

## Predlog za znižanje kazni za hitrost - mnenje Zavoda Varna pot

V medijih ([Žurnal24](#), [24 ur zvečer](#), [24 ur.com](#),...) je te dni zaslediti predstavitev predloga Ministrstva za infrastrukturo, ki predlaga Vladi znižanje kazni za hitrost.

### Kaj menimo o predlogu v Zavodu Varna pot?

Recept, ki ga poznajo v večini držav EU z višjo stopnjo varnosti je preprost:

“Z znižanjem višine kazni, ki je bolj prijazna do uporabnikov, država na drugi strani uvaja višjo stopnjo verjetnosti zalotitve kršiteljev. Torej uvaja sistemski nadzor nad hitrostjo in s tem gradi višjo varnost, udeleženca pa prepusti lastni osebnosti, rasti, koliko kršitev in s tem denarja bo sam prispeval v državni proračun ali pa sprejel civilizacijsko normo države, da se na njihovih cestah, naseljih pač ne drvi.” Primer, ki ga najbolje lahko občutimo po cestah Nizozemske, Švice, Skandinavije, Nemčije v zadnjih letih pa intenzivno tudi v Franciji in Italiji.

### OBRAZLOŽITEV:

“Hitrost je, po podatkih [AVP](#) in Policije 45% razlog za nastanek najhujših prometnih nesreč. Če ta % prelijemo v [številke](#) umrlih in poškodovanih, katerih [Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč](#) obeležujemo v prihajajočih [dneh](#), jim dodamo ime, priimek, starost, dobi ta HITROST dimenzijo MORILCA na slovenskih cestah. Namenoma smo se izognili številki umrlih in poškodovanih zaradi hitrosti, saj smo pri nas spoznali številne družine, ki jim je ta hitrost lastnega člana družine ali nekoga drugega za vedno spremenila življenje. In danes vemo, da bi številne izmed njih lahko [preprečili](#).

Odgovornost za zmanjševanje najhujših posledic prometnih nesreč je v okviru držav EU prvenstveno v rokah države, nacionalnih programov varnosti cestnega prometa, zakonodaji, infrastrukturi, sistemski vzgoji in preventivnem delovanju različnih deležnikov. In v vsaki izmed por, je skladno z [Vizijo NIČ](#), odgovornost nas posameznikov, v katerikoli vlogi pač nastopamo. Lahko smo le udeleženci, izvajalci ali odločevalci in kreatorji ukrepov.

### Torej, ali so kazni pri nas previsoke in vplivajo ali ne na varnost cestnega prometa?

Glede na nesorazmerno višino kazni za hitrost v Sloveniji v primerjavi z določenimi državami EU je lahko predlog umesten. Tisto kar je bistveno in v celi sporočilnosti predloga manjka je “znižujemo nesorazmerne kazni za hitrost, vendar pa vpeljujemo ...”

No, tega dela ne poznamo, nismo seznanjeni, niti ga v medijih eksplicitno kot so navedene zmanjšane kazni npr., ne zasledimo.

Torej, po vzoru držav EU z višjo stopnjo varnosti in nižjimi kaznimi za hitrost, so pristojni ministri, praviloma za promet, skupaj z drugimi vidnimi deležniki poiskali odgovoren konsenz in predlagali ukrepe.

Torej:

- *Sprememba zakonodaje:* znižali so kazni za hitrost, uredili pravne temelje in zakonodajo, ki omogoča na vstopih in izstopih v naselja, na nevarnih odsekih, bližini šol, spalnih sosesk umestitev številnih radarjev, na hitrih in avtocestah pa sekcijaska merjenja hitrosti.
- *Infrastrukturni ukrepi:* izdelali so konkretni predlog in rešitve za posamezne kategorije cest vezano na zmanjševanje posledic PN glede hitrosti (dodatni pasovi za počasna vozila, pasovi



za varno prehitavanje, fizično ločevanje voznih pasov, cone 30 s primerno infrastrukturno opremo, varovalne ograje itd.) vse po filozofiji "da cesta lahko odpusti napako voznika."

- *Izobraževalni ukrepi:* v izobraževalni proces šol, avtošol, vseživljenjskega učenja umestili vedenja, znanja in programe za učenje, spoznavanje in demonstracijo fizikalnih učinkov hitrosti in njihovih posledic.
- *Preventivne aktivnosti:* z različnimi deležniki v družbi seznanjali in spodbujali programe o ozaveščanju, opolnomočenju različnih javnosti.
- *Mediji in javnost:* s skupnimi, strokovnimi in javnimi razpravami predstavili utemeljitve in namen svojih odločitev in graditev višjih standardov varnosti in kvalitete državljanov ter graditev višje stopnje kulture varne mobilnosti.
- *Politične aktivnosti:* izkazovanje višjih civilizacijskih norm, kjer je v prvi vrsti varnost življenja in zdravja državljanov, sistemska stabilnost, graditev zaupanja in jasen cilj ukrepov, ki so strokovno in dolgoročno umeščeni v državo. Graditev političnega konsenza, da ukrepi varne mobilnosti niso predmet dnevno-političnih interesov.

Mnenja smo, da je predlog dan v javnost. Če smo kot del slednje lahko iz prispevka dodali delček, o katerem velja razmisliti, ga dodati, smo del svojega poslanstva naredili. Mi to počnemo zgolj in samo z enim namenom, da bo prihodnje obeleževanje Svetovnega dne spomina na žrtve prometnih nesreč pokazalo, da se je trend posledic prometnih nesreč zaradi hitrosti iz današnjih 45% zniževali v smeri ciljev [Vizije NIČ](#). To bo najboljše merilo, ali je predlog pravilen in odgovoren ali ne. In to je tisto kar loči [države EU po stopnji varnosti in odgovornosti](#) in to je tisto kar v naših očeh šteje.

Robert Štaba  
Predsednik Zavoda Varna pot  
Podpredsednik Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč

