

DRUŽBENOPOLITIČNI KONSENZ KOT TEMELJ PROMETNE VARNOSTI

TIMOTEJ MATEJ ZAGORC,¹ BOŠTJAN KORITNIK,²

MAJA MEŠKO¹

¹ Univerza v Mariboru, Fakulteta za organizacijske vede, Kranj, Slovenija
t.m.zagorc@gmail.com, maja.mesko@um.si

² Univerza v Ljubljani, Pravna fakulteta, Ljubljana, Slovenija
bostjan.koritnik@pf.uni-lj.si

Prispevek obravnava cestne merilnike hitrosti kot prometnovarnostni ukrep, ki presega zgolj tehnično zaznavanje preokračitev hitrosti. Izhaja iz razumevanja prometne varnosti kot javnega interesa, ki zahteva povezovanje strokovnih, tehnično-izvedbenih in političnih pogledov ob upoštevanju uporabniških izkušenj. Namen prispevka je povezati teoretična izhodišča o prometni varnosti, družbeni legitimnosti in javni zaznavi z empiričnim vpogledom v stališča izbranih deležnikov. Raziskava temelji na treh polstrukturiranih intervjujih z deležniki s tehničnega, strokovnega in političnega področja. Ugotovitve kažejo, da so merilniki hitrosti družbeno sprejemljivejši, kadar so strokovno in podatkovno utemeljeni, tehnično zanesljivi, sorazmerni in jasno predstavljeni javnosti. Tveganje nastane, kadar se njihov prometnovarnostni namen v javnosti zabriše in se ukrep razume predvsem kot sredstvo kaznovanja. Prispevek ugotavlja, da je družbenopolitični konsenz ključen pogoj dolgoročne učinkovitosti prometnovarnostnih ukrepov, saj povezuje varnostne cilje, institucionalno odgovornost in zaupanje javnosti.

DOI

[https://doi.org/
10.18690/um.fov.7.2026.2](https://doi.org/10.18690/um.fov.7.2026.2)

ISBN

978-961-299-177-7

Ključne besede:

prometna varnost,
cestni merilniki hitrosti,
upravljanje hitrosti,
legitimnost,
konsenz



Univerzitetna založba
Univerze v Mariboru

DOI
[https://doi.org/
10.18690/um.fov.7.2026.2](https://doi.org/10.18690/um.fov.7.2026.2)

ISBN
978-961-299-177-7

Keywords:

traffic safety,
speed cameras,
speed management,
social legitimacy,
consensus

SOCIO-POLITICAL CONSENSUS AS A FOUNDATION FOR TRAFFIC SAFETY

TIMOTEJ MATEJ ZAGORC,¹ BOŠTJAN KORITNIK,²

MAJA MEŠKO¹

¹ University of Maribor, Faculty of Organizational Sciences, Kranj, Slovenia
t.m.zagorc@gmail.com, maja.mesko@um.si

² University of Ljubljana, Faculty of Law, Ljubljana, Slovenia
bostjan.koritnik@pf.uni-lj.si

The chapter examines speed cameras as a road safety measure whose significance extends beyond the mere technical detection of speeding violations. It is based on the understanding of traffic safety as a matter of public interest, requiring the integration of professional, technical-operational, and political perspectives while taking into account user experiences in the traffic environment. The aim of the chapter is to connect theoretical insights on traffic safety, social legitimacy, and public perception with empirical evidence on stakeholders' views. The study is based on three semi-structured interviews with stakeholders representing technical, professional, and political domains. The findings indicate that speed cameras are more socially acceptable when they are professionally and data-driven justified, technically reliable, proportionate, and clearly communicated to the public. A particular risk arises when their road safety purpose becomes blurred and the measure is perceived primarily as a tool of punishment. The paper concludes that socio-political consensus is a key condition for the long-term effectiveness of road safety measures, as it links safety objectives, institutional responsibility, and public trust.



University of Maribor Press

1 Uvod

Prometna varnost je eno od osrednjih področij javnega interesa, ki neposredno zadeva varovanje življenja, zdravja in kakovosti bivanja v skupnosti. V cestnem prometu se vsakodnevno srečujejo različni udeleženci s svojimi potrebami in interesi, zato prometnovarnostnih ukrepov ni mogoče razumeti zgolj kot tehničnih ali pravnih rešitev. Njihova učinkovitost je povezana tudi s tem, ali jih javnost razume kot smiselne, sorazmerne in usmerjene v varovanje skupnosti.

Na področju prometne varnosti ima posebno mesto hitrost, ki permanentno vpliva na verjetnost nastanka prometnih nesreč in na težo njihovih posledic, zato so ukrepi za zmanjševanje hitrosti temeljni sestavni del prometnovarnostne politike. Med tovrstne ukrepe sodijo merilniki hitrosti, ki jih javnost sprejema različno – po eni strani kot orodje za dvig ravni varnosti in umirjanje prometa, po drugi strani pa lahko ob neustrezni razlagi ali slabem zaupanju v institucije dobijo podobo predvsem kaznovalnega ukrepa.

Ta prispevek obravnava cestne merilnike hitrosti kot prometnovarnostni ukrep, katerega pomen presega samo tehnično zaznavanje prekoraiter hitrosti. V ospredju so vprašanja dojemanja merilnikov hitrosti, njihove legitimnosti in sprejemljivosti, ki vodita v družbenopolitični konsenz na področju prometne varnosti. Namen tega prispevka je povezati teoretična izhodišča o prometni varnosti, družbeni legitimnosti in javni zaznavi z empiričnim vpogledom v stališča izbranih deležnikov, med katerimi so direktor podjetja Intermatic, d. o. o., Sašo Živković, predsednik Zavoda Varna pot Robert Štaba in podžupan Mestne občine Ljubljana (MOL) Boštjan Koritnik. Takšna zasnova omogoča primerjalno obravnavo pogledov različnih akterjev, ki delujejo na področju prometne varnosti.

2 Pregled literature

2.1 Prometna varnost kot javni interes

Prometna varnost predstavlja eno izmed temeljnih področij javnega interesa, saj neposredno zadeva varovanje življenja, zdravja, telesne integritete, dostopnosti javnega prostora in kakovosti bivanja. Cestni promet ni zgolj tehnično urejen sistem cest, vozil, signalizacije in prometnih pravil, temveč družbeni prostor, v katerem se vsakodnevno srečujejo interesi različnih udeležencev. Ker ravnanje posameznega

udeleženca v prometu vpliva tudi na varnost drugih, prometne varnosti ni mogoče razumeti zgolj kot zasebne odgovornosti posameznika, temveč kot skupno dobrino, ki zahteva sistemsko delovanje javnih institucij. Prometne poškodbe so v mednarodnih dokumentih obravnavane kot pomemben zdravstveni, socialni in gospodarski problem, ki prizadene posameznike, družine, skupnosti, zdravstvene sisteme in nacionalna gospodarstva (Global Road Safety Partnership in International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, 2023).

Sodobno razumevanje prometne varnosti izhaja iz pristopa varnega sistema, po katerem cestni promet ni odvisen samo od pravilnega ravnanja posameznega voznika, temveč od medsebojnega delovanja človeka, vozila, infrastrukture, pravil, nadzora in upravljanja sistema. Tak pristop izhaja iz predpostavke, da ljudje v prometu delajo napake, zato mora biti prometni sistem zasnovan tako, da te napake ne vodijo v smrt ali hude poškodbe. Prometna varnost je javni interes tudi zato, ker zahteva deljeno odgovornost med udeleženci v prometu, načrtovalci infrastrukture, upravljavci cest, proizvajalci vozil in institucijami, ki oblikujejo ter izvajajo prometnovarnostno politiko (Global Road Safety Partnership in International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, 2023).

Hitrost ima v tem okviru posebno mesto, saj neposredno vpliva tako na verjetnost nastanka prometne nesreče kot tudi na težo njenih posledic. Višja hitrost pomeni krajši čas za zaznavo nevarnosti, daljšo pot, ki jo vozilo prevozi med reakcijo voznika, daljšo zavorno pot in večjo energijo ob trku. Zato prekomerna oziroma neustrezna hitrost ni zgolj ena izmed prometnih kršitev, temveč eden izmed osrednjih dejavnikov tveganja v cestnem prometu. V evropskem prometnovarnostnem okviru je poudarjeno, da je pomemben del smrtnih prometnih nesreč neposredno povezan s prekomerno ali okoliščinam neustrezno hitrostjo, pri čemer je vpliv hitrosti posebej izrazit pri najhujših posledicah prometnih nesreč (Van den Berghe, 2021).

Povezava med hitrostjo in prometno varnostjo je potrjena tudi v znanstveni literaturi, ki razmerje med spremembami hitrosti in spremembami prometnovarnostnih posledic obravnava kot eno izmed najbolj stabilnih ugotovitev na tem področju. Zmanjšanje povprečne hitrosti se praviloma povezuje z zmanjšanjem števila prometnih nesreč oziroma njihovih posledic, zvišanje hitrosti pa z nasprotnim učinkom. Pri tem je pomembno, da se učinek hitrosti ne kaže enako pri vseh vrstah posledic: večja kot je resnost posledic, pomembnejša je vloga hitrosti.

Zato je uravnavanje hitrosti posebej pomembno pri preprečevanju smrtnih in hudih prometnih nesreč (Elvik, Christensen in Amundsen, 2004).

Utemeljitev omejevanja hitrosti ni le tehnična, temveč tudi normativna. Če bi prosta izbira hitrosti posameznih voznikov vodila do družbeno optimalnih izidov, bi bile omejitve hitrosti nepotrebne. Vendar izbira hitrosti praviloma ne vključuje vseh posledic, ki jih prehitra vožnja povzroča drugim udeležencem v prometu in širši skupnosti. Posameznik lahko koristi hitrejše vožnje zazna neposredno, tveganja pa podceni ali jih prenese na druge. Prav zato omejitve hitrosti niso zgolj omejevanje individualne svobode, temveč način usklajevanja posameznikovega ravnanja z javnim interesom varne, predvidljive in družbeno sprejemljive mobilnosti (Elvik, 2009).

Hitrost je hkrati prometnovarnostno in politično vprašanje. Po eni strani omogoča mobilnost, dostopnost in krajši potovalni čas, po drugi strani pa povečuje tveganje prometnih nesreč, težo poškodb, hrup, emisije in občutek ogroženosti v prostoru. Odločanje o hitrosti zato ni zgolj strokovno vprašanje prometnega inženirstva, temveč tudi javnopolitično tehtanje med mobilnostjo, varnostjo, okoljem in kakovostjo bivanja. Iz tega izhaja, da je prometna varnost javni interes prav zato, ker zahteva iskanje ravnotežja med različnimi, včasih tudi nasprotujočimi si družbenimi cilji (International Traffic Safety Data and Analysis Group, 2018).

Poseben pomen ima prometna varnost v urbanih in lokalnih okoljih, kjer se motorni promet neposredno prepleta z vsakodnevnim življenjem prebivalcev. V mestih in naseljih prometna varnost ni zgolj vprašanje pretočnosti cest, temveč tudi vprašanje varnosti otrok na poti v šolo, starejših oseb pri prečkanju ceste, pešcev, kolesarjev, motoristov in oseb z omejeno mobilnostjo. V primerjalnih analizah mestnega prometa je posebej poudarjeno, da ranljivi udeleženci predstavljajo veliko večino smrtnih žrtev v mestnem prometu, zato mora biti varovanje teh skupin eno izmed osrednjih izhodišč lokalne prometnovarnostne politike (Santacreu, 2018).

Z vidika javnega interesa je zato pomembno, da prometnovarnostni ukrepi sledijo dejanskim tveganjem v prostoru. Če cesta poteka skozi naselje, mimo šole, vrtca, avtobusnega postajališča, prehoda za pešce ali območja goste stanovanjske pozidave, omejevanje hitrosti ni namenjeno zgolj formalnemu urejanju prometa, temveč varovanju tistih, ki so ob trku najbolj izpostavljeni. Pri tem ne gre le za preprečevanje prometnih nesreč, temveč tudi za zmanjševanje strahu pred prometom, izboljšanje

pogojev za hojo in kolesarjenje ter krepitev kakovosti javnega prostora. Učinkovito upravljanje hitrosti je zato povezano tudi z okoljem, zdravjem in dostopnostjo lokalnih skupnosti (Global Road Safety Partnership in International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, 2023; Santacreu, 2018).

Prometna varnost ima tudi izrazito družbenoekonomsko razsežnost. Smrtne žrtve in hude poškodbe v prometu niso samo individualne tragedije, temveč povzročajo stroške zdravstvenega sistema, rehabilitacije, socialnega varstva, izgubljene produktivnosti, materialne škode, zavarovalnin in intervencijskih služb. Na ravni Evropske unije so stroški prometnih nesreč ocenjeni kot zelo visoki, kar dodatno potrjuje, da prometna varnost ni le moralno in zdravstveno vprašanje, temveč tudi razvojno, javnofinančno in gospodarsko vprašanje. Zato so ukrepi za zmanjševanje najhujših posledic prometnih nesreč sestavni del širše evropske prometnovarnostne politike (European Transport Safety Council, 2021).

Slovenski strateški okvir prometno varnost prav tako umešča med prednostna področja javnih politik. Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2023–2030 izhaja iz Vizije Nič, ki kot dolgoročni cilj postavlja nič smrtnih žrtev in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč. Takšna usmeritev prometno varnost razume kot humano in politično skrb, ki zahteva odgovorno ravnanje vseh soustvarjalcev cestnoprometnega sistema. V slovenskem prostoru je ob tem posebej izpostavljena neprilagojena hitrost, ki ostaja eden ključnih vzrokov najhujših prometnih nesreč (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030, 2023).

Slovenska resolucija prometne varnosti ne razume zgolj kot odgovornosti posameznega voznika, temveč kot sistemsko vprašanje, ki vključuje infrastrukturo, pravila, nadzor, vzgojo, preventivo, prometno kulturo in sodelovanje institucij na državnih, regionalnih ter lokalnih ravneh. Posebej pomembni sta načeli deljene odgovornosti in zaupanja, saj prometnovarnostna politika ne more biti uspešna, če je razumljena le kot skupek omejitev in sankcij. Njena učinkovitost je odvisna tudi od tega, ali udeleženci v prometu razumejo namen pravil, jih sprejemajo kot razumna in verjamejo, da so ukrepi usmerjeni v varnost vseh udeležencev, zlasti ranljivejših skupin (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030, 2023).

Prometna varnost kot javni interes zato zahteva dvojno utemeljitev. Prva je strokovna: hitrost je dokazano povezana s tveganjem za prometne nesreče in težo njihovih posledic, zato jo je treba upravljati s kombinacijo varnih omejitev, ustrezne infrastrukture, nadzora, preventive in tehnoloških rešitev. Druga je družbenopolitična: ukrepi morajo biti javnosti predstavljeni kot razumni, sorazmerni, podatkovno utemeljeni in usmerjeni v varovanje skupnosti. Prav na tej točki se prometna varnost poveže z vprašanjem zaupanja, legitimnosti in družbenopolitičnega konsenza, ki sta nujna za dolgoročno sprejemanje in učinkovitost prometnovarnostnih ukrepov (Global Road Safety Partnership in International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, 2023; Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030, 2023).

2.2 Cestni merilniki hitrosti kot prometnovarnostni ukrep

Cestni merilniki hitrosti so eden izmed instrumentov upravljanja hitrosti v cestnem prometu, njihov namen pa ni omejen na naknadno ugotavljanje posameznih prekoraitiev. V prometnovarnostnem smislu so pomembni predvsem zato, ker vplivajo na pričakovano ravnanje voznikov, povečujejo zaznano verjetnost odkritja kršitve in s tem prispevajo k večjemu spoštovanju omejitev hitrosti. Takšno razumevanje merilnikov hitrosti izhaja iz širšega pristopa prometnega nadzora, po katerem je nadzor učinkovit le, če je vključen v pravni, organizacijski, tehnični in komunikacijski okvir prometnovarnostne politike (European Commission, 2018).

Prometni nadzor hitrosti deluje predvsem prek splošnega in posebnega odvracanja. Splošno odvracanje pomeni, da se vozniki vedejo bolj v skladu s pravili, ker pričakujejo možnost nadzora in sankcije, čeprav sami morda še niso bili obravnavani zaradi prekrška. Posebno odvracanje pa učinkuje na voznika, ki je bil pri kršitvi zaznan in sankcioniran. Z vidika prometne varnosti je posebej pomembno splošno odvracanje, saj cilj merilnikov hitrosti ni predvsem kaznovati čim več voznikov, temveč oblikovati prometno okolje, v katerem vozniki omejitve spoštujejo že zaradi pričakovanja nadzora (European Commission, 2018; Job, Cliff, Fleiter, Flieger in Harman, 2020).

Merilniki hitrosti so najučinkovitejši, kadar niso uporabljeni kot samostojen ukrep, temveč kot del celovitega upravljanja hitrosti. To vključuje določitev varnih in verodostojnih omejitev hitrosti, jasno prometno signalizacijo, cestno-inženirske

ukrepe, obveščanje voznikov in nadzor. Takšno zaporedje je pomembno tudi z vidika legitimnosti: če je omejitev hitrosti skladna s funkcijo ceste, prometnim okoljem in dejanskimi tveganji, je nadzor lažje razumljen kot varnostni ukrep. Če pa voznik omejitve ne prepozna kot razumne ali če cestno okolje spodbuja višjo hitrost, se lahko nadzor zazna kot pretirano sankcijski (European Commission, 2018).

V tehničnem smislu se merilniki hitrosti pojavljajo v več oblikah. Med osnovnimi so fiksni merilniki, ki so trajno nameščeni ob vozišču ali nad njim, mobilni merilniki, ki jih je mogoče premikati med različnimi lokacijami, ter sistemi povprečnega oziroma sekcijskega merjenja hitrosti. Pri fiksnih in mobilnih merilnikih gre praviloma za merjenje hitrosti na posamezni točki, medtem ko sekcijsko merjenje izračuna povprečno hitrost vozila na določenem odseku. Vsaka izmed teh oblik ima drugačno operativno funkcijo, zato izbira ne sme temeljiti le na razpoložljivi opremi, temveč na prometnovarnostnem problemu, ki ga želi pristojni organ nasloviti (Job idr., 2020; European Commission, 2018).

Fiksni merilniki hitrosti so posebej primerni tam, kjer je cilj umiriti promet na jasno določeni lokaciji, na primer v bližini šol, nevarnih prehodov, križišč ali odsekov z zaznano zgodovino nesreč. Njihova prednost je vidnost in stalnost, saj lahko delujejo tudi kot opozorilo voznikom, da se približujejo prometnovarnostno občutljivemu območju. Mobilni merilniki pa omogočajo večjo prilagodljivost in nepredvidljivost, saj jih je mogoče uporabljati na različnih odsekih glede na podatke o hitrostih, nesrečah ali drugih tveganjih. Kombinacija vidnega in manj predvidljivega nadzora lahko zato prispeva k širšemu preventivnemu učinku, če je javnosti pojasnjeno, da je takšna ureditev namenjena zmanjševanju tveganj, ne arbitrarni kaznovalni praksi (European Commission, 2018; Job idr., 2020).

Posebno mesto ima sekcijsko oziroma povprečno merjenje hitrosti. Pri tem sistemu vozilo zaznata dve ali več povezanih merilnih točk, povprečna hitrost pa se izračuna na podlagi prevožene razdalje in časa vožnje med njimi. Takšen sistem se razlikuje od točkovnega merjenja, ker voznikovega ravnanja ne presoja le v eni točki, temveč na daljšem odseku. Posledično lahko prispeva k bolj enakomernemu prometnemu toku, zmanjšanju nenadnega zaviranja pred merilnikom in pospeševanja po njem ter k bolj stalnemu spoštovanju omejitve hitrosti na celotnem nadzorovanem odseku (Owen, Ursachi in Allsop, 2016; European Commission, 2018).

Empirični viri merilnikom hitrosti praviloma pripisujejo pozitiven prometnovarnostni učinek, vendar je treba takšne ugotovitve predstaviti previdno. Sistematični pregledi kažejo, da se po uvedbi merilnikov hitrosti praviloma zmanjšajo povprečne hitrosti, delež prekorajštev hitrosti, število prometnih nesreč in število najhujših posledic. Hkrati pa je bilo ugotovljeno, da se velikost učinkov med raziskavami precej razlikuje, saj je odvisna od vrste merilnika, izbire lokacije, začetnega stanja, metodologije spremljanja, intenzivnosti nadzora in spremljajočih ukrepov. Zato merilnikov hitrosti ni primerno obravnavati kot univerzalno rešitev, temveč kot ukrep, katerega učinek je odvisen od kakovosti načrtovanja in izvedbe (Wilson, Willis, Hendrikz, Le Brocque in Bellamy, 2010; Pilkington in Kinra, 2005).

Metodološka previdnost je pri vrednotenju merilnikov hitrosti posebej pomembna. Pri prometnovarnostnih ukrepih se namreč pogosto pojavljajo dejavniki, ki lahko vplivajo na oceno učinkov, na primer splošni trend zmanjševanja nesreč, spremembe prometnih tokov, sočasni infrastrukturni ukrepi, spremembe omejitev hitrosti ali regresija k povprečju na lokacijah, ki so bile izbrane zaradi predhodno slabše prometnovarnostne slike. Zaradi tega kakovostna presoja učinkovitosti zahteva primerjalne podatke, dovolj dolgo obdobje spremljanja in jasno dokumentirane razloge za uvedbo ukrepa (Wilson idr., 2010; Owen idr., 2016).

Pomen podatkovne podlage je razviden tudi pri sekcijskem merjenju hitrosti. Analiza britanskih sistemov povprečnega merjenja hitrosti kaže, da so bili učinki izrazitejši pri najhujših prometnih nesrečah, vendar vir hkrati poudarja potrebo po boljšem evidentiranju razlogov za uvedbo, meja nadzorovanih odsekov, prometnovarnostnih podatkov pred uvedbo in rezultatov po uvedbi. Za lokalne skupnosti je to pomembno zato, ker podatkovna podlaga ne služi zgolj strokovnemu vrednotenju ukrepa, temveč tudi njegovi javni razlagi. Brez podatkov je namreč težje pokazati, zakaj je bil izbran prav določen odsek in zakaj je bil izbran prav določen način nadzora (Owen idr., 2016).

Merilniki hitrosti so relevantni tudi v urbanem okolju, kjer se prometna varnost neposredno povezuje z varnostjo ranljivih udeležencev in kakovostjo javnega prostora. Primer Barcelone kaže, da lahko uvedba merilnikov hitrosti v mestnem prometnem okolju prispeva k zmanjšanju prometnih trkov, poškodb in števila vozil, udeleženih v trkih, pri čemer je bil ukrep obravnavan v okviru širšega mestnega prometnovarnostnega konteksta. Takšni primeri so pomembni, ker pokažejo, da merilniki hitrosti niso pomembni le na avtocestah ali hitrih cestah, temveč tudi tam,

kjer se hitrost neposredno srečuje z vsakodnevno mobilnostjo prebivalcev (Pérez, Marí-Dell'Olmo, Tobias in Borrell, 2007).

Izbira lokacije je eden izmed ključnih pogojev prometnovarnostne utemeljenosti merilnikov hitrosti. Primarno merilo naj bi bilo povečanje prometne varnosti, kar pomeni, da so posebej relevantne lokacije z zgodovino hujših nesreč, izmerjenimi visokimi ali sistematično prekoračenimi hitrostmi, veliko prisotnostjo ranljivih udeležencev ali proaktivno prepoznanim tveganjem. Pri tem ni nujno, da se ukrep uvede šele po hudih nesrečah. V duhu varnega sistema je lahko upravičena tudi preventivna uvedba na odsekih, kjer podatki in značilnosti prostora kažejo na povečano tveganje (Job idr., 2020; International Traffic Safety Data and Analysis Group, 2018).

Tehnična zanesljivost merilnikov hitrosti je nujen pogoj njihove uporabe in sprejemljivosti. Naprava mora zanesljivo izmeriti hitrost, pravilno identificirati vozilo, evidentirati čas, kraj, smer vožnje, veljavno omejitev in izmerjeno hitrost. Pri sekcijskem merjenju mora biti natančno določena tudi razdalja med merilnimi točkami. Poleg tega so pomembni redno preverjanje, kalibracija, vzdrževanje, varnost podatkov in jasna pravila glede obdelave prekrškov. Če se pojavi dvom v tehnično pravilnost merjenja ali poštenost postopka, se lahko hitro zmanjša tudi zaupanje v prometnovarnostni namen ukrepa (Job idr., 2020).

Avtomatizirani nadzor hitrosti zahteva tudi ustrezen institucionalni okvir. Učinkovitost sistema ni odvisna samo od naprave ob cesti, temveč od celotne verige postopkov: zaznave kršitve, prenosa in hrambe podatkov, preverjanja posnetkov, identifikacije odgovorne osebe, izdaje obvestila oziroma odločbe, obravnave pravnih sredstev in izvršitve sankcije. V tem okviru morajo biti jasno določene pristojnosti posameznih institucij, pravila o dostopu do podatkov, odgovornost za vzdrževanje sistema in nadzor nad zakonitostjo postopkov (Job idr., 2020; European Commission, 2018).

Posebej občutljivo je vprašanje financiranja in organizacije avtomatiziranega nadzora. Sisteme lahko vzpostavlja in upravlja javni sektor, lahko pa pri tehnični izvedbi sodelujejo tudi zasebni izvajalci. Takšno sodelovanje samo po sebi ni problematično, če so vloge jasno razmejene, če je javni interes nadrejen poslovnemu interesu in če je finančni model pregleden. Tveganje za javno nezaupanje nastane predvsem takrat, ko javnost dobi vtis, da je izvajanje nadzora povezano s prihodki

od glob ali da ima kateri od deležnikov interes za čim večje število prekrškov (Job idr., 2020; Wilson idr., 2010).

Zato je pri uvajanju merilnikov hitrosti pomembna tudi komunikacija z javnostjo. Pristojni organi morajo razumljivo pojasniti, zakaj je bil ukrep uveden, katera prometnovarnostna tveganja naslavlja, zakaj je bila izbrana določena lokacija, kako bo sistem deloval, kdo ga upravlja in kako se zagotavlja tehnična ter postopkovna pravilnost. Komunikacija ni zgolj spremljevalna dejavnost, temveč del prometnovarnostnega ukrepa, saj pomaga oblikovati razumevanje, da je namen nadzora preprečevanje tveganj, ne kaznovanje kot samostojen cilj (European Commission, 2018; Job idr., 2020).

Cestni merilniki hitrosti so zato strokovno utemeljen prometnovarnostni ukrep, kadar so umeščeni v širši sistem upravljanja hitrosti, podprti s podatki, tehnično zanesljivi, pravno pravilni, organizacijsko pregledni in javnosti razumljivo predstavljeni. Njihova prometnovarnostna vrednost je v tem, da lahko prispevajo k zmanjšanju hitrosti in posledično k zmanjšanju tveganj, vendar njihova dolgoročna učinkovitost ni odvisna samo od merilne naprave. Odvisna je tudi od tega, ali lokalna skupnost ukrep razume kot sorazmeren, smiseln in usmerjen v varovanje življenja, zdravja ter kakovosti bivanja (European Commission, 2018; Job idr., 2020).

2.3 Družbena legitimnost prometnovarnostnih ukrepov

Prometnovarnostni ukrepi ne učinkujejo le kot pravna ali tehnična sredstva urejanja prometa, temveč tudi kot posegi oblasti v vsakodnevno ravnanje posameznikov. Zato njihova presoja ne more ostati omejena samo na vprašanje, ali so formalno zakoniti in strokovno utemeljeni, temveč mora vključevati tudi vprašanje, ali jih javnost razume kot upravičene, pravične in usmerjene v skupno dobro. Družbena legitimnost je v tem smislu širša od legalnosti. Legalnost označuje skladnost ravnanja oblasti s pravnim redom, legitimnost pa vključuje tudi moralno upravičenost, pravičnost in sprejemanje oblasti oziroma njenih ukrepov s strani naslovnikov pravil (Tičar, 2016).

Legitimnost je mogoče razumeti kot zaznavo, da je določena oblast, institucija ali družbena ureditev primerna, pravilna in pravična. Kadar je takšna zaznava prisotna, ljudje pravil ne upoštevajo zgolj zaradi strahu pred sankcijo ali pričakovane koristi, temveč tudi zato, ker menijo, da jih je treba spoštovati. Pri prometnovarnostnih

ukrepih to posebej pride do izraza, ker je njihova dolgoročna učinkovitost odvisna od vsakodnevnega ravnanja velikega števila udeležencev v prometu. Če so ukrepi razumljeni kot legitimni, se poveča možnost prostovoljnega spoštovanja pravil; če so razumljeni kot vsiljeni, arbitrarni ali pretežno kaznovalni, se njihova sprejemljivost zmanjša (Tyler, 2006).

Razlikovanje med legalnostjo in legitimnostjo je bistveno tudi zato, ker prometnovarnostni ukrep lahko izpolnjuje formalne pravne pogoje, a kljub temu ne doseže ustrezne stopnje družbenega sprejemanja. V demokratični državi je sicer nujno, da oblast deluje zakonito, vendar zakonitost sama po sebi še ne zagotavlja, da bodo naslovniki ukrep razumeli kot pravičen in sorazmeren. Legitimnost se oblikuje v razmerju med pravnim redom, moralno upravičenostjo, pravičnostjo, zaupanjem in zaznavo, da oblast deluje v korist skupnosti. Prometnovarnostna politika zato ne potrebuje le formalne podlage, temveč tudi razumljivo javno utemeljitev svojih ciljev in načinov delovanja (Tičar, 2016; Tyler, 2006).

Eden izmed osrednjih pogojev legitimnosti je zaupanje v institucije, ki ukrepe oblikujejo, izvajajo in nadzorujejo. Če javnost zaupa pristojnim organom, bo tudi omejitve, nadzor in sankcije lažje razumela kot del varovanja javnega interesa. V primeru, da je zaupanje nizko, se lahko enak ukrep razume kot izraz nadzora, fiskalnega interesa ali politične samovolje. Pri prometnovarnostnih ukrepih je to še posebej občutljivo, ker se pogosto nanašajo na vsakodnevno mobilnost posameznikov in neposredno posegajo v njihove navade ter občutek avtonomije v prometu (Hough, Jackson, Bradford, Myhill in Quinton, 2010).

Zaupanje v institucije se znatno oblikuje skozi postopkovno pravičnost. Pri tem ni odločilno samo, kakšen je končni rezultat ukrepa, temveč tudi, kako je bil ukrep sprejet, pojasnjen in izveden. Postopkovna pravičnost vključuje občutek, da so odločitve sprejete nevtrarno, na podlagi razumnih razlogov, da so ljudje obravnavani spoštljivo, da imajo možnost izraziti svoje stališče in da oblast deluje z zaupanja vrednimi nameni. Takšna oblika pravičnosti ljudem sporoča, da niso zgolj predmet nadzora, temveč člani skupnosti, katerih dostojanstvo in interesi so pri odločanju upoštevani (Hough idr., 2010; Mazerolle, Bennett, Davis, Sargeant in Manning, 2013).

V prometnovarnostnem kontekstu se postopkovna pravičnost kaže predvsem v tem, ali je javnosti razumljivo pojasnjeno, zakaj je ukrep potreben, katero tveganje naslavlja, zakaj je izbrana določena lokacija, kdo je odgovoren za izvedbo in kako se zagotavlja pravilnost postopkov. Pri cestnih merilnikih hitrosti to pomeni, da mora biti razvidna povezava med omejitvijo hitrosti, značilnostmi prostora, prometnovarnostnimi podatki in namenom varovanja udeležencev v prometu. Če je ta povezava javnosti jasna, se ukrep lažje razume kot skrb za varnost. Če ostane povezava nepojasnjena, pa se lahko omenjeni prometnovarnostni ukrep razume kot zgolj represiven ali prihodkovno usmerjen mehanizem (Mazerolle idr., 2013; Murphy, Hinds in Fleming, 2008).

Legitimnost prometnovarnostnih ukrepov je povezana z načinom, kako oblast uporablja nadzor. Nadzor je lahko pomemben del zagotavljanja varnosti, vendar lahko hkrati sproža občutke nelagodja, nezaupanja in posega v zasebnost, posebej, kadar njegov namen ni jasno utemeljen ali kadar niso razvidni mehanizmi preprečevanja zlorab. Pri prometnem nadzoru se zato ne zastavlja izključno vprašanje učinkovitosti, temveč tudi vprašanje sorazmernosti in javne utemeljenosti. Nadzorni ukrepi morajo biti pojasnjeni, preverljivi in omejeni na cilje, ki jih legitimno zasledujejo, sicer lahko zmanjšujejo prav tisto zaupanje, na katerem temelji njihova dolgoročna sprejemljivost (Wigan in Clarke, 2006).

Prometnovarnostna politika ne sme temeljiti zgolj na instrumentalni logiki odvrčanja, po kateri se pravila spoštujejo predvsem zaradi strahu pred kaznijo. Sankcije imajo v pravnem redu pomembno mesto, vendar same po sebi ne morejo nadomestiti zaupanja, razumevanja in občutka pravičnosti. Ugotovljeno je bilo, da je pripravljenost ljudi za spoštovanje pravil in sodelovanje s pristojnimi institucijami pomembno povezana z zaznano legitimnostjo teh institucij. To pomeni, da se učinkovito upravljanje prometa ne začne šele pri kaznovanju kršitev, temveč že pri oblikovanju takšnih pravil in postopkov, ki jih naslovniki lahko razumejo kot smiselne in upravičene (Tyler, 2006; Murphy idr., 2008).

Družbena legitimnost je zato pomembna za sodelovanje javnosti pri uresničevanju prometne varnosti. Ta pa ni rezultat enostranskega delovanja države ali lokalne skupnosti, temveč zahteva vsakodnevno sodelovanje voznikov, pešcev, kolesarjev, prebivalcev, šol, strokovnih služb in drugih deležnikov. Če institucije delujejo na način, ki krepi zaupanje, bodo ljudje ukrepe lažje sprejeli, opozarjali na nevarne točke, spoštovali pravila in sodelovali pri izboljševanju prometnega okolja. V

situacijah, ko družba ukrepe doživlja kot nepravilne ali nerazumljive, se lahko oblikujejo odpor, izogibanje in nezaupanje, kar zmanjšuje njihovo dejansko učinkovitost (Mazerolle idr., 2013; Murphy idr., 2008).

Pri tem legitimnost ne pomeni, da se mora z vsakim ukrepom strinjati celotna javnost. Pomeni pa, da je mogoče ukrep razumno utemeljiti kot strokovno, pravno in moralno sprejemljiv poseg v javnem interesu. V prometnovarnostni politiki se namreč pogosto srečujejo različni interesi: želja po pretočnosti prometa, potreba po varnosti, varovanje ranljivih udeležencev, pričakovanja prebivalcev, stroški izvedbe in politična odgovornost odločevalcev. Legitimnost se oblikuje prav v tem prostoru usklajevanja, kjer morajo biti razlogi za ukrep dovolj jasni, postopki dovolj pregledni in posledice dovolj sorazmerne, da jih skupnost lahko sprejme kot upravičene (Tičar, 2016; Hough idr., 2010).

Družbena legitimnost prometnovarnostnih ukrepov tako predstavlja vez med strokovno utemeljitvijo ukrepa in njegovo dejansko sprejetostjo v prostoru. Cestni merilnik hitrosti je lahko tehnično zanesljiv, pravno pravilno umeščen in prometnovarnostno smisel, vendar bo njegova dolgoročna učinkovitost odvisna tudi od tega, ali ga javnost razume kot pravičen in sorazmeren ukrep, usmerjen v varovanje skupnosti. Prav na tej točki se vprašanje legitimnosti neposredno povezuje z vprašanjem javne zaznave nadzora. Kadar se varnostni namen ukrepa izgubi ali ni dovolj prepričljivo pojasnjen, se namreč lahko prometnovarnostni ukrep v očeh javnosti začne preoblikovati v simbol kaznovanja (Tyler, 2006; Wigan in Clarke, 2006).

2.4 Od prometnovarnostnega ukrepa do simbola kaznovanja

Cestni merilniki hitrosti imajo poleg tehnične in prometnovarnostne izrazito simbolno razsežnost. Namenjeni so zmanjševanju hitrosti, povečanju zaznane verjetnosti odkritja kršitve in preprečevanju prometnih nesreč, vendar jih javnost ne presoja zgolj po njihovi formalni pravilnosti ali empirični učinkovitosti. Njihov pomen se oblikuje tudi glede na to, kako so umeščeni v prostor, kako so pojasnjeni, kdo jih izvaja in kakšne izkušnje imajo z njimi udeleženci v prometu. Zato lahko merilnik hitrosti v enem kontekstu deluje kot znak skrbi za varnost, v drugem pa kot simbol kaznovanja oziroma nadzora (SafetyNet, 2009).

Tak premik v javni zaznavi ni nujno posledica dejanske neučinkovitosti ukrepa. Literatura praviloma potrjuje, da lahko merilniki hitrosti prispevajo k zmanjšanju hitrosti in prometnovarnostnih tveganj, vendar hkrati opozarja, da se učinki med posameznimi programi razlikujejo. Prav razpon ugotovljenih učinkov, metodološke razlike med evalvacijami in nepopolna javna razlaga rezultatov lahko ustvarijo prostor za dvom, posebej kadar se javna razprava osredotoči na število glob ali domnevne finančne motive. Prometnovarnostna učinkovitost zato sama po sebi še ne zagotavlja, da bo ukrep razumljen kot legitimen in pravičen (Job, 2022).

Do zaznave ukrepa kot kaznovalnega mehanizma lahko pride, kadar povezava med merilnikom in prometnovarnostnim tveganjem ni dovolj jasno vzpostavljena. Če javnosti ni razumljivo, zakaj je bil izbran prav določen odsek, zakaj je tam omejitev hitrosti takšna, kakršna je, ali zakaj drugi ukrepi ne zadostujejo, se nadzor lahko dojema kot nepričakovana sankcija, ne kot logičen del upravljanja hitrosti. Zato je verodostojnost omejitev hitrosti eden izmed pomembnih pogojev sprejemljivosti nadzora. Omejitev mora biti skladna s funkcijo ceste, prometnim okoljem in pričakovanji, ki jih prostor ustvarja pri vozniku (SafetyNet, 2009).

Posebej občutljiva je izbira lokacije. Merilniki hitrosti se lažje sprejemajo tam, kjer je tveganje za nesreče, poškodbe ali ogrožanje ranljivih udeležencev javnosti razmeroma očitno. Drugače je tam, kjer lokacija v očeh uporabnikov ne deluje nevarna ali kjer niso javno predstavljeni podatki o preokoliščinah hitrosti, nesrečah oziroma drugih tveganjih. V takšnih okoliščinah se lahko okrepi vtis, da merilnik ni namenjen preprečevanju nevarnosti, temveč zaznavanju prekrškov tam, kjer jih je mogoče najlažje ugotoviti. Zato mora biti nadzor hitrosti v prvi vrsti usmerjen na odseke in okoliščine, kjer hitrost dokazljivo vpliva na raven prometne varnosti (Willis, 2006).

Javna zaznava merilnikov hitrosti je posebej občutljiva tudi na finančno razsežnost ukrepa. Globe imajo v pravnem sistemu sankcijsko in odvratilno funkcijo, vendar lahko v javni razpravi postanejo osrednji simbol ukrepa. Kadar se več pozornosti namenja številu izdanih glob ali prihodkom kot prometnovarnostnim razlogom, se varnostni namen potisne v ozadje. Zato preglednost finančnega modela, jasna razmejitev med javnim interesom in morebitnimi izvedbenimi interesi ter izključitev videza profitne motiviranosti niso obrobna vprašanja, temveč ključni pogoji legitimnosti ukrepa (SafetyNet, 2009; Willis, 2006).

To napetost dobro ponazarja primer iz avstralske zvezne države Viktorija. Po uvedbi novih oblik nadzora hitrosti se je povečala zaznana verjetnost odkritja kršitve, anketirani vozniki pa so redkeje navajali prehitro vožnjo. Hkrati se je zmanjšalo strinjanje s trditvijo, da nadzor hitrosti oziroma uporaba kamer prispeva k zmanjševanju števila cestnih žrtev, medtem ko je velik delež anketiranih globe za prehitro vožnjo povezoval predvsem z ustvarjanjem prihodkov. Primer kaže, da lahko ukrep vpliva na ravnanje voznikov, vendar hkrati izgublja del družbene podpore, če javnost njegovega namena ne povezuje dovolj jasno z varnostjo (Smith in Senserrick, 2004).

Pri oblikovanju javne zaznave imajo pomembno vlogo mediji in javni diskurz. Če se v javnosti utrjuje razlaga, da so merilniki hitrosti predvsem sredstvo za polnjenje proračuna, lahko takšna interpretacija zasenči prometnovarnostne razloge za njihovo uvedbo. Medijska obravnava pogosto izpostavi prihodkovni vidik merilnikov, medtem ko so dokazi o zmanjševanju hitrosti, nesreč in poškodb predstavljeni manj izrazito. To ne pomeni, da javna kritika ni legitimna, pomeni pa, da morajo pristojne institucije varnostni namen ukrepa pojasnjevati aktivno, podatkovno podprto in razumljivo (Job, 2022).

Komunikacija mora biti pravočasna in vsebinska. Če je javnost o ukrepu obveščena šele po začetku izrekanja glob, se lahko prvi stik z ukrepom oblikuje kot izkušnja kazni. Nasprotno pa vnaprejšnja razlaga, katero tveganje ukrep naslavlja, kako je bila izbrana lokacija, kako sistem deluje, kdo ga upravlja in kako se bodo spremljali njegovi učinki, povečuje možnost, da bo ukrep razumljen kot del prometnovarnostne politike. Pri nadzoru hitrosti komunikacija zato ni zgolj spremljevalna dejavnost, temveč eden izmed pogojev, da se ukrep v javnosti ne reducira na sankcioniranje (SafetyNet, 2009; Job, 2022).

Uspešnost merilnikov hitrosti se tako ne sme prikazovati zgolj skozi število izdanih glob. Število prekrškov, plačilnih nalogov ali prihodkov je lahko administrativni podatek, ne more pa biti osrednje merilo prometnovarnostne kakovosti ukrepa. V kolikor je cilj zmanjšanje hitrosti, nesreč in poškodb, morajo biti tudi merila uspešnosti usmerjena v spremembe hitrosti, spoštovanje omejitev in izboljšanje prometnovarnostnih izidov. Kadar se kot glavni rezultat poudarja število sankcij, se krepi ravno tista razlaga, po kateri je namen ukrepa kaznovanje, ne preprečevanje nevarnosti (SafetyNet, 2009).

Tehnična pravilnost sistema ima pri zaznavi in sprejemanju postavitve merilnika hitrosti neobhodno funkcijo. Napake pri merjenju, pomanjkljiva kalibracija, nejasni postopki ali dvom v usposobljenost izvajalcev lahko hitro presežejo raven posameznega primera in postanejo simbol širšega nezaupanja. Če voznik verjame, da je bil kaznovan na podlagi nepravilne meritve ali netransparentnega postopka, se ne omaje le sprejemanje konkretne sankcije, temveč tudi zaupanje v prometnovarnostni namen ukrepa. Zato tehnična zanesljivost ni zgolj strokovni pogoj, temveč tudi pogoj javne verodostojnosti avtomatiziranega nadzora (Willis, 2006).

Podobno velja za sodelovanje zasebnih izvajalcev pri tehnični izvedbi ali vzdrževanju sistema. Takšno sodelovanje samo po sebi ne zmanjšuje legitimnosti ukrepa, če so pristojnosti jasno razmejene, odločanje ostaja v rokah javnega organa, postopki so nadzorovani, finančni model pa ne ustvarja videza interesa za večje število zaznanih prekrškov. Težava nastane takrat, ko javnost ne razume razmerja med javnim naročnikom, izvajalcem, prihodki in prometnovarnostnim ciljem. V takšnem primeru se lahko tudi tehnično-izvedbena vloga zasebnega subjekta poveže s kaznovalnim učinkom ukrepa (Job idr., 2020).

Proces preoblikovanja prometnovarnostnega ukrepa v simbol kaznovanja je zato praviloma posledica več dejavnikov hkrati. Ne nastane samo zato, ker ukrep vključuje sankcijo, saj je ta običajen del pravnega urejanja prometa. Nastane takrat, ko se v javni zaznavi seštejejo nejasen namen, šibka razlaga lokacije, dvom v sorazmernost omejitve, izpostavljenost prihodkov, nezadostna komunikacija, morebitni tehnični zapleti in nizko zaupanje v pristojne institucije. V takšnem okviru se lahko tudi strokovno utemeljen ukrep odmakne od svojega prometnovarnostnega pomena in postane simbol širšega nezadovoljstva z ravnanjem oblasti (SafetyNet, 2009; Willis, 2006).

Treba je razlikovati med kritiko merilnikov hitrosti kot ukrepa in kritiko načina njihove uvedbe oziroma javne utemeljitve. Izkustvo praviloma ne daje podlage za sklep, da so merilniki hitrosti sami po sebi nelegitimni ali prometnovarnostno neučinkoviti. Nasprotno, pravilno umeščeni, tehnično zanesljivi in dobro komunicirani sistemi lahko prispevajo k zmanjšanju hitrosti in posledic prometnih nesreč. Ključno vprašanje je, ali je ukrep v konkretnem okolju predstavljen in izveden tako, da lahko javnost prepozna njegov varnostni namen (Job, 2022).

Če je cilj prometnovarnostne politike dolgoročno spreminjanje ravnanja v prometu, ne zadošča, da se voznik omejitve drži le iz strahu pred posameznim merilnikom. Potrebno je, da omejitev in nadzor postopoma postaneta del širšega razumevanja varnega in odgovornega ravnanja. Nadzor hitrosti kot zunanja motivacija lahko prispeva k skladnosti ravnanja, vendar je dolgoročno pomembno, da so prometna pravila podprta tudi z družbenimi normami in razumevanjem njihovega varnostnega pomena (SafetyNet, 2009).

Zadevno se ne odpira vprašanja, ali so cestni merilniki hitrosti potrebni, temveč pod katerimi pogoji ohranijo svoj prometnovarnostni pomen tudi v očeh javnosti. Če so podprti s podatki, umeščeni na razumljive lokacije, izvedeni z jasnimi tehničnimi in pravnimi varovalkami ter spremljani z odprto komunikacijo, lahko delujejo kot legitimen ukrep varovanja skupnosti. Če pa javnost njihovega namena ne razume ali če prevlada razlaga o kaznovanju, prihodkih ali nadzoru, se njihova družbena funkcija spremeni. Prav zato je preprečevanje takšnega simbolnega premika neposredna podlaga za razpravo o družbenopolitičnem konsenzu pri uresničevanju prometne varnosti (SafetyNet, 2009; Smith in Senserrick, 2004).

2.5 Družbenopolitični konsenz pri uresničevanju prometne varnosti

Prometna varnost se ne uresničuje zgolj z zakonodajo, tehničnimi ukrepi ali nadzorom, temveč z usklajenim delovanjem različnih institucij, strok, izvajalcev in javnosti. Pristop varnega sistema izhaja iz predpostavke, da prometne nesreče niso neizogibna cena mobilnosti, temveč posledica sistema, ki mora biti zasnovan tako, da človeške napake ne vodijo v smrt ali hude poškodbe. Takšno razumevanje prometne varnosti zahteva širši družbenopolitični konsenz: dovolj jasno soglasje o tem, da je varovanje življenja, zdravja in ranljivih udeležencev skupna vrednota, ki upravičuje tudi ukrepe, ki posameznike omejujejo ali sankcionirajo (International Transport Forum, 2022).

Družbenopolitični konsenz pri tem ne pomeni popolnega soglasja vseh prebivalcev o vsakem posameznem ukrepu. Pomeni pa, da so temeljni cilji prometnovarnostne politike razumljivi, da so ukrepi strokovno in podatkovno utemeljeni, da so postopki pregledni ter da so pristoynosti in odgovornosti jasno razmejene. Ukrep lahko ostane sporen za del javnosti, pa je kljub temu legitimno izvedljiv, če je mogoče pokazati, da je namenjen varovanju javnega interesa, da temelji na razumnem razmerju med

ciljem in posegom ter da je umeščen v širši sistem prometne varnosti (European Commission, 2019).

Tovrsten konsenz se najprej gradi na skupnem razumevanju prometne varnosti kot dela širšega javnega dobrega. Globalni načrt za desetletje ukrepov za varnost v cestnem prometu prometno varnost umešča v okvir trajnostnega razvoja, javnega zdravja, dostopnosti, enakosti in kakovosti življenja. To pomeni, da prometna varnost ni izolirano tehnično področje, temveč del širših družbenih ciljev, povezanih z varno mobilnostjo, varovanjem ranljivih udeležencev, zmanjševanjem socialnih stroškov prometnih nesreč in oblikovanjem bolj vključujočega prometnega prostora (World Health Organization in United Nations Regional Commissions, 2021).

Pomemben pogoj konsenza je podatkovna in strokovna utemeljenost ukrepov. Strategije in posamezni ukrepi morajo izhajati iz prepoznanih tveganj, prometnovarnostnih podatkov in dokazov o učinkovitosti. Pri cestnih merilnikih hitrosti to pomeni, da mora biti javnosti mogoče pojasniti, katero tveganje ukrep naslavlja, zakaj je izbrana določena lokacija, kako je omejitev hitrosti povezana s funkcijo ceste in kako se bodo spremljali učinki. V pristopu varnega sistema imajo zato posebno vlogo cilji, kazalniki uspešnosti, spremljanje rezultatov in transparentna uporaba podatkov, saj omogočajo, da ukrep ni razumljen kot samovoljen, temveč kot del načrtnega upravljanja tveganj (International Transport Forum, 2022; European Commission, 2019).

Družbenopolitični konsenz zahteva tudi jasno razumevanje deljene odgovornosti. Varnosti v cestnem prometu ni mogoče prenesti izključno na posameznega voznika, prav tako pa je ni mogoče zagotoviti samo z delovanjem ene institucije. Odgovornost si delijo tisti, ki načrtujejo, gradijo, upravljajo in nadzorujejo prometni sistem; tisti, ki oblikujejo pravila; tisti, ki zagotavljajo tehnične rešitve; in tisti, ki sistem vsakodnevno uporabljajo. Prav ta deljena odgovornost je eden izmed temeljev varnega sistema, saj preprečuje poenostavljeno razumevanje prometne varnosti kot vprašanja individualne krivde ali zgolj represivnega odziva na kršitve (International Transport Forum, 2022).

V evropskem okviru je takšno razumevanje izraženo skozi poudarek na usklajenem delovanju oblasti, različnih sektorjev in deležnikov. Prometna varnost vključuje področja infrastrukture, vozil, hitrosti, ravnanja udeležencev, nadzora, izobraževanja in odziva po nesrečah, zato zahteva sodelovanje prometnih, zdravstvenih,

izobraževalnih, policijskih, pravosodnih, lokalnih in drugih institucij. Takšno sodelovanje ni pomembno samo zaradi organizacijske učinkovitosti, temveč tudi zato, ker javnosti sporoča, da ukrep ni izolirana odločitev posameznega organa, temveč del širše in usklajene politike varovanja ljudi (European Commission, 2019).

Pri tem ima posebno mesto lokalna raven. Prometnovarnostni ukrepi se vedno izvajajo v konkretnem prostoru, kjer imajo prebivalci svoje vsakodnevne mobilnostne navade, izkušnje, pričakovanja in občutke pravičnosti. Lokalna skupnost zato ni zgolj naslovnik ukrepov, temveč pomemben vir informacij o prometnem okolju, nevarnih točkah, ranljivih skupinah in zaznavi ukrepov. Vključevanje lokalnih deležnikov ne pomeni, da mora strokovna odločitev izgubiti svojo avtonomijo, pomeni pa, da mora biti umeščena v proces poslušanja, razlage in odzivanja na legitimne pomisleke skupnosti (Hysing, 2022).

Sodelovalno upravljanje je pri tem smiselno razumeti namensko, ne le kot splošno načelo vključevanja. Sodelovanje je lahko usmerjeno v pridobivanje podpore javni politiki, lahko pa v spodbujanje prostovoljnega delovanja deležnikov. V obeh primerih mora biti oblikovano tako, da ustreza svojemu namenu. Jasno mora biti, kdo sodeluje, kakšna je vloga posameznih deležnikov, katere odločitve so odprte za razpravo in kje ostaja odgovornost javnega organa. Če sodelovanje nima jasnega namena ali če niso razvidna pravila vključevanja, lahko namesto zaupanja ustvarja nova pričakovanja, razočaranja ali občutek izključenosti (Hysing, 2022).

Za področje cestnih merilnikov hitrosti to pomeni, da morajo biti politična odločitev, strokovna podlaga in tehnična izvedba med seboj jasno razločne, vendar povezane. Politična raven določa javni interes, prioritete in odgovornost do prebivalcev; strokovna raven utemljuje tveganja, lokacije, omejitve in pričakovane učinke; tehnično-izvedbena raven pa zagotavlja zanesljivo, pravilno in preverljivo delovanje sistema. Konsenz se lažje oblikuje, kadar javnost razume, da tehnična rešitev ni sama sebi namen, temveč je v službi jasno opredeljenega prometnovarnostnega cilja, za katerega odgovarja javna oblast (International Transport Forum, 2022; Hysing, 2022).

Komunikacija je tako sestavni del uresničevanja prometnovarnostne politike. Ne gre le za obveščanje o tem, da bo določen ukrep izveden, temveč za razlago njegovega namena, podatkovne podlage, pričakovanih učinkov, postopkovnih varovalk in načina spremljanja rezultatov. Če je varnostni namen ukrepa predstavljen

pravočasno in razumljivo, se poveča možnost, da bo javnost ukrep razumela kot del varovanja skupnosti. Če pa se komunikacija začne šele ob izrekanju glob ali ob javnem nasprotovanju, se lahko razlaga ukrepa hitro premakne iz varnostne v kaznovavno razsežnost (World Health Organization in United Nations Regional Commissions, 2021; SafetyNet, 2009).

Konsenz mora vključevati tudi vprašanje merjenja uspešnosti. V kolikor se uspešnost prometnovarnostnih ukrepov presoja predvsem po številu zaznanih kršitev ali izrečenih glob, se krepi vtis, da je sankcija osrednji cilj ukrepa. Če pa se uspešnost presoja po spremembah hitrosti, zmanjšanju tveganj, večji varnosti ranljivih udeležencev in izboljšanju prometnovarnostnih izidov, je varnostni namen ukrepa bistveno jasnejši. V tem kontekstu imajo kazalniki uspešnosti pomembno legitimacijsko funkcijo, saj omogočajo preverjanje, ali ukrep dejansko prispeva k ciljem, zaradi katerih je bil uveden (European Commission, 2019; International Transport Forum, 2022).

Družbenopolitični konsenz ni enkratno doseženo stanje, temveč proces, ki ga je treba vzdrževati. Zaupanje se oblikuje postopoma, skozi ponavljajoče se izkušnje javnosti z ravnanjem institucij, kakovostjo pojasnil, predvidljivostjo postopkov in pripravljenostjo na popravljanje ukrepov, kadar podatki pokažejo potrebo po spremembi. Pristop varnega sistema zato poudarja dolgoročnost, postopnost, spremljanje učinkov in prilagajanje lokalnim okoliščinam. Prometnovarnostna politika, ki zna ukrepe utemeljiti, preverjati in po potrebi prilagajati, ima večjo možnost, da ohrani zaupanje tudi pri ukrepih, ki so za posameznike neprijetni ali omejujoči (International Transport Forum, 2022).

V tem okviru cestni merilniki hitrosti niso samo vprašanje tehnologije, temveč preizkus zrelosti prometnovarnostnega upravljanja. Njihova sprejemljivost je odvisna od tega, ali so predstavljeni kot del širšega sistema varnih hitrosti, varne infrastrukture, odgovornega ravnanja in institucionalne odgovornosti. Če so umeščeni v takšen okvir, lahko prispevajo k skupnemu razumevanju, da nadzor ni samostojen cilj, temveč sredstvo za zmanjševanje tveganj. V primerih, ko so merilniki predstavljeni ozko, predvsem skozi sankcije ali tehnično izvedbo, se poveča tveganje, da se oddaljijo od svojega varnostnega namena (World Health Organization in United Nations Regional Commissions, 2021; International Transport Forum, 2022).

Pregled literature zaokroža ugotovitev, da je prometna varnost hkrati strokovno, institucionalno, politično in družbeno vprašanje. Merilniki hitrosti so lahko strokovno utemeljen in učinkovit ukrep, vendar njihova dolgoročna vrednost ni odvisna samo od njihove tehnične pravilnosti. Odvisna je tudi od tega, ali jih javnost razume kot del pravičnega, preglednega in skupnostno usmerjenega sistema varovanja življenja in zdravja. Prav zato je družbenopolitični konsenz temeljni pogoj, da prometnovarnostni ukrepi ne ostanejo zgolj formalno zakoniti, temveč postanejo tudi družbeno sprejemljivi in dolgoročno učinkoviti (European Commission, 2019; Hysing, 2022).

3 Raziskava

Izvedena je bila kvalitativna raziskava, zasnovana na treh polstrukturiranih intervjujih z izbranimi deležniki s področja prometne varnosti in uporabe cestnih merilnikov hitrosti. Namen raziskave je bil pridobiti vpogled v različne vidike razumevanja cestnih merilnikov hitrosti kot prometnovarnostnega ukrepa ter preveriti, kako se njihova uporaba povezuje z vprašanji družbene sprejemljivosti, zaznave kaznovanja in družbenopolitičnega konsenza.

Raziskava je bila usmerjena v štiri raziskovalna vprašanja:

- RV1: Kako izbrani deležniki dojemajo prometnovarnostni namen cestnih merilnikov hitrosti?
- RV2: Kateri pogoji so po mnenju izbranih deležnikov ključni za družbeno sprejemljivo uvedbo cestnih merilnikov hitrosti?
- RV3: Kako deležniki zaznavajo tveganje, da se merilniki hitrosti razumejo predvsem kot sredstvo kaznovanja?
- RV4: Kako lahko usklajevanje strokovnih, tehnično-izvedbenih in političnih pogledov ob upoštevanju uporabniških izkušenj v prometnem prostoru prispeva k družbenopolitičnemu konsenzu?

V raziskavo so bili namensko vključeni trije sogovorniki, ki predstavljajo različne vidike obravnavane tematike. Sašo Živković, direktor podjetja Intermatic, d. o. o., predstavlja tehnološko-izvedbeni vidik. Podjetje Intermatic, d. o. o., deluje na področju dobave, vzdrževanja in tehnične podpore sistemom za nadzor hitrosti, zato ta intervju pokriva predvsem vprašanja tehnične izvedbe, delovanja merilnih

sistemov, vzdrževanja, podatkov in organizacijskih pogojev uporabe cestnih merilnikov hitrosti.

Robert Štaba, predsednik Zavoda Varna pot in predsednik Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč (ang. "*European Federation of Road Traffic Victims*", FEVR), predstavlja prometnovarnostni strokovni vidik. Njegov intervju pokriva področje prometne varnosti, preventive, prometne vzgoje, prometne kulture, posledic prometnih nesreč ter širših prizadevanj za zmanjševanje števila smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v cestnem prometu.

Boštjan Koritnik, podžupan MOL, predstavlja politični vidik lokalne samouprave. Ta intervju pokriva vprašanja javnega interesa, lokalnega prometnega prostora, politične in upravljaljske odgovornosti, sprejemanja prometnovarnostnih ukrepov v lokalnem okolju ter povezovanja različnih deležnikov pri urejanju prometne varnosti.

Intervju s Sašem Živkovičem je bil izveden 27. maja 2026 prek aplikacije MS Teams. Intervjuja z Robertom Štabo in Boštjanom Koritnikom sta bila izvedena pisno, z odgovori na vnaprej pripravljena vprašanja. Vsi intervjuji so sledili skupnim tematskim sklopom, oblikovanim na podlagi raziskovalnih vprašanj, kar omogoča primerjalno obravnavo tehnološko-izvedbenega, prometnovarnostnega, strokovnega in političnega vidika.

V nadaljevanju je predstavljena kratka analiza odgovorov na zastavljena raziskovalna vprašanja.

3.1 Razumevanje funkcije merilnikov hitrosti (RV1)

Analiza odgovorov vseh treh sogovornikov kaže visoko stopnjo soglasja glede osnovne funkcije cestnih merilnikov hitrosti. Ti niso zgolj tehnično sredstvo za zaznavanje prekoračitev, temveč predvsem instrument, ki vpliva na vedenje voznikov in prispeva k zmanjševanju hitrosti. V ospredju je njihova preventivna funkcija, saj naj bi z zaznavo možnosti nadzora spodbujali spoštovanje omejitev hitrosti in s tem zmanjševali prometnovarnostna tveganja.

Ob tem sogovorniki poudarjajo, da merilniki hitrosti niso samostojen ukrep, ampak del širšega prometnovarnostnega sistema, ki vključuje infrastrukturo, prometno signalizacijo, preventivo in nadzor. Njihova funkcija se tako uresničuje šele v kombinaciji z drugimi ukrepi.

Soglasje glede vpliva na vedenje voznikov potrjujejo tudi izbrane izjave. Na primer Živković poudarja, da je »osnovna funkcija merilnika hitrosti vplivati na vedenje voznikov«, pri čemer navaja tudi pomen pridobivanja podatkov kot sekundarnega učinka. Štaba izpostavlja, da merilniki »niso prvenstveno namenjeni kaznovanju, temveč vplivanju na vedenje voznikov« in zmanjševanju prometnovarnostnih tveganj. Koritnik pa izpostavlja njihov preventivni značaj, saj jih razume kot »ukrep za večjo varnost, ne kot namen sam po sebi«.

Kljub splošnemu soglasju se med deležniki kažejo razlike, ki izhajajo iz njihove vloge:

- Tehnološki vidik (Intermatic, d. o. o.) izpostavlja operativno funkcijo merilnikov, predvsem njihov neposredni vpliv na hitrost voznikov in njihovo vlogo pri zbiranju prometnih podatkov.
- Prometnovarnostni strokovni vidik (Zavod Varna pot) poudarja predvsem preventivno in vzgojno funkcijo ter dolgoročni vpliv na prometno kulturo.
- Politični vidik (MOL) pa merilnike umešča v širši okvir javnega interesa in upravljanja prostora, kjer se njihova funkcija povezuje z zagotavljanjem varnosti ranljivih skupin in kakovosti bivanja.

Razlike se torej ne kažejo v razumevanju osnovnega namena, temveč v poudarku: od tehnično-operativnega do družbenega in političnega vidika.

3.2 Pogoji družbene sprejemljivosti (RV2)

Analiza intervjujev kaže, da je družbena sprejemljivost merilnikov hitrosti tesno povezana z načinom njihove utemeljitve, umeščanja in predstavitve javnosti. Vsi sogovorniki poudarjajo, da sprejemljivost ni samoumevna, temveč pogojena z dojemanjem ukrepa kot strokovno utemeljenega, sorazmernega in usmerjenega v varnost.

Kot ključni pogoji se dosledno pojavljajo:

- podatkovna podlaga (analize hitrosti, nesreč, prometnih tokov),
- ustrezna izbira lokacije,
- tehnična zanesljivost sistema,
- jasna razmejitev odgovornosti med akterji,
- transparentna komunikacija z javnostjo.

Sprejemljivost merilnikov torej ni odvisna le od njihovega dejanskega učinka, temveč predvsem od tega, ali je javnosti razumljivo, zakaj so bili uvedeni in kakšen problem naslavljaajo.

Pomen podatkovne in strokovne utemeljitve poudarjajo vsi sogovorniki. Na primer Živković izpostavlja, da je »podatkovna podlaga eden ključnih dejavnikov«, saj omogoča presojo dejanske potrebe po merilniku na določeni lokaciji. Štaba poudarja, da je »eden ključnih pogojev za legitimnost ukrepa odločanje na podlagi objektivnih podatkov«, kar zmanjšuje tveganje očitkov o samovolji ali finančnih motivih. Koritnik pa izpostavlja širši upravljavski vidik, saj meni, da mora biti uvedba »vedno strokovno utemeljena« in podprta s celovito presojo lokalnega prometnega prostora. Ob tem sogovorniki poudarjajo tudi pomen komunikacije in transparentnosti kot ključnih pogojev zaupanja javnosti.

Med deležniki se kažejo razlike predvsem v poudarkih:

- Tehnološki vidik izpostavlja pomen pravilnega postopka umeščanja, tehničnih pogojev in podatkovne analize kot osnove za odločanje. Sprejemljivost je z vidika izvajalca tesno povezana z dokazljivostjo potrebe po ukrepu.
- Prometnovarnostni strokovni vidik vidi ključ v legitimnosti, ki izhaja iz objektivnih podatkov in povezave z dejanskimi tveganji, zlasti za ranljive udeležence v prometu.
- Politični vidik dodatno poudarja pomen širšega konteksta lokalnega prostora, vključevanje javnosti in uravnoteženje različnih interesov, pri čemer sprejemljivost razume kot rezultat transparentnega in vključujočega odločanja.

Razlike torej izhajajo iz institucionalnega položaja posameznega deležnika, vendar se vsi približujejo skupni ideji: merilnik je sprejemljiv takrat, ko ga je mogoče strokovno utemeljiti in javno prepričljivo pojasniti.

3.3 Percepcija kaznovanja (RV3)

Intervjuji kažejo, da vsi sogovorniki prepoznavajo tveganje, da se cestni merilniki hitrosti v javnosti razumejo predvsem kot kaznovalni ali fiskalni ukrep, čeprav njihov primarni namen vidijo kot prometnovarnostni. To tveganje ni inherentno samemu ukrepu, temveč izhaja iz načina njegove uvedbe, umeščanja in komunikacije.

Skupna ugotovitev je, da se percepcija kaznovanja pojavi predvsem takrat, ko javnost ne zazna jasne povezave med merilnikom in konkretnim prometnovarnostnim problemom. V takšnih primerih se namen ukrepa zabriše, merilnik pa je interpretiran kot sredstvo nadzora ali pobiranja glob, ne pa kot instrument varovanja življenja in zdravja.

Tveganje percepcije kaznovanja jasno izhaja iz izjav vseh treh sogovornikov. Na primer Živković opozarja, da javnost pogosto »težko oceni vse okoliščine in dejavnike, ki so botrovali postavitvi takšnega ukrepa«, kar lahko vodi v napačne zaključke o njegovem namenu. Štaba poudarja, da do takšnega dojetja pride, »kadar ni jasne strokovne utemeljitve postavitve merilnika ali kadar javnost ne zaznava prometnovarnostnega problema«, pri čemer izpostavlja tudi tveganje vtisa finančne motivacije. Koritnik pa izpostavlja pomen transparentnosti, saj se takšna percepcija pojavi »takrat, ko javnost nima dovolj informacij o razlogih za postavitev merilnikov« ali ko prevlada občutek, da so v ospredju finančni učinki.

Razlike med deležniki se kažejo predvsem v razlagi, zakaj do takšne percepcije prihaja:

- Tehnološki vidik opozarja, da javnost pogosto nima vpogleda v strokovne in podatkovne razloge za izbiro lokacije, kar lahko vodi v napačno razumevanje ukrepa. Ob tem priznava tudi možnost, da vse lokacije niso vedno optimalno izbrane, kar dodatno krepi dvome.

- Prometnovarnostni strokovni vidik poudarja pomen legitimnosti in komunikacije ter opozarja, da pomanjkanje transparentnosti, nejasni cilji ali vtis finančne motiviranosti neposredno zmanjšujejo zaupanje javnosti.
- Politični vidik izpostavlja vlogo javne percepcije in pomen zaupanja v institucije, pri čemer poudarja, da se občutek kaznovanja pojavi zlasti takrat, ko ukrep ni ustrezno pojasnjen ali umeščen v širši kontekst prometnovarnostne politike.

Razlike torej ne zadevajo vprašanja, ali tveganje obstaja, temveč način njegovega razumevanja: od pomanjkanja informacij do širšega vprašanja institucionalnega zaupanja.

3.4 Družbenopolitični konsenz (RV4)

Analiza intervjujev kaže, da sogovorniki družbeno-politični konsenz razumejo kot ključen okvir za dolgoročno učinkovitost prometnovarnostnih ukrepov, vključno z merilniki hitrosti. Konsenz ni razumljen kot popolno soglasje, temveč kot zadostna stopnja skupnega razumevanja med ključnimi deležniki, da je prometna varnost skupna vrednota in da so posamezni ukrepi upravičeni.

Vsi sogovorniki poudarjajo, da takšen konsenz temelji na povezovanju strokovnih, tehnično-izvedbenih in političnih pogledov ter vključevanju javnosti. Brez te povezave ukrepi sicer lahko obstajajo, vendar njihova učinkovitost ostaja omejena, saj niso podprti z zaupanjem in razumevanjem v družbi.

Razlike med deležniki se kažejo predvsem v razumevanju, kako se konsenz oblikuje:

- Tehnološki vidik poudarja pomen strokovnega pristopa in sodelovanja institucij, pri čemer vidi konsenz kot rezultat sistematičnega odločanja na podlagi podatkov in vključevanja različnih strokovnih akterjev.
- Prometnovarnostni strokovni vidik konsenz razume širše, kot vrednostni okvir, ki temelji na skupnem prepričanju o prioriteti varovanja človeškega življenja. Pri tem poudarja etično in družbeno dimenzijo soglasja.
- Politični vidik konsenz umešča v prostor upravljanja različnih interesov, kjer je potrebno usklajevanje med stroko, politiko in javnostjo. Poudarja, da razlike v interesih ne izključujejo konsenza, temveč zahtevajo njegovo aktivno oblikovanje.

Razlike tako odražajo različne ravni delovanja, vendar se zlivajo v skupno razumevanje, da konsenz nastaja na presečišču strokovnosti, odločanja in družbenega dialoga.

4 Diskusija

4.1 Kako izbrani deležniki dojemajo prometnovarnostni namen cestnih merilnikov hitrosti?

Rezultati raziskave kažejo na visoko stopnjo konsenza med deležniki glede osnovne funkcije cestnih merilnikov hitrosti. Ti niso zgolj orodje za zaznavanje prekrškov, temveč predvsem instrument, ki vpliva na vedenje voznikov in prispeva k zmanjševanju prometnovarnostnih tveganj. Takšno razumevanje presega ozko tehnično funkcijo merjenja hitrosti in merilnike umešča v širši okvir preventivnega prometnovarnostnega delovanja.

Ta ugotovitev potrjuje teoretična izhodišča o prometnem nadzoru kot mehanizmu splošnega odvračanja, kjer ključni učinek ni nujno sama sankcija, temveč pričakovanje nadzora, ki vodi k večjemu spoštovanju pravil. V tem smislu rezultati kažejo, da merilniki hitrosti delujejo predvsem kot regulator vedenja v prometu, kar je skladno s pristopom varnega sistema, ki poudarja oblikovanje takšnega prometnega okolja, v katerem so tveganja sistematično zmanjševana.

Hkrati ugotovitve razkrivajo, da razumevanje funkcije merilnikov ni enodimenzionalno, temveč se oblikuje na presečišču različnih strokovnih in institucionalnih perspektiv. Čeprav je osnovni prometnovarnostni namen skupen, se poudarki razlikujejo glede na institucionalno vlogo posameznega deležnika – od tehničnega delovanja in podatkovne funkcije do preventive, prometne kulture in upravljanja javnega prostora. To potrjuje, da merilnikov hitrosti ni mogoče obravnavati zgolj kot izoliran tehnični ukrep, temveč kot del kompleksnega sistema, v katerem se prepletajo tehnični, družbeni in politični vidiki.

Takšna večplastnost ima pomembne implikacije za prometnovarnostno politiko. Kaže, da sama tehnična uvedba merilnikov ne zadošča za doseganje njihovega polnega učinka, temveč je njihova učinkovitost odvisna tudi od širšega konteksta, v katerem so umeščeni. Če merilniki niso prepoznani kot del celovitega in smiselnega

prometnovarnostnega sistema, se lahko njihova funkcija zoži na zaznavanje prekrškov, kar zmanjšuje njihov preventivni potencial.

Ugotovitve tako potrjujejo, da je razumevanje prometnovarnostnega namena merilnikov hitrosti tesno povezano z njihovim umeščanjem v širši koncept upravljanja prometne varnosti. S tem se dodatno potrjuje osrednja teza prispevka, da pomen merilnikov hitrosti presega tehnično zaznavanje prekoraitcev in se vzpostavlja predvsem skozi njihov vpliv na vedenje, percepcijo in delovanje prometnega sistema kot celote.

4.2 Kateri pogoji so po mnenju izbranih deležnikov ključni za družbeno sprejemljivo uvedbo cestnih merilnikov hitrosti?

Rezultati raziskave kažejo, da družbena sprejemljivost cestnih merilnikov hitrosti ni samoumevna lastnost ukrepa, temveč rezultat načina njegovega umeščanja, utemeljevanja in predstavitve v javnosti. Sprejemljivost se oblikuje na presečišču strokovnih, tehničnih in družbenih dejavnikov, pri čemer imajo ključno vlogo podatkovna podlaga, ustrezna izbira lokacije, tehnična zanesljivost ter transparentna komunikacija z javnostjo. To potrjuje, da merilnikov hitrosti ni mogoče obravnavati zgolj kot tehnično ali pravno vprašanje, temveč kot ukrep, katerega uspeh je odvisen tudi od njegove družbene legitimnosti.

Ta ugotovitev je skladna s teoretičnimi izhodišči o legitimnosti javno-političnih ukrepov, ki poudarjajo, da njihova učinkovitost ni odvisna samo od formalne pravilnosti ali tehnične izvedbe, temveč tudi od tega, ali jih javnost prepozna kot smiselne, sorazmerne in upravičene. V tem smislu rezultati potrjujejo, da podatki ne delujejo zgolj kot strokovna podlaga za odločanje, temveč tudi kot ključni element legitimacije ukrepa. Kadar je mogoče odločitev utemeljiti z merljivimi tveganji, kot so hitrosti, prometni tokovi ali prometne nesreče, se poveča verjetnost, da bo ukrep razumljen kot prometnovarnostni in ne kot arbitrarni nadzor.

Pomemben vidik družbene sprejemljivosti je tudi umeščenost merilnikov v širši sistem prometne varnosti. Rezultati kažejo, da merilniki dosegajo večjo legitimnost, kadar so predstavljeni kot del celovitega pristopa, ki vključuje infrastrukturo, signalizacijo, preventivo, vzgojo in nadzor. To potrjuje tezo pristopa varnega sistema, po katerem posamezen ukrep ne more zagotoviti varnosti sam po sebi, temveč šele v kombinaciji z drugimi elementi prometnega sistema. Če merilniki niso

umeščeni v takšen okvir, obstaja tveganje, da jih javnost razume kot nadomestilo za druge, morda bolj temeljne ukrepe, kar lahko zmanjšuje njihovo sprejemljivost.

Rezultati dodatno kažejo, da ima tehnična zanesljivost širši pomen od zgolj izvedbenega vidika. Zanesljivo delovanje merilnih sistemov in jasni postopki njihove uporabe prispevajo k zaupanju v pravilnost ukrepa, kar neposredno vpliva na njegovo družbeno sprejemanje. Tehnična pravilnost se tako kaže kot predpogoj legitimnosti, saj dvomi v delovanje sistema hitro preidejo v dvome o njegovem namenu.

Posebno vlogo ima komunikacija z javnostjo, ki se kaže kot eden ključnih dejavnikov povezovanja strokovnih odločitev z družbenim razumevanjem. Rezultati potrjujejo, da sprejemljivost ukrepa ni odvisna samo od tega, ali je pravilno zasnovan, temveč tudi od tega, ali je njegov namen jasno in pravočasno pojasnjen. To je skladno s teoretičnimi pristopi, ki poudarjajo pomen transparentnosti in participacije pri oblikovanju javnih politik, saj prav razumevanje razlogov za ukrep omogoča njegovo sprejemanje.

Na podlagi rezultatov je mogoče zaključiti, da je družbena sprejemljivost cestnih merilnikov hitrosti rezultat usklajenega delovanja več dejavnikov: strokovne utemeljenosti, tehnične izvedbe in javne komunikacije. Pomanjkljivosti na katerem koli od teh področij lahko vodijo v zmanjšanje legitimnosti ukrepa ne glede na njegovo dejansko prometnovarnostno vrednost. S tem rezultati potrjujejo osrednjo tezo prispevka, da je učinkovitost prometnovarnostnih ukrepov neločljivo povezana z načinom njihovega družbenega umeščanja.

4.3 Kako deležniki zaznavajo tveganje, da se merilniki hitrosti razumejo predvsem kot sredstvo kaznovanja?

Rezultati raziskave kažejo, da percepcija cestnih merilnikov hitrosti kot kaznovalnega ukrepa ne izhaja neposredno iz njihove funkcije, temveč predvsem iz načina njihovega družbenega umeščanja. Čeprav imajo merilniki inherentno tudi sankcijsko dimenzijo, saj zaznavajo kršitve in omogočajo kaznovanje, njihova interpretacija v javnosti ni determinirana s tem dejstvom, ampak z načinom, kako je njihov namen predstavljen in razumljen.

Takšna ugotovitev odpira pomembno razliko med dejansko funkcijo ukrepa in njegovo zaznano funkcijo. Rezultati kažejo, da se merilniki razumejo kot kaznovalni predvsem takrat, ko ni jasno vzpostavljena povezava med ukrepom in konkretnim prometnovarnostnim problemom. V tem smislu percepcija kaznovanja ni posledica samega nadzora, temveč pomanjkanja legitimnosti in razumevanja. To potrjuje teoretična izhodišča o družbeni zaznavi regulativnih ukrepov, po katerih javnost ne presoja ukrepov zgolj po njihovih formalnih značilnostih, temveč predvsem po njihovi utemeljenosti in smiselnosti.

Rezultati hkrati kažejo na pomembno napetost med preventivo in represijo, ki je značilna za prometnovarnostne politike. Nadzor hitrosti je po svoji naravi hibriden ukrep, saj združuje preventivno funkcijo vplivanja na vedenje z represivno funkcijo sankcioniranja kršitev. Sprejemljivost ukrepa je zato odvisna od tega, katera dimenzija prevladuje v javni percepciji. Če je v ospredju varnostni cilj, merilnik deluje kot preventivni instrument; če pa prevlada osredotočenost na globe, se njegov pomen reducira na kaznovanje.

V tem kontekstu se kot ključni dejavniki zaznave kažejo podatkovna utemeljenost, izbira lokacije in komunikacija. Kadar lokacija ni prepoznana kot prometnovarnostno problematična ali kadar razlogi za uvedbo niso jasno predstavljeni, se poveča verjetnost, da bo ukrep razumljen kot nesorazmeren ali arbitrarno uveden. Podobno tudi poudarjanje kazni ali prihodkov od glob lahko preusmeri pozornost z varnosti na sankcioniranje, kar zmanjšuje legitimnost ukrepa. To je skladno s teoretičnimi pristopi, ki poudarjajo, da je zaznava pravičnosti ključni pogoj za sprejemanje regulativnih ukrepov.

Pomembna implikacija teh ugotovitev je, da represivna komponenta nadzora sama po sebi ni problematična, če ostane umeščena v jasno prometnovarnostno logiko. Sankcioniranje najnevarnejših kršitev je sestavni del učinkovitega sistema nadzora, vendar postane problematično takrat, ko začne nadomeščati ali zasenčiti preventivni namen ukrepa. To pomeni, da meja med preventivo in kaznovanjem ni določena tehnično, temveč družbeno, skozi razumevanje, zaupanje in interpretacijo ukrepa v javnosti.

Rezultati tako potrjujejo, da je percepcija cestnih merilnikov hitrosti kot kaznovalnega ukrepa predvsem vprašanje družbene interpretacije, ne pa njihovega dejanskega namena. S tem se dodatno potrjuje osrednja teza prispevka, da

učinkovitost prometnovarnostnih ukrepov ni odvisna samo od njihove tehnične zasnove, temveč tudi od načina, kako so umeščeni v družbeni in komunikacijski okvir.

4.4 Kako lahko usklajevanje strokovnih, tehnično-izvedbenih in političnih pogledov ob upoštevanju uporabniških izkušenj v prometnem prostoru prispeva k družbenopolitičnemu konsenzu?

Rezultati raziskave kažejo, da družbeno-politični konsenz na področju cestnih merilnikov hitrosti ni statično stanje, temveč proces, ki se oblikuje skozi usklajevanje različnih perspektiv in interesov. Konsenz ne pomeni popolnega soglasja o posameznih ukrepih, temveč zadostno stopnjo skupnega razumevanja, da je varovanje življenja in zdravja v prometu prednostna družbena vrednota.

Takšna ugotovitev potrjuje teoretična izhodišča o prometni varnosti kot javnem interesu, ki zahteva sodelovanje več akterjev in ravni odločanja. Rezultati kažejo, da se konsenz oblikuje na presečišču strokovne presoje, tehnične izvedbe, politične odgovornosti in uporabniške izkušnje. Nobena od teh dimenzij sama po sebi ne zadostuje, temveč šele njihovo usklajevanje omogoča, da ukrep pridobi legitimnost in družbeno podporo.

V tem okviru ima pomembno vlogo strokovna dimenzija, ki zagotavlja analitično podlago za odločanje in opredeljuje prometnovarnostna tveganja. Vendar rezultati kažejo, da strokovna utemeljenost sama po sebi ni dovolj za vzpostavitev konsenza. Ta se lahko prevede v družbeno sprejemljiv ukrep šele, ko je podprta s tehnično izvedljivostjo, ki zagotavlja zanesljivo delovanje sistema, ter s političnim odločanjem, ki ukrep umešča v javni interes in konkretni prostorski kontekst.

Pomemben prispevek k razumevanju konsenza predstavlja tudi uporabniška dimenzija. Rezultati kažejo, da se učinkovitost prometnovarnostnih ukrepov ne oblikuje zgolj na ravni institucij, temveč tudi skozi vsakodnevne izkušnje udeležencev v prometu. Percepcija varnosti, razumevanje lokalnega okolja in občutek sorazmernosti vplivajo na to, ali je ukrep sprejet kot legitimen. S tem se potrjuje, da je konsenz tesno povezan z zaupanjem, ki se ne vzpostavlja zgolj z odločitvami, temveč z načinom njihove razlage in izvajanja.

Rezultati tako kažejo, da je usklajevanje različnih pogledov ključni mehanizem prehoda od strokovne odločitve k družbeno sprejetemu ukrepu. Če povezava med stroko, izvedbo in politiko ni jasno vzpostavljena ali če javnost v tem procesu ni ustrezno naslovljena, se lahko konsenz poruši, kar zmanjšuje tudi učinkovitost ukrepa. To potrjuje širše teoretične ugotovitve, da za uspešnost regulativnih politik ni ključno le, kaj država počne, temveč tudi, kako so ukrepi razumljeni v družbi.

Na podlagi teh ugotovitev je mogoče zaključiti, da družbeno-politični konsenz deluje kot eden osrednjih pogojev dolgoročne učinkovitosti prometnovarnostnih ukrepov. Pri cestnih merilnikih hitrosti se to kaže v potrebi po usklajeni kombinaciji podatkovne utemeljenosti, tehnične zanesljivosti, politične odgovornosti in jasne komunikacije z javnostjo. Takšen pristop omogoča, da merilniki hitrosti ohranijo svojo preventivno vlogo in prispevajo k zmanjševanju tveganj, ne da bi bili v javnosti razumljeni predvsem kot sredstvo kaznovanja.

5 Zaključek

Prometna varnost je sestavljena iz več medsebojno povezanih dejavnikov, med katerimi so ustrezna infrastruktura, jasna pravila, učinkovit nadzor, tehnično zanesljive rešitve, prometna kultura, preventiva in zaupanje javnosti. Cestni merilniki hitrosti so v tem okviru le eden izmed ukrepov, vendar lahko prispevajo k zmanjševanju hitrosti in prometnovarnostnih tveganj, kadar so ustrezno umeščeni v širši sistem varovanja udeležencev v prometu.

Na podlagi pregleda literature in izvedenih intervjujev je mogoče ugotoviti, da izbrani deležniki cestne merilnike hitrosti razumejo predvsem kot ukrep za zmanjševanje hitrosti, obvladovanje prometnovarnostnih tveganj in varovanje udeležencev v prometu. Tehnološko-izvedbeni vidik pri tem poudarja zanesljivost delovanja merilnih sistemov, podatkovno podlago in pravilno izbiro lokacije. Prometnovarnostni strokovni vidik izpostavlja preventivo, prometno kulturo in varovanje življenja, medtem ko vidik lokalne samouprave merilnike umešča v okvir javnega interesa, urejanja prometnega prostora in odgovornosti do prebivalcev.

Ena ključnih ugotovitev prispevka je, da družbena sprejemljivost cestnih merilnikov hitrosti ni samoumevna, temveč se oblikuje kot rezultat njihove strokovne utemeljitve, podatkovne podlage, tehnične zanesljivosti, sorazmernosti ter jasne in

transparentne komunikacije z javnostjo. Kadar so razlogi za uvedbo merilnikov razumljivo predstavljeni in povezani z dejanskimi prometnovarnostnimi tveganji, jih javnost lažje prepoznava kot ukrep za varovanje skupnosti. Kadar pa ta povezava ni dovolj jasna, se lahko v ospredje premakne zaznava kaznovanja, glob ali nadzora.

Prispevek s tem nadgrajuje obstoječa spoznanja o prometnovarnostnih ukrepih, saj pokaže, da njihova učinkovitost ni odvisna zgolj od tehnične zasnove, temveč tudi od načina, kako so umeščeni v družbeni kontekst in kako jih javnost razume. Družbena percepcija in legitimnost se tako izkažeta kot ključna posredna dejavnika učinkovitosti ukrepov.

Družbenopolitični konsenz zato ni dodatek k prometnovarnostni politiki, temveč eden izmed pogojev njene dolgoročne učinkovitosti. Ne pomeni popolnega soglasja vseh deležnikov o vsakem posameznem ukrepu, temveč usklajeno razumevanje temeljnega cilja, to je zmanjševanja tveganj ter varovanja življenja, zdravja in kakovosti bivanja. Tak konsenz zahteva povezovanje strokovnih, tehničnih, političnih in uporabniških pogledov ter jasno razmejitev odgovornosti med deležniki.

Cestni merilniki hitrosti so lahko legitimen in učinkovit prometnovarnostni ukrep, kadar so uvedeni premišljeno, strokovno utemeljeno, tehnično zanesljivo in javnosti razumljivo predstavljeni. Njihova vrednost se pokaže predvsem takrat, ko niso obravnavani kot samostojen represivni instrument, temveč kot del širšega sistema upravljanja hitrosti, preventive, urejanja infrastrukture in skrbi za varnejše prometno okolje.

Ob tem velja poudariti, da raziskava temelji na omejenem številu intervjujev, zato ponuja poglobljen, vendar omejen vpogled v perspektive izbranih deležnikov. Nadaljnje raziskave bi lahko vključile širši nabor akterjev in empirično preverile zaznave širše javnosti, kar bi omogočilo dodatno razumevanje povezave med legitimizacijo, percepcijo in učinkovitostjo prometnovarnostnih ukrepov.

Zahvala

Poglavje je nastalo v okviru projekta "Prometna varnost v lokalnem okolju: problemsko-učno sodelovanje z Intermatic, d. o. o.". Operacijo sofinancirata Republika Slovenija, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in mladino ter Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada plus (ESS+) v okviru javnega razpisa Problemsko učenje študentov v delovno okolje 2024–2027 (PUŠ 2024–2027).

Literatura

- Global Road Safety Partnership in International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies. (2023). *Speed management: A road safety manual for decision-makers and practitioners* (2. izd.). International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies.
- Van den Bergh, W. (2021). *Road safety thematic report – Speed*. European Road Safety Observatory, European Commission, Directorate-General for Transport.
- Elvik, R., Christensen, P. in Amundsen, A. (2004). *Speed and road accidents: An evaluation of the Power Model* (TØI report 740/2004). Institute of Transport Economics.
- Elvik, R. (2009). *The Power Model of the relationship between speed and road safety: Update and new analyses* (TØI report 1034/2009). Institute of Transport Economics.
- International Traffic Safety Data and Analysis Group. (2018). *Speed and crash risk*. International Transport Forum.
- Santacreu, A. (2018). *Safer city streets: Global benchmarking for urban road safety*. International Transport Forum.
- European Transport Safety Council. (2021). *Road safety priorities for the EU: Briefing to Members of the European Parliament*. European Transport Safety Council.
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030 (ReNPVCP23–30). (2023). *Uradni list RS*, št. 124/2023.
- European Commission. (2018). *Speed enforcement*. European Commission, Directorate-General for Transport.
- Job, S., Cliff, D., Fleiter, J. J., Flieger, M. in Harman, B. (2020). *Guide for determining readiness for speed cameras and other automated enforcement*. Global Road Safety Facility in Global Road Safety Partnership.
- Owen, R., Ursachi, G. in Allsop, R. (2016). *The effectiveness of average speed cameras in Great Britain*. RAC Foundation.
- Wilson, C., Willis, C., Hendrikz, J. K., Le Brocque, R. in Bellamy, N. (2010). Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths. *Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2010(11), CD004607.
- Pilkington, P. in Kinra, S. (2005). Effectiveness of speed cameras in preventing road traffic collisions and related casualties: Systematic review. *BMJ*, 330(7487), 331–334.
- Pérez, K., Mari-Dell’Olmo, M., Tobias, A. in Borrell, C. (2007). Reducing road traffic injuries: Effectiveness of speed cameras in an urban setting. *American Journal of Public Health*, 97(9), 1632–1637.
- Tičar, B. (2016). Legalnost in legitimost. V G. Meško, K. Eman in B. Flander (ur.), *Oblast, legitimost in družbeno nadzorstvo* (str. 21–40). Fakulteta za varnostne vede, Univerza v Mariboru.
- Tyler, T. R. (2006). Psychological perspectives on legitimacy and legitimation. *Annual Review of Psychology*, 57, 375–400.
- Hough, M., Jackson, J., Bradford, B., Myhill, A. in Quinton, P. (2010). Procedural justice, trust, and institutional legitimacy. *Policing: A Journal of Policy and Practice*, 4(3), 203–210.
- Mazerolle, L., Bennett, S., Davis, J., Sargeant, E. in Manning, M. (2013). Legitimacy in policing: A systematic review. *Campbell Systematic Reviews*, 9(1).
- Murphy, K., Hinds, L. in Fleming, J. (2008). Encouraging public cooperation and support for police. *Policing & Society*, 18(2), 136–155.
- Wigan, M. in Clarke, R. (2006). Social impacts of transport surveillance. *Prometheus*, 24(4), 389–403.
- SafetyNet. (2009). *Speed enforcement*. European Commission, Directorate-General for Transport and Energy.
- Smith, G. in Senserrick, T. (2004). *Public perceptions of Victorian speed enforcement initiatives 1999 & 2002* (Report No. 224). Monash University Accident Research Centre.
- Job, R. F. S. (2022). Evaluations of speed camera interventions can deliver a wide range of outcomes: Causes and policy implications. *Sustainability*, 14(3), 1765.
- Willis, D. K. (2006). *Speed cameras: An effectiveness and a policy review* (Report No. TTI-2006-4). Texas Transportation Institute.

- International Transport Forum. (2022). *The Safe System approach in action: Research report*. OECD Publishing.
- European Commission. (2019). *EU road safety policy framework 2021–2030: Next steps towards “Vision Zero”* (SWD(2019) 283 final).
- World Health Organization in United Nations Regional Commissions. (2021). *Global plan: Decade of action for road safety 2021–2030*.
- Hysing, E. (2022). Designing collaborative governance that is fit for purpose: Theorising policy support and voluntary action for road safety in Sweden. *Journal of Public Policy*, 42(2), 201–223.

O avtorjih

Timotej Matej Zagorc je aktiven študentski predstavnik in mladi voditelj, ki deluje na področju visokega šolstva, organizacije in zastopanja interesov študentov. Kot prodekan za študentska vprašanja na Fakulteti za organizacijske vede Univerze v Mariboru je sodeloval pri izboljševanju študijskega okolja, spodbujanju sodelovanja med študenti in vodstvom ter krepitevi študentske vključenosti. Njegovo delovanje zaznamujejo odgovornost, povezovalnost in zavzetost za razvoj kakovostnega izobraževanja ter odprte akademske skupnosti. *Timotej Matej Zagorc is an active student representative and emerging leader engaged in higher education, organizational development, and student advocacy. As Vice Dean for Student Affairs at the Faculty of Organizational Sciences, University of Maribor, he contributed to enhancing the student experience, strengthening collaboration between students and faculty leadership, and promoting student engagement. His work is characterized by responsibility, collaboration, and a strong commitment to advancing quality education and an inclusive academic community.*

Boštjan Koritnik je univerzitetni diplomirani pravnik z izrazito raznolikimi kariernimi izkušnjami. Bil je denimo borzni komentator Dela, direktor GV Založbe oziroma sodirektor družbe Ius Software, predsednik pritožbenega razsodišča košarkarske lige ABA, minister za javno upravo, vodja za odnose z javnostmi itd., v bibliografski bazi Cobiss pa najdemo pod njegovim imenom več kot 300 prispevkov. Pet let je bil tajnik Pravne fakultete Univerze v Ljubljani, sodeloval je s tremi kripto podjetji, še vedno je družbenik nekaj start-up družb, vse od leta 2008 pa opravlja tudi različne vloge v nevladnih organizacijah: med drugim je generalni sekretar Zveze društev pravnikov Slovenije in urednik najstarejše slovenske (tudi jugoslovanske) znanstvene revije Pravniki. Trenutno je vodja pravnih vsebin v družbi Tax-Fin-Lex, d.o.o., asistent raziskovalec na Pravni fakulteti Univerze v Ljubljani in produktivni vodja v GlobalPharmacia Group d.o.o., član nadzornega sveta Ljubljanskega univerzitetnega inkubatorja (LUI), od leta 2022 pa še mestni svetnik in podžupan Mestne občine Ljubljana. Leta 2019 je bil tudi sprejemnik priznanja Pravniki leta. Čeprav po izobrazbi pravnik, je po duši podjetnik ter ljubitelj psihologije, športa in prenašanja znanja (nase in na druge). *Boštjan Koritnik is a university graduate jurist with a remarkably diverse professional background. Throughout his career, he has served as a stock market commentator for Delo, Director of GV Založba and Co-Director of Ius Software, President of the Appeals Tribunal of the ABA Basketball League, Minister of Public Administration of the Republic of Slovenia, Head of Public Relations, and more. The COBISS bibliographic database lists more than 300 contributions under his name. He served as Secretary General of the Faculty of Law at the University of Ljubljana for five years, collaborated with three cryptocurrency companies, and remains a shareholder in several start-up ventures. Since 2008, he has also held various positions in non-governmental organizations, including Secretary General of the Association of Jurists' Societies of Slovenia and Editor-in-Chief of Pravniki, the oldest Slovenian (and formerly Yugoslav) scientific law journal. Currently, he serves as Head of Legal Content at Tax-Fin-Lex Ltd., Assistant Researcher at the Faculty of Law of the University of Ljubljana, and Product Manager at GlobalPharmacia Group Ltd. He is also a member of the Supervisory Board of the Ljubljana University Incubator (LUI). Since 2022, he is additionally serving as a City Councillor and Deputy Mayor of the Municipality of Ljubljana. In 2019, he was a co-recipient of the Slovenian Jurist of the Year award. Although trained as a lawyer, he is an entrepreneur at heart and an enthusiast of psychology, sports, and the sharing of knowledge—both acquiring it and passing it on to others.*

Maja Meško je redna profesorica na Fakulteti za organizacijske vede Univerze v Mariboru. Doktorirala je iz kineziologije. Poleg tega je habilitirana kot redna profesorica za področje kineziologije (znanost v športu) na Fakulteti za šport Univerze v Ljubljani. Njeni raziskovalni interesi obsegajo menedžment,

psihologijo menedžmenta, zdravje na delovnem mestu in vodenje. Sodelovala je in še sodeluje v različnih strokovnih dejavnostih. Je avtorica in soavtorica številnih znanstvenih in strokovnih člankov. *Maja Meško is a full professor at the Faculty of Organizational Sciences, University of Maribor. She holds a PhD in kinesiology and is also a tenured professor of kinesiology (sport science) at the Faculty of Sport, University of Ljubljana. Her research interests include management, managerial psychology, workplace health, and leadership. She has participated and continues to participate in numerous professional activities and is the author and co-author of many scientific and professional papers.*

Priloga

Zapis intervjuja s Sašem Živkovićem**Kako bi na kratko opisali svojo vlogo v Intermatic, d. o. o., ter prispevek podjetja k uvajanju in delovanju cestnih merilnikov hitrosti?**

S. Živković: »Sašo Živković, sem direktor in lastnik podjetja Intermatic, d. o. o., funkcijo direktorja pa opravljam sedmo leto. Intermatic, d. o. o., je z dobavo in vzdrževanjem sistemov za nadzor prometa začel leta 1995, ko smo začeli s prodajo prvih merilnikov hitrosti, med drugim Ministrstvu za notranje zadeve oziroma Policiji. Leta 2008 smo pridobili enega večjih razpisov za merilnike hitrosti v cestnem prometu v Sloveniji, od takrat naprej pa se je to področje precej razvijalo.

Ukvarjamo se z radarskimi in laserskimi merilniki hitrosti, tako stacionarnimi kot mobilnimi, naši sistemi pa so razširjeni po vsej Sloveniji. Od leta 2010 naprej, ko so občine oziroma mestna redarstva dobila pooblastila za izvajanje meritev hitrosti s samodejnimi merilnimi napravami, sodelujemo tudi z njimi. Danes sodelujemo z večino slovenskih občin, izvajamo mobilne meritve po občinah, naši merilniki in ohišja pa so prisotni tudi na avtocestah ter pri Policiji. Trenutno smo največje podjetje v Sloveniji, ki se ukvarja z dobavo in vzdrževanjem merilnikov hitrosti.«

Kako kot tehnološki izvajalec oziroma dobavitelj merilnikov razumete osnovno funkcijo cestnih merilnikov hitrosti?

S. Živković: »Osnovna funkcija merilnika hitrosti je vplivati na vedenje voznikov. Žal gre pri tem tudi za neko represivno sredstvo oziroma posledico, vendar je namen vplivati na zmanjšanje hitrosti in posledično povečanje prometne varnosti oziroma varnosti na tistem cestnem odseku, kjer se tak ukrep sprejme.

Primarni učinek merilnikov hitrosti je torej vpliv na vedenje voznikov in zmanjšanje hitrosti. Sekundarni učinek pa je tudi pridobivanje statističnih podatkov in ugotavljanje trendov oziroma statistike prometa. Prek merilnika hitrosti lahko na določeni lokaciji pridobimo podatke o številu vozil, povprečnih in maksimalnih hitrostih ter drugih statističnih parametrih.«

V kakšnih prometnih okoliščinah menite, da lahko merilniki hitrosti najbolj prispevajo k prometni varnosti?

S. Živković: »Izbira lokacije je zelo pomembna. Merilnik hitrosti bo imel učinek na vsaki lokaciji, tudi na lokacijah, kjer ni pogostih kršitev. Največji pomen pa ima tam, kjer je cesta že infrastrukturno takšna, da je prometnovarnostno bolj občutljiva. To so na primer ceste, kjer je veliko dovozov, kjer ni urejenih pločnikov, kjer je veliko prehodov za pešce ali pa so ti slabše označeni.

Takšne situacije se v Sloveniji pogosto pojavljajo, tudi po občinah in na državnih cestah. Na takšnih lokacijah imajo merilniki hitrosti zelo velik učinek. Bistvena je analiza same lokacije, pridobitev statistike oziroma vhodnih podatkov, analiza teh podatkov in šele nato sprejem odločitve, ali je lokacija primerna za postavitve radarja oziroma merilnika hitrosti ali pa bi bilo mogoče prometno varnost ustrezno povečati tudi s kakšnimi drugimi ukrepi.«

Kako pomembno je, da so merilniki predstavljeni kot del celovitega sistema upravljanja hitrosti, ne samo kot samostojen ukrep?

S. Živković: »Merilnik hitrosti je zagotovo eden od dejavnikov, ki prispeva k večji prometni varnosti. Vsekakor pa je pomembno tudi, kakšna je cestna infrastruktura: kakšne so ceste, prometna signalizacija, preventivni sistemi, kot so prikazovalniki hitrosti, sistemi obveščanja, talne označbe, pločniki, prehodi za pešce in ostala spremljajoča prometna infrastruktura.

Vsa ta infrastruktura je zelo pomembna za zagotavljanje celovite prometne varnosti. Merilniki hitrosti so en del tega sistema oziroma njegova nadgradnja. Strinjam se, da je treba najprej poskrbeti za te dejavnike in po možnosti uporabiti tudi preventivna sredstva, ki voznika opozarjajo na njegovo hitrost, ne da bi bila namenjena kaznovanju.

Včasih je določen cestni odsek problematičen in bi za celovito ureditev zahteval večje infrastrukturne oziroma gradbene posege, ki lahko trajajo več let ali pa so investicijsko zelo zahtevni. V takšnih primerih je lahko merilnik hitrosti oziroma radarsko ohišje smiseln ukrep za umirjanje prometa na določenem odseku.«

Kateri tehnični in postopkovni pogoji so bistveni za zanesljivo in verodostojno delovanje sistema merjenja hitrosti?

S. Živković: »Če govorimo čisto postopkovno in pravno, je prvi pogoj, da mora imeti merilnik hitrosti, ki se v Sloveniji uporablja za kaznovanje, tipsko odobritev. Tipsko odobritev za posamezen model merilnika izda Urad za meroslovje, ki merilnik pregleda. Tipska odobritev se nanaša na model merilnika, ne na vsako posamezno napravo.

Za vse posamezne naprave tega modela pa je treba pred uporabo oziroma pred postavitvijo za namen kaznovanja opraviti redno letno overitev. Urad za meroslovje napravo pregleda in izda potrdilo o skladnosti. Ko je potrdilo izdano, je merilnik overjen. Overitev velja eno leto, po enem letu pa je treba merilnik ponovno overiti.

Občine imajo potem še svoje pogoje. Mestna redarstva lahko izvajajo meritve na lokalnih cestah in na državnih cestah znotraj naselja. Če merilnik oziroma radarsko ohišje postavljajo na regionalnih oziroma državnih cestah, potrebujejo predhodno soglasje Direkcije za ceste. Pomembno je tudi, da občina izkaže potrebo po postavitvi merilnika, torej da gre za cesto, ki je problematična z vidika prometne varnosti.

Mi se nato z občino posvetujemo glede lokacij in damo priporočila. Pojasnimo tudi tehnične pogoje same postavitve, na primer glede oddaljenosti, višine, drogov, napajanja in drugih tehničnih zahtev. Pomembno je tudi, da se predhodno pridobi statistika, da se o lokacijah odloča sistematično.«

Kako pomembna je podatkovna podlaga za izbiro lokacije, kjer se postavi radar oziroma merilnik hitrosti?

S. Živković: »Mislim, da je podatkovna podlaga eden ključnih dejavnikov. Pomembno je, da se predhodno pridobijo statistični podatki na določeni lokaciji, na primer s števцем prometa, skritimi meritvami ali na kakšen drug način. Na podlagi teh podatkov se potem analizira, kakšne so povprečne in maksimalne hitrosti, kakšen je 85. percentil, kakšni so hitrostni razredi, kakšen delež vozil presega omejitve za 10, 20 ali 30 kilometrov na uro in podobno. Na podlagi tega se lahko oceni, kakšna je dejanska potreba po merilniku hitrosti na določeni lokaciji.

To sicer ni predpis, je pa naše priporočilo. Tudi občine v večini primerov merilnikov ne postavljajo kar na pamet. Običajno se o tem odloča na svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, kjer se analizirajo podatki, pridobijo tudi podatke Policije, šol in drugih deležnikov ter se nato sprejme odločitve, kje je smiselno izvajati meritve oziroma kam umestiti merilnik hitrosti.«

Kako bi po vašem mnenju morale biti razdeljene odgovornosti med javnim naročnikom, pristojnimi organi in tehnološkim izvajalcem oziroma dobaviteljem?

S. Živković: »Mislim, da je odgovornost na tem področju precej jasno razdeljena. Občina ima pristojnost za postavitev teh sistemov na lokalnih cestah. Na državnih oziroma regionalnih cestah pa mora predhodno pridobiti soglasje Direkcije za ceste. Strokovna telesa v občini se, tudi s pomočjo nas kot izvajalca, odločajo glede določitve lokacij. Mi kot izvajalec tehnično razložimo, kako merilniki delujejo, kje se jih lahko postavi, kateri tehnični pogoji morajo biti izpolnjeni, potem pa poskrbimo za samo postavitev sistema, montažo, nastavitev programske opreme in integracijo sistema v občinsko infrastrukturo. Če govorimo o Policiji, gre potem za integracijo v policijsko infrastrukturo.

Pomembno se mi zdi predvsem to, da strokovna javnost oziroma strokovnjaki na tem področju presoja potrebo po umeščanju merilnikov hitrosti na ceste po Sloveniji. Prometna varnost ne sme biti samo politično vprašanje, ampak mora biti predvsem strokovno vprašanje. Pri tem je potreben strokoven pristop, tako pri umeščanju merilnikov kot pri izbiri lokacij, izbiri sistemov in količini postavljenih sistemov.«

V katerih situacijah menite, da javnost merilnik hitrosti dojema predvsem kot kaznovalni ukrep?

S. Živković: »Najprej je treba vedeti, da je postavljenih približno trikrat do štirikrat radarskih ohišij več, kot je samih merilnikov hitrosti v njih. Če v samem ohišju ni merilnika hitrosti, je ohišje kot tako preventivno sredstvo. Takrat nihče ne dobi kazni, vseeno pa ima ohišje zelo velik učinek na upoštevanje omejitev hitrosti na tisti lokaciji.

Druga stvar je vprašanje, kam umeščati merilnike. Če ljudje menijo, da določena lokacija ni primerna za postavitev merilnika hitrosti, je treba vedeti, da splošna javnost oziroma povprečen voznik težko oceni vse okoliščine in dejavnike, ki so botrovali postavitvi takšnega ukrepa. Ne rečem, da v Sloveniji ni lokacij, kjer mogoče ni tako velike potrebe oziroma nevarnosti, pa tam vseeno stoji merilnik hitrosti.

Sam sem za to, da je nadzora čim več, že zaradi tega, da se ljudje navadijo voziti po omejitvah. Pomembna je kontinuiteta postavitve merilnikov. Cilj pa je, da se promet na splošno umiri. Če se želimo približati Viziji Nič, je po mojem mnenju razširjenost merilnikov hitrosti oziroma njihova postavitve pri tem pomembna. Na koncu, ko so zagotovljeni tudi drugi ukrepi, ima kaznovalna politika na področju prometa oziroma to, da nekoga udari po žepu, na žalost pogosto največji učinek.«

Kakšno vlogo ima po vašem mnenju komunikacija pred uvedbo merilnika hitrosti, ko se komunicira s prebivalci in uporabniki ceste?

S. Živković: »Država ima svoje kanale obveščanja, občina pa ima mogoče pri komunikaciji še nekoliko lažjo vlogo. To lahko naredi prek občinskih glasil, spletne strani in medijev. Sem za postopen pristop, najprej se postavi ohišje, nekaj časa se izvajajo testne meritve oziroma da se ljudje navadijo, da ohišja stojijo. Šele potem se začne nadzor hitrosti z merilniki in izdaja plačilnih nalogov. Torej, da gre za nek postopen pristop.

Prav tako nisem zagovornik ničelne tolerance, kar se tiče višine omejitve hitrosti oziroma praga proženja, torej od katere hitrosti naprej merilnik zazna vozilo. Odvisno od situacije na cesti se mi zdi prav, da se ljudem da nekaj časa, da se navadijo na tak ukrep in da vedo, da lahko dobijo plačilni nalog, če bodo vozili prehitro.«

Kako vidite vlogo tehnološkega izvajalca pri krepitevi zaupanja v ukrepe za prometno varnost?

S. Živković: »Definitivno je potrebno strokovno znanje in tehnična usposobljenost izvajalca, torej tudi nas kot podjetja. Mi imamo to srečo, da se ukvarjamo tudi z razvojem programske in strojne opreme, hkrati pa imamo za slovenski trg oziroma za slovenske razmere precej veliko število servisnih inženirjev in servisnih tehnikov. Kot dobavitelj imamo osebje, ki ima izvedena šolanja pri proizvajalcu. To niso samo uporabniška šolanja, ampak tudi servisna šolanja prve in druge stopnje.«

Kako bi bilo najbolje povezati strokovne podatke, tehnično izvedbo, odločitev lokalne oblasti oziroma občine in pričakovanja uporabnikov cest?

S. Živković: »V večini primerov, tudi zaradi zaupanja naročnikov, v zadnjem času poteka kar dobro. Res je, da občine potem, ko so prvi merilniki in ohišja že postavljeni, pogosto same določajo nadaljnje lokacije. Pri tem v določenem številu primerov nismo več zelo veliko vključeni, razen da pogledamo lokacijo in damo bolj tehnična priporočila.

Na začetku, ko se občina šele odloča za postavitve merilnikov, pa ji običajno razložimo, po kakšnem postopku se je tega smiselno lotiti. Pojasnimo, kaj pomeni sistematičen pristop, katere službe je smiselno vključiti in da je praktično nujno narediti neko statistično analizo ter pridobiti podatke tudi od drugih strokovnih služb oziroma deležnikov. Pomembno je, da se potem skupaj odloča. Ne, da se na primer župan odloči za postavitve radarja samo zato, ker mu je nekdo to predlagal ali ker ga je k temu spodbudil kakšen vpliven posameznik. Takšne odločitve morajo izhajati iz strokovnega pristopa in vključevati strokovne službe.

Policija in Direkcija za ceste imata sama veliko statističnih podatkov in znanja, da se lahko strokovno odločita, kje je postavitve smiselna in kje ne. Občinam pa mi vedno svetujemo glede tega pristopa in v večini primerov nas tudi upoštevajo.«

Kaj je tisto, kar po vašem mnenju najbolj prispeva k temu, da ljudje oziroma javnost merilnike hitrosti zaznavajo kot del prizadevanja za varnost oziroma kot nekaj dobrega?

S. Živković: »To je pri ljudeh zelo težko generalizirati oziroma posploševati, ker je zelo odvisno od konkretne situacije. V lokalnih skupnostih si bo na primer nekdo, ki ima otroka, ki hodi v šolo in iz šole, ali pa nekdo, ki živi na območju, kjer se igrajo otroci, želel takšnega ukrepa zato, da se poskrbi za varnost otrok in občanov. Tam to običajno ni sporno.

Obstaja veliko dejavnikov, na katere ljudje pogosto ne pomislijo. Nekdo lahko hitro reče, da gre za pobiranje denarja ali da lokacija ni problematična, pri tem pa ne pozna podatkov o prometnih nesrečah, statistike, drugih okoliščin in dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost. Na prvi pogled se pogosto vidi, da tam, kjer ni dovozov, prehodov za pešce, pločnikov, strnjenegega naselja in podobno, stopnja tveganja ni

enaka kot na ulici, šolski poti, v bližini šole ali na drugih lokacijah, kjer je veliko otrok, pešcev ali drugih ranljivih udeležencev. Na takih cestah je lahko že vožnja 50 kilometrov na uro prehitra z vidika pravočasnega ustavljanja in preprečevanja prometne nesreče.

Na odprtih cestah, kjer ni naselij in podobnih dejavnikov, se lahko človek upravičeno vpraša, zakaj je tam treba meriti hitrost. Takih lokacij je sicer malo in na njih bi bilo treba še enkrat analizirati potrebo po umestitvi radarja, ponovno pogledati okoliščine in nato sprejeti strokovno odločitev, ali je postavitve potrebna ali ne.«

Zapis intervjuja z Robertom Štabo

Kako bi na kratko opisali svojo vlogo v Zavodu Varna pot in poslanstvo zavoda na področju prometne varnosti?

R. Štaba: »Pred 35 leti so najstarejše organizacije za pomoč žrtvam prometnih nesreč iz t. i. zahodnoevropskih držav ustanovile FEVR. Kot pomembni nacionalni deležniki za pomoč, podporo in zagovorništvo pravic oseb, ki so jih najhujše posledice nesreč zaznamovale, so vstopile med vodilne organizacije v EU, ZN in WHO, katerih cilj je bil zmanjševanje najhujših posledic prometnih nesreč in spodbujanje odgovornih za postavitve sistemskih ukrepov na nacionalni, regionalni in globalni ravni. Prvi izmed t. i. vzhodnoevropskih držav se je kot polnopravni član leta 2008 pridružil tudi Zavod Varna pot.

Kot pobudnika in ustanovitelja me je zaznamovala huda nesreča 12-letne hčerke, v katero je na poti s šolskega izleta kot peško trčil pijan voznik, brez izpita in z neregistriranim vozilom. Od takrat so se nam pridružili številni, ki so v povezovanju posameznikov in družin, ki so jih posledice prometnih nesreč najhujše prizadele, hkrati pa tudi v izvajanju preventivno-izobraževalnih aktivnosti za zmanjševanje števila prometnih nesreč, umrlih in poškodovanih na slovenskih cestah, našli svoj prostor, namen in cilj.

Kot organizacija smo zavezani uresničevanju Vizije Nič, katere dolgoročni cilj je družba brez smrtnih žrtev in hudih poškodb v prometu. To uresničujemo s preventivnimi programi, zagovorništvom, ozaveščanjem javnosti, sodelovanjem z lokalnimi in državnimi institucijami, gospodarskimi subjekti ter aktivnimi programi za podporo žrtvam prometnih nesreč in njihovim svojcem.«

Kateri so ključni prometnovarnostni izzivi, s katerimi se po vašem mnenju soočamo v Sloveniji?

R. Štaba: »Slovenija se še vedno sooča s temeljnimi in resnimi prometnovarnostnimi izzivi. Med najpomembnejšimi ostajajo neprimerno hitrost, vožnja pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi, uporaba mobilnih naprav med vožnjo ter nezadostno razumevanje zaščite najbolj ranljivih udeležencev v prometu. Poleg tega opazamo pomanjkanje prometne kulture, spoštovanja pravil in odgovornosti posameznikov. Prometna varnost je namreč odraz širšega stanja v družbi – našega odnosa do pravil, do drugih ljudi in do vrednosti človeškega življenja. Velik izziv ostaja tudi zagotavljanje ustrezne infrastrukture ter učinkovito uvajanje dokazano uspešnih in merljivih prometnovarnostnih ukrepov.«

Kako z vidika prometnovarnostne stroke razumete osnovni namen cestnih merilnikov hitrosti?

R. Štaba: »Osnovni namen cestnih merilnikov hitrosti je preventiva in zmanjševanje tveganj v prometu. So korektor pravil in standardov višine hitrosti v prometu, ki jih določi neka skupnost ali družba.

Hitrost ostaja eden najpomembnejših dejavnikov tveganja za nastanek prometnih nesreč in predvsem za težo njihovih posledic. Že majhno zmanjšanje povprečne hitrosti lahko pomeni bistveno manj smrti in hudih poškodb. Zato merilniki hitrosti niso prvenstveno namenjeni kaznovanju, temveč vplivanju na vedenje voznikov, spodbujanju spoštovanja prometnih pravil in ustvarjanju varnejšega prometnega okolja za vse udeležence. Vendar mora biti razumevanje tega vgrajeno v sistem vzgoje od vrtca, šole in naprej skozi celotno življenjsko pot. Lažni občutki svobode, adrenalina in obvladovanja hitrosti so premnogokrat mikavnejši od jasnega razumevanja preprostih fizikalnih zakonitosti ter razumevanja naših sposobnosti in veščin, kaj šele posledic. Zato so spremljajoči programi vzgoje in izobraževanja tako pomembni na dolgi rok.«

V katerih prometnih okoliščinah imajo cestni merilniki hitrosti po vašem mnenju največji preventivni oziroma varnostni učinek?

R. Štaba: »Če obstajata želja in vizija Slovenije, da postane ena izmed držav s stabilno in višjo varnostjo na cestah, je zmanjševanje povprečnih hitrosti na vseh cestah ključno. Najpomembnejši ukrepi pri tem so nedvomno povezani z naselji, znotraj njih pa še posebej z lokacijami, kjer so prisotni ranljivi udeleženci v prometu, kot so otroci, starejši, pešci in kolesarji. To vključuje območja šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov, prehode za pešce, stanovanjska naselja in prometno obremenjene lokalne ceste. Številne države EU, med njimi skandinavske države, Nizozemska, Velika Britanija, Francija in Italija, so hitrosti znotraj strnjenih naselij omejile na 30 km/h.

Na državnih cestah zunaj naselij in na avtocestah pa se radarski sistemi ali sekcijska merjenja hitrosti praviloma postavljajo na mestih, ki predstavljajo tveganje za nastanek nesreč, na odsekih, kjer se nesreče zaradi hitrosti zgodovinsko ponavljajo, ter na infrastrukturno zahtevnejših lokacijah, kot so ovinki, bližine križišč, zožitve in območja delovišč. Njihova prisotnost nedvomno opozarja voznike na potrebo po prilagoditvi hitrosti in povečuje njihovo pozornost. S primernim urejanjem in vodenjem hitrosti pa se lahko ustrezno uravnavata tudi pretočnost in želeni oziroma optimalni prometni tok.«

Kateri strokovni pogoji morajo biti izpolnjeni, da je uvedba cestnega merilnika hitrosti upravičena z vidika povečanja prometne varnosti?

R. Štaba: »V EU poznamo številne strokovno utemeljene razloge, kriterije in merljive kazalnike uspešnosti posameznih ukrepov za zmanjševanje posledic prometnih nesreč. Neprilagojena oziroma neprimerna hitrost pri tem ni nobena izjema.

Uvedba mora temeljiti na strokovni in podatkovno podprti prometnovarnostni analizi. Treba je dokazati obstoj tveganja, ki ga je mogoče zmanjšati z nadzorom hitrosti. Lokacija mora izkazovati problem prekoračitev hitrosti, povečano tveganje za prometne nesreče ali prisotnost ranljivih skupin udeležencev. Merilniki morajo biti tehnično ustrezni, redno preverjani in umeščeni v širši sistem prometnovarnostnih ukrepov.«

Kako pomembno je, da izbira lokacije temelji na podatkih o prometnih nesrečah, prekoračitvah hitrosti, prometnih tokovih in prisotnosti ranljivih udeležencev v prometu?

R. Štaba: »To je eden ključnih pogojev za legitimnost ukrepa. Le odločanje na podlagi objektivnih podatkov omogoča strokovno utemeljeno izbiro lokacij in zagotavlja, da je namen ukrepa izboljšanje prometne varnosti. Analiza prometnih nesreč, meritev hitrosti, prometnih tokov in prisotnosti ranljivih udeležencev mora predstavljati osnovo za vsako odločitev. Takšen pristop zmanjšuje možnost očitkov, da gre za samovoljne ali finančno motivirane ukrepe.«

Kakšno vlogo imajo pri sprejemanju cestnih merilnikov hitrosti transparentnost, pojasnjevanje namena ukrepa in zaupanje javnosti v pristojne institucije?

R. Štaba: »Njihova vloga je odločilna in iz primera v Mariboru bi se morali vsi tega naučiti. Ljudje lažje sprejmejo ukrep, če razumejo razloge za njegovo uvedbo, pričakovane učinke in prometnovarnostne cilje. Transparentnost pri izbiri lokacij, odprta komunikacija in redno poročanje o rezultatih povečujejo zaupanje javnosti. Kadar institucije jasno pokažejo, da je cilj zaščita življenj in zdravja ljudi, je sprejemanje ukrepov bistveno lažje. Gre za pomembno in učinkovito orodje za doseganje ciljev Vizije Nič.«

V katerih okoliščinah se lahko po vašem mnenju zgodi, da javnost cestne merilnike hitrosti razume predvsem kot kaznovalni ukrep in ne kot preventivni prometnovarnostni ukrep?

R. Štaba: »Do takšnega dojemanja lahko pride, kadar ni jasne strokovne utemeljitve postavitve merilnika ali kadar javnost ne zaznava prometnovarnostnega problema na določeni lokaciji. Tveganje se poveča tudi ob pomanjkljivi komunikaciji pristojnih institucij, nejasnem prikazovanju rezultatov ali kadar se v javnosti ustvarja vtis, da so prihodki od glob pomembnejši od prometne varnosti. Takšno nezaupanje pogosto vodi v odpor do ukrepa in zmanjšuje njegovo družbeno sprejemljivost.«

Kako bi bilo mogoče zmanjšati tveganje, da se cestni merilniki hitrosti v javnosti razumejo kot represiven ali fiskalen ukrep?

R. Štaba: »Ključni so transparentnost, dosledna komunikacija in vključevanje javnosti. Treba je jasno predstaviti podatke, na podlagi katerih je bila sprejeta odločitev o postavitvi merilnika, ter redno prikazovati rezultate ukrepa, kot so zmanjšanje hitrosti, števila nesreč in njihovih posledic. Pomembno je tudi, da se prihodki iz glob vračajo v prometnovarnostne programe in izboljšanje infrastrukture. Ob tem je treba poudariti, da je učinkovit nadzor hitrosti vedno kombinacija preventive in represije, saj brez sankcioniranja najnevarnejših kršiteljev ni mogoče zagotoviti dolgoročnega spoštovanja pravil.«

Kako razumete družbenopolitični konsenz na področju prometne varnosti?

R. Štaba: »Družbenopolitični konsenz je v zrelih državah izhodiščni temelj ukrepov in pomeni skupno razumevanje, da je varovanje človeških življenj in zdravja najvišja družbena vrednota. Gre za soglasje med stroko, politiko, lokalnimi skupnostmi, zakonodajo, šolstvom, upravljalci cest, policijo, vladnimi in nevladnimi organizacijami s tega področja ter javnostjo, da so prometnovarnostni ukrepi potrebni in upravičeni. Takšen konsenz mora temeljiti na strokovnih dokazih, odgovornosti do skupnosti, merljivih ukrepih in dolgoročnem cilju zmanjševanja najhujših posledic prometnih nesreč.«

Kako bi bilo mogoče pri uvedbi cestnih merilnikov hitrosti bolje uskladiti prometnovarnostno stroko z odločitvami lokalne samouprave in pričakovanji javnosti?

R. Štaba: »Ključno je zgodnje vključevanje vseh deležnikov v proces odločanja. Stroka mora pripraviti analize in predloge, lokalna skupnost pa mora biti vključena v razpravo o prometnovarnostnih problemih in možnih rešitvah. Pomembno je, da občine delujejo kot povezovalce med strokovnimi priporočili in pričakovanji prebivalcev ter da so razlogi za sprejete odločitve javno predstavljeni in razumljivi.«

Kaj je po vašem mnenju najpomembnejši dejavnik, da javnost cestne merilnike hitrosti razume kot ukrep za varovanje zdravja in življenj vseh udeležencev v cestnem prometu?

R. Štaba: »Najpomembnejši dejavnik je zaupanje, podprto z vidnimi in dokazljivimi rezultati. Ko ljudje vidijo, da se zaradi ukrepov zmanjšujejo hitrosti, število prometnih nesreč ter tveganje za smrtne in hude poškodbe, začnejo merilnike hitrosti razumeti kot zaščitni in ne represivni mehanizem. Kot nekdo, ki je osebno občutil posledice prometne tragedije in že vrsto let deluje na področju pomoči žrtvam prometnih nesreč, verjamem, da javnost najlažje razume pomen teh ukrepov takrat, ko za številkami prepozna resnične človeške zgodbe in preprečeno trpljenje družin.«

Kaj bi moralo biti osnovno vodilo pri uvajanju ukrepov za nadzor hitrosti v cestnem prometu?

R. Štaba: »Osnovno vodilo mora biti zaščita človeškega življenja in zdravja. Vsak ukrep mora biti strokovno utemeljen, sorazmeren dejanskemu tveganju in usmerjen v preprečevanje prometnih nesreč ter zmanjševanje njihovih posledic. Nadzor hitrosti ne sme biti razumljen kot cilj sam po sebi, temveč kot eno izmed orodij za ustvarjanje varnejšega prometnega sistema. Ko povzročimo hudo prometno nesrečo zaradi hitrosti, se nemalokrat pojavi želja, da bi življenje zavrteli nazaj in nerazumevanje hitrosti ali napako popravili. Žal to ni mogoče. Mogoče pa je sprejeti in razumeti naš apel in prošnjo, saj so nas posledice že prizadele, ter se iz njih kaj naučiti.«

Kaj bi bilo po vašem mnenju treba v Sloveniji še okrepiti, da bi javnost ukrepe za nadzor prometa razumela predvsem kot del preventivne prometnovarnostne politike?

R. Štaba: »Nedvomno je na prvem mestu odgovornost. Ne samo odgovornost posameznika, temveč vseh sodelujočih tvorcev prometnovarnostnega sistema z merljivimi in učinkovitimi ukrepi. Na dolgi rok pa bi bilo nedvomno treba okrepiti prometnovarnostno vzgojo in izobraževanje vseh generacij, izboljšati komunikacijo o učinkovitosti posameznih ukrepov ter redno predstavljati podatke o njihovih rezultatih. Potrebujemo več javnega dialoga o varni in trajnostni mobilnosti, o tem, kakšno varnost želimo na naših cestah, kaj na njih sprejemamo ter kaj je za nas

zavržno in tuje. Potrebujemo tudi več poudarka na razsežnostih posledic prometnih nesreč za posameznika in celotno družbo ter večjo povezanost med preventivo, infrastrukturo, nadzorom in zakonodajo. Le s celostnim pristopom in skupnim razumevanjem, da je prometna varnost odgovornost vseh, bomo lahko uresničevali cilje Vizije Nič in ustvarili prometni sistem, v katerem nihče ne izgubi življenja zaradi napake v prometu.«

Zapis intervjuja z Boštjanom Koritnikom

Kako bi na kratko opisali svojo vlogo v MOL in vlogo občine pri uresničevanju prometne varnosti v lokalnem okolju?

B. Koritnik: »Kot podžupan MOL sem primarno zadolžen za področje vrtcev, osnovnih šol in digitalizacije, vendar se področje prometne varnosti neposredno povezuje z mojim delom. Prometna varnost se namreč ne začne šele na cesti, temveč že pri vzgoji, izobraževanju, oblikovanju navad in ustvarjanju varnega okolja za najmlajše udeležence v prometu. Prometna varnost je ena temeljnih nalog lokalne skupnosti, saj občina s prostorskim načrtovanjem, upravljanjem občinskih cest, prometno infrastrukturo, preventivnimi ukrepi in sodelovanjem z državnimi organi pomembno vpliva na kakovost in varnost vsakodnevnega življenja meščank in meščanov. Pomemben del prometne varnosti MOL predstavlja zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Navedeno izhaja tudi iz Celostne prometne strategije MOL 2025–2032. Pri tem je pomembno poudariti, da prometna varnost v lokalnem okolju ni naloga enega samega organa, ampak rezultat sodelovanja več služb in deležnikov. To je razvidno tudi iz Letnega poročila Mestnega redarstva MOL, kjer so predstavljene številne oblike sodelovanja s Policijsko upravo Ljubljana in posameznimi policijskimi postajami, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, Agencijo za varnost prometa, četrtnimi skupnostmi, šolami, vrtci, javnimi podjetji ter reševalnimi in gasilskimi službami.

V povezavi z vrtci in šolami pa naj omenim, da sta prometna vzgoja in prometna varnost že dolgo del vzgojno-izobraževalnega sistema. Vključene so v učne načrte različnih predmetov, v razširjeni program osnovnih šol ter v kurikulum vrtcev. Na Oddelku za gospodarske dejavnosti in promet (OGDP) imamo denimo tudi poseben oddelek, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV), ki te aktivnosti pod vodstvom Tine Rebernik Kovač vodi in razvija že vrsto let. Skupaj z

vodjo Oddelka za predšolsko vzgojo in izobraževanje na MOL, Marijo Fabčič, pa sem bil prav letos osebno vključen v uvedbo izobraževanja o cestnoprometni varnosti v vrtcih in osnovnih šolah – zadnje leto vrtca in po dve generaciji na vsaki ljubljanski osnovni šoli – v sodelovanju z Zavodom Varna pot. Projekt smo začeli izvajati v letu 2026, sredstva je zagotovila MOL za vse udeležence, tudi poligon oziroma celotna infrastruktura zavoda za učenje in vzgojo pa je bila zgrajena s pomočjo javno-zasebnega partnerstva med zavodom in MOL. Projekt je bil dokončan prav tako v letu 2026, z izjemnim odzivom in rezultati pa v sodobnih učilnicah in na poligonu otroci znanje pridobivajo dnevno.

Zelo pomembno se mi zdi, da otroci prometne varnosti ne spoznavajo samo teoretično, ampak tudi praktično – skozi konkretne prometne situacije in razumevanje odgovornega ravnanja v prometu. S tem ne vplivamo le na njihovo trenutno varnost, ampak dolgoročno gradimo prometno kulturo mesta. Prometna varnost je zato skupna naloga – občine, šol, staršev, strokovnih služb in vseh udeležencev v prometu.«

Kateri prometnovarnostni izzivi so po vašem mnenju v mestnem okolju danes najpomembnejši?

B. Koritnik: »V urbanem okolju so danes ključni izzivi predvsem umirjanje prometa, zaščita najbolj ranljivih udeležencev – pešcev, otrok, starejših, oseb z oviranostmi in kolesarjev, prilagajanje infrastrukture novim oblikam mobilnosti ter zagotavljanje ravnotežja med pretočnostjo prometa in kakovostjo bivanja.

Mesto je prostor, kjer se na razmeroma majhni površini srečujejo zelo različni interesi in oblike mobilnosti, od hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa do osebnih vozil, dostave, taksijev in vse bolj razširjene uporabe električnih skirojev ter drugih oblik mikromobilnosti. Ob tem je pomembno tudi ozaveščanje o prometni kulturi in odgovornem ravnanju vseh udeležencev v prometu. Kajti cestnoprometna varnost ni zgolj vprašanje pravil, predpisov in infrastrukture, temveč predvsem vprašanje vrednot, kulture in odnosa do drugih ljudi. Ključno vlogo pri ustvarjanju varnega prometnega okolja imata vzgoja in izobraževanje, ki se začneta že v najzgodnejšem obdobju in se nadaljujeta skozi vse življenje. Prometna kultura se ne kaže le v poznavanju prometnih pravil, temveč predvsem v spoštovanju, strpnosti, potrpežljivosti in odgovornem ravnanju vseh udeležencev v prometu – voznikov, kolesarjev, pešcev in uporabnikov mikromobilnosti. Le družba, ki krepi zavest o

pomenu medsebojnega spoštovanja in skrbi za skupno varnost, lahko dolgoročno zmanjšuje število prometnih nesreč in njihovih posledic.

Na cesti namreč nikoli nismo sami. Vsaka odločitev posameznika vpliva tudi na varnost drugih, zato je cestnoprometna varnost vedno skupna odgovornost. Odgovorno ravnanje pomeni, da znamo predvideti posledice svojih dejanj, prilagoditi hitrost razmeram, odložiti telefon, ne voziti pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi ter pokazati razumevanje do ranljivejših udeležencev v prometu. Posebej bi izpostavil tudi uporabo mobilnih telefonov in drugih naprav med vožnjo ali hojo, saj raztresenost postaja eden večjih dejavnikov tveganja v prometu, kar je na žalost letos terjalo življenje mladoletne osebe ...

Prav s stalnim ozaveščanjem, zgledom odraslih in kakovostnimi preventivnimi programi lahko gradimo prometno kulturo, v kateri je skrb za življenje in zdravje najvišja vrednota. Varnost v prometu ni samoumevna – ustvarjamo jo vsi, vsak dan, z odgovornimi in premišljenimi ravnanji.«

Kako z vidika lokalne oblasti razumete osnovni namen cestnih merilnikov hitrosti?

B. Koritnik: »Z vidika občine merilnike hitrosti razumem predvsem kot ukrep za večjo varnost, ne kot namen sam po sebi. Seveda je jasno, da vsaka prekoračitev hitrosti lahko pomeni tudi prekrškovni postopek, ampak bistvo teh merilnikov ni kaznovanje, temveč dolgoročno preventivno delovanje v smislu, da voznike opozorijo oziroma spodbudijo k bolj umirjeni in odgovorni vožnji.

To je še posebej pomembno na območjih, kjer se zadržujejo najranljivejše skupine. Že majhna razlika v hitrosti lahko v primeru nesreče pomeni veliko razliko pri posledicah. Prometnovarnostne raziskave namreč jasno kažejo, da se verjetnost smrtnih ali hudih poškodb pešca pri trku izrazito poveča že pri relativno majhnem povečanju hitrosti vozila. Zato je nadzor hitrosti eden najučinkovitejših ukrepov za zmanjševanje najhujših posledic prometnih nesreč.

Zato se mi zdi pomembno, da merilnikov hitrosti ne gledamo samo skozi prizmo kazni, ampak kot del širšega prizadevanja za varnejše mesto. Sami po sebi seveda niso dovolj. Prometna varnost je kombinacija dobre infrastrukture, umirjanja prometa, vzgoje, preventive, nadzora in tudi prometne kulture vsakega posameznika. Cilj pa mora ostati jasen – manj nevarnih ravnanj, manj nesreč in več varnosti za vse, ki se vsak dan gibamo po mestu.«

V katerih prometnih okoliščinah imajo cestni merilniki hitrosti po vašem mnenju največji varnostni pomen?

B. Koritnik: »Največji pomen imajo tam, kjer lahko prevelika ali neprimerna hitrost najhitreje povzroči hude posledice. To so predvsem območja z večjo prisotnostjo ranljivih udeležencev v prometu, denimo v bližini šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov, domov za starejše, območij za pešce ter na lokacijah, kjer analiza prometnih tokov ali preteklih nesreč kaže na povečano tveganje zaradi neprimerne hitrosti.«

Kateri pogoji morajo biti izpolnjeni, da je uvedba cestnega merilnika hitrosti v lokalnem okolju upravičena?

B. Koritnik: »Uvedba cestnega merilnika hitrosti mora biti vedno strokovno utemeljena. Po mojem mnenju ni dovolj, da se za neko lokacijo zgolj ocenjuje, da vozniki vozijo prehitro, ampak morajo obstajati konkretni podatki in okoliščine, ki kažejo na povečano prometnovarnostno tveganje. To so lahko podatki o prometnih obremenitvah, prekoračitvah hitrosti, prometnih nesrečah ali nevarnih situacijah, pa tudi podatki o tem, da gre za območje, kjer je več otrok, pešcev, starejših, kolesarjev ali drugih ranjivejših udeležencev v prometu.

Pomembno je tudi, da se pred uvedbo takšnega ukrepa lokacija preveri širše. Treba je pogledati, ali gre za šolsko pot, bližino vrtca, šole, zdravstvene ustanove, doma za starejše, prehoda za pešce ali stanovanjskega območja. Hkrati pa je treba upoštevati tudi druge okoliščine, na primer pretočnost prometa, javni potniški promet, intervencijske poti, kolesarske povezave in obstoječo prometno ureditev.

Pobude občanov so pri tem zelo pomembne, ker pogosto opozorijo na težave iz vsakdanjega življenja, vendar same po sebi ne morejo biti edini razlog za uvedbo merilnika. Vsako pobudo je treba strokovno preveriti in oceniti, kateri ukrep je na določeni lokaciji najbolj smiseln. Včasih je to merilnik hitrosti, včasih pa so

učinkovitejši drugi ukrepi, na primer sprememba prometne signalizacije, umirjanje prometa s hitrostnimi ovirami, namestitev tabel "Vi vozite" ...»

Kako pomembna je izbira lokacije cestnega merilnika hitrosti in na čem bi morala temeljiti?

B. Koritnik: »Izbira lokacije je ključnega pomena. Merilniki hitrosti imajo pravi učinek samo takrat, kadar so postavljeni tam, kjer za to obstaja jasen prometnovarnostni razlog. To pomeni, da lokacija ne sme biti izbrana naključno ali zaradi kratkoročnih pritiskov javnosti, ampak na podlagi podatkov, strokovne presoje in dejanskega stanja na terenu.

Pri izbiri lokacije bi morale imeti posebno težo predvsem okoliščine, ki sem jih že prej navedel (bližina šol, vrtcev, varnih šolskih poti ...). Pomembni so tudi podatki o hitrosti vozil, gostoti prometa, preteklih prometnih nesrečah, nevarnih situacijah in opozorilih občanov. Pri tem poudarjam, da pristojne službe v MOL vsako lokacijo presojajo celovito. Ni dovolj samo podatek glede števila prekrškov, pač pa je treba upoštevati, kako določena prometna ureditev vpliva na javni potniški promet, intervencijske poti, kolesarje, pešce, vzdrževanje cest in splošno pretočnost prometa. So primeri, ko se pokaže, da merilnik hitrosti ni najprimernejši ukrep ali pa ga ni možno namestiti na določeni lokaciji. Zato so bolj smiselne druge rešitve, ki voznike že s samo zasnovo prometnega prostora spodbujajo k počasnejši vožnji, kot so hitrostne ovire, zožitve vozišča, dvignjeni prehodi za pešce, optične zožitve in druge oblike umirjanja prometa. Ne glede na izbran ukrep pa je pomembno tudi spremljanje njegovih učinkov po izvedbi.«

Kako bi morala biti javnosti pojasnjena odgovornost občine, strokovnih služb in tehničnih izvajalcev pri uvedbi ter izvajanju cestnih meritev hitrosti?

B. Koritnik: »Pomembna je jasna razmejitev odgovornosti. Občina skrbi za javni interes in sprejema strateške odločitve, strokovne službe pripravljajo strokovne podlage in analize, tehnični izvajalci pa zagotavljajo zakonito, strokovno in tehnično pravilno izvedbo sistema. Javnosti mora biti jasno predstavljeno, da gre za večstopenjski proces, ki temelji na zakonitosti in strokovni utemeljenosti. Ljudje morajo vedeti, da uvedba cestnih meritev hitrosti ni enostavna ali samovoljna odločitev, ampak proces, v katerem ima vsak deležnik svojo vlogo in odgovornost. Zato se mi zdi ključno, da se javnosti ne pojasni samo, da bo nekje postavljen

merilnik, ampak tudi, zakaj prav tam, na podlagi katerih podatkov in kakšen varnostni cilj se želi doseči.«

V katerih okoliščinah se lahko po vašem mnenju zgodi, da javnost cestne merilnike hitrosti razume predvsem kot kaznovalni ukrep in ne kot ukrep za večjo prometno varnost?

B. Koritnik: »Takšna percepcija se lahko pojavi predvsem takrat, ko javnost nima dovolj informacij o razlogih za postavitev merilnikov, kadar lokacije niso ustrezno strokovno utemeljene ali kadar prevlada občutek, da je v ospredju predvsem finančni učinek glob. Zato je transparentnost pri odločanju zelo pomembna. Merilniki hitrosti morajo biti razumljeni kot del širšega prizadevanja za varnejše prometno okolje, ne kot samostojni represivni ukrepi. Če je ukrep povezan s preventivo, prometno vzgojo, umirjanjem prometa in izboljšanjem infrastrukture, ga javnost praviloma lažje sprejme.«

Kako lahko lokalna oblast zmanjša tveganje, da se cestni merilniki hitrosti razumejo kot represiven ali fiskalen ukrep, ne pa kot ukrep za povečanje prometne varnosti?

B. Koritnik: »Lokalna oblast lahko to tveganje zmanjša predvsem z jasno, pravočasno in razumljivo komunikacijo, predstavitev strokovnih razlogov za posamezne ukrepe, objavo podatkov o prometni varnosti in vključevanjem javnosti v razpravo. Pomembno je tudi, da se ukrepi kombinirajo z drugimi preventivnimi aktivnostmi, kot so izboljšanje infrastrukture, prometna vzgoja in kampanje ozaveščanja. Tudi iz poročila Mestnega redarstva Ljubljana MOL izhaja, da se je preventivno delo povečalo za 15,2 % v primerjavi z lanskim letom (1.842 ur na področju preventive). Številne preventivne aktivnosti so bile v sodelovanju s Policijo, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Agencijo za varnost prometa, šolami, vrtci, četrtnimi skupnostmi, javnimi podjetji ter drugimi službami.«

Kako razumete družbenopolitični konsenz na področju prometne varnosti v urbanem okolju?

B. Koritnik: »Družbenopolitični konsenz razumem kot skupno zavedanje, da je prometna varnost javni interes, ki presega posamezne interese. Cilj mora biti ustvarjanje varnega in kakovostnega urbanega okolja, pri čemer je pomembno sodelovanje politike, stroke, izvajalcev in javnosti. Seveda se lahko pri tem pojavijo različna mnenja, to je v mestnem okolju normalno, ker se na istem prostoru srečujejo interesi stanovalcev, voznikov, pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza, dostave in drugih. Pomembno pa je, da imamo skupni cilj: Varnost v prometu!«

Kako bi bilo po vašem mnenju pri uvedbi cestnih merilnikov hitrosti najbolje uskladiti odločitev lokalne oblasti, strokovno utemeljitev izbrane lokacije, tehnično izvedbo postavitve merilnikov in izvajanja meritev ter pričakovanja javnosti?

B. Koritnik: »Najboljši pristop je postopno in transparentno usklajevanje vseh deležnikov. Lokalna oblast mora zagotoviti politično odgovornost in javni interes, strokovne službe morajo pripraviti jasne in preverljive podlage, tehnična izvedba mora biti zakonita in zanesljiva, javnost pa mora biti pravočasno seznanjena z razlogi, cilji in pričakovanimi učinki posameznih ukrepov. Pri prometni varnosti namreč ni dovolj, da je ukrep samo strokovno utemeljen – ljudje morajo tudi razumeti, zakaj se uvaja in kako prispeva k večji varnosti v mestu.«

Katere so po vašem mnenju najpomembnejše okoliščine, da javnost cestne merilnike hitrosti razume kot ukrep za povečanje varnosti?

B. Koritnik: »Ključni so zaupanje, transparentnost in vidni pozitivni učinki. Če ljudje razumejo, da so merilniki postavljeni na nevarnih lokacijah, kjer dejansko prispevajo k zmanjšanju tveganj in izboljšanju varnosti, bodo ukrep praviloma lažje sprejeli kot legitimen in koristen. Pomembni so tudi vidni učinki. Če se na določeni lokaciji hitrost dejansko umiri, če je manj nevarnih situacij in če se izboljša občutek varnosti prebivalcev, potem merilnik ni več razumljen samo kot nadzor, ampak kot del širšega prizadevanja za varnost v prometu. Pri tem je treba ločiti med postavljenimi ohišji za merilnike hitrosti in dejansko nameščenimi merilniki. Ohišja imajo že sama po sebi pomemben preventivni učinek, saj voznike opozarjajo na potrebo po spoštovanju omejitev hitrosti in prispevajo k umirjanju prometa.

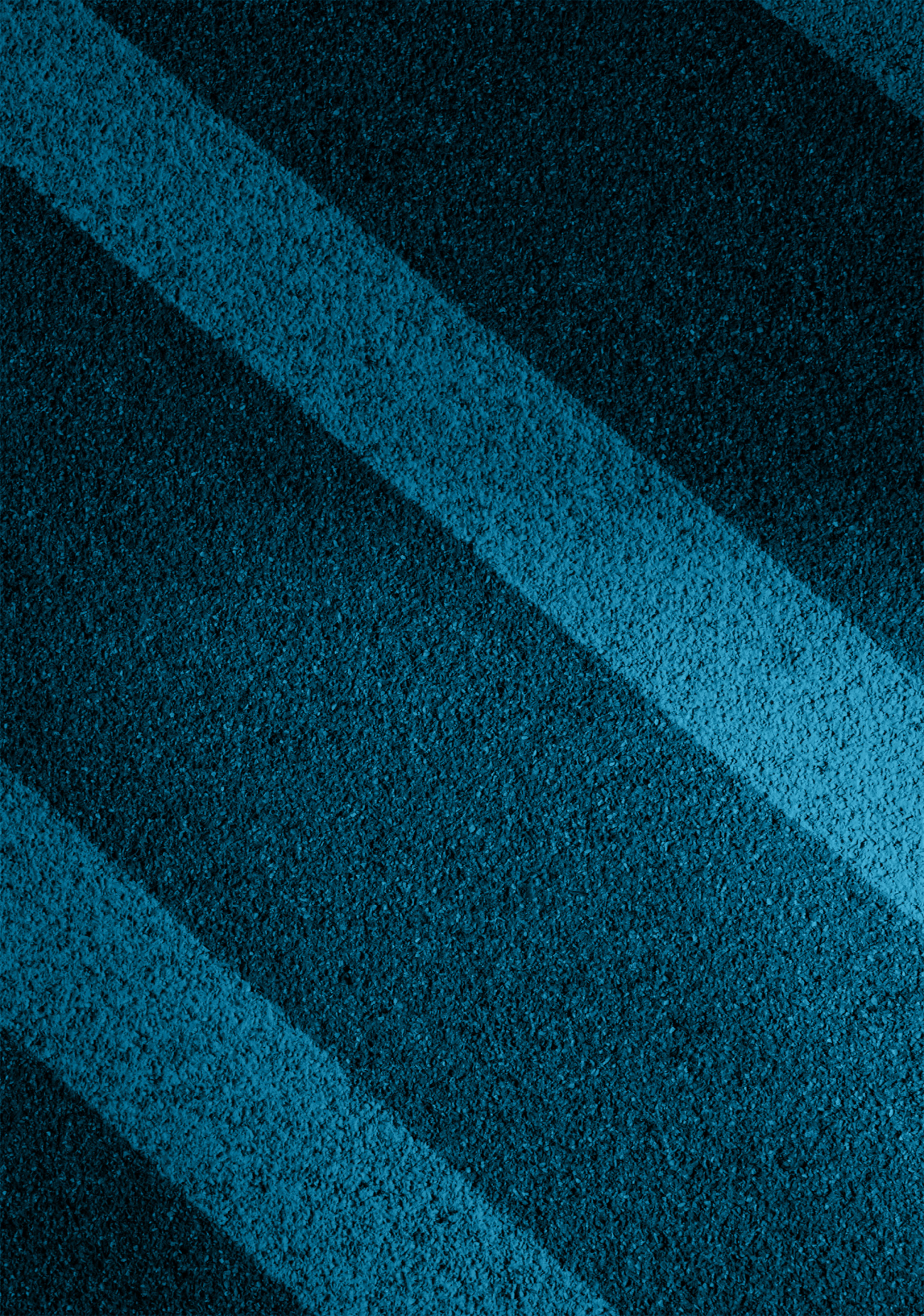
V Ljubljani je trenutno postavljenih 31 ohišij, med katerimi se premešča šest merilnikov hitrosti. To pomeni, da vsa ohišja niso ves čas aktivna, sistem pa kljub temu deluje preventivno, saj voznike spodbuja k spoštovanju omejitev hitrosti na teh lokacijah. Do konca leta je predvidena postavitev še najmanj štirih novih ohišij, začel pa bo delovati tudi mobilni merilnik hitrosti, nameščen v vozilu.«

Kaj bi moralo biti osnovno vodilo občine pri uvajanju prometnovarnostnih ukrepov?

B. Koritnik: »Osnovno vodilo mora biti varnost ljudi. Pri tem sledimo načelu »Vizije nič«, da nobena smrt ali huda telesna poškodba v prometu ni sprejemljiva, zato morajo biti vsi prometnovarnostni ukrepi usmerjeni v sistemsko zmanjševanje tveganj. V letu 2025 je organizacija za varnost v cestnem prometu DEKRA podelila MOL priznanje za odlične rezultate na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu. Zame je ključno, da občina pri tem ne razmišlja samo kratkoročno, ampak dolgoročno – kako z infrastrukturo, preventivo, vzgojo, nadzorom in sodelovanjem različnih služb graditi boljšo prometno kulturo ter varno, dostopno in kakovostno mesto.«

Kaj bi bilo po vašem mnenju treba še okrepiti, da bi javnost prometnovarnostne ukrepe razumela predvsem kot del preventivne in odgovorne prometne politike?

B. Koritnik: »Okrepiti bi bilo treba predvsem komunikacijo z javnostjo, vključevanje prebivalcev v razprave o prometni ureditvi, prometno vzgojo in sprotno predstavitev rezultatov posameznih ukrepov. Pri prometnovarnostnih ukrepih je namreč zelo pomembno, da jih javnost ne razume kot omejevanje ali kaznovanje, ampak kot del širšega prizadevanja za večjo varnost in kakovost bivanja v mestu. Prav vidni in merljivi rezultati prispevajo k večjemu zaupanju v takšne ukrepe, zato jih javnost lažje sprejme kot odgovorno prometno politiko, ne kot represijo.



VPLIV DIGITALNIH REŠITEV NA TRAJNOSTNO MOBILNOST IN PROMETNO VARNOST V SLOVENSКИH OBČINAH

TONJA SMOLE, MIHA MARIČ

Univerza v Mariboru, Fakulteta za organizacijske vede, Kranj, Slovenija
tonja.smole@student.um.si, miha.maric@um.si

Poglavje obravnava vpliv digitalnih rešitev na trajnostno mobilnost in prometno varnost v slovenskih občinah s posebnim poudarkom na vlogi realno časovnih prometnih podatkov za podporo odločanju. Namen dela je raziskati, kako digitalne rešitve prispevajo k snovanju in izvajanju občinskih celostnih prometnih strategij (OCPS) ter katere ovire in priložnosti izbrane občine opazajo pri njihovi uporabi. Raziskava temelji na pregledu primera podjetja Intermatic, d. o. o., ter na intervjujih z deležniki javne uprave in direktorjem podjetja. Metodološko se opira na kvalitativno analizo vsebine, dopolnjeno z analizo sekundarnih virov. Glavne ugotovitve kažejo, da veliko slovenskih občin že uporablja raznovrstne digitalne rešitve in da se povpraševanje po njih povečuje. Ključne ovire pri večji stopnji implementacije so omejene kadrovske, finančne in organizacijske zmožnosti občin, uporabo podatkov pa ovira nezadovoljiva stopnja interoperabilnosti. V diskusiji je poudarjen pomen premišljene digitalne transformacije brez zanemarjanja človeškega vidika. Med priporočili izstopata vzpostavitev enotnih državnih standardov na področju prometnih podatkov in regijski pristop pri upravljanju prometa.

DOI
[https://doi.org/
10.18690/um.fov.7.2026.3](https://doi.org/10.18690/um.fov.7.2026.3)

ISBN
978-961-299-177-7

Ključne besede:
trajnostna mobilnost,
prometna varnost,
občine,
prometni podatki,
OCPS,
podpora odločanju