

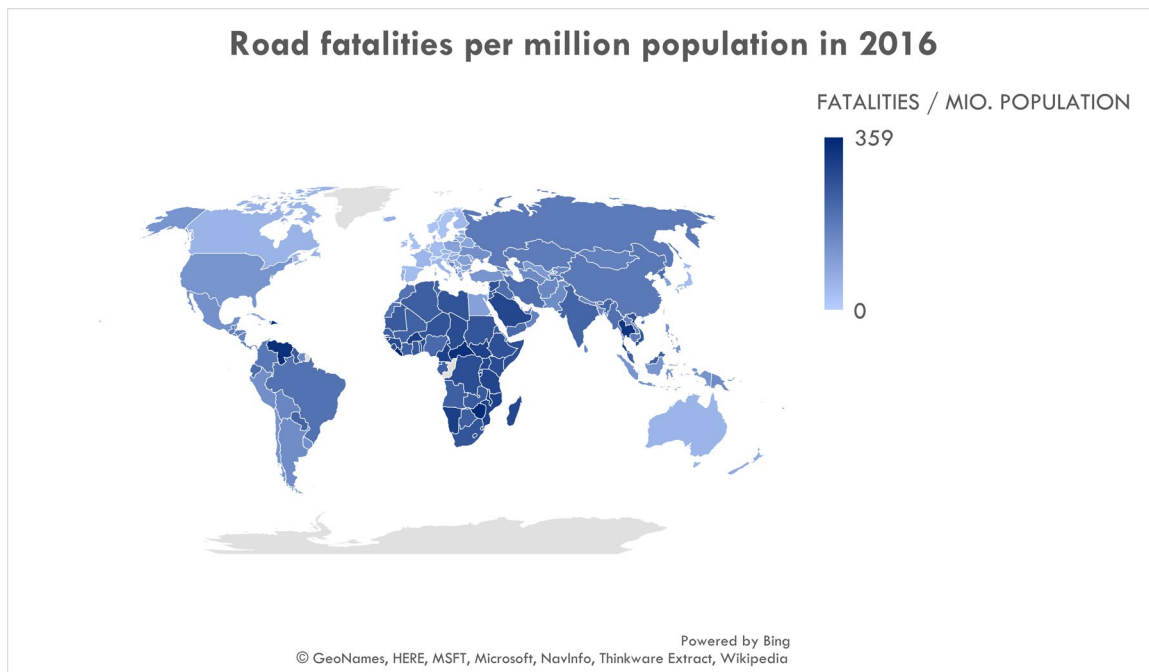
Poročilo projekta RADAR podaja analizo varnosti cest ter navaja znanje in uveljavljene prakse v 10 državah Podonavja

Risk Assessment on Danube Area Roads – The RADAR Project

Cena, ki smo jo za mobilnost plačali v desetih državah Podonavja v letu 2017 znaša 4.077 smrtnih žrtev. Hude telesne in smrtne poškodbe ne bi smele biti cena za mobilnost. Zakaj še naprej dopuščamo, da vsako leto v Evropski uniji življenje na cestah izgubi 25.000 ljudi, 135.000 pa jih je hudo telesno poškodovanih? Po podatkih najnovejše raziskave Evropske Komisije zunanji stroški prometnih nesreč znašajo približno 300 milijard evrov na leto. **John Dawson**, predsednik sveta EIRA-EuroRAP pravi: “To moramo obravnavati kot javni zdravstveni problem. Če bi šlo za kakršnokoli drugo obliko bolezni, ne bi sprejeli več kot milijon žrtev po celem svetu kot nekaj normalnega.”

Gre za mednarodni fenomen. Po najnovejših podatkih Svetovne Zdravstvene Organizacije (WHO) vsako leto izgubi življenje 1,35 milijona ljudi po vsem svetu – to je 3.000 smrti vsak dan. Trenutno so prometne nesreče osmi najpogostejši vzrok smrti na svetu, in kar najpogostejši vzrok smrti med mladimi (5-24 let). WHO predvideva, da bodo do leta 2030 prometne nesreče postale peti najpogostejši vzrok smrti na svetu. Povečana motorizacija vodi v porast v številu smrtnih žrtev. Glede na povečan obseg prometa gre pričakovati, da bo tudi smrtnih žrtev vedno več.

1



Slika 1 Smrtne žrtve na cestah na milijon prebivalcev po svetu leta 2016¹ po podatkih WHO

¹ Vir: http://www.eurorap.org/wp-content/uploads/Three-star-or-better-brochure_4th-proof.pdf



Tako blizu zaključku programa *The Decade of Action*, a hkrati tako daleč

Leta 2018 je 28 držav članic EU Evropski komisiji poročalo o skupno 25.100 smrtnih žrtvah. Gre za 21% zmanjšanje od leta 2010. Lansko leto je bila povprečna stopnja smrtnosti v 28 državah članicah 49 smrti na 1 milijon prebivalcev, kar je 1% zmanjšanje v primerjavi z letom poprej. To pomeni, da je dosegla cilja o razpolovitvi števila smrtnih žrtev na cestah do leta 2020 še daleč. **Ferry Smith**, predsednik sveta pri EuroRAP in direktor EIRA, poziva: "Če želimo doseči zastavljeni cilj zmanjšanja števila umrlih in hudo telesno poškodovanih za polovico do leta 2020, moramo kot strokovnjaki na področju cestne varnosti samozavestno stopiti v stik z javnostjo in zgraditi močan konsenz za varnejše ceste."

Tako imenovani *The Decade of Action* (Desetletje ukrepov) je program, sponzoriran s strani Združenih narodov. Vlade po celem svetu poziva k izvrševanju ukrepov, ki bi pomagali zmanjšati število smrtnih žrtev za 50% do leta 2020. Upravljalci cest v več kot 120 državah so se zavezali k uresničitvi tega cilja.

Vse države z visokimi dohodki so vpeljale varnostne ukrepe na cestah, med katere sodijo osveščanje državljanov o pomembnosti upoštevanja cestno-prometnih predpisov, nadzor nad omejitvami hitrosti, ločevanje ranljivejših udeležencev v prometu od motornega prometa, osveščevalne akcije ter varnostni ukrepi na infrastrukturni ravni. Prav slednje je del zadanega izziva, ki naj bi vodil v resnično 'varen sistem' za vse uporabnike cest.

Ceste z oceno najmanj 3 zvezdic za vse uporabnike cest

V popolnem svetu se vse ceste ponašajo z oceno petih zvezdic (najvarnejše ceste) za vse skupine udeležencev v prometu. Pet zvezdic za pešce, pet zvezdic za kolesarje, pet zvezdic za motoriste ter pet zvezdic za potnike v osebnih avtomobilih in v javnem prometu. Čeprav je investicije v varnejše ceste s finančnega vidika lahko upravičiti, ceste s petimi zvezdicami za vse udeležence v prometu po svetu še vedno ostajajo le cilj za prihodnost.

Kljub temu, da je ekonomsko izvedljivo zvišati raven varnosti visoko pretočnih cest na pet zvezdic, ostaja cilj zvišanja na tri zvezdice za vse udeležence v prometu najbolj realističen cilj za državne in lokalne oblasti ter upravljalce cest.

Nadgradnja infrastrukture in omejevanje hitrosti ostajata najbolj učinkovita načina doseganja ocene najmanj treh zvezdic za vse udeležence v prometu. Kadar obsežnejše investicije niso na voljo ali pa so omejene, lahko poglobilne spremembe dosežemo že s kombinacijo nizkocenovnih infrastrukturnih izboljšav, med katere sodijo cestne črte ter omejitve hitrosti na najbolj nevarnih odsekih cest. Tako lahko dejansko varnost ceste merimo in jo po potrebi prilagajamo.

Vsaka ocena z zvezdico navadno pomeni polovično število hudih telesnih in smrtnih poškodb glede na nižjo oceno. Z nadgradnjo cest na oceno treh zvezdic ali več se bo rešilo mnogo življenj. Glede na nedavne ugotovitve projekta EuroRAP bi investiranje 0,1% mednarodnega BDP v varnejše ceste za obdobje 10 let lahko rešilo okrog 40 milijonov življenj ter hujših telesnih poškodb v naslednjih 20 letih.

Po podatkih, ki so jih podale države, udeležene v projektu RADAR (z izjemo Bolgarije in Moldavije), imajo vse države na voljo sredstva za izboljšavo cestne varnosti. Le štiri države pa so poročale o točnih številkah: Avstrija ima 1-2 milijonov evrov, Slovenija 1,9 milijonov evrov, Hrvaška 5-7 milijonov evrov ter Bosna in Hercegovina 0,25 milijonov evrov za izboljšavo cestne varnosti znotraj svoje države.

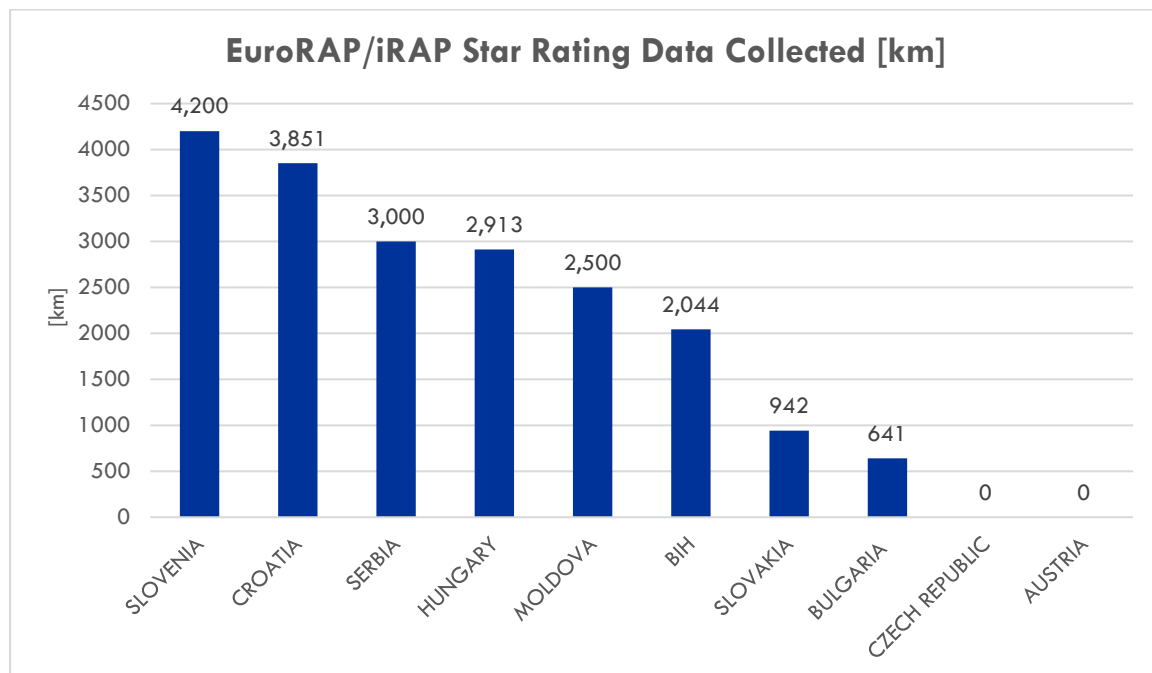
Sredstva, namenjena za cestno varnost	
Slovenija	✓
Hrvaška	✓
Madžarska	✓
Češka	✓
Bolgarija	✗
Avstrija	✓
BIH	✓
Srbija	✓
Moldavija	✗
Slovaška	✓

Tabela 1 Sredstva, namenjena za cestno varnost po državah za leto 2017

Slovenija ocenila največje število kilometrov

Poročilo o stanju, ki ga je objavil projekt RADAR, je glede na podane podatke in ocenjene kilometre po EuroRAP metodologiji v sodelujočih državah pokazalo, da je največje število kilometrov ocenila Slovenija, najmanjše pa Bolgarija. Avstrija in Češka sta edini državi, kjer do sedaj niso zbrali še nobenih podatkov o EuroRAP ocenah z zvezdicami.

3



Slika 2 Zbrani podatki o ocenah z zvezdicami projekta EuroRAP / iRAP [km]



Poročilo o stanju: ocean cestne varnosti v desetih državah Podonavja

Konzorcij projekta RADAR (tj. deset projektnih partnerjev in dvanajst pridruženih strateških partnerjev) je zbral veliko število podatkov, ki prikazujejo osnovne vidike cestne varnosti ter v skladu s tem izdal poročilo o stanju (Status Report), ki omogoča podroben vpogled v učinkovitost varnostnih ukrepov na cestah v desetih državah v Podonavju.

Države, vključene v raziskavo so: Avstrija, Bosna in Hercegovina, Bolgarija, Hrvaška, Češka, Madžarska, Moldavija, Srbija, Slovaška in Slovenija². Poročilo podaja analizo relevantnih podatkov, opisuje znanje in uveljavljene prakse na področju cestne varnosti, ter ostale aktivnosti v državah Podonavja.

Zbrani podatki o upravljanju z varnostjo infrastrukture zadevajo direktivo o varnosti infrastrukture (Infrastructure Safety Directive)

Vsak nabor podatkov vključuje še več podrobnejših informacij, med njimi splošne podatke o dolžini cestnega omrežja, gostoti cestnega omrežja, prometnih nesrečah in omejitvah hitrosti, ter informacije o državnih strategijah za izboljšanje cestne varnosti (zastavljeno število zmanjšanih prometnih nesreč, politika cestne varnosti, proračuni in interesne skupine).

Če vzamemo za primer nabor podatkov o upravljanju infrastrukture, lahko v njem najdemo podatke o uvedbi direktive o varnosti infrastrukture (Road Infrastructure Safety Directive (2008/96/EC)), varnostnih standardih v praksi, cestah z visoko stopnjo tveganja, povprečnem letnem dnevnom prometu (PLDP), prednostnih cestah za ocenjevanje, itd. Po drugi strani nam poglavje o infrastrukturnih objektih za ranljivejše udeležence v prometu nudi pregled osnovne infrastrukture za pešce, kolesarje in motoriste oz. ali je ta infrastruktura prisotna ali ne.

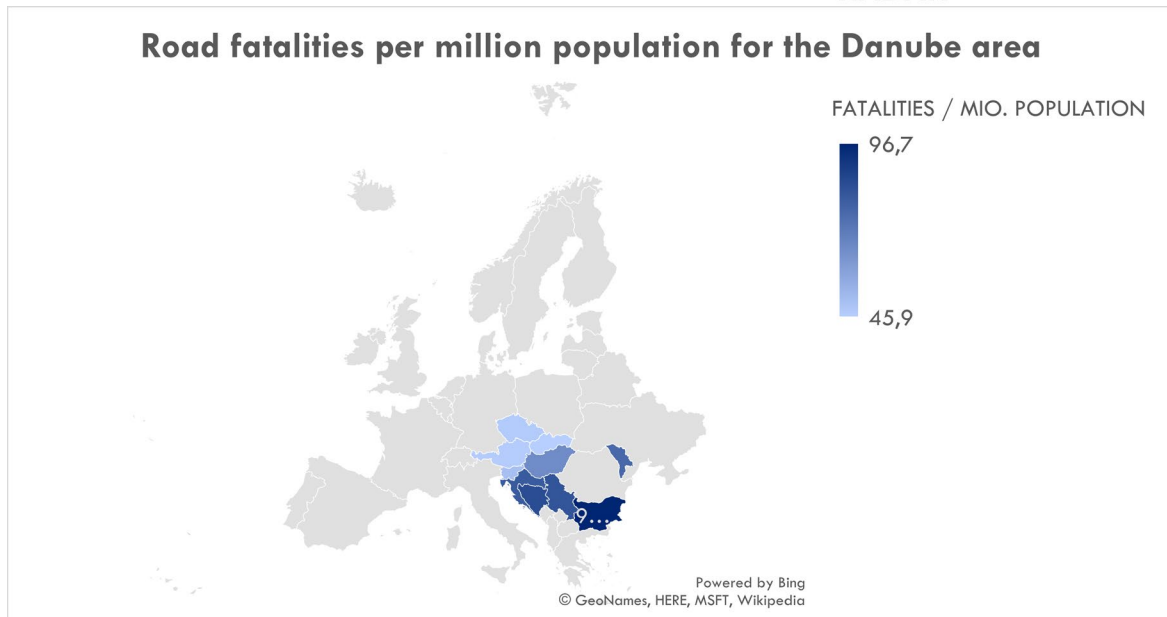
Glede na podatke v poročilu o stanju so vse sodelujoče države uvedle direktivo o infrastrukturni varnosti (2008/96/EC) v svoje zakonodaje.

Poročilo o stanju nudi tudi splošne podatke o državnih strategijah glede cestne varnosti, upravljanju z infrastrukturo ter o infrastrukturnih elementih, prilagojenih ranljivejšim udeležencem v prometu.

Zbrani podatki o prometnih nesrečah so pokazatelj izpostavljenosti tveganjem na cestah in prikazujejo, kako verjetna je vpletenost v prometno nesrečo za različne udeležence v prometu. Tako pridemo do neposrednih pokazateljev oz. do podatka o javnem tveganju, ki je prikazano kot razmerje med številom smrtnih žrtev in številom prebivalcev v določeni državi.

³ Uradno poročilo, ki se nahaja na uradni spletni strani projekta RADAR (<http://www.interreg-danube.eu/radar>) bo vključevalo tudi podatke o cestni varnosti iz sodelujočih držav Romunije in Črne gore.





Slika 3 Smrtne žrtve na milijon prebivalcev b Podonavju po podatkih poročila o stanju, ki ga je izdal projekt RADAR

Dvakratna razlika med “najboljšimi” in “najslabšimi”

Glede na analizo razpoložljivih podatkov o varnosti cest znotraj držav, ki so udeležene v projekt, ima Bolgarija najslabše rezultate (97 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev). Sledijo Bosna in Hercegovina (84,9), Srbija (82,7) in Hrvaška (80,6). Češka, Avstrija in Slovaška imajo najnižje število žrtev na milijon prebivalcev – po vrsti 47,2, 46,7 in 45,9 smrtnih žrtev.

5

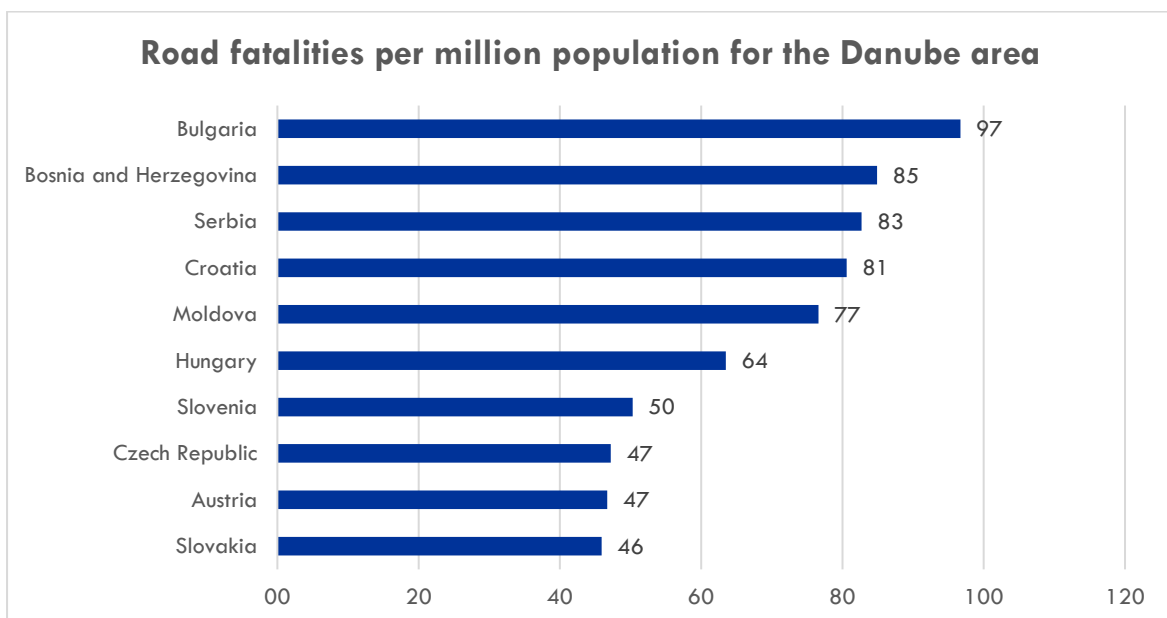
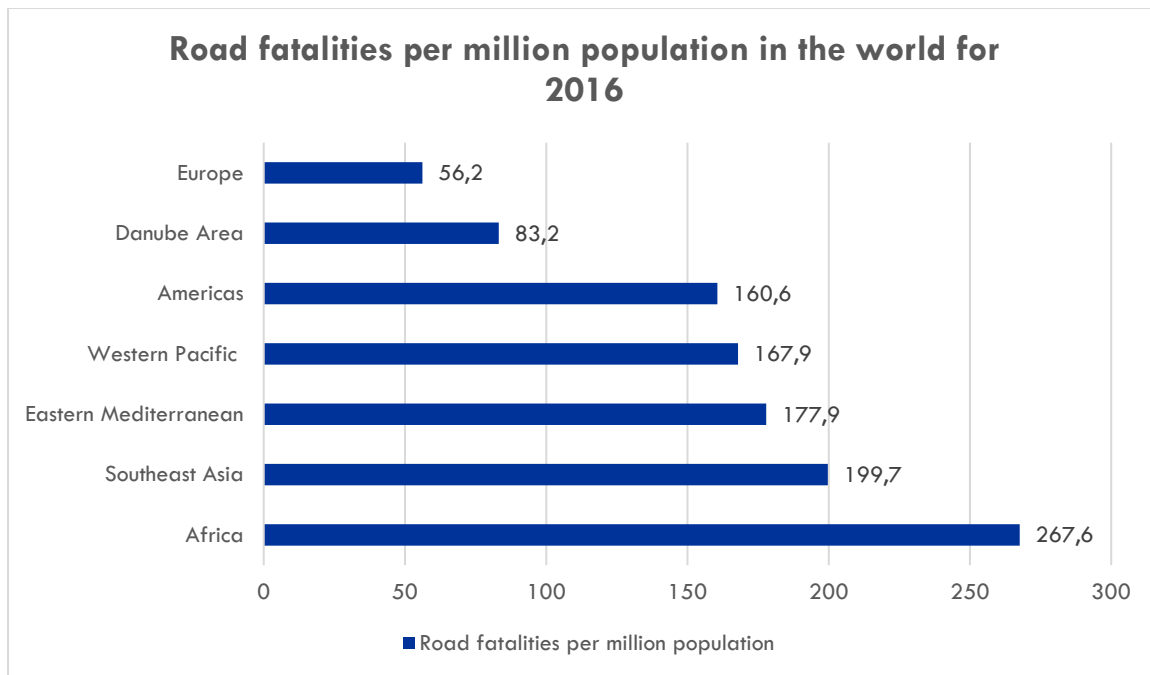


Figure 4 Road fatalities per million population for the Danube area for 2017 – RADAR Project Status Report

Podonavje v primerjavi z Evropo in WHO regijami



Slika 5 Smrtne žrtve na milijon prebivalcev po svetu glede na ocene WHO⁴

Primerjava podatkov na milijon prebivalcev iz držav Podonavja s podatki držav iz preostale Evrope in WHO regij (Severna in Južna Amerika, Zahodni Pacifik, Vzhodni Mediteran, Jugovzhodna Azija in Afrika) kaže, da so ceste v Evropi najvarnejše – tudi v primerjavi s cestami Podonavja. Kljub temu John Dawson, predsednik odbora EIRA-EuroRAP, pojasnjuje: “...ne smemo zanemariti problema, ki ga ima Evropa, če še vedno pričakujemo, da bo četrta milijona ljudi izgubilo življenje na cestah v naslednjih desetih letih. Tudi v najvarnejših državah je razmeroma enostavno zmanjšati število smrtnih žrtev na cestah, če sistematično in sorazmerno uporabimo znanje, ki ga imamo. Spopasti se moramo z vsemi najbolj enostavno odpravljenimi faktorji, za katere vemo, da lahko ustvarijo nevarno cestno okolje. To lahko med drugim storimo s pogostim in doslednim merjenjem varnosti naše infrastrukture.”

Partnerji in pridruženi strateški partnerji projekta RADAR sodelujejo pri naslavljanju težav, ki jih je treba nujno odpraviti za izboljšavo cestne varnosti v državah Podonavja, kjer je smrtnih žrtev več od evropskega povprečja in kjer se stopnja varnosti drastično razlikuje od države do države. Sodelovanje vsake od držav omogoča boljše razumevanje tako državljanov Evrope kot tudi zakonodajalcev in gradbenih inženirjev (?) glede opredeljevanja tveganih cest. Rezultati

⁴ Podatki, uporabljeni v tem grafu, temeljijo na ocenah WHO (razen podatkov o Podonavju: ti so bili zbrani v sklopu projekta RADAR). Za oceno števila smrtnih žrtev je WHO razdelil države v štiri skupine. V prvi skupini so države z vsaj 80% stopnjo beleženja smrtnih žrtev. (?) Za to kategorijo so uporabili enega od sledečih podatkov: beleženje smrti, predvidevanja o nedavnih smrtnih žrtvah, poročane smrtne žrtve ali pričakovane poročane smrtne žrtve. V drugi skupini so države z drugimi viri informacij o vzrokih smrti. Ta skupina vključuje Indijo, Iran, Tajsko in Vietnam. Pri teh državah je bila uporabljena regresivna (?) metoda predvidevanja o številu smrtnih žrtev v najbolj nedavnem letu, za katerega obstajajo podatki o oceni vseh smrtnih žrtev. V tretji skupini so države z manj kot 150.000 prebivalci, ki niso imele ustreznih podatkov o zabeleženih smrtih. Pri teh državah so se uporabili neposredno pridobljeni podatki, brez kakršnihkoli prilagoditev. V zadnji skupini so države, za katere ne obstajajo ustreznimi podatki o zabeleženih smrtnih žrtvah. Pri slednjih se je uporabil negativni binominalni regresivni model (Vir: WHO Status Report 2018: <https://www.who.int/>)



priporočajo k boljši osveščenosti v javnosti ter zavedanja med zakonodajalci in profesionalci glede potrebe po izboljšavi cestne varnosti v Podonavju.

Podonavje v primerjavi z Evropo in WHO regijami

Ceste niso nevarne le za potnike v vozilih, temveč tudi za ranljivejše udeležence v prometu – to so motoristi, kolesarji in pešci. Na generalni skupščini EuroRAP maja 2019 je **Ferry Smith**, direktor EIRA in predsednik sveta pri EuroRAP preusmeril pozornost k dejstvu, da Nizozemska beleži eno najboljših stanj varnosti na cestah v Evropi. Leta 2017 je na njihovih cestah umrlo 35,9 ljudi na milijon prebivalcev, kar je 2,5% manj kot leto prej. Vendar pa je tega leta na cestah izgubilo življenje več kolesarjev kot potnikov v osebnih vozilih. Leta 2018 je v prometnih nesrečah umrlo 12,1 kolesarjev na milijon prebivalcev, kar je 7,2% več kot leta 2016. Hkrati je to najvišja številka v zadnjih 10 letih. Med smrtnimi žrtvami je bilo 3,4 pešcev ter 3 motoristi na milijon prebivalcev.

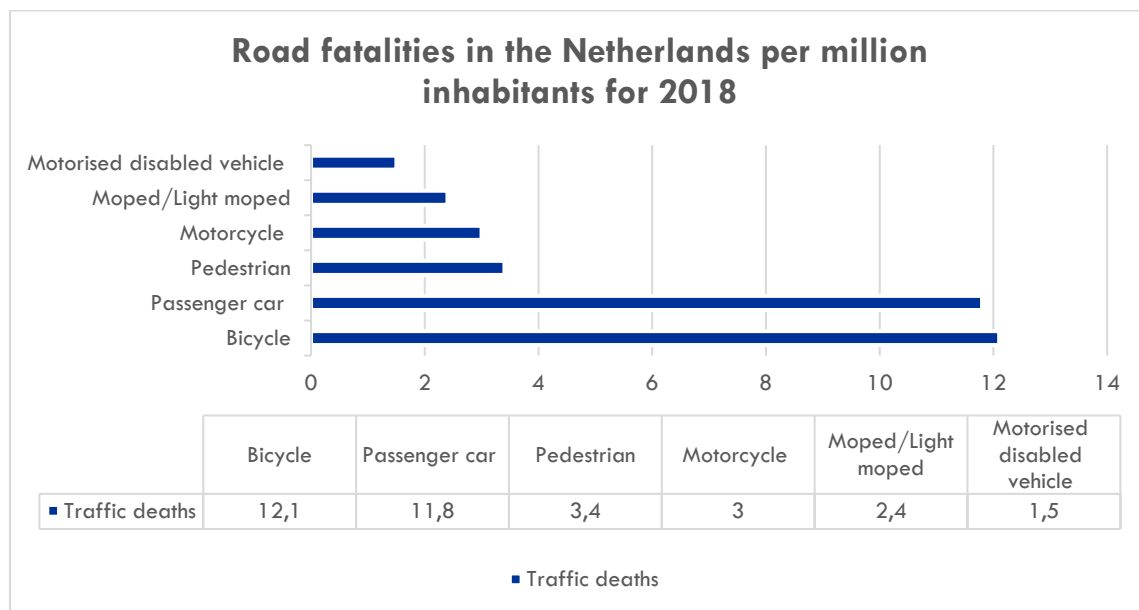


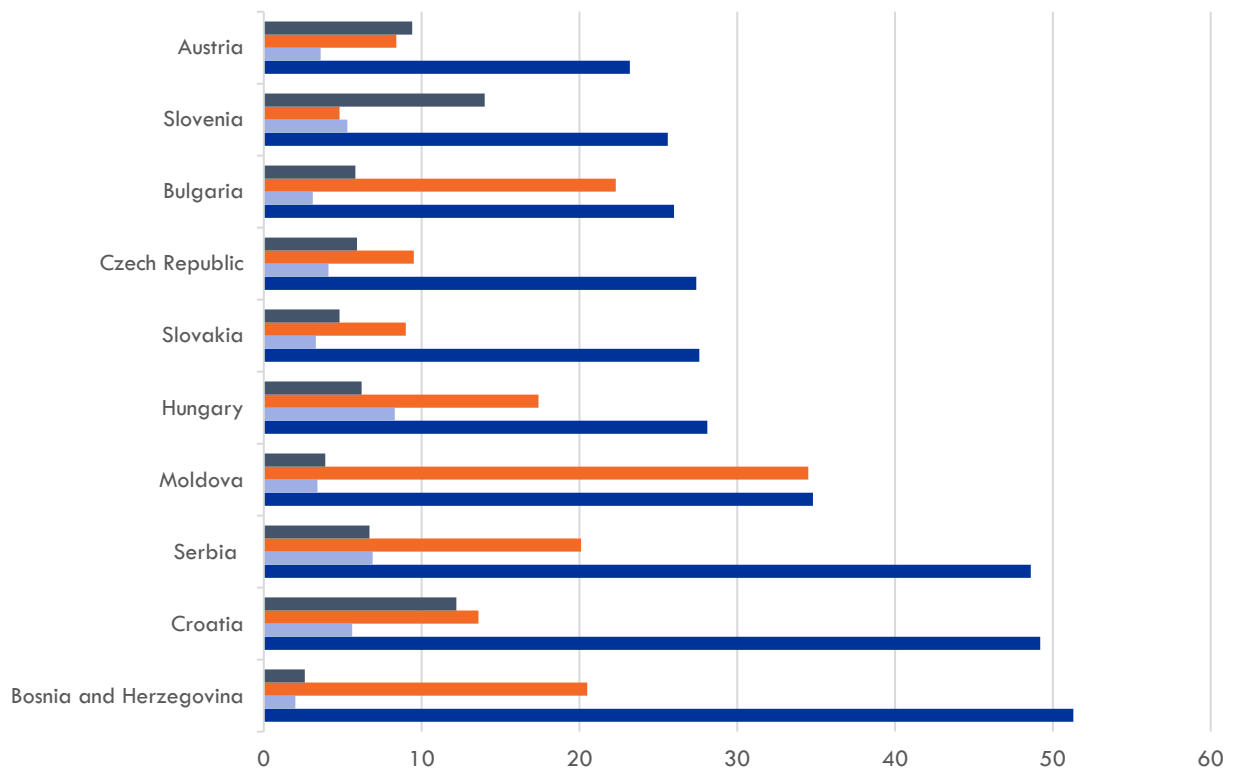
Figure 6 Smrtno žrtve na milijon prebivalcev na Nizozemskem leta 2018³

Sodeč po poročilu o stanju, ki ga je izdal projekt RADAR ter glede na relativno število smrtnih žrtev med potniki v vozilih, o katerih je poročala vsaka posamezna država glede na milijon prebivalcev, je Avstrija država z najnižjo stopnjo smrtnih žrtev (23,2 smrti na milijon prebivalcev). Na drugi strani je Bosna in Hercegovina z 51,3 smrtnimi žrtvami na milijon prebivalcev. V kategoriji pešcev, kolesarjev in motoristov beležita Bosna in Hercegovina (pešci in motoristi) ter Slovenija (pešci) najnižje število smrtnih žrtev. Najvišje število smrtnih žrtev beležijo Madžarska (8,3 kolesarjev), Moldavija (34,5 pešcev) in Slovenija (14 motoristov).

³ Vir: Statistic Netherlands (<https://www.cbs.nl/en-gb>)



Road fatalities per million population in the Danube area for 2017



	Bosnia and Herzegovina	Croatia	Serbia	Moldova	Hungary	Slovakia	Czech Republic	Bulgaria	Slovenia	Austria
■ Motorcycle Fatalities	2,6	12,2	6,7	3,9	6,2	4,8	5,9	5,8	14	9,4
■ Pedestrian Fatalities	20,5	13,6	20,1	34,5	17,4	9	9,5	22,3	4,8	8,4
■ Cyclist Fatalities	2	5,6	6,9	3,4	8,3	3,3	4,1	3,1	5,3	3,6
■ Vehicle Occupant Fatalities	51,3	49,2	48,6	34,8	28,1	27,6	27,4	26	25,6	23,2

■ Motorcycle Fatalities ■ Pedestrian Fatalities ■ Cyclist Fatalities ■ Vehicle Occupant Fatalities

Slika 7 Smrtne žrtve na milijon prebivalcev v Podonavju leta 2017 – RADAR Project Status Report⁴

⁴ Ta graf smrtnih žrtev glede na kategorijo udeleženca v prometu temelji na podatkih, ki so jih ekipi projekta RADAR podale sodelujoče države.



Projekt RADAR poziva k izboljšani varnosti na cestah

Mobilnost s seboj prinese odgovornost. Kot potniki v vozilih, motoristi in motociklisti, kolesarji in pešci prav vsi igramo vlogo na naših cestah in s tem vsakodnevno določamo, kako varne bodo. Tako je varnost na cestah odgovornost vseh nas.

Poročilo o stanju pomaga opredeliti in zmanjšati tveganje na cestah

Poročilo o stanju, ki ga je izdal projekt RADAR, prispeva k opredeljevanju in zmanjševanju tveganja na cestnem pomrežju Podonavja, s čimer krepi mednarodno sodelovanje udeleženi interesnih skupin in upravljalcev cest na državni ravni, hkrati pa pomaga pri zmogljivosti projektnih partnerjev, pridruženih strateških partnerjev, gradbenih inženirjev in profesionalcev. Nenazadnje pa omogoča tudi izvedbo infrastrukturnega in načrta ukrepov (*Danube Infrastructure Road Safety Improvement Strategy in Action Plan*) v državah Podonavja z namenom izboljšanja varnosti na njihovih cestah.

O projektu RADAR

36 mesecev trajajoči projekt (junij 2018 – maj 2021), katerega glavni namen je z mednarodnim sodelovanjem izboljšati cestno infrastrukturo in varnost v Podonavju, je bil s finančno podporo 2,15 milijonov evrov podprt s strani Interreg Danube Transnational Programme. Program sofinancirajo: European Regional Development Fund, Instrument for Pre-Accession Assistance in European Neighborhood Instrument. Projekt vodi evropski inštitut za oceno cest (European Institute for Road Assessment) – v Sloveniji je to EuroRAP. Skupno je deset projektnih in dvanajst pridruženih strateških partnerjev iz trinajstih evropskih držav del projekta, s čimer so zavezani k opredeljevanju in zmanjševanju tveganja na cestnih omrežjih. Poleg tega se zavzemajo za mednarodno sodelovanje med interesnimi skupinami ter za grajenje strategije in opredeljevanje finančno učinkovitih rešitev za zmanjševanje tveganja s pomočjo izboljšanja cestne infrastrukture.

Projekt RADAR traja do maja 2021. Vsak projektni partner bo s podporo pridruženih strateških partnerjev razvil koncept usposabljanja na področju cestne varnosti, omogočil usposabljanje ter izvajal študijske obiske na temo dobrih praks. Sestavila se bo skupina strokovnjakov na področju cestne varnosti, ki bo pomagala pri vseh področjih cestne varnosti, npr. pri Investicijskem načrtu za varnejše ceste (SRIP), skrbi za ranljivejše udeležence v prometu, inteligentnih transportnih sistemih za varnost na cestah ter pri ocenah z zvezdicami za varnost v okolici šol. Nazadnje pa bo partnerstvo RADAR predlagalo tudi strategijo o izboljšanju cestne varnosti v Podonavju ter načrt ukrepov (*Danube Infrastructure Road Safety Improvement Strategy in Action Plan*).

Povezave:

www.interreg-danube.eu/RADAR

