EuroRAP

EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

EuroRAP Slovenija 2009

Program ocene varnosti cest na državnem cestnem omrežju
Ocena tveganja - Risk Map 2006-2008

Kaj je EuroRAP ?

EuroRAP (European Road Assessment Programme) je evropski neodvisen program ocene varnosti cest, ki ga je ustanovila mednarodna neprofitna organizacija, katere člani so avtoklubi, nacionalni in regionalni skrbniki cestnega omrežja, znanstveno raziskovalni inštituti in strokovnjaki različnih strok, ki se srečujejo in delujejo v okviru vsebin prometne varnosti na cestah. Pokaže nam pot in način, kako lahko naredimo ceste bolj varne, ceste, ki v svojem izdelanem sistemu lahko oprostijo napako voznika in ga zaradi te napake v svoji izvedbeni formi ne kaznujejo s smrtjo ali poškodbo. Program je kompatibilen z zelo razširjenim in poznanim programom EuroNCAP (program ocenjevanja avtomobilskih trkov »crash-testov«), kjer se varnost novih vozil ocenjuje z zvezdicami. V tem primeru se z zvezdicami ocenjuje varnost cest.

Evropski program ocene varnosti cest EuroRAP (European Road Assessment Program) vrednoti stopnjo prometne varnosti cest na dva načina:

- Ocena tveganja (Risk mapping) cest temelji na analizi podatkov o prometnih nesrečah s težko poškodovanimi ali mrtvimi v triletnem obdobju 2006 - 2008, glede na prevožene kilometre. Cestno omrežje se rangira barvno glede na stopnjo tveganja v pet razredov.
- Rangiranje cest (Star rating) se izvaja glede na stanje in opremljenost ceste in obcestja ter posledično verjetnost nastanka prometnih nesreč in stopnjo zaščite vsem udeležencem v prometu. Cestno omrežje se rangira od ene do pet zvezdic.

Z namenom ugotavljanja izboljšanja ali poslabšanja stopnje prometne varnosti cest ali odsekov, se izdela primerjava rezultatov oziroma sledenje spremembam skozi daljše časovno obdobje (Performance Tracking).

Rezultati EuroRAP Slovenija 2009

Na podlagi podatkov o državnem cestnem omrežju, podatkov o prometnih obremenitvah ter podatkov o prometnih nesrečah za obdobje 2006-2008 so bile izdelane karte tveganja (Risk Maps), ločeno za avtoceste (AC) in hitre ceste(HC), glavne ceste prvega in drugega reda (G1, G2) ter za regionalne ceste (R1, R2, R3, RT).

Karte tveganja prikazujejo število nesreč s teško poškodovanimi ali mrtvimi udeleženci, v obdobju 2006-2008, glede na milijardo prevoženih kilometrov.

Stopnja tveganja (Level of Risk) je prikazana v petih barvnih razredih:

	visoka (crna)
	srednja-visoka (rdeca)
	srednja (oranžna)
	nizka-srednja (rumena)
	nizka (zelena)

Stopnja tveganja je za avtoceste, hitre ceste in glavne ceste prikazana po odsekih cest, za regionalne ceste pa po posameznih cestah.

V letu 2010 je predviden začetek izvajanja terenskega pregledovanja cest (Road inspection) za rangiranje cest glede na stanje cest in obcestja (Star rating).

Konzorcij EuroRAP Slovenija

Konzorcij EuroRAP Slovenija sestavljajo:

- AMZS - Avto moto zveza Slovenije (nosilec projekta);
- Ministrstvo za notranje zadeve RS;
- Policija RS;
- Ministrstvo za promet RS;
- Direkcija Republike Slovenije za ceste;
- Družba za avtoceste Republike Slovenije;
- Prometnotehniški inštitut Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani (strokovna in tehnična podpora projektu).

John Dawson
Predsednik EuroRAP

V državah Evropske unije so prometne nesreče v zadnjem desetletju zahtevale dva milijona smrtnih žrtev in huje poškodovanih, pri čemer so stroški nesreč letno znašali 160 milijard evrov oz. 2 % evropskega BDP-ja. Kakor v železniških in letalskih nesrečah, si tudi na cestah nihče ne želi smrtnih žrtev.

Število smrtnih žrtev ali hudo poškodovanih, ki jih je letno 200 000, se ne bo zmanjšalo, če pristojni ne bodo sprejeli učinkovitih ukrepov za načrtovanje varnih cest. To je potrebno še zlasti na cestah izven večjih mest, ki terjajo kar dve tretjini vseh smrtnih žrtev v državah EU. Z obravnavo predvsem državnih cest zlahka lociramo tiste najnevarnejše in na njih pričnemo izvajati preventivne ukrepe.

EuroRAP razkriva na stotine cest po Evropi, na katerih so nesreče s smrtnim izidom ali hudimi poškodbami nekaj vsakdanjega in predvidljivega – ter nekaj, čemur bi se lahko izognili, če bi uvedli spremembe pri načrtovanju in ureditvi cest. Število hudih prometnih nesreč bi lahko zmanjšali za več kot polovico, če bi z vidika varnosti ceste posodobili – poskrbeli za varna križišča in odbojne ograje ob cestah, uredili razvrstilne prometne pasove v križiščih in prometno signalizacijo.

S cenovno sprejemljivim in učinkovitim programom, ki bo dnevno pomagal preprečiti vsaj 300 smrtnih žrtev in huje poškodovanih, lahko v naslednjih desetih letih prihranimo najmanj 0,5 % evropskega BDP-ja. Da bomo uspešni, potrebujemo varne voznike, varna vozila ter varne ceste, kakor tudi 'logične' in 'prizanesljive' ceste, značilne za države z najnižjo stopnjo nesreč v cestnem prometu.

Dr. Joanne Hill
Direktorica evropskih programov EuroRAP

EuroRAP ima ključno vlogo pri oblikovanju novih smernic v varnosti v cestnem prometu. Naši partnerji po Evropi vztrajno pridobivajo podporo za sistematično uporabo EuroRAP metodologije. S pomočjo te metodologije si prizadevajo zmanjšati število smrtnih žrtev na državni in evropski ravni.

Na primer:

- Nizozemska vlada se je obvezala, da bo do leta 2020 državne ceste z eno ali dvema zvezdicama posodobila v ceste s tremi zvezdicami.
- Britanska vlada se je obvezala, da bo za ocenjevanje dela upravljavcev cest v naslednjem desetletju uporabljala EuroRAP prikaz ocene tveganj.
- Švedska uporablja rezultate EuroRAP vrednotenj, da bi omejila hitrosti na cestah na vrednosti, ki jih glede fizično dovoljuje oziroma omogočajo ceste.

V Sloveniji tvorijo osrčje programa EuroRAP: Avto-moto zveza, upravljavca državnih cest, Policija, raziskovalne ustanove in druge ustanove ter Ministrstvi za promet in notranje zadeve, ki tesno sodelujejo pri vzpostavljanju varnih cest. To poročilo pomembno vpliva na krepitev ozaveščenosti glede varnosti v cestnem prometu in je ključnega pomena pri prenosu znanja in razumevanja po državi ter celem svetu.

Dr. Danijel Starman
Predsednik AMZS
Podpredsednik FIA Mobility

Ceste so pogosto velik dejavnik tveganja v prometu. Mnogi nevarni cestni odseki ne odpuščajo vozniških napak in na kritičnih mestih pomembno prispevajo k žalostni statistiki poškodovanih in mrtvih na naših cestah! Ravno zaradi slednjega smo v AMZS že od leta 2003 člani Projekta EuroRAP, ki nam kaže pot in način, kako lahko naredimo tudi ceste bolj varne, bolj prijazne do vozniških napak. Vendar le pobuda civilne družbe ni dovolj, želimo si odgovornega sodelovanja in celovite podpore drugih strokovnih ustanov. Zato smo k aktivnemu partnerskemu sodelovanju povabili Ministrstvo za promet, Direkcijo RS za ceste, Policijo, DARS ter Fakulteto za gradbeništvo oz. Prometnotehniški inštitut.

Verjamemo, da nam tudi EuroRAP, kot celovit in sistemski projekt na področju prometne infrastrukture, pomaga odpirati novo poglavje pri zagotavljanju celovite prometne varnosti in dopolnjuje že uveljavljene Euro Teste s področja prometne signalizacije, delovišč na AC, prehodov za pešče itd.

Zmanjšanje števila umrlih in težje poškodovanih skozi skrbno izdelan program sistemskega testiranja nevarnosti in pomanjkljivosti na cestah je osnovni cilj projekta EuroRAP tudi v Sloveniji. Skupaj premagajmo črno statistiko naše prometne varnosti!

Robert Štaba
Vodja projekta
EuroRAP Slovenija

V zlatem trikotniku prometne varnosti je AMZS skozi zgodovino posvetila ogromno znanja, vsebin in aktivnosti področju človeka, udeleženca v prometu, področju vozil, nekoliko manj pa celovitemu področju cest. Tako smo skozi sodelovanje v različnih EuroTestih s področja infrastrukture zavzeli strateško odločitev, da je za nas voznike in uporabnike cest, pri uresničevanju zaveze za zviševanje varnosti na slovenskih cestah, program, kot je EuroRAP, izredno pomemben in aktualen. Glede na njegovo uspešno implementacijo v državah EU si Slovenija kot pomembna država na koridorju in tranzitni legi ne more in ne sme dovoliti manjko na tem področju. Program zagotavlja zelo operativen premik od besed k dejanjem na področju vloge ceste kot enega izmed elementarnih elementov celotnega sistema prometne varnosti. Postavlja in odpravlja tudi vzrok in odgovornost infrastrukture v primerih prometnih nesreč. Je prijazno orodje in standard managmenta pri odločanju, načrtovanju, upravljanju in vzdrževanju cest, uporabniku pa nudi možnost in informacijo o stopnji varnosti določene ceste ali odseka. Projekt pomeni sinergijo delovanja civilne družbe z odgovornimi organi države na konkretni poti zmanjševanja najhujših posledic prometnih nesreč.

Pomembne ugotovitve in dejstva

2.049.135 državljanov živi v Sloveniji

1.285.191 državljanov ima vozniško dovoljenje za vožnjo motornega vozila

1.366.134 motornih vozil je registriranih v Sloveniji

40.000 km cest je obsegalo omrežje javnih kategoriziranih državnih in občinskih cest v Sloveniji.

6.494 km cest je obsegalo omrežje javnih kategoriziranih državnih v Sloveniji na dan 1.1.2009.

39.4% prevoženih kilometrov na državnih cestah je bilo opravljenih na avtocestah in hitrih cestah (9% dolžine državnega cestnega omrežja).

21.4% prevoženih kilometrov na državnih cestah je bilo opravljenih na glavnih cestah (13% dolžine državnega cestnega omrežja).

39.2% prevoženih kilometrov na državnih cestah je bilo opravljenih na regionalnih cestah (78% dolžine državnega cestnega omrežja).

59,3% (3.766 km) državnih cest ima visoko oziroma srednjo-visoko stopnjo tveganja.

13,9% cest ima nizko stopnjo tveganja, 6,4% nizko-srednjo ter 20,2% srednjo stopnjo tveganja.

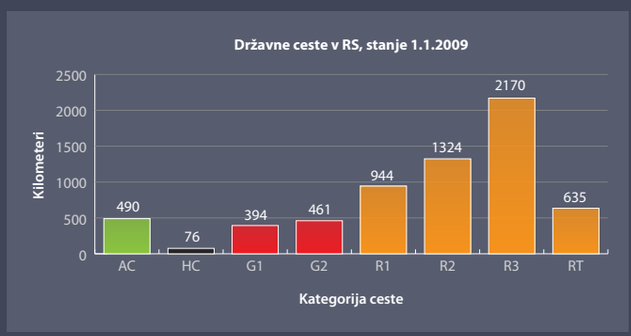
Avtoceste in hitre ceste so ceste le z nizko, nizko-srednjo ali s srednjo stopnjo tveganja.

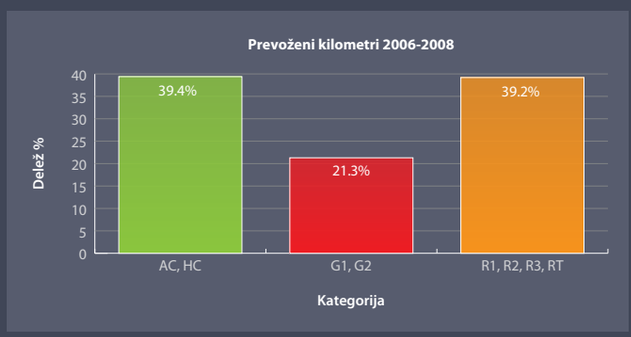
15% izmed težko poškodovanih ali mrtvih udeležencev so pešci ali kolesarji, 18% je motoristov, 38% voznikov osebnega avtomobila ter 23% sopotnikov.

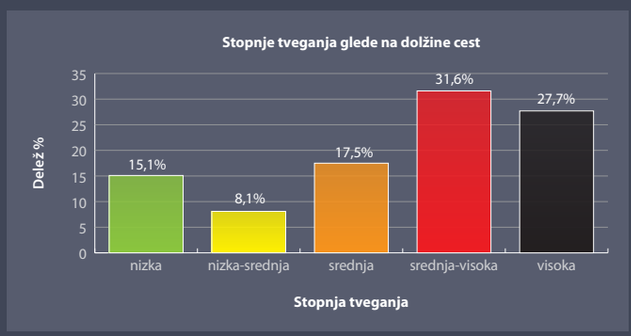
2/3 (64%) prometnih nesreč s težko poškodovanimi ali mrtvimi se je zgodilo na regionalnih cestah, 25% na glavnih cestah, 11% pa na avtocestah ali hitrih cestah.

11,3% vseh prometnih nesreč na regionalnih cestah so trki z živalmi.

11x višjo stopnjo tveganja imajo regionalne ceste v primerjavi z glavnimi cestami.







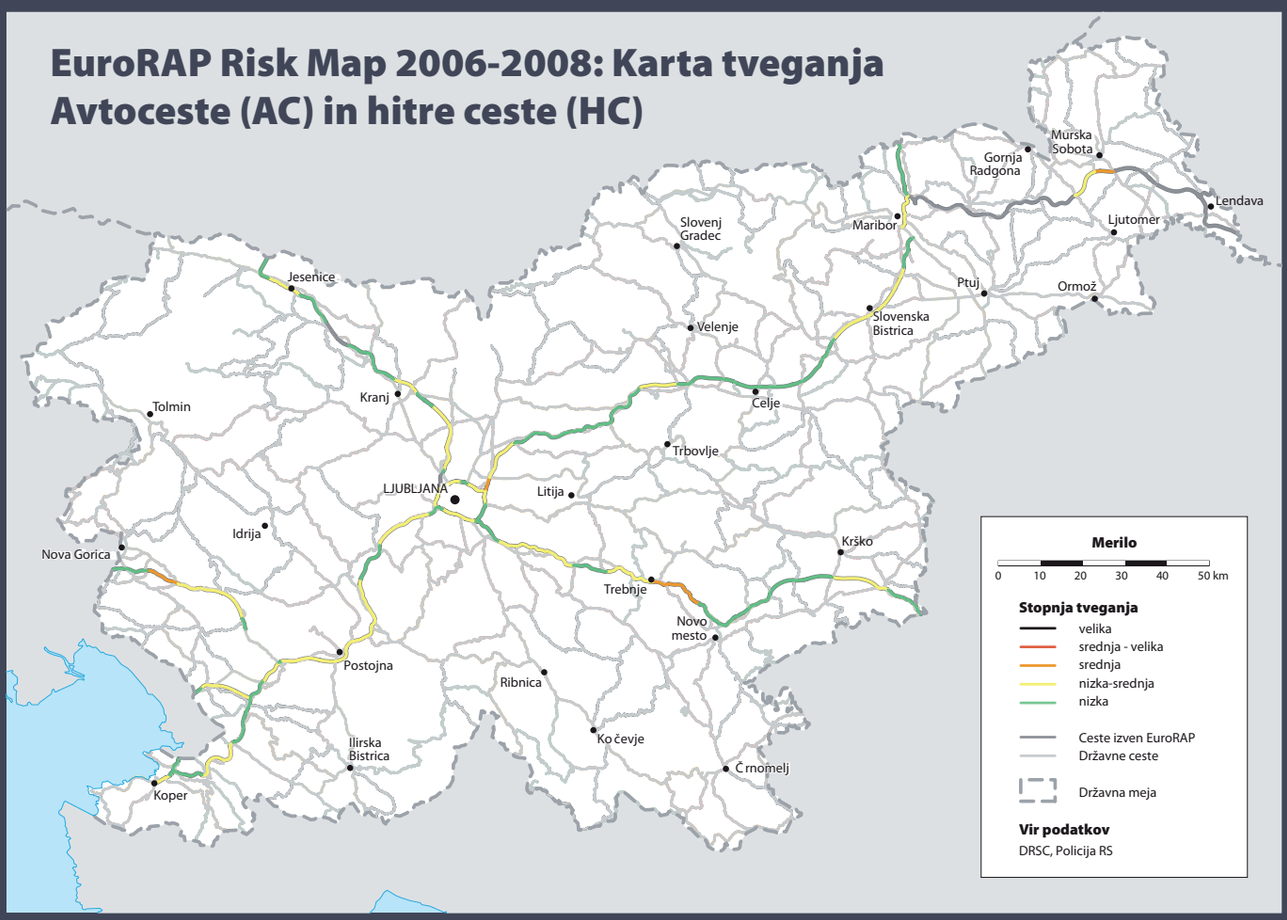
Karta tveganja: avtoceste in hitre ceste, 2006-2008

Avtoceste (AC) in hitre ceste (HC) so v upravljanju Družbe za avtoceste Republike Slovenije (DARS). So državnega pomena in namenjene daljinskemu mednarodnemu povezovanju ter povezovanju med najpomembnejšimi središči regionalnega pomena. Avtoceste in hitre ceste so praviloma ceste s fizično ločenima smernima vozliščema.

Rezultati so prikazani na nivoju odseka, združeno za osnovne in vzporedne odseke cest z ločenima smernima vozliščema.

Na dan 1.1.2009 je bilo v Sloveniji 566 km avtocest in hitrih cest.

EuroRAP Risk Map 2006-2008: Karta tveganja Avtoceste (AC) in hitre ceste (HC)

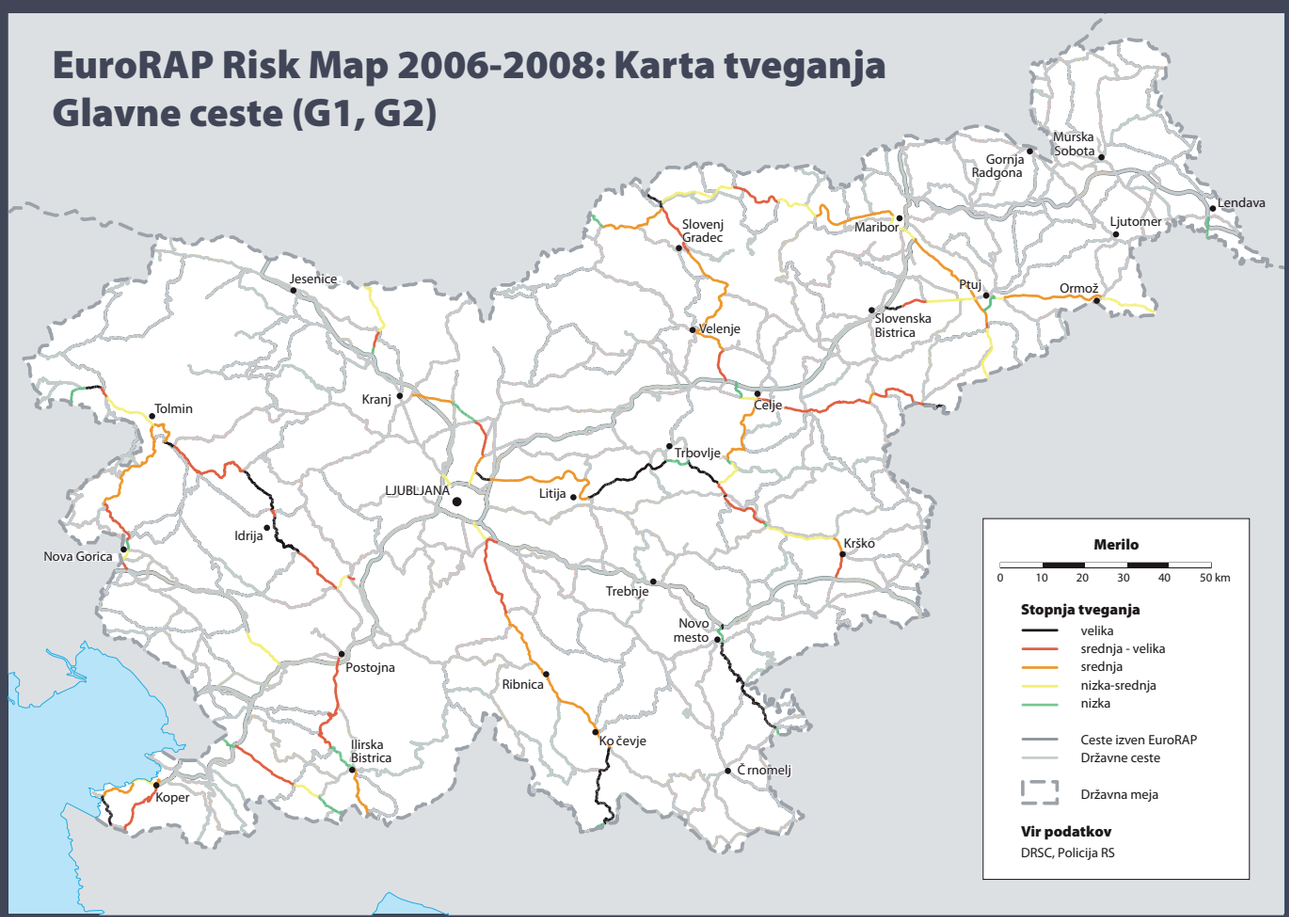


Karta tveganja: glavne ceste, 2006-2008

Glavne ceste (GC) so glavne ceste 1. reda (G1) ter glavne ceste 2. reda (G2) in so v upravljanju Direkcije Republike Slovenije za ceste (DRSC). Namenjene so povezovanju med središči regionalnega pomena, navezujejo se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestne sisteme sosednjih držav.

Rezultati so prikazani na nivoju odseka.

Na dan 1.1.2009 je bilo v Sloveniji 855 km glavnih cest.

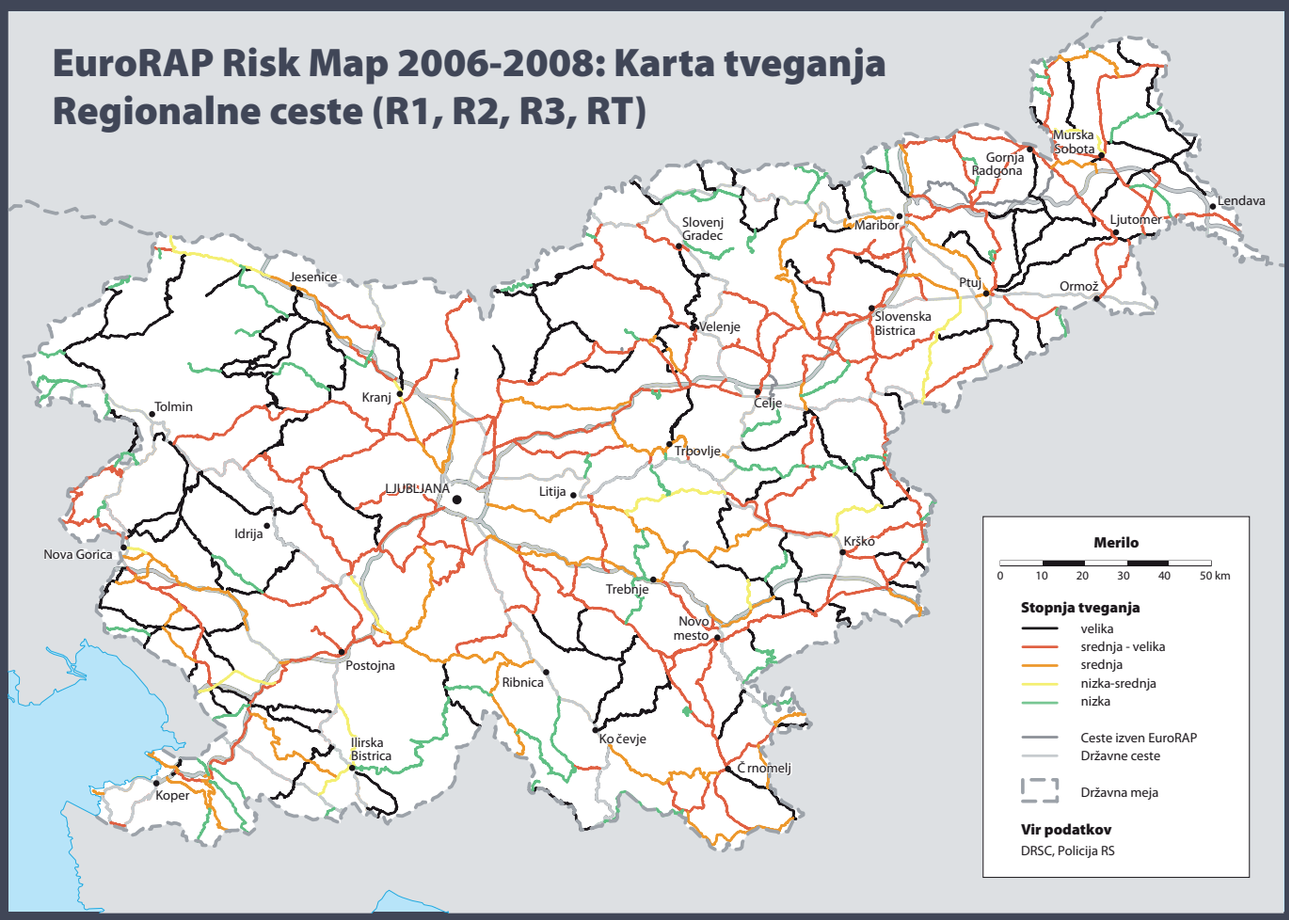


Karta tveganja: regionalne ceste, 2006-2008

Regionalne ceste (RC) so regionalne ceste 1. reda (R1), regionalne ceste 2. reda (R2), regionalne ceste 3. reda (R3) ter regionalne turistične ceste (RT). So v upravljanju Direkcije Republike Slovenije za ceste (DRSC). Namenjene so za povezovanje pomembnejših središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije, povezovanju središč lokalnih skupnosti ter za državo pomembnih turističnih središč.

Rezultati so prikazani na nivoju ceste.

Na dan 1.1.2009 je bilo v Sloveniji 5.073 km regionalnih cest.



EuroRAP Slovenija 2009

Evropski program ocene varnosti cest
EuroRAP na državnem cestnem omrežju

EuroRAP s svojo vsebino v slovenskem prostoru ponuja odgovornim in javnosti neodvisen in konsistenten sistem za ocenjevanje varnosti evropskih cest ter sledenje in ugotavljanje učinkovitosti implementacije ponujenih rešitev v vsakdanje življenje in s tem tudi v povečanje prometne varnosti. Projekt dokazuje sorazmerno velik razkorak med posledicami prometnih nesreč in varnostjo po posameznih cestah v državi. Tako se uporabnikom cest, javnosti, politikom, projektantom in inženirjem transparentno prikaže, katere ceste imajo nesprejemljivo in previsoko stopnjo tveganja. Tovrstne ceste je potrebno še toliko bolj pozorno preučiti in odpraviti nepravilnosti, ki prežijo na uporabnike. Dokazano je bilo, da so stroški potrebnih ukrepov na cesti nemalokrat zanemarljivi v primerjavi s posledicami prometnih nesreč.

S programom EuroRAP nameravamo:

- **Informirati uporabnike cest glede nivoja varnosti ter stopnje tveganja cest, ki jih uporabljajo**
- **Omogočiti uporabo podatkov v sodobnih navigacijskih napravah – možnost izbire najvarneše poti**
- **Ponuditi dodatno informacijo odgovornim snovalcem, projektantom, upravljalcem in vzdrževalcem cest, politikom, uporabnikom in celotni javnosti v obliki neodvisnega testa cest**
- **Slovenske ceste primerjalno umestiti med evropsko cestno omrežje**

Evropski program ocenjevanja cest (EuroRAP) je mednarodna neprofitna organizacija. Njeni člani so avtomobilistične organizacije, upravljalci oziroma vladne ustanove za ceste in strokovnjaki, ki so bili v organizacijo povabljeni zaradi svojih posebnih zaslug pri programu. EuroRAP trenutno deluje v 28 evropskih državah.

EuroRAP je komplementaren neodvisnemu programu za opravljanje preizkusnih trčenj vozil EuroNCAP. Ta ocenjuje vozila glede na stopnjo zaščite, ki jo nudijo udeleženim v prometnih nezgodah.

Podobno, kot je dokazal EuroNCAP, da je ustrezno varnostno opremljeno osebno vozilo pri trčenju varnejše, želi EuroRAP dokazati, da ustrezno načrtovane, izvedene, opremljene ter vzdrževane ceste omogočajo večjo prometno varnost.

Glej: www.eurorap.org

Obdelava podatkov:
mag. Jure Kostanjšek, univ.dipl.inž.grad.
jk@fgg.uni-lj.si

Izdajatelj:

AMZS, Avto-moto zveza Slovenije
Dunajska 128
1000 Ljubljana, Slovenija

www.amzs.si

Člani konzorcija:

REPUBLIKA SLOVENIJA | MINISTRSTVO ZA PROMET
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

DARS PovezujemoSlovenijo

PROMETNOTEHNIŠKI INŠTITUT