

ZAKONODAJNI VIDIK PROMETNE VARNOSTI V LOKALNEM OKOLJU: SODELOVANJE S PODJETJEM INTERMATIC, D. O. O.

LAURA SAMOGY,¹ BOŠTJAN KORITNIK²

¹ Univerza v Mariboru, Pravna fakulteta, Maribor, Slovenija
laura.samogy@student.um.si

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

Prometna varnost je kompleksno področje, ki temelji na medsebojnem delovanju človeka, vozila, infrastrukture in okolja. Sodobni pristopi se vse bolj oddaljujejo od reaktivne obravnave prometnih nesreč ter prehajajo v podatkovno podprte in proaktivne modele, ki omogočajo napovedovanje tveganj in izboljšanje varnosti. Ključno vlogo pri tem imajo digitalne tehnologije, kot so umetna inteligenca, inteligentni transportni sistemi in povezane infrastrukture, ki omogočajo učinkovitejše upravljanje prometa. Evropska unija v okviru strategije »Vision Zero« in pristopa »Safe System« stremi k odpravi smrtnih žrtev v prometu, pri čemer poudarja izboljšanje infrastrukture, vozil in vedenja udeležencev. Pomemben del zakonodajnega okvira predstavljajo uredbe in direktive Evropske unije ter nacionalna zakonodaja, ki skupaj urejajo varnost, nadzor in uporabo podatkov. Poseben poudarek je namenjen tudi varstvu osebnih podatkov (GDPR in ZVOP-2), saj digitalizacija prometa vključuje obdelavo velike količine podatkov. Na lokalni ravni imajo ključno vlogo občine in redarstva, ki izvajajo ukrepe za umirjanje prometa, nadzor hitrosti ter zagotavljanje varnosti ranljivih udeležencev. Celovit pristop združuje zakonodajo, tehnologijo in preventivne ukrepe za zmanjšanje prometnih nesreč.

DOI
[https://doi.org/
10.18690/um.fov.7.2026.1](https://doi.org/10.18690/um.fov.7.2026.1)

ISBN
978-961-299-177-7

Ključne besede:
prometna varnost,
zakonodajni okvir,
inteligentni prometni
sistemi,
lokalno okolje,
digitalizacija prometa,
varstvo osebnih podatkov,
občinsko redarstvo,
Intermatic,
d. o. o.

DOI
[https://doi.org/
10.18690/um.fov.7.2026.1](https://doi.org/10.18690/um.fov.7.2026.1)

ISBN
978-961-299-177-7

LEGISLATIVE ASPECTS OF ROAD SAFETY IN THE LOCAL ENVIRONMENT: COOPERATION WITH THE COMPANY INTERMATIC, D.O.O.

LAURA SAMOGY,¹ BOŠTJAN KORITNIK²

¹ University of Maribor, Faculty of Law, Maribor, Slovenia
laura.samogy@student.um.si

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

Keywords:

road safety,
legislative framework,
intelligent transport
systems,
local environment,
transport digitalization,
personal data protection,
municipal warden service,
Intermatic,
d.o.o.

Road safety is a complex, multi-layered field based on the interaction between humans, vehicles, infrastructure, and the environment. Modern approaches are shifting from reactive accident analysis toward data-driven and proactive models that enable risk prediction and improved traffic safety. Digital technologies such as artificial intelligence, intelligent transport systems, and connected infrastructure play a key role by enabling more efficient traffic management and real-time decision-making. The European Union, through the “Vision Zero” strategy and the “Safe System” approach, aims to eliminate road fatalities by improving infrastructure, vehicle safety, and road user behavior. The regulatory framework consists of EU regulations, directives, and national legislation, which together govern traffic safety, enforcement, and data usage. A major emphasis is also placed on personal data protection (GDPR and national legislation), as modern traffic systems rely heavily on data collection and processing. At the local level, municipalities and enforcement bodies play a crucial role in traffic calming, speed control, and protecting vulnerable road users. Overall, road safety is increasingly addressed through an integrated approach combining legislation, technology, and preventive measures to reduce accidents and improve overall mobility safety.



University of Maribor Press

1 Uvod

Pri oblikovanju družbe je promet v zgodovini vselej igral pomembno vlogo. Z omogočanjem ali omejevanjem gibanja ljudi in blaga sta prisotnost in odsotnost prometnih storitev ter prometne infrastrukture odločilno vplivali na povezovanje kultur, izmenjavo znanja ter razvoj in napredek družb, lahko pa tudi na njihov zaton in propad. Razvoj prometnih poti je skozi zgodovino omogočal širjenje trgovine, gospodarsko rast ter povezovanje različnih regij in držav. Od začetka 21. stoletja promet na globalni ravni doživlja pomembne spremembe, ki so povezane predvsem z digitalizacijo, tehnološkim napredkom, urbanizacijo ter vse večjimi zahtevami po trajnostnem razvoju in zmanjševanju negativnih vplivov na okolje (Cao idr., 2024).

Prometni sektor predstavlja enega ključnih dejavnikov gospodarskega razvoja sodobne družbe. Učinkovit promet omogoča mobilnost prebivalstva, dostop do delovnih mest, izobraževanja in zdravstvenih storitev ter podpira razvoj gospodarstva in mednarodne trgovine. Hkrati promet pomembno vpliva na kakovost življenja prebivalcev, saj omogoča socialno povezanost ter razvoj lokalnih in regionalnih skupnosti. Zaradi svoje kompleksnosti je promet tesno povezan tudi z drugimi družbenimi sistemi, kot so gospodarstvo, okolje, prostorsko načrtovanje in javna uprava.

Kljub številnim pozitivnim učinkom pa prometni sektor predstavlja tudi enega največjih izzivov sodobne družbe. Gre za enega najbolj energetskega in potratnega sektorjev, ki povzroča približno četrtno svetovnih emisij ogljikovega dioksida (CO₂), povezanih z energijo. Poleg vplivov na okolje promet povzroča tudi številne druge negativne zunanje učinke, kot so prometni zastoji, hrup, onesnaževanje zraka, povečana poraba prostora, socialna izključenost in prometne nesreče. Prometni sistem predstavlja tudi velik finančni izziv za države in lokalne skupnosti, saj zahteva stalna vlaganja v infrastrukturo, vzdrževanje cestnega omrežja, razvoj javnega prometa ter izvajanje različnih ukrepov za zagotavljanje prometne varnosti (Cao idr., 2024).

V sodobni družbi postaja prometna varnost eden najpomembnejših vidikov prometnega sistema. Prometne nesreče namreč predstavljajo velik družbeni, zdravstveni in ekonomski problem, saj vsako leto povzročijo številne poškodbe, invalidnosti in smrtne žrtve. Posledice prometnih nesreč se ne kažejo zgolj v

materialni škodi, temveč tudi v dolgoročnih socialnih in psiholoških posledicah za posameznike, njihove družine in širšo družbo. Zaradi tega države in mednarodne organizacije vse več pozornosti namenjajo oblikovanju učinkovitih sistemov prometne varnosti ter sprejemanju ukrepov za zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic.

Prometna varnost predstavlja kompleksen pojem, ki vključuje zagotavljanje varnega gibanja vseh udeležencev v prometu. Temelji na medsebojnem delovanju več različnih dejavnikov, med katerimi imajo najpomembnejšo vlogo človek, vozilo, prometna infrastruktura in okolje. Človek kot udeleženec v prometu predstavlja najpomembnejši dejavnik prometne varnosti, saj so nepravilno ravnanje, nepazljivost, neprilagojena hitrost, vožnja pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi ter uporaba mobilnih naprav med vožnjo med najpogostejšimi vzroki prometnih nesreč. Poleg človekovega dejavnika pomembno vlogo igrajo tudi tehnična brezhibnost vozil, kakovost prometne infrastrukture ter vremenske in okoljske razmere (Pérez idr., 2025).

V zadnjih desetletjih se prometna varnost vse bolj povezuje tudi z razvojem sodobnih tehnologij. Digitalizacija prometnih sistemov, uporaba pametnih prometnih rešitev, sistemi za nadzor prometa, umetna inteligenca in napredni varnostni sistemi v vozilih pomembno prispevajo k zmanjševanju tveganj v prometu. Razvoj pametnih mest in inteligentnih transportnih sistemov (ang. "*intelligent transport systems*", ITS) omogoča učinkovitejše upravljanje prometa, hitrejšo odzivanje pristojnih služb ter boljše spremljanje prometnih tokov in prometne varnosti. Ob tem pa se odpirajo tudi vprašanja varstva osebnih podatkov, etične uporabe tehnologij in zagotavljanja ustreznega zakonodajnega okvira za uporabo sodobnih digitalnih rešitev.

Pomembno vlogo pri zagotavljanju prometne varnosti imajo tudi država, lokalne skupnosti in različne institucije, ki sodelujejo pri oblikovanju prometnih politik, izvajanju nadzora ter ozaveščanju javnosti. Na evropski ravni številne strategije poudarjajo pomen trajnostne in varne mobilnosti, medtem ko nacionalni zakonodajni okvir določa pravila in pristojnosti posameznih organov pri zagotavljanju varnega prometnega sistema. Poseben pomen imajo lokalne skupnosti, saj se številni ukrepi prometne varnosti izvajajo prav na občinski ravni, kjer so potrebe prebivalcev in prometni problemi najbolj neposredno izraženi.

Zaradi kompleksnosti prometnega sistema je za učinkovito zagotavljanje prometne varnosti potreben celosten pristop, ki vključuje povezovanje zakonodajnih, tehnoloških, infrastrukturnih in družbenih dejavnikov. Sodobni pristopi k prometni varnosti vse bolj temeljijo na analizi podatkov, preventivnem delovanju, trajnostni mobilnosti ter sodelovanju različnih institucij in strokovnjakov. Le z usklajenim delovanjem vseh deležnikov je mogoče ustvariti varnejši, učinkovitejši in trajnostno naravnan prometni sistem, ki bo prispeval k višji kakovosti življenja ter zmanjšanju negativnih posledic prometa za družbo in okolje.

2 Pregled literature

Prometna varnost je kompleksno in večplastno področje, ki ga ni mogoče obravnavati zgolj skozi posamezne tehnične ali pravne vidike, temveč kot celovit sistem medsebojno povezanih dejavnikov. Poudarek je na prometu, ki skozi zgodovino predstavlja ključen element družbenega in gospodarskega razvoja, saj omogoča mobilnost ljudi in blaga ter s tem vpliva na povezovanje družb, hkrati pa povzroča tudi pomembne negativne učinke, kot so prometne nesreče, okoljske obremenitve in socialne neenakosti (Cao idr., 2024).

Prometna varnost predstavlja rezultat interakcije med človekom, vozilom, infrastrukturo in okoljem, pri čemer vsak od teh dejavnikov prispeva k nastanku ali preprečevanju prometnih nesreč (Pérez idr., 2025). Sodobne raziskave vse bolj poudarjajo prehod iz tradicionalnih, reaktivnih pristopov, ki temeljijo na analizi že nastalih prometnih nesreč, v proaktivne in podatkovno podprte pristope, ki omogočajo zgodnje prepoznavanje tveganj ter napovedovanje nevarnih situacij v prometu (Li in Wang, 2025).

Vedno bolj se izpostavlja tehnološki razvoj na področju prometne varnosti. Umetna inteligenca, strojno učenje, digitalni dvojčki in povezani sistemi vozil omogočajo zbiranje in analizo velikih količin podatkov o prometnih tokovih, vedenju voznikov in stanju infrastrukture. Ti pristopi prispevajo k razvoju pametnih prometnih sistemov, ki omogočajo boljše upravljanje prometa in večjo varnost udeležencev. Kljub tehnološkemu napredku literatura opozarja tudi na naraščajoč izziv varnosti ranljivih udeležencev v prometu, kot so pešci, kolesarji in uporabniki mikromobilnosti, kar zahteva bolj vključujoče in prilagodljive pristope k načrtovanju prometnih sistemov (Li in Wang, 2025).

Na podlagi evropske zakonodaje je vedno bolj izpostavljen razvoj ambicioznih strateških okvirov, kot je *Vizija nič* (ang. "*Vision Zero*"), katere cilj je dolgoročno odpravljanje smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu. Ta pristop temelji na filozofiji »*Safe System*«, ki predpostavlja, da človeške napake ne smejo voditi do smrtnih posledic, zato mora delovati celotni sistem prometne varnosti. V tem okviru so ključni ukrepi usmerjeni v izboljšanje infrastrukture, varnosti vozil, vedenja udeležencev in učinkovitega nadzora (Evropski parlament, 2021).

Uredba (EU) 2019/2144 uvaja obvezne napredne varnostne sisteme v vozila, medtem ko Direktiva 2010/40/EU in njena posodobitev (EU) 2023/2661 vzpostavljata okvir za razvoj ITS in povezanih mobilnostnih rešitev. Direktiva (EU) 2015/413 dodatno prispeva k večji učinkovitosti nadzora nad prometnimi prekrški na čezmejni ravni, GDPR (Uredba (EU) 2016/679) pa določa pogoje za zakonito obdelavo osebnih podatkov v digitalnih prometnih sistemih (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2015; 2016; 2019; 2023).

Strateško načrtovanje prometnega sistema pomembno usmerja razvoj prometne varnosti in mobilnosti v Evropski uniji (EU). Strategija trajnostne in pametne mobilnosti usmerja razvoj evropskega prometa v digitalizacijo, trajnost in večjo varnost do leta 2050. Pomembno podporo pri oblikovanju prometnih politik predstavljajo tudi sistemi za spremljanje prometne varnosti, kot je ERSO, ki omogoča analizo trendov in podporo oblikovanju politik na podlagi podatkov (Evropska komisija, 2020).

Na nacionalni ravni Republike Slovenije pomembno vlogo predstavlja povezan zakonodajni okvir, ki ga tvorijo Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Zakon o cestah (ZCes-2), Zakon o voznikih (ZVoz-1), Zakon o motornih vozilih (ZMV-1), Zakon o občinskem redarstvu (ZORed) in drugi predpisi (ZORed). Ti zakoni skupaj zagotavljajo pravno podlago za delovanje sistema prometne varnosti, ki vključuje tako preventivne kot represivne ukrepe ter jasno določa vloge državnih in lokalnih organov.

Velik pomen ima tudi vloga lokalnih skupnosti, saj se največ ukrepov prometne varnosti izvaja prav na občinski ravni. Občine in občinska redarstva imajo ključno vlogo pri nadzoru prometa, urejanju infrastrukture in izvajanju ukrepov za umirjanje prometa, kar neposredno vpliva na varnost v lokalnem okolju.

Pomemben vidik sodobnega sistema prometne varnosti predstavlja tudi povezovanje zakonodaje z digitalnimi tehnologijami in varstvom osebnih podatkov, saj sodobni sistemi prometne varnosti temeljijo na obdelavi velikih količin podatkov. V tem kontekstu ZVOP-2 in GDPR določata ključne pogoje za zakonito in sorazmerno uporabo teh tehnologij, kar je posebej pomembno pri uvajanju pametnih prometnih rešitev v lokalnem okolju.

Na podlagi pregleda strokovnih virov je mogoče ugotoviti, da sodobna prometna varnost temelji na integraciji zakonodajnih, tehnoloških, infrastrukturnih in družbenih dejavnikov, pri čemer postaja vse pomembnejši celosten in podatkovno podprt pristop, ki povezuje evropsko, nacionalno in lokalno raven upravljanja prometnega sistema.

2.1 Prometna varnost na ravni Evropske unije

V zadnjih letih je prometna varnost doživela pomembno preobrazbo, ki jo v veliki meri poganjajo napredki na področju podatkovne znanosti, senzorskih tehnologij in računalniškega modeliranja. Tradicionalni pristopi, ki so temeljili predvsem na analizi zgodovinskih podatkov o prometnih nesrečah, se vse pogostejše dopolnjujejo ali nadomeščajo s proaktivnimi metodami. Te omogočajo prepoznavanje potencialnih nevarnosti še pred nastankom nesreče, podporo odločanju v realnem času ter razvoj pametnejših in varnejših prometnih sistemov (Li in Wang, 2025).

Ta razvoj je v veliki meri omogočila uporaba tehnologij, kot so umetna inteligenca, strojno učenje, digitalni dvojčki in povezani sistemi vozil. Z njihovo pomočjo je mogoče zbirati in analizirati velike količine podatkov o vedenju voznikov, gibanju vozil, stanju infrastrukture in okoljskih razmerah. Poleg tega se metode globokega učenja uporabljajo za napovedovanje nastanka in resnosti nesreč, medtem ko prostorsko-časovne analize pomagajo razkrivati vzorce njihovega pojavljanja (Li in Wang, 2025).

Pomemben izziv predstavlja naraščajoča prisotnost ranljivih udeležencev v prometu, kot so pešci, kolesarji in uporabniki mikromobilnosti. To poudarja potrebo po bolj vključujočih in večmodalnih pristopih k ocenjevanju prometne varnosti (Li in Wang, 2025).

2.1.1 Uredba (EU) 2019/2144

Pomemben pravni okvir pri uresničevanju cilja *Vizije nič* je Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019. Uredba predstavlja pomemben zakonodajni instrument za izboljšanje prometne varnosti na evropski, nacionalni in lokalni ravni ter spodbuja uporabo sodobnih tehnologij za varnejši cestni promet (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Uredba določa zahteve za homologacijo motornih vozil, njihovih sistemov in varnostnih tehnologij z namenom zmanjšanja prometnih nesreč ter boljše zaščite voznikov, potnikov in ranljivih udeležencev v prometu. Poseben poudarek daje uvajanju naprednih varnostnih sistemov v vozila ter izboljšanju zaščite pešcev in kolesarjev (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Uredba uvaja obvezno uporabo številnih naprednih varnostnih tehnologij v novih vozilih. Med najpomembnejšimi sistemi so inteligentni sistem za prilagajanje hitrosti (ang. "*intelligent speed adaptation system*", ISA), sistem za ohranjanje varnostnega pasu, napredno samodejno zaviranje v sili, sistemi za zaznavanje utrujenosti voznika ter sistemi za zaznavanje pešcev in kolesarjev. Namen teh ukrepov je preprečevanje prometnih nesreč ter zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Za prometno varnost v lokalnem okolju je uredba posebej pomembna z vidika zaščite ranljivih udeležencev v prometu. EU s to uredbo priznava, da so pešci, kolesarji in motoristi med najbolj izpostavljenimi skupinami v prometu, zlasti v urbanih območjih. Zato morajo nova vozila vključevati sisteme za zaznavanje ranljivih udeležencev ter tehnologije za preprečevanje naletov in zmanjševanje posledic prometnih nesreč. Takšne rešitve pomembno prispevajo k večji varnosti v mestih in lokalnih skupnostih (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Uredba (EU) 2019/2144 je tudi tesno povezana z razvojem ITS in avtomatizirane mobilnosti. S spodbujanjem uporabe digitalnih varnostnih tehnologij ustvarja pravno podlago za razvoj pametnih vozil in povezane prometne infrastrukture. To je pomembno za lokalne skupnosti, ki uvajajo pametne prometne rešitve, kot so digitalno upravljanje križišč, pametna prometna signalizacija in sistemi za nadzor hitrosti (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

2.1.2 Direktiva 2010/40/EU

Pomembni zakonodajni okvir določa tudi Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza. Njen pomen se kaže v prizadevanjih za izboljšanje prometne varnosti, učinkovitejše upravljanje prometnih tokov, zmanjševanje prometnih zastojev ter povečanje mobilnosti ljudi in pretoka blaga (Evropski Parlament in Svet Evropske unije, 2010).

Direktiva (EU) 2023/2661 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. novembra 2023 o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza predstavlja posodobitev Direktive 2010/40/EU in pomembno nadgrajuje evropski zakonodajni okvir na področju ITS. Direktiva poudarja razvoj pametnejše, varnejše in učinkovitejše mobilnosti v državah članicah EU (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).

Direktiva razširja področje uporabe ITS tudi na nove oblike mobilnosti, kot so storitve mobilnosti na zahtevo, digitalno načrtovanje poti in povezovanje različnih vrst prevoza v enoten prometni sistem. Poseben poudarek namenja povezani in avtomatizirani mobilnosti, saj želi EU zagotoviti varno vključevanje digitalnih tehnologij v cestni promet. To je pomembno tudi za lokalno okolje, kjer se vedno pogosteje uvajajo pametni prometni sistemi, digitalna prometna signalizacija in sistemi za spremljanje prometnih tokov (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).

Pomembna novost direktive je poudarek na prometni varnosti in zaščiti ranljivih udeležencev v prometu. Direktiva spodbuja razvoj sistemov za opozarjanje na nevarnosti na cesti, zmanjšano vidljivost, prisotnost pešcev, kolesarjev, živali ali ovir na vozišču. Takšni sistemi omogočajo hitrejšo zaznavanje nevarnosti in pravočasno obveščanje voznikov, kar pomembno prispeva k zmanjšanju prometnih nesreč v lokalnem okolju (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).

Direktiva (EU) 2023/2661 prav tako spodbuja uporabo prometnih podatkov v realnem času in izboljšuje dostopnost multimodalnih potovalnih informacij. To pomeni, da morajo države članice razvijati interoperabilne prometne sisteme, ki

omogočajo povezovanje različnih načinov prevoza, kot so cestni promet, železniški promet, javni prevoz in aktivna mobilnost. S tem želi EU spodbuditi trajnostno mobilnost ter zmanjšati prometne zastoje in emisije toplogrednih plinov (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).

Pomemben vidik direktive je tudi uvajanje kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov (ang. "*cooperative intelligent transport systems*", C-ITS), ki omogočajo komunikacijo med vozili ter med vozili in prometno infrastrukturo. Takšna tehnologija omogoča boljše upravljanje prometa, hitrejšo odzivanje ob prometnih nesrečah ter učinkovitejše preprečevanje nevarnih situacij. Na lokalni ravni lahko to vključuje pametne semaforje, digitalno upravljanje križišč, sisteme za nadzor hitrosti in pametne prehode za pešce (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).

Direktiva posebej poudarja tudi pomen varstva podatkov, kibernetske varnosti in interoperabilnosti prometnih sistemov. Pri uvajanju inteligentnih prometnih rešitev morajo države članice zagotoviti varno obdelavo podatkov in nemoteno delovanje sistemov po celotnem evropskem prometnem omrežju. To je pomembno predvsem zaradi vse večje digitalizacije prometa in uporabe avtomatiziranih prometnih tehnologij (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).

Direktiva (EU) 2023/2661 tako predstavlja pomemben korak k razvoju sodobnega, digitalno podprtega in varnega prometnega sistema v EU. Za lokalno okolje pomeni pravno podlago za uvajanje pametnih prometnih rešitev, izboljšanje prometne varnosti ter razvoj trajnostne mobilnosti, ki temelji na uporabi sodobnih informacijskih in komunikacijskih tehnologij (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2023).

2.1.3 Direktiva (EU) 2015/413

Na področju prometne varnosti je pomemben evropski pravni akt tudi Direktiva (EU) 2015/413, saj ureja čezmejno izmenjavo informacij o prometnih prekrških med državami članicami EU. Namen direktive je izboljšati varnost cestnega prometa z učinkovitejšim sankcioniranjem prometnih prekrškov, tudi kadar jih storijo vozniki z vozili, registriranimi v drugi državni članici. Direktiva temelji na ugotovitvi, da številni prometni prekrški ostanejo nekažnovani zaradi težav ob identifikaciji tujih

voznikov, kar zmanjšuje učinkovitost prometnega nadzora in negativno vpliva na prometno varnost (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2015).

Direktiva je za temo prometne varnosti v lokalnem okolju posebej pomembna, ker obravnava najpogostejše in najnevarnejše prometne prekrške, ki pomembno vplivajo na nastanek prometnih nesreč. V 2. členu direktiva določa prekrške, kot so prekoračitev hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola ali drog, vožnja skozi rdečo luč, neuporaba varnostnega pasu, uporaba mobilnega telefona med vožnjo in neuporaba zaščitne čelade. Ti prekrški predstavljajo pomembne dejavnike tveganja predvsem v urbanih in lokalnih okoljih, kjer so prometni tokovi gostejši ter kjer prihaja do pogostih interakcij med motornimi vozili, pešci in kolesarji (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2015, čl. 2).

Direktiva ima tudi pomemben preventivni učinek, saj učinkovito izvajanje prometnih pravil spodbuja odgovorno ravnanje voznikov in zmanjšuje verjetnost prometnih nesreč. Namen sankcioniranja ni zgolj kaznovanje storilcev, temveč predvsem preprečevanje nevarnega vedenja v prometu. To je posebej pomembno za lokalne skupnosti, kjer lahko dosledno izvajanje prometnih predpisov pomembno vpliva na zmanjšanje števila prometnih nesreč, poškodb in smrtnih žrtev.

Za lokalno prometno varnost je direktiva pomembna tudi zaradi spodbujanja uporabe sodobnih tehnologij za nadzor prometa. Uporaba avtomatskih kamer za merjenje hitrosti, sistemov za zaznavanje vožnje skozi rdečo luč ter digitalnih sistemov za identifikacijo vozil omogoča učinkovitejši nadzor nad prometnimi kršitvami in hitrejšo ukrepanje pristojnih organov. Takšne tehnologije pomembno prispevajo k izboljšanju prometne varnosti v mestih in lokalnih skupnostih.

Direktiva (EU) 2015/413 tako predstavlja pomemben zakonodajni instrument EU za izboljšanje prometne varnosti na lokalni, nacionalni in evropski ravni. S spodbujanjem učinkovitejšega nadzora nad prometnimi prekrški ter večje odgovornosti voznikov prispeva k varnejšemu cestnemu prometu in zmanjševanju števila prometnih nesreč.

2.1.4 GDPR (Uredba (EU) 2016/679)

Razvoj sodobnih prometnih sistemov v lokalnem okolju vse pogostejše temelji na uporabi digitalnih tehnologij, ki omogočajo učinkovitejše upravljanje prometa, spremljanje prometnih tokov, zaznavanje prometnih nesreč in izvajanje preventivnih ukrepov za izboljšanje prometne varnosti. Pri tem se uporabljajo različni sistemi videonadzora, pametna prometna signalizacija, senzorji za spremljanje prometa in druge informacijske rešitve, ki lahko vključujejo obdelavo osebnih podatkov posameznikov. Zaradi tega mora biti izvajanje prometnovarnostnih ukrepov skladno z določili Uredbe (EU) 2016/679 oziroma t. i. GDPR (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2016).

EU je z Uredbo (EU) 2016/679 določila pravni okvir za varstvo posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov. Temeljna načela obdelave osebnih podatkov določa 5. člen GDPR, ki poudarja zakonitost, poštenost in preglednost obdelave podatkov, omejitev namena zbiranja podatkov ter načelo minimizacije podatkov. Upravitelji smejo zbirati le tiste osebne podatke, ki so nujno potrebni za doseg zakonitega namena. V kontrastu prometne varnosti to pomeni, da morajo občine in izvajalci prometnih sistemov zagotoviti, da se osebni podatki zbirajo izključno zaradi zagotavljanja varnosti cestnega prometa in ne za druge neupravičene namene (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2016, čl. 5).

Posebne pomena pri zagotavljanju prometne varnosti v lokalnem okolju je 6. člen GDPR, ki določa zakonite podlage za obdelavo osebnih podatkov. Obdelava podatkov v okviru prometnovarnostnih sistemov je praviloma zakonita, kadar je potrebna za izvajanje nalog v javnem interesu ali za izvajanje zakonitih pristojnosti javnih organov. Lokalna skupnost lahko tako zakonito izvaja videonadzor prometnih površin, spremljanje prometnih tokov ali avtomatizirano zaznavanje prometnih prekrškov, če so takšni ukrepi namenjeni zaščiti javne varnosti in zmanjševanju prometnih tveganj (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2016, čl. 6).

Pomemben zakonodajni vidik predstavlja tudi 32. člen GDPR, ki določa obveznost zagotavljanja ustrezne ravni varnosti obdelave osebnih podatkov. Upravitelji in obdelovalci morajo izvajati tehnične in organizacijske ukrepe za zaščito podatkov pred nepooblaščenim dostopom, izgubo ali zlorabo. Pri prometnovarnostnih

sistemih to vključuje zaščito videonadzornih sistemov, omejevanje dostopa do podatkov, uporabo varnih komunikacijskih omrežij in redno preverjanje varnosti informacijskih sistemov. Takšni ukrepi so ključni za zagotavljanje zaupanja javnosti in zakonitega izvajanja prometnovarnostnih ukrepov (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2016, čl. 32).

GDPR posebno pozornost namenja tudi transparentnosti obdelave osebnih podatkov. V skladu s 13. členom GDPR morajo biti posamezniki ustrezno obveščeni o izvajanju videonadzora oziroma drugih oblik spremljanja prometa. Obvestilo mora vsebovati informacije o upravljalcu podatkov, namenu obdelave, pravni podlagi in pravicah posameznikov. V lokalnem okolju je to posebej pomembno pri uporabi kamer na javnih površinah, parkiriščih ali križiščih, kjer lahko prihaja do obdelave podatkov večjega števila posameznikov (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2016, čl. 13).

Pomembno vlogo pri nadzoru nad zakonitostjo obdelave osebnih podatkov v Sloveniji opravlja Informacijski pooblaščenec Republike Slovenije, ki nadzira izvajanje določb GDPR ter izdaja smernice glede uporabe videonadzora in drugih tehnologij za obdelavo osebnih podatkov. Nadzorni organ ima pristojnost izvajati nadzor nad zakonitostjo obdelave podatkov in izrekat ukrepe v primeru ugotovljenih kršitev.

Iz navedenega izhaja, da zakonodajni vidik prometne varnosti danes ne zajema več zgolj prometnih predpisov ali tehničnih standardov, temveč tudi področje varstva osebnih podatkov. Učinkovito sodelovanje med lokalnimi skupnostmi in podjetji, kot je Intermatic, d. o. o., mora zato temeljiti na zakoniti, transparentni in sorazmerni uporabi tehnologij, ki zagotavljajo prometno varnost ob hkratnem spoštovanju temeljnih pravic posameznikov.

2.1.5 Evropska strategija trajnostne in pametne mobilnosti ter njen pomen za prometno varnost v lokalnem okolju

Evropska komisija je v dokumentu *Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost* predstavila strateški okvir za razvoj evropskega prometnega sistema do leta 2050. Dokument je del širšega

Evropskega zelenega dogovora in temelji na preoblikovanju prometa v bolj trajnosten, digitaliziran, povezan in varen sistem (Evropska komisija, 2020).

Strategija izhaja iz dejstva, da prometni sektor pomembno vpliva na okolje, gospodarstvo in družbo, hkrati pa predstavlja tudi pomembno področje tveganj, zlasti z vidika prometnih nesreč in varnosti udeležencev v prometu. Zaradi tega EU spodbuja celovito preobrazbo prometnega sistema, ki temelji na digitalizaciji, trajnostnih rešitvah in uporabi podatkovno podprtih tehnologij. V tem okviru se razvijajo ITS, ki omogočajo učinkovitejše upravljanje prometa, izboljšanje pretočnosti in zmanjševanje prometnih nesreč (Evropska komisija, 2020).

Poseben poudarek dokumenta je namenjen digitalizaciji prometa, ki vključuje uporabo naprednih tehnologij, kot so senzorji, povezani sistemi in avtomatizirano zbiranje podatkov. Evropska komisija navaja, da bo prihodnji prometni sistem temeljil na podatkih v realnem času, kar omogoča hitrejše in bolj učinkovito upravljanje prometnih razmer. Takšen razvoj se neposredno prenaša tudi na lokalno raven, kjer se uvajajo pametni primestni sistemi, videonadzor in digitalne rešitve za upravljanje infrastrukture (Evropska komisija, 2020).

V lokalnem okolju to pomeni prehod v digitalno podprte sisteme upravljanja prometa, ki omogočajo sprotno spremljanje prometnih tokov, optimizacijo semaforških režimov in hitrejše zaznavanje prometnih incidentov. Evropska komisija poudarja, da takšni sistemi bistveno prispevajo k večji prometni varnosti, saj omogočajo preventivno delovanje in ne zgolj odzivanje na že nastale dogodke (Evropska komisija, 2020).

Strategija nadalje poudarja, da je prihodnost evropske mobilnosti podatkovno vodena, saj se prometne odločitve sprejemajo na podlagi analize velikih količin podatkov iz različnih virov, kot so vozila, infrastruktura in prometni senzorji. To omogoča natančnejše načrtovanje prometa, boljše upravljanje infrastrukture in zmanjševanje tveganj za prometne nesreče (Evropska komisija, 2020).

Čprav dokument spodbuja intenzivno uporabo podatkov in digitalnih tehnologij, se s tem hkrati odpira vprašanje njihove pravne ureditve. V tem kontekstu se vzpostavlja razmerje med evropsko prometno strategijo in pravili varstva osebnih

podatkov, saj prvi dokument spodbuja uporabo podatkov, medtem ko drugi določa pogoje njihove zakonite obdelave.

Na lokalni ravni to pomeni, da morajo občine in drugi upravljalci prometne infrastrukture pri uvajanju pametnih sistemov zagotavljati skladnost tako s strateškimi cilji digitalizacije kot tudi z načeli zakonite in sorazmerne obdelave podatkov. Evropska komisija poudarja, da je razvoj pametne mobilnosti mogoč le ob ustrezni integraciji digitalnih tehnologij in varnostnih standardov, ki zagotavljajo zaupanje uporabnikov (Evropska komisija, 2020).

Iz navedenega izhaja, da evropska Strategija trajnostne in pametne mobilnosti predstavlja temeljni razvojni okvir za prihodnost prometnega sistema v EU. Njena implementacija na lokalni ravni vodi v večjo digitalizacijo in učinkovitost prometnih sistemov, hkrati pa zahteva premišljeno upravljanje podatkov in spoštovanje pravnega okvira varstva osebnih podatkov (Evropska komisija, 2020).

2.1.6 Direktiva (EU) 2019/1936

Z namenom zagotavljanja čim večje varnosti v cestnem prometu v EU je Evropska komisija ustanovila Evropski observatorij za varnost v cestnem prometu (ang. "*European Road Safety observatory*", ERSO), ki zagotavlja zanesljive in primerljive podatke o prometnih nesrečah, poglobljene analize ter informacije o trendih, praksah in politikah varnosti v cestnem prometu v EU (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

ERSO je del mreže regionalnih observatorijev za varnost v cestnem prometu (ang. "*Road Safety Observatory*", RSO), ki predstavlja globalni forum za podatke, politike in prakse na področju varnosti v cestnem prometu. Hkrati povezuje in spodbuja sodelovanje med obstoječimi regionalnimi RSO (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

ERSO upravlja Generalni direktorat EU za mobilnost in promet, trenutno pa ga podpirajo Nacionalna tehnična univerza v Atenah (NTUA), Inštitut za raziskave varnosti v cestnem prometu (SWOV) na Nizozemskem ter Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) iz Avstrije (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Poročila ERSO za leto 2026 celovito predstavljajo ključne izzive na področju prometne varnosti v EU ter poudarjajo posledice prometnih nesreč in glavne dejavnike tveganja, ki prispevajo k njihovemu nastanku. Skupno sporočilo poročil je, da prometna varnost ni odvisna le od infrastrukture, temveč od kombinacije vedenja udeležencev, tehničnih sistemov in širših družbenih ukrepov (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Tematsko poročilo o hitrosti ERSO (2026) obravnava hitrost vožnje kot enega ključnih dejavnikov prometne varnosti v Evropi. Poudarja, da je prehitra in neprilagojena vožnja eden glavnih vzrokov prometnih nesreč, saj vpliva tako na verjetnost nastanka nesreče kot tudi na njeno težo (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

EU je sprejela Direktivo EU 2019/1936, ki je bistvenega pomena za varnost cestnega prometa na območju EU. Predstavlja posodobitev evropske zakonodaje na področju varnosti cestne infrastrukture. Njen glavni cilj je zmanjšati število smrtnih žrtev in hudih poškodb v prometu z uvedbo bolj sistematičnega pristopa k zagotavljanju varnejših cest po vsej EU (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Direktiva je nastala kot dopolnitev prvotne Direktive 2008/96/EC in je del širše strategije *Vizije nič*, katere cilj je dolgoročno približanje ničelnemu številu smrtnih žrtev na cestah. Pomembna novost direktive je razširitev področja uporabe. Tako nova direktiva vključuje tudi avtoceste, glavne regionalne ceste in nekatere ceste zunaj urbanih območij, ki so financirane s sredstvi EU (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Direktiva posebej poudarja pomembnost sistematičnega spremljanja nevarnih cestnih odsekov in izvajanja ciljno usmerjenih ukrepov za zmanjšanje tveganj. Prav tako spodbuja uporabo digitalnih tehnologij, elektronskega zbiranja podatkov in sodobnih metod za analiziranje prometne varnosti (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

Za razliko od prejšnje verzije nova direktiva posebej poudarja ozaveščenost z bolj ranljivimi skupinami v prometu, kot so pešci, kolesarji in motoristi. Pri načrtovanju, pregledih in ocenah cest morajo države članice sistematično upoštevati potrebe teh

skupin, vključno z varnimi prehodi, kolesarsko infrastrukturo in ločevanjem ranljivih udeležencev od hitrega motornega prometa (Evropski parlament in Svet Evropske unije, 2019).

2.2 Prometna varnost na ravni zakonodaje Republike Slovenije

Zakonodajni okvir Republike Slovenije na področju prometne varnosti predstavlja celovit sistem pravnih predpisov, ki urejajo ravnanje udeležencev v cestnem prometu, pogoje za uporabo cestne infrastrukture, tehnične zahteve za vozila ter organizacijo in nadzor nad izvajanjem prometnih pravil. Njegov temeljni namen je zagotavljanje varnega, urejenega in učinkovitega cestnega prometa ter zmanjševanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic.

Slovenski pravni sistem na tem področju temelji na več medsebojno povezanih zakonih, ki skupaj tvorijo celostni pristop k prometni varnosti. Med najpomembnejše sodijo ZPrCP, ZCes-2, ZVoz-1, ZMV-1, ZORed ter drugi predpisi, ki dopolnjujejo področje varnosti, nadzora in upravljanja prometa.

Poseben pomen ima tudi povezovanje zakonodaje z lokalno ravno, saj so občine in njihovi nadzorni organi ključni pri izvajanju ukrepov prometne varnosti v vsakdanjem življenju. Prav na lokalni ravni se zakonodajni okvir neposredno odraža skozi nadzor prometa, urejanje infrastrukture ter izvajanje preventivnih in represivnih ukrepov, ki vplivajo na varnost vseh udeležencev v cestnem prometu.

2.2.1 Zakon o pravilih cestnega prometa

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Uradni list RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo, 161/21 – popr., 22/25. 86/25 – odl. US in 14/26 – ZINUNPS, predstavlja temeljni nacionalni predpis, ki ureja pravila ravnanja udeležencev v cestnem prometu, pristojnosti nadzornih organov ter sankcije za kršitve prometnih pravil. Namen zakona je zagotavljanje varnega, urejenega in nemotenega poteka cestnega prometa ter zmanjševanje tveganj za nastanek prometnih nesreč (ZPrCP, čl. 1).

V kontekstu prometne varnosti v lokalnem okolju ima ZPrCP ključno vlogo, saj določa temeljna načela ravnanja vseh udeležencev v prometu. ZPrCP izhaja iz načela, da morajo vsi udeleženci cestnega prometa ravnati tako, da ne ogrožajo drugih udeležencev ter da zagotavljajo varnost, pretočnost in urejenost prometa. To načelo je neposredno povezano z ukrepi lokalnih skupnosti, ki izvajajo nadzor nad prometom in uvajajo infrastrukturne ter organizacijske ukrepe za povečanje varnosti (ZPrCP, čl. 4).

Pomemben del zakona se nanaša tudi na odgovornost različnih deležnikov v prometu. ZPrCP določa, da imajo lokalne skupnosti pomembno vlogo pri zagotavljanju varnega in nemotenega cestnega prometa, saj so pristojne za urejanje prometne signalizacije, umirjanje prometa ter izvajanje določenih nadzornih ukrepov v lokalnem okolju. S tem se vzpostavlja neposredna povezava med zakonodajo in praktičnim izvajanjem ukrepov prometne varnosti na lokalni ravni (ZPrCP, čl. 6).

Posebej pomembna so tudi pooblastila nadzornih organov, ki omogočajo izvajanje učinkovitega nadzora nad spoštovanjem prometnih pravil. Zakon določa policijska pooblastila in pooblastila občinskega redarstva, ki vključujejo nadzor nad ustavljanjem vozil, preverjanjem spoštovanja prometnih predpisov ter izrekanjem sankcij v primeru kršitev. Ta določila so ključna za zagotavljanje učinkovitega izvajanja prometne politike na lokalni ravni (ZPrCP, čl. 13 in 15).

Z vidika prometne varnosti je pomembno tudi, da ZPrCP ureja pravila vedenja udeležencev v prometu, ki so neposredno povezana z zmanjševanjem tveganj za prometne nesreče. Mednje sodijo pravila o prilagojeni hitrosti vožnje, varnostni razdalji, prednosti v prometu in ravnanju v posebnih prometnih situacijah. Ta pravila prispevajo k večji predvidljivosti in varnosti cestnega prometa, kar je ključnega pomena za lokalna okolja z gosto prometno infrastrukturo (ZPrCP, čl. 45–60).

ZPrCP tako predstavlja osnovni pravni okvir, ki omogoča delovanje sistema prometne varnosti v Republiki Sloveniji. Njegova implementacija v lokalnem okolju zagotavlja, da se promet ureja na način, ki zmanjšuje tveganja, povečuje varnost udeležencev in omogoča učinkovito ukrepanje pristojnih organov.

2.2.2 Zakon o cestah

Zakon o cestah (ZCes-2), Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE, predstavlja temeljni pravni akt v Republiki Sloveniji, ki ureja upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javne cestne infrastrukture. Namen zakona je zagotavljanje varnega, nemotenega in trajnostnega razvoja cestnega omrežja, ki predstavlja ključno infrastrukturo za izvajanje cestnega prometa (ZCes-2, čl. 1).

Z vidika prometne varnosti v lokalnem okolju ima ZCes-2 zelo pomembno vlogo, saj določa pravni okvir za načrtovanje, gradnjo in vzdrževanje cest, ki neposredno vplivajo na varnost udeležencev v prometu. ZCes-2 določa, da morajo biti ceste načrtovane, grajene in vzdrževane tako, da zagotavljajo varno uporabo vseh udeležencev v prometu ter omogočajo ustrezno pretočnost prometa (ZCes-2, čl. 2).

Posebej pomembna je vloga upravljalcev cest, med katere sodijo država, občine in drugi pristojni subjekti. ZCes-2 določa, da so upravljalci cest odgovorni za redno vzdrževanje cest, odpravljanje nevarnih mest in zagotavljanje prometne varnosti na svojem območju. Na lokalni ravni to pomeni, da občine nosijo neposredno odgovornost za varnost občinskih cest, kar vključuje tudi izvajanje ukrepov za umirjanje prometa, urejanje prometne signalizacije in odpravljanje infrastrukturnih pomanjkljivosti (ZCes-2, čl. 8).

ZCes-2 nadalje ureja tudi varovalne pasove ob cestah ter pogoje za posege v cestno telo in njegovo okolico. S tem zagotavlja, da se ob cestni infrastrukturi ohranja ustrezna varnostna razdalja in preprečuje posege, ki bi lahko grozili varnosti cestnega prometa. Ta določila so ključna zlasti v urbanih in lokalnih okoljih, kjer je pritisk na prostor večji in kjer se pogosto prepletajo prometna, stanovanjska in gospodarska infrastruktura (ZCes-2, čl. 35).

Pomemben del zakona se nanaša tudi na upravljanje prometne signalizacije in opreme na cestah. ZCes-2 določa, da mora biti prometna signalizacija postavljena in vzdrževana tako, da zagotavlja jasno, pravočasno in nedvoumno obveščanje udeležencev v prometu. To neposredno vpliva na prometno varnost, saj pravilno postavljena signalizacija zmanjšuje možnost nesporazumov in prometnih nesreč (ZCes-2, čl. 63).

Z vidika sodobnih pristopov k prometni varnosti je ZCes-2 pomemben tudi zato, ker omogoča uvajanje tehničnih digitalnih rešitev v upravljanje cestne infrastrukture. To vključuje uporabo sistemov za nadzor prometa, ITS ter drugih tehnoloških rešitev, ki prispevajo k večji varnosti in učinkovitosti cestnega omrežja.

Iz navedenega izhaja, da ZCes-2 predstavlja ključen pravni okvir za zagotavljanje prometne varnosti v Republiki Sloveniji. Njegova vloga je posebej izrazita na lokalni ravni, kjer občine kot upravljalci cest neposredno vplivajo na stanje infrastrukture in s tem na varnost udeležencev v cestnem prometu.

2.2.3 Zakon o voznikih

Zakon o voznikih (ZVoz-1), Uradni list RS, št. 92/22 – uradno prečiščeno besedilo, 153/22, 102/25 in 16/26, ureja pogoje za pridobitev in veljavnost vozniških dovoljenj, usposabljanje voznikov ter pravila, ki zagotavljajo, da so udeleženci v cestnem prometu ustrezno usposobljeni za varno vožnjo. Temeljni cilj zakona je povečanje prometne varnosti z zagotavljanjem, da v prometu sodelujejo le vozniki, ki izpolnjujejo zakonsko določene pogoje glede znanja, sposobnosti in zdravstvene zmožnosti (ZVoz-1. čl. 1).

ZVoz-1 predstavlja pomembno preventivno vlogo, saj ureja sistem usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil. Zakon določa, da mora kandidat za pridobitev vozniškega dovoljenja uspešno opraviti teoretični in praktični del usposabljanja ter izpit, s katerim se preveri njegova usposobljenost za varno udeležbo v prometu (ZVoz-1, čl. 39).

Posebej pomemben element zakona je tudi sistem vozniških dovoljenj, ki določa pogoje za njihovo izdajo, veljavnost in morebitno omejitev ali odvzem. Vozniško dovoljenje se izda le osebam, ki izpolnjujejo vse zakonske pogoje, s čimer se zagotavlja, da v prometu sodelujejo le ustrezno usposobljeni vozniki. Ta ureditev neposredno vpliva na raven prometne varnosti, saj zmanjšuje tveganje za prometne nesreče zaradi neustrezne usposobljenosti voznikov (ZVoz-1, čl. 54).

Pomemben del sistema prometne varnosti je tudi prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja zaradi doseženega števila kazenskih točk ali hujših kršitev prometnih predpisov. Zakon določa, da se vozniku, ki doseže predpisano število kazenskih

točk, izreče prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja, kar ima pomembno preventivno funkcijo (ZVoz-1, čl. 64).

ZVoz-1 ureja tudi sisteme voznške evidence, ki omogočajo spremljanje podatkov o voznikih, njihovih kršitvah in izrečenih ukrepih. Ta sistem je pomemben za nadzor nad spoštovanjem prometnih pravil in za izvajanje ukrepov za izboljšanje prometne varnosti (ZVoz-1, čl. 46(7)).

V lokalnem okolju ZVoz-1 deluje kot preventivni instrument prometne varnosti, saj zagotavlja, da so vsi udeleženci v cestnem prometu ustrezno usposobljeni in zdravstveno sposobni. S tem se zmanjšuje tveganje za prometne nesreče in povečuje splošna raven varnosti v prometu, zlasti v urbanih območjih z visoko gostoto prometa.

Iz navedenega izhaja, da ZVoz-1 predstavlja ključen del celovitega sistema prometne varnosti, saj z jasnimi pravili glede usposabljanja, nadzora in zdravstvene sposobnosti voznikov zagotavlja večjo prometno varnost vseh udeležencev v cestnem prometu.

2.2.4 Zakon o občinskem redarstvu

Zakon o občinskem redarstvu (ZORed), Uradni list RS, št. 139/06 in 9/17, predstavlja temeljni pravni okvir, ki občinam omogoča vzpostavitev sistema nadzora nad javnim redom in prometno varnostjo na lokalni ravni. ZORed določa, da občina z odlokom ustanovi občinsko redarstvo oziroma lahko več občin ustanovi skupno medobčinsko redarstvo, s čimer se zagotavlja organizirana in sistematična oblika lokalnega nadzora nad varnostnimi razmerami. V kontekstu prometne varnosti to pomeni, da imajo občine neposredno pristojnost za vzpostavljjanje mehanizmov nadzora v cestnem prometu, zlasti na območjih, kjer je tveganje za kršitve in nesreče največje (ZORed, čl. 2).

Delovno področje občinskega redarstva je neposredno povezano s prometno varnostjo v lokalnem okolju, saj ZORed določa, da redarstvo skrbi za nadzor varnega in neoviranega cestnega prometa v naseljih, varovanje občinskih cest in zagotavljanje varnosti na javnih površinah. S tem se vzpostavlja pomembna dopolnitev državnemu nadzoru, saj občinski redarji delujejo predvsem na ravni

vsakodnevnih prometnih razmer, kjer so tveganja pogosto najvišja zaradi gostote prometa, pešcev in mirujočega prometa (ZORed, čl. 3).

Z vidika učinkovitega upravljanja prometne varnosti ima pomembno vlogo tudi določba, ki občinsko redarstvo opredeljuje kot prekrškovni organ. Ta pristojnost omogoča neposredno ukrepanje ob kršitvah prometnih pravil, kar prispeva k večji disciplini udeležencev v prometu in zmanjševanju tveganj za prometne nesreče v lokalnem okolju (ZORed, čl. 4).

ZORed nadalje določa, da naloge občinskega redarstva opravljajo pooblašcene uradne osebe, ki morajo izpolnjevati predpisane pogoje strokovne usposobljenosti in zakonitosti delovanja. To zagotavlja, da so ukrepi na področju prometne varnosti izvedeni strokovno in v skladu z načelom zakonitosti, kar je ključno za legitimnost lokalnega nadzora (ZORed, čl. 5).

Za učinkovito izvajanje nalog je ključnega pomena tudi usklajevanje z državnimi organi, saj zakon določa obveznost sodelovanja občinskega redarstva s policijo ter usklajevanje občinskih programov varnosti s predpisi in programskimi dokumenti s področja javne varnosti. To sodelovanje zagotavlja enoten in usklajen pristop k prometni varnosti na vseh ravneh (ZORed, čl. 7 in 9).

Z vidika operativnega izvajanja nalog ima občinsko redarstvo širok nabor pooblastil, ki vključujejo opozarjanje, izdajo ustnih odredb, ugotavljanje identitete ter druge ukrepe za zagotavljanje javnega reda in varnosti v prometu. Ta pooblastila omogočajo hitro in učinkovito ukrepanje v primerih kršitev, kar je posebej pomembno v urbanih okoljih (ZORed, čl. 10).

ZORed je relevanten predvsem z vidika organizacije lokalnega nadzora in morebitne uporabe tehnoloških rešitev za podporo redarskim nalogam, kot so sistemi za nadzor prometa, obdelava prekrškov ali digitalna podpora evidencam. Takšno sodelovanje se umešča v okvir zakonitega delovanja občinskega redarstva, ki mora delovati v skladu z zakonsko določenimi pooblastili in evidenčnimi sistemi (ZORed, čl. 28).

Iz navedenega izhaja, da ZORed predstavlja ključen pravni okvir za izvajanje lokalne prometne varnosti, saj občinam omogoča organiziran, zakonit in operativno učinkovit nadzor nad prometnimi razmerami ter neposredno prispeva k zmanjševanju kršitev in povečanju varnosti v cestnem prometu.

2.2.5 Zakon o motornih vozilih

Zakon o motornih vozilih (ZMV-1), Uradni list RS, št. 75/17 in 92/20 – ZPrCP-E, ureja pogoje za dajanje motornih in priklopnih vozil v promet, njihovo registracijo, tehnično brezhibnost ter nadzor nad izpolnjevanjem zakonskih pogojev za udeležbo vozil v cestnem prometu. Temeljni namen zakona je zagotavljanje varnosti v cestnem prometu z zagotavljanjem, da so v prometu le tehnično ustrezna in varna vozila (ZMV-1, čl. 1).

V kontekstu prometne varnosti v lokalnem okolju ima ZMV-1 pomembno vlogo, saj določa osnovne pogoje, pod katerimi se vozila lahko uporabljajo na javnih cestah. Ključen element zakona je obveznost tehnične brezhibnosti vozil, ki se zagotavlja preko sistemov tehničnih pregledov in rednega vzdrževanja vozil. S tem se zmanjšuje tveganje za prometne nesreče, ki bi lahko nastale zaradi tehničnih napak ali neustreznega stanja vozil (ZMV-1, čl. 16).

ZMV-1 prav tako ureja postopek registracije vozil in vodenje evidenc o registriranih vozilih, kar omogoča sistematično spremljanje vozil, ki sodelujejo v cestnem prometu. Evidenca vozil vključuje podatke o lastništvu, tehničnih značilnostih in statusu vozila, kar predstavlja pomembno osnovo za nadzor in upravljanje prometnega sistema (ZMV-1, čl. 62 in 63).

Z vidika sodobnega upravljanja prometne varnosti je ZMV-1 pomemben tudi zaradi digitalizacije postopkov in uporabe informacijskih sistemov za upravljanje evidenc vozil. Ti sistemi omogočajo učinkovitejše spremljanje stanja vozil in podpora nadzornim organom pri izvajanju njihovih nalog. V tem okviru se zakon povezuje tudi z razvojem pametnih prometnih sistemov, ki temeljijo na obdelavi podatkov o vozilih v realnem času.

V lokalnem okolju ima ZMV-1 posreden, vendar pomemben vpliv na prometno varnost, saj zagotavlja, da so vozila, ki se uporabljajo na občinskih cestah, tehnično ustrezna in registrirana v skladu z zakonom. S tem se zmanjšuje verjetnost okvar vozil in posledično prometnih nesreč, kar prispeva k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu.

Iz navedenega izhaja, da ZMV-1 predstavlja pomemben del celovitega sistema prometne varnosti, saj z zagotavljanjem tehnične brezhibnosti, registracije in digitalnega upravljanja podatkov o vozilih neposredno prispeva k večji varnosti cestnega prometa.

2.2.6 Zakon o varnosti in zdravju pri delu

Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1), Uradni list RS, št. 43/11, predstavlja pomemben pravni okvir, ki zagotavlja varnost delavcev pri opravljanju dela, pri čemer se njegov vpliv razteza tudi na področje prometne varnosti v lokalnem okolju. Zakon določa, da mora delodajalec zagotavljati varno in zdravo delovno okolje ter sprejemati ukrepe za preprečevanje nevarnosti za varnost in zdravje delavcev (ZVZD-1, čl. 5).

V kontekstu prometne varnosti je ZVZD-1 posebej pomemben pri delih, ki se izvajajo v cestnem prometu ali v njegovi neposredni bližini. To vključuje delo občinskih redarjev, vzdrževalcev cestne infrastrukture ter izvajalcev tehničnih in digitalnih prometnih sistemov. V teh primerih je delodajalec dolžan zagotoviti varne delovne pogoje, ki zmanjšujejo tveganja, povezana z delom v prometno obremenjenem okolju.

Pomemben element zakona je tudi obveznost ocenjevanja tveganj, kjer mora delodajalec identificirati nevarnosti in sprejeti ustrezne preventivne ukrepe za njihovo obvladovanje. To je neposredno povezano s prometno varnostjo, saj delo na cestah ali v njihovi bližini predstavlja povečano tveganje za poškodbe in nesreče (ZVZD-1, čl. 17).

Zakon nadalje določa tudi obveznost usposabljanja delavcev za varno opravljanje dela, kar vključuje pravilno ravnanje z delovno opremo in vozili ter upoštevanje varnostnih ukrepov v prometnem okolju. Usposobljeni delavci so ključni dejavnik pri zmanjševanju tveganj za nezgode pri delu v prometu (ZVZD-1, čl. 38).

V okviru sodobnih rešitev za upravljanje prometne varnosti je ZVZD-1 relevanten tudi za podjetja, kot je Intermatic, d. o. o., ki razvijajo ali implementirajo tehnološke rešitve za nadzor prometa. Pri terenskem delu, nameščanju opreme ali vzdrževanju sistemov je zagotavljanje varnosti delavcev bistveni del zakonodajnega okvirja.

Iz navedenega izhaja, da ZVZD-1 dopolnjuje zakonodajo s področja prometne varnosti, saj ne ureja le varnosti udeležencev v prometu, temveč tudi varnost oseb, ki v prometnem okolju delujejo v okviru svojih delovnih nalog.

2.2.7 Zakon o varstvu osebnih podatkov

Zakon o varstvu osebnih podatkov (ZVOP-2), Uradni list RS, št. 163/22, 40/25 – ZInfV-1 in 10/26 – ZP-1L, predstavlja temeljni nacionalni predpis, ki dopolnjuje Splošno uredbo o varstvu podatkov (GDPR) in ureja varstvo osebnih podatkov na ravni Republike Slovenije. Njegov namen je zagotoviti zakonito, pregledno in sorazmerno obdelavo osebnih podatkov v javnem in zasebnem sektorju, pri čemer posebno pomembno vlogo igra tudi področje javne varnosti in prometnega nadzora (ZVOP-2, čl. 1).

V okviru prometne varnosti v lokalnem okolju je ZVOP-2 neposredno povezan z delovanjem občinskih redarstev, policije in drugih organov, ki izvajajo nadzor nad cestnim prometom. Ti organi pri svojem delu obdelujejo osebne podatke posameznikov, kot so podatki o voznikih, registrskih tablicah, prekrških in drugih okoliščinah, ki omogočajo identifikacijo udeležencev v prometu. Takšna obdelava mora biti vedno skladna z načeli zakonitosti, najmanjšega obsega podatkov in omejitve namena, kar pomeni, da se podatki lahko uporabljajo izključno za jasno določene in zakonite namene (ZVOP-2, čl. 79).

Zakon dodatno določa pogoje za obdelavo osebnih podatkov v javnem sektorju, kjer je pravna podlaga za obdelavo predvsem izvajanje zakonskih nalog javnih organov. Občinska redarstva lahko tako obdelujejo osebne podatke le v obsegu, ki je nujno potreben za izvajanje njihovih pristojnosti na področju zagotavljanja javne varnosti in prometne discipline (ZVOP-2, čl. 6).

V tem okviru ima pomembno vlogo tudi sodelovanje z zasebnimi podjetji, kot je Intermatic, d. o. o., ki lahko razvijajo ali vzdržujejo informacijske rešitve za podporo prometnemu nadzoru. Takšno sodelovanje mora biti strogo skladno z določbami ZVOP-2, zlasti glede pogodbenega obdelovanja podatkov, varnostnih ukrepov in omejitve dostopa do osebnih podatkov. Vsaka obdelava mora biti ustrezno zavarovana in dokumentirana, pri čemer je odgovornost za zakonitost obdelave na upravljavcu podatkov (ZVOP-2, čl. 29).

Z vidika prometne varnosti je ZVOP-2 pomemben tudi zato, ker določa okvir za ravnovesje med javnim interesom zagotavljanja varnosti v prometu in pravico posameznika do zasebnosti. Uporaba digitalnih nadzornih sistemov mora biti zato vedno sorazmerna in omejena na nujno potrebne podatke, kar preprečuje neupravičene posege v zasebnost posameznikov.

Iz navedenega izhaja, da ZVOP-2 predstavlja ključni pravni steber digitalne prometne varnosti v lokalnem okolju, saj omogoča zakonito uporabo sodobnih tehnologij za nadzor prometa, hkrati pa zagotavlja visoko raven varstva osebnih podatkov vseh udeležencev v cestnem prometu.

2.2.8 Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa

Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa predstavlja temeljni strateški dokument Republike Slovenije, ki določa dolgoročne cilje, usmeritve in ukrepe za izboljšanje varnosti cestnega prometa. Dokument izhaja iz celostnega pristopa k prometni varnosti, ki vključuje preventivo, nadzor, infrastrukturo, vzgojo in izobraževanje ter uporabo sodobnih tehnologij za zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa).

V kontekstu lokalnega okolja resolucija poudarja pomen usklajenega delovanja državnih in lokalnih organov, pri čemer imajo občine in občinska redarstva ključno vlogo pri izvajanju ukrepov na območjih, kjer se prometna varnost neposredno odraža v vsakodnevnom življenju prebivalcev. Poseben poudarek je namenjen območjem z večjo gostoto prometa, šolskim potem in urbanim središčem, kjer so tveganja za prometne nesreče povečana (Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa).

Resolucija izpostavlja tudi pomen uporabe sodobnih tehnologij za izboljšanje prometne varnosti, vključno z ITS, digitalnim nadzorom prometa in naprednimi analitičnimi orodji za obdelavo prometnih podatkov. Takšni sistemi omogočajo boljše spremljanje prometnih tokov, hitreje zaznavanje tveganih situacij in učinkovitejše ukrepanje pristojnih organov.

V tem okviru se odpirajo tudi možnosti sodelovanja z zasebnim sektorjem, kjer podjetja, kot je Intermatic, d. o. o., lahko prispevajo k razvoju in implementaciji tehnoloških rešitev za podporo prometni varnosti. To vključuje digitalne sisteme za nadzor prometa, obdelavo podatkov o prekrških in podporo občinskim redarstvom pri izvajanju nadzornih nalog.

Resolucija prav tako poudarja pomen preventive in prometne vzgoje, saj je dolgoročno izboljšanje prometne varnosti mogoče doseči le s spremembo vedenja udeležencev v prometu. Pri tem imajo pomembno vlogo lokalne skupnosti, izobraževalne institucije in nadzorni organi, ki skupaj prispevajo k zmanjšanju tveganega vedenja v prometu.

Iz navedenega izhaja, da Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa predstavlja strateški okvir, ki povezuje zakonodajne, tehnične in organizacijske ukrepe za izboljšanje prometne varnosti. V lokalnem okolju pa omogoča implementacijo ukrepov, ki temeljijo na specifičnih prometnih razmerah in uporabi sodobnih digitalnih rešitev.

2.3 Sredstva za zagotavljanje prometne varnosti

Ukrepi za umirjanje prometa se uporabljajo na cestah, kjer ravne ali široke zasnove cest spodbujajo prehitro vožnjo. V takih primerih zgolj prometni znaki z omejitvami hitrosti pogosto niso dovolj učinkoviti. Prometni inženirji zato uporabljajo različne fizične, samodejno delujoče ukrepe, kot so ležeči policaji, hitrostni pragovi, ploščadi, krožišča, zožitve voznega pasu, otoki za umirjanje prometa, zoženja voznih pasov in dvignjeni prehodi za pešce. Namen teh ukrepov je fizično prisiliti voznike k zmanjšanju hitrosti in s tem izboljšati varnost vseh udeležencev v prometu (Wubie idr., 2025).

Učinkovitost ukrepov je odvisna od vrste ukrepa, njegove zasnove in razmika med posameznimi elementi. Učinki se ocenjujejo predvsem glede na zmanjšanje hitrosti, število prometnih nesreč ter vplive na hrup in onesnaženje zraka, pri čemer je zmanjšanje hitrosti najpogostejše uporabljen kazalnik zaradi povezave med hitrostjo in resnostjo nesreč (Wubie idr., 2025).

Raziskave kažejo, da lahko prečne zvočne ovire skupaj s prehodi za pešce zmanjšajo povprečno hitrost za približno 9,2 km/h in število nesreč za okoli 25 odstotkov. Drugi primeri kažejo še večje učinke: zmanjšanje prometnih nesreč za 35 odstotkov, smrtnih žrtev za 55 odstotkov in hudih poškodb za 76 odstotkov po uvedbi takšnih ukrepov na državnih cestah. V nekaterih primerih so bile zabeležene tudi do 30 odstotkov nižje hitrosti vozil na avtocestah. Kljub temu imajo ti ukrepi lahko negativne učinke, kot je povečanje hrupa, zato njihova uporaba ni vedno primerna v vseh okoljih (Wubie idr., 2025).

Pogosto uporabljeni ukrepi so tudi hitrostni pragovi in ležeči policaji, ki so se izkazali za zelo učinkovite pri zmanjševanju hitrosti. Raziskave poročajo o zmanjšanju hitrosti tudi do 46–52 odstotkov pri različnih oblikah hitrostnih pragov, v nekaterih primerih pa celo do 60–71 odstotkov. Vendar pa lahko premajhna razdalja med zaporednimi ukrepi poveča tveganje za naletne trke, poleg tega pa lahko povzročajo dodatne težave, kot so povečana obraba cestne infrastrukture in negativni vplivi na težka vozila zaradi vibracij (Wubie idr., 2025).

Omenjeni ukrepi dokazano učinkovito zmanjšujejo hitrost in izboljšujejo prometno varnost, vendar je njihova učinkovitost močno odvisna od pravilnega načrtovanja in umestitve v prostor, pri čemer je treba upoštevati tudi morebitne stranske učinke (Wubie idr., 2025).

2.4 Nadzor hitrosti

Nadzor hitrosti je eden ključnih izzivov prometne varnosti po vsem svetu, saj raziskave kažejo, da lahko do 80 odstotkov voznikov v državah OECD (ang. "*The Organisation for Economic Co-operation and Development*") vozi nad omejitvami hitrosti, podobno visoke deleže pa beležijo tudi države z nizkimi in srednjimi dohodki. Nadzor in odvrčanje prehitre vožnje sta zato osnovna cilja prometne zakonodaje, ki se izvajata z nadzorom, kaznovanjem in izvrševanjem pravil. Učinkovitost teh ukrepov je odvisna od doslednosti nadzora, vrste uporabljenega sistema in strogosti kazni (Wubie idr., 2025).

Nadzor hitrosti se običajno deli na ročne (policijske) in avtomatske (kamere) sisteme. Policijski nadzor temelji na prisotnosti policistov, ki lahko takoj kaznujejo voznike in pogosto tudi izobražujejo o nevarnostih prehitre vožnje. Raziskave kažejo, da

lahko takšen nadzor zmanjša število kršiteljev, prometnih nesreč za približno 25 odstotkov in smrtnih žrtev za 17 odstotkov, v nekaterih primerih pa celo do 32 odstotkov zmanjšanje hudih nesreč. Kljub učinkovitosti pa je omejen zaradi velike potrebe po kadru in logističnih zahtev (Wubie idr., 2025).

Avtomatski sistemi, kot so stacionarne kamere za merjenje hitrosti, so bili razviti kot dopolnitev policijskemu nadzoru. Ti sistemi dokazano zmanjšujejo število nesreč in smrtnost, npr. za približno 33 odstotkov manj poškodb in 49 odstotkov manj smrtnih žrtev v Avstriji ter do 19 odstotkov manj nesreč in 51 odstotkov manj smrtnih nesreč v Italiji. Vendar imajo tudi slabost, saj vozniki pogosto upočasnijo le v bližini kamer in nato ponovno pospešijo, kar zmanjšuje dolgoročno učinkovitost (Wubie idr., 2025).

Zato se razvijajo naprednejši sistemi, kot je sekcijski nadzor hitrosti (ang. "*Sectional Speed Enforcement System*", SSES), ki meri povprečno hitrost na daljšem odseku ceste. Ta sistem uporablja več kamer in tehnologijo za prepoznavo registrskih tablic ter tako spodbuja dosledno spoštovanje omejitev hitrosti na celotni poti. Raziskave kažejo, da lahko takšen nadzor zmanjša število nesreč tudi do 43 odstotkov, poleg tega pa izboljšuje prometni tok, zmanjšuje porabo goriva in emisije ter zmanjšuje razlike v hitrosti med vozili (Wubie idr., 2025).

Sklepno ugotovitve kažejo, da so tradicionalni in avtomatski sistemi nadzora učinkoviti, vendar imajo omejitve, medtem ko napredni sistemi, kot je SSES, ponujajo bolj celostno in dolgoročno učinkovito rešitev za izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje negativnih okoljskih vplivov (Wubie idr., 2025).

3 Raziskava

Promet in prometna varnost predstavljata enega ključnih dejavnikov kakovosti življenja v sodobnih urbanih okoljih. Zaradi naraščajoče urbanizacije, povečane motorizacije ter vsakodnevnih migracij prebivalstva postajajo prometni sistemi vse bolj obremenjeni in kompleksni. Posledično se povečuje tudi potreba po učinkovitem upravljanju prometa in uvajanju ukrepov, ki zagotavljajo večjo varnost vseh udeležencev v prometu. Poseben poudarek se v zadnjih letih namenja uporabi sodobnih tehnologij, ITS ter podatkovno podprtemu odločanju, ki omogoča bolj ciljno usmerjene in učinkovite ukrepe prometne politike.

V tem okviru ima pomembno vlogo Mestna občina Ljubljana (MOL), ki kot največje urbano središče v Sloveniji upravlja z zahtevnim prometnim sistemom in se sooča s številnimi izzivi na področju prometne varnosti. Zaradi goste poselitve, velikega števila dnevnih migracij ter raznolike strukture prometnih udeležencev se v občini pojavljajo specifični prometnovernostni problemi, ki zahtevajo sistematičen in celosten pristop. Občina zato uvaja različne preventivne in nadzorne ukrepe, med katerimi imajo pomembno vlogo tudi sistemi za nadzor hitrosti ter sodelovanje z različnimi institucijami in zasebnimi podjetji.

Namen te raziskave je celovito preučiti pristop MOL k zagotavljanju prometne varnosti ter vlogo različnih deležnikov in tehnologij pri njenem izboljševanju. Raziskava se osredotoča na razumevanje trenutnega stanja prometne varnosti, ključnih izzivov ter načinov upravljanja in nadzora prometa v urbanem okolju. Poleg tega raziskava preučuje tudi pomen sodelovanja med javnim in zasebnim sektorjem ter vlogo sodobnih tehnoloških rešitev pri razvoju pametnih prometnih sistemov.

Na podlagi tega so oblikovana naslednja raziskovalna vprašanja:

- *RV1: Kako se v evropskem prostoru razvijata razumevanje in urejanje prometne varnosti ter kako učinkovita je obstoječa prometna zakonodaja pri zmanjševanju najhujših prometnih nesreč?*
- *RV2: Kakšno vlogo imajo različni deležniki (evropske institucije, organizacije žrtev prometnih nesreč, lokalne skupnosti) pri oblikovanju in izvajanju ukrepov prometne varnosti?*
- *RV3: Kako lokalne skupnosti in občine načrtujejo in izvajajo prometnovernostne ukrepe ter katere so najpogostejše pomanjkljivosti pri urejanju prometne infrastrukture?*
- *RV4: Kakšno vlogo imajo sodobne tehnologije (npr. radarji in pametni prometni sistemi) ter podjetja, kot je Intermatic, d. o. o., pri izboljševanju prometne varnosti in kako se zagotavlja njihova skladnost z zakonodajo?*

Raziskava bo omogočila boljše razumevanje delovanja prometnovernostnega sistema v urbanem okolju in prispevala k vpogledom v uporabo sodobnih pristopov pri upravljanju prometa. S tem bo mogoče bolje oceniti učinkovitost obstoječih ukrepov in identificirati možnosti za nadaljnje izboljšave na področju prometne varnosti.

3.1 Intervju: Robert Štaba, predsednik zavoda Varna pot in predsednik Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč

Pomembno vlogo na področju ozaveščanja in preventive v Sloveniji ima Zavod Varna pot, nevladna organizacija, ki od leta 2007 združuje posameznike, ki so jih posledice prometnih nesreč najhuje prizadele. Organizacija skupaj s strokovnjaki, prostovoljci in različnimi družbenimi deležniki izvaja preventivno-izobraževalne programe, katerih cilj je zmanjševanje števila umrlih in poškodovanih v prometnih nesrečah ter krepitev prometne kulture, odgovornosti in družbene zavesti.

V ospredju njihovega delovanja je filozofija *Vizija nič*, ki temelji na prepričanju, da nobena smrtna žrtev v prometu ni sprejemljiva. Mobilnost danes predstavlja pomemben del sodobnega življenja, zato je ključnega pomena, da je varna, odgovorna in usmerjena v spoštovanje človekovega življenja ter zdravja. Koncept Vizije nič poudarja pomen varne infrastrukture, varnih vozil, učinkovite zakonodaje, izobraževanja, ozaveščanja in sodelovanja celotne družbe pri ustvarjanju varnega prometnega okolja.

Od leta 2017 je Zavod Varna pot nosilec in promotor programa »We Live Vision Zero«, certificiranega programa Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč (fr. "*Fédération Européenne des Victimes de la Route*", FEVR). Cilj programa je sistematično spodbujanje posameznikov, lokalnih skupnosti, podjetij, izobraževalnih ustanov ter državnih in nevladnih organizacij k aktivnemu soustvarjanju prometne varnosti. Program podpira evropske cilje zmanjšanja najhujših posledic prometnih nesreč za 50 odstotkov do leta 2030 in dolgoročno uresničevanje Vizije nič do leta 2050.

Posledice prometnih nesreč namreč ne prizadenejo le neposrednih žrtev, temveč tudi njihove družine, prijatelje, delovna okolja in širšo skupnost. Po ocenah strokovnjakov posledice najhujših prometnih nesreč posredno vplivajo na približno sedem ljudi, ki so povezani z žrtvijo prometne nesreče. Poleg človeških izgub imajo prometne nesreče tudi pomembne družbene in gospodarske posledice, saj stroški prometnih nesreč na ravni EU predstavljajo približno 3 odstotke bruto domačega proizvoda.

Za namen raziskave je bil intervjuvan Robert Štaba. Skozi različne operativne in vodstvene funkcije v Policiji, na Ministrstvu Republike Slovenije za notranje zadeve, Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (predhodnici AVP), Avto-moto zvezi Slovenije (AMZS) ter Zavodu Varna pot je Robert Štaba razvil široke strokovne in vodstvene izkušnje, ki jih danes deli na domači in mednarodni ravni. Je avtor strokovnih prispevkov in predavatelj na številnih domačih in mednarodnih kongresih o varni in trajnostni mobilnosti, aktiven pa je tudi v izobraževalnih okoljih, strokovnih skupinah, medijih ter pri delu z žrtvami prometnih nesreč. V Sloveniji je vodil številne evropske in mednarodne projekte s področja varne mobilnosti ter je prejemnik nagrade mesta Ljubljana za leto 2018 za svoje humanitarno in strokovno delo. Od leta 2024 opravlja funkcijo predsednika FEVR.

V okviru intervjuja so bila obravnavana vprašanja zakonodaje, preventive, sodelovanja lokalnih skupnosti, pomena sodobnih prometnovarnostnih rešitev in vloge posameznika pri ustvarjanju varnejšega prometnega okolja.

3.1.1 Zapis intervjuja

Kako bi ocenili trenutno stanje prometne varnosti v Evropi?

R. Štaba: *»Stanje prometne varnosti v EU se je v zadnjih dveh desetletjih nedvomno izboljšalo, vendar se napredek v zadnjih letih opazno upočasnjuje. Po preliminarnih podatkih je leta 2025 na evropskih cestah umrlo približno 19.400 ljudi, kar pomeni približno 3 odstotke manj kot leto prej, vendar še vedno daleč od cilja prepolovitve smrtnih žrtev do leta 2030.*

Med državami članicami obstajajo precejšnje razlike – nekatere severne in zahodnoevropske države dosegajo zelo nizke stopnje smrtnosti, druge pa zaostajajo. Slovenija se uvršča nekje v sredino, kar pomeni, da imamo še veliko prostora za izboljšave.«

Kako se je v zadnjih letih spremenilo razumevanje prometne varnosti na ravni evropskih institucij?

R. Štaba: *»Zelo. Je pa žal dejstvo, da je tematika nekoliko zdrsnila iz najpomembnejše politične agende zaradi globalnih kriz, vojn, ekonomskih tematik itd. Vsekakor pa se je področje zlilo v t. i. trajnostno politiko in združilo z aktualno okoljsko tematiko.*

Z vidika ožje prometne varnosti pa se je nedvomno iz zelo tehničnega vidika premaknilo k bolj celostnemu in sistemskemu razmišljanju. Evropske institucije danes prometne varnosti ne razumejo več zgolj kot odgovornost posameznika, temveč kot odgovornost celotnega sistema in sinergije med njimi. Pristop »Safe System« – Vizija nič temelji na spoznanju, da so človeške napake neizogibne, zato mora biti prometni sistem zasnovan tako, da te napake ne vodijo v smrt ali hude poškodbe. Kreira in gradi se infrastruktura cest, ki odpuščajo napake voznikov, enako velja za vso sodobno IT opremo v avtomobilizmu, tako pri aktivni kot pasivni varnosti. Ob tem se vse več pozornosti namenja tudi psihološkim, socialnim in kulturnim dejavnikom vedenja v prometu ter pravicam žrtev prometnih nesreč.»

Kako lahko evropske države učinkoviteje uskladijo prometnovarnostne politike kljub velikim razlikam med nacionalnimi sistemi in prometno kulturo?

R. Štaba: *»Nedvomno je to velik izziv, ki nemalokrat zaradi svojih družbeno-nacionalnih interesov lahko pridobi občutek 'vmešavanja' v notranje področje držav. Tako je lahko ena od smeri za države EU, da ne poskušajo poenotiti vsega, ampak poenotijo cilje, merila in minimalne standarde. Skupni imenovalec mora biti pristop in kreiranje varnega sistema, kjer se izbija iz tega, da ljudje delamo napake, sistem pa mora preprečiti, da bi te napake vodile v smrt ali hude poškodbe. EU že sledi cilju razpolovitve smrtnih žrtev in hudih poškodb do leta 2030 ter približevanju Viziji nič do leta 2050, a napredek ostaja prepočasen.*

Najbolj učinkovito bi bilo več sodelovanja na ravni primerljivih podatkov, skupnih kazalnikov, izmenjave dobrih praks, standardov za infrastrukturo, nadzora hitrosti, varnosti ranljivih udeležencev in sistematičnega prometnega izobraževanja. Prometna kultura je res različna, a prav zato je pomembno, da EU postavi skupen okvir, države pa ga prilagodijo lokalnemu okolju.»

Katere dobre prakse iz držav z najnižjo stopnjo prometnih smrti bi lahko Slovenija najhitreje prenesla v svoj prometni sistem?

R. Štaba: *»Zagotovo bi bile dobrodošle in smiselne dobre prakse iz držav z najnižjo stopnjo smrtnih žrtev, kjer zgodovinsko prednjačijo Skandinavske države, ki so med najboljšimi po številu smrti na milijon prebivalcev. Seveda gre za povsem drugo kulturološko in gospodarsko okolje, zaradi česar velja najti učinkovite modele po posameznih izzivih tudi iz drugih držav. Za Slovenijo bi bile posebej uporabne: sistematično umirjanje hitrosti v naseljih, infrastrukturni moderni ukrepi za varnejše prehode za pešce in šolske poti, fizično ločena infrastruktura za kolesarje, avtomatiziran*

nadzor hitrosti, doslednejše ukrepanje proti alkoholu in uporabi telefona ter bolj stalno prometno izobraževanje otrok, mladostnikov in staršev. Hitro izvedljiva praksa je tudi več lokalnih preventivnih programov v šolah, vrtcih in občinah, kjer se prometna varnost ne obravnava kampanjsko, ampak kot del vsakdanje kulture. Ti naj bi temeljili na Viziji nič, ki predstavlja in povezuje vseživljenjsko učenje vsakega posameznika.»

Kakšno vlogo imajo organizacije žrtev prometnih nesreč pri oblikovanju prometne politike?

R. Štaba: *»Organizacije žrtev, ki se v EU med drugim reprezentativno združujemo v FEVR, imajo izjemno pomembno moralno, strokovno in zagovorniško vlogo. FEVR, kot pobudnik in ustanovitelj Svetovnega dneva spomina na žrtve prometnih nesreč, ta dan obeležuje vsako tretjo soboto v novembru. Nemim statistikam različnih institucij smo podali imena in primke.*

Opozarjamo, da za statistiko stojijo ljudje, družine in dolgoročne posledice. Naš glas pomaga, da prometna politika ne ostane zgolj tehnično vprašanje, temveč vprašanje človekovih pravic, dostojanstva in zaščite žrtev. Poleg zagovorništva izvajamo tudi preventivne programe, ozaveščanje ter nudimo psihosocialno pomoč žrtvam in njihovim svojcem. V evropskem prostoru smo organizacije pomemben sogovornik pri pripravi zakonodaje in strategij prometne varnosti, tesno pa sodelujemo tudi z ETSC, WHO, ZN, Europal itd.»

Ali menite, da je obstoječa prometna zakonodaja v evropskih državah dovolj učinkovita?

R. Štaba: *»Zakonodaja je v večini evropskih držav razmeroma sodobna in dobro usklajena z evropskimi smernicami, vendar njena učinkovitost ni odvisna le od vsebine zakonov, temveč predvsem od njihovega doslednega izvajanja in nadzora. Ne potrebujemo nujno novih pravil, ampak predvsem bolj zanesljivo uveljavljanje obstoječih. Tam, kjer je nadzor reden, predvidljiv in pošten, se vedenje voznikov spreminja. Kjer pa nadzor ni dosleden, zakonodaja pogosto ostaja zgolj formalna norma brez pravega vedenjskega učinka. Čeravno smo vsi v EU, lahko to dejstvo razberete iz same statistike in primerjave držav. Gre pa žal za živ organizem, ki se spreminja, prevzema primere dobrih praks med državami in implementira tisto, kar lahko daje rezultate.»*

Ali so kazni za najhujše prometne prekrške po vašem mnenju dovolj odvračilne?

R. Štaba: »Že desetletja poslušam, naj si pogledam, kako vozijo v Švici, Nemčiji, na Nizozemskem, v skandinavskih državah. Tam naj bi bilo vzgojeni in pametni.

Res je, da so skozi celovito vzgojo, preventivne aktivnosti, vlaganji v izobraževanje skozi celoten življenjski cikel, infrastrukturo in trajnostno mobilnost vsem udeležencem "družbeno omogočili" razumevanje, zakaj so varnost, spoštovanje, sodelovanje, odgovornost, ključni dejavniki v prometu. Za vse tiste, ki pa teh procesov ne razumejo ali jih kakorkoli zlorablajo, pa so uzakonili učinkovit represivni okvir z visoko verjetnostjo zalogitve pri odklonskih ravnanjih udeležencev v prometu.

Tako dokazujejo, da pri kaznih ni ključna zgolj njihova višina, ampak predvsem zaznana neizogibnost in visoka verjetnost identificiranja kršitev v sistemu cest ter učinkovita sankcija.

Psihološke raziskave že dolgo kažejo, da na vedenje ljudi močneje vpliva prepričanje, da bo kršitev zaznana in odkrita kot pa sama strogost kazni. Pri najhujših prekrških – kot so vožnja pod vplivom alkohola ali drog, ekstremne prekoračitve hitrosti, objestna vožnja in uporaba telefona med vožnjo – pa mora biti odziv sistema hiter, dosleden in sorazmerno strog. Posebej pri povratnikih bi morali poleg denarnih kazni bolj sistematično uvajati rehabilitacijske in psihološke obravnave s pogojno kaznijo, ki se ob slednji zlorabi seveda še strožje sankcionira.«

Zakaj je lokalna skupnost ključna pri izboljševanju prometne varnosti?

R. Štaba: »Prometna varnost se v resnici dogaja v lokalnem okolju – na ulicah, po katerih otroci hodijo v šolo, starejši do trgovine in ljudje vsakodnevno na delo. Lokalne skupnosti najbolj poznajo nevarna križišča, neustrezno osvetljene prehode in druge problematične točke. Poleg tega občutek odgovornosti do sosedov, otrok in skupnosti pogosto vpliva na vedenje bolj kot abstraktni državni predpisi. Brez aktivne lokalne vključenosti nacionalne strategije težko zaživijo v praksi. Dejstvo je, da se zelo velik odstotek nesreč pripeti v relativni bližini naših domov, kjer večinoma "poznamo" vsak košček ceste, vozimo na pamet, rutinirano in žal z lažno percepcijo višje varnosti. Razumevanje Vizije nič od vrtca, šole, zdravstva, infrastrukture, vzgleda staršev in krajanov, jasnih zahtev po višjem standardu in kvaliteti cest, okolja, trajnostnih ukrepov varne mobilnosti je ključno ravno v okolju, kjer živimo.«

Katere so najpogostejše napake občin pri načrtovanju prometne infrastrukture?

R. Štaba: »Najpogostejša napaka je dajanje prednosti pretočnosti motornega prometa pred varnostjo ljudi, ki tam živijo in si želijo višjo kvaliteto bivanja in varnosti. Pogosto vidimo nevarno umeščene prehode za pešce, previsoke hitrosti v naseljih, nepovezane kolesarske poti, nevarne šolske poti in slabo osvetljene površine. Problem je tudi pomanjkljivo vključevanje stroke, sobivanja strokovnjakov v razumevanju potrebnih navad krajanov in skupnega načrtovanja ter izvajanje evalvacije po izvedbi ukrepov. Prevečkrat se ukrep izvede, ne da bi kasneje preverili, ali je dejansko izboljšal varnost, je učinkovit, živi, ga moramo nadgraditi ipd. Tu nastopijo še različni interesni pogledi med državno in lokalno infrastrukturo, prelaganje odgovornosti, pristojnosti itd.«

Kako pomembna je preventiva v primerjavi z represivnimi ukrepi?

R. Štaba: »Preventiva in represija nista nasprotujoča si pristopa, temveč se dopolnjujeta. Represija deluje hitro in jasno postavlja meje, preventiva pa dolgoročno oblikuje vrednote, stališča in prometno kulturo. Najboljši rezultati nastanejo, ko otrok v šoli pridobi znanje o varnem vedenju, doma vidi zgled odgovorne vožnje, na cesti pa zazna, da se kršitve dosledno sankcionirajo. V preventivo bi morali vlagati bistveno več – sistemsko, dolgoročno in ne le skozi posamezne kampanje.«

Kakšno vlogo imajo šole, občine in lokalna podjetja pri ozaveščanju o prometni varnosti?

R. Štaba: »Šole imajo ključno vlogo pri oblikovanju prometnih navad otrok in mladih. Sistematična prometna vzgoja od vrtca naprej je ena najboljših dolgoročnih naložb v prometno varnost. Občine so odgovorne za varno infrastrukturo in povezovanje lokalnih deležnikov. Lokalna podjetja pa imajo velik vpliv na mobilnost zaposlenih, kulturo vožnje in uporabo službenih vozil. Programi varne mobilnosti zaposlenih in spodbujanje odgovornega vedenja v prometu bi morali postati del družbene odgovornosti podjetij. Vzgajamo namreč svoje otroke, smo vzor mlajšim in živimo za to, da jutri njim prepuščamo boljšo in višjo raven razumevanja, znanja, odgovornosti, odnosov in sobivanja. Izključevanje med deležniki zato vedno na dolgi rok prinaša manj kot povezovanje in sodelovanje. To prinaša blaginjo, sožitje in višji standard varnosti in življenja v skupnosti.«

Kako lahko lokalna okolja bolje zaščitijo ranljive skupine udeležencev v prometu, kot so pešci, otroci in starejši?

R. Štaba: »Zaščita ranljivih skupin se začne pri načrtovanju prostora. Potrebujemo nižje hitrosti v naseljih, območja 30 km/h, fizično ločene površine za pešce in kolesarje, dobro osvetljene prehode, znižane robnike ter semaforске cikle, prilagojene starejšim, invalidom, otrokom ... Italija in Francija sta z uvajanjem 30 km/h v naseljih in obvozi za tranzit prihranili tisoče življenj. Seveda tu ne gre le za postavitve prometnega znaka, temveč za celovit, nov in arhitekturno podkrepjen pristop.

Pri otrocih pa so ključne varne šolske poti, spremljanje in varovanje na poti, organizirani prevozi otrok tam, kjer je to potrebno, in umirjanje prometa v okolici izobraževalnih institucij. Pri starejših ter invalidih pa moramo razmišljati tako o njihovi vlogi pešcev kot voznikov ter zagotoviti prilagojeno infrastrukturo in podporo pri ohranjanju varne mobilnosti.«

Kako ocenjujete vpliv sodobnih prometnovarnostnih tehnologij na zmanjševanje nesreč?

R. Štaba: »Umestitev tehnologij v infrastrukturo, pri nadzoru, usmerjanju in upravljanju prometa v vozilih ima zelo velik vpliv na zmanjšanje posledic najhujših nesreč. Bistvo pri tem je, da napredek na tem področju zasleduje in regulira tudi učinkovita in moderna zakonodaja in standardizacija. Brez nje je stanje lahko samo pospeševalec konfliktov in sistemske neučinkovitosti.

Vendar tehnologija sama po sebi ni dovolj. Vozniki morajo razumeti njene omejitve, saj lahko občutek večje varnosti vodi tudi v bolj tvegano vedenje.«

Ali lahko pametni prometni sistemi in digitalni nadzor pomembno prispevajo k večji varnosti?

R. Štaba: »Zagotovo. Sistemi za avtomatski nadzor hitrosti, prepoznavanje nevarnega vedenja in upravljanje prometa povečujejo zaznano verjetnost odkritja kršitev, kar vpliva na vedenje voznikov in zaupanje v učinkovitost sistema. Ob tem pa moramo paziti, da se tehnologija uporablja transparentno, zakonito in z jasnim ciljem – varovanjem življenj, ne zgolj s kaznovanjem. Primer učinkovitosti lahko v Sloveniji prepoznamo pri zaznavanju kršitev voženj brez vinjete na avtocesti, kjer si ob vstopu vozila brez vinjete takoj zaznan in zelo hitro in učinkovito sankcioniran. Gre le za kršitev v zvezi s plačilom cestnine oziroma dajatve, ki jo nadzira državno podjetje, kar

predstavlja pravni in sistemski paradoks, saj zakonske določbe česa podobnega ne omogočajo policiji. Ta namreč z uporabo iste ali podobne tehnologije ne more ugotavljati kršitev, kot so prekoračitve hitrosti, uporaba mobilnega telefona med vožnjo ter vožnja z ukradenimi ali neregistriranimi vozili, čeprav lahko takšna ravnanja povzročijo hude prometne nesreče, poškodbe, smrtne žrtve, večurne prometne zastoje in gospodarsko škodo. Čudno?»

Ali obstaja nevarnost, da bodo vozniki zaradi vse bolj naprednih varnostnih tehnologij postali manj pozorni in bolj samozavestni za volanom?

R. Štaba: *»Vsekakor je dejstvo, da tudi ta nevarnost obstaja. Napredni sistemi, kot so samodejno zaviranje, opozorila za vožni pas, tempomat ali asistenca pri hitrosti, lahko povečajo varnost, vendar lahko pri voznikih ustvarijo lažjen občutek nadzora. Voznik lahko začne verjeti, da bo tehnologija "rešila" situacijo namesto njega.*

Zato mora biti sporočilo jasno: tehnologija je pomoč, ne nadomestilo za odgovornega voznika. EU z novo varnostno opremo v vozilih krepi preventivo, vendar tudi najboljši sistemi ne odpravijo potrebe po pozornosti, prilagojeni hitrosti, varnostni razdalji in odgovornem ravnanju.«

Kako pomembno je sodelovanje med javnimi institucijami in podjetji, ki razvijajo prometnovarnostne rešitve?

R. Štaba: *»Sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem je nujno. Javne institucije postavljajo pravila, cilje in zagotavljajo sistemski okvir, podjetja pa prinašajo inovacije, tehnološko znanje in razvoj novih rešitev. Najbolj učinkovite rešitve nastanejo takrat, ko se v razvoj vključijo tudi uporabniki, stroka in organizacije žrtev, saj to omogoča, da tehnologija odgovarja na dejanske potrebe ljudi.«*

Kaj bi želeli sporočiti odločevalcem na področju prometne politike?

R. Štaba: *»Prometna varnost ni obrobna tema, ampak pomembno sistemsko in družbeno vprašanje, ki se dotika slehernega državljana. Naš vsakdan je žal povezan s hitrim tempom življenja in dnevno mobilnostjo. Vsaka smrt na cesti predstavlja tragedijo, ki je v veliki meri preprečljiva. Odločevalci morajo sprejemati dolgoročne, podatkovno podprte in pogumne ukrepe, tudi kadar niso politično najlažji. Pri vsaki prometni odločitvi bi morali razmišljati predvsem o vplivu na ljudi in njihove življenjske zgodbe. Razmišljanje, da se nesreče dogajajo tam daleč in drugim, je zelo zelo napačno. Vse kar gradimo, gradimo in ustvarjamo za lastno varnost, nas, naših bližnjih*

in naše družbe. To največkrat pogrešam in spoznavam ob žalostnih individualnih pogovorih in zgodbah ljudi, ki bi želeli tako kot jaz – film kdaj zavrteti nazaj in kaj spremeniti, narediti ali se odločiti drugače, pa žal več ne gre.»

Kaj bi bil po vašem mnenju največji korak naprej za prometno varnost v naslednjih desetih letih?

R. Štaba: »Največji korak naprej bi bil prehod od iskanja krivca po nesreči k oblikovanju sistema, ki preprečuje najhujše posledice človeških napak. To pomeni varnejšo infrastrukturo, nižje hitrosti v naseljih, hitrejšo uvajanje varnostnih tehnologij, učinkovitejšo obravnavo povratnikov in boljšo podporo žrtvam prometnih nesreč. Ključna pa bo tudi sprememba družbene kulture – da prometnih nesreč ne bomo več razumeli kot neizogibnih naključij, ampak kot pojav, ki ga lahko preprečujemo. Začne pa se ta pot prvo pri nas samih in zato je tako težka in zahtevna, saj zelo radi s prstom pokažemo na napake drugih, medtem ko na svoje pozabimo ali jih spregledamo. Gre za rast in težko vajo življenja.«

Kakšno sporočilo bi namenili voznikom, občinam in podjetjem, ki sodelujejo pri ustvarjanju varnejšega prometnega okolja?

R. Štaba: »Voznikom bi sporočil, da za volanom nikoli niso sami in da vsaka odločitev vpliva tudi na življenja drugih ljudi. Pravica biti v prometnem sistemu aktiven je velik dar in privilegij posameznika, ki se z veliko mero odgovornosti mora končati tam, kjer se začne pravica varnosti drugega. Zakonodaja je to normativno uredila s temeljnim načelom "zaupanja", z verjetnostjo, da bo vsak udeleženec ravnal po pravilih, ki smo jih v prometu določili kot skupnost.

Občinam sporočamo, da infrastruktura sicer neposredno oblikuje vedenje in občutek varnosti v prostoru, vendar je vsaj enako pomembno, če ne še pomembnejše, dolgoročno vlaganje v vzgojo, izobraževanje in medsebojno sodelovanje ter njihova sistematična podpora.

Za podjetja velja, da je za njihovo uspešnost ključen uspešen zaposleni, v katerega podjetja veliko vlagajo. Izguba dobrih kadrov in zaposlenih je velik udarec za sleherno podjetje. Zato imajo podjetja lahko velik vpliv z družbeno odgovornim ravnanjem, aktivnostmi, izobraževanjem in sofinanciranjem trajnostne in varne mobilnosti. Nedvomno pa morajo za udeležanje Vizije nič postati aktivni sokreator in sistemski partner pri izobraževanju svojih zaposlenih in s tem kreiranju višje prometne kulture, standarda in kvalitete življenja širše skupnosti. Vsi smo del

istega sistema in prometna varnost je skupna odgovornost – ne le v sloganih, ampak v vsakodnevni odločitvah in življenju.»

3.2 Intervju – Sašo Živković, direktor podjetja Intermatic, d. O. O.

Podjetje Intermatic, d. o. o., (Intermatic inženiring & consulting, d. o. o.) je slovensko podjetje, ki je bilo leta 1989 ustanovljeno kot nadaljevanje obrtne dejavnosti, specializirane za razvoj, proizvodnjo in vzdrževanje elektronskih naprav. V strokovni in aplikativni literaturi se pojavlja predvsem na področju prometne varnosti in ITS. Njegova dejavnost je tesno povezana z uvajanjem sodobnih pristopov k upravljanju prometa.

Podjetje deluje predvsem na področju sistemov za nadzor hitrosti, analiz prometnih tokov in podpornih rešitev za izboljšanje prometne varnosti v lokalnih skupnostih. V literaturi se takšna podjetja pogosto obravnavajo kot pomembni deležniki v razvoju pametnih mest, saj s svojimi rešitvami omogočajo učinkovitejše zbiranje in obdelavo prometnih podatkov, ki so ključni za načrtovanje prometnovarnostnih ukrepov.

Delovanje podjetij, kot je Intermatic, d. o. o., temelji na sodelovanju z občinami in drugimi javnimi institucijami, kjer se tehnologije prilagajajo specifičnim lokalnim potrebam. To vključuje analizo kritičnih prometnih točk, podporo pri odločanju o postavitvi nadzornih sistemov ter implementacijo rešitev, ki prispevajo k umirjanju prometa in zmanjševanju števila prometnih prekrškov. Takšen pristop je v skladu s sodobnimi smernicami prometne politike, ki poudarjajo integracijo tehnologije, infrastrukture in upravljaljskih procesov.

V tem pod poglavju je zato predstavljen pregled vloge podjetja Intermatic, d. o. o., v kontekstu prometne varnosti, pri čemer je poudarek na njegovem prispevku k razvoju pametnih prometnih rešitev in sodelovanju z lokalnimi skupnostmi pri izboljševanju varnosti cestnega prometa.

3.2.1 Zapis intervjuja

Kakšna je glavna dejavnost podjetja Intermatic, d. o. o., na področju prometne varnosti?

S. Živković: *»Podjetje Intermatic ima že več kot 35-letno zgodovino, in sicer je bilo ustanovljeno leta 1989. Od leta 1995 naprej pa smo se začeli aktivno ukvarjati z dobavo in z vzdrževanjem sistemov za nadzor prometa. Tako da to je ena od dveh glavnih dejavnosti. Druga dejavnost pa je malo ločena od te prometne, vendar nam predstavlja večinski del (nekaj okoli 60 odstotkov), ukvarjamo se s sistemi za večanje nadzora prometa.*

Tako v zadnjem času, v zadnjih letih veliko aktivnosti namenjamo tudi R&D-u, se pravi razvoju, tako da imamo svoje lastne produkte – od nekih "hardwares-kih", strojnih rešitev, do "softwaers-kih". Drugače pa tudi zastopamo različna svetovna podjetja, ki delujejo na tem področju, in imamo že zelo dolgoletno sodelovanje z njimi. V zadnjem času veliko energije in "resourcen" posvečamo tudi našim lastnim izdelkom, tako da se preusmerjamo ne samo na slovenski trg, ampak tudi v tujino.

Imamo torej približno 40 odstotkov izvoza in približno 60 odstotkov prihodkov na domačem trgu.«

Katere prometnovernostne rešitve podjetje najpogosteje ponuja občinam ali drugim naročnikom?

S. Živković: *»Mi dobavljamo tako represivne kot preventivne sisteme za prometno varnost. Razdelitev v skupine je rahlo nebvaležna. Represivni so ti, na podlagi katerih, v primeru neupoštevanja cestnoprometnih predpisov, vozniki dobijo po pošti »pozdravček«, plačilni nalog za recimo prekoračitev hitrosti.*

Tako da ponujamo širok nabor merilnikov hitrosti. To so lahko radarski merilniki hitrosti, laserski merilniki hitrosti, stacionarni merilniki, mobilni itd. Tako da ponujamo neko kompletno rešitev za naše naročnike.

Naši naročniki so občine, policija, TAREKS, Direkcija za ceste in cestni promet in tako naprej. Drugi segment bi pa lahko spadal recimo v preventivna prometna sredstva. To so pa recimo prikazovalniki hitrosti, ko vozite. To so prikazovalniki, ki so montirani na cesti in prikazujejo hitrost voznikom.

Zraven beleženja se vodi tudi prometna statistika, tako da tudi občine in druga strokovna javnost pri tem razpolagajo glede spremljanja slikovnih podatkov za različne namene. Potem v to skupino lahko spada še nekaj izdelkov, ki jih zdaj razvijamo v zadnjem času.

V to skupino preventivnih izdelkov spadajo potem tudi števec prometa, tako da mi smo zelo osredotočeni v zbiranje statističnih podatkov ter razvijamo in dobavljamo namenske števce pešcev, kolesarjev, voznikov vozil; tako radarskih kot na bazi detekcije preko videosistemov, induktivnih zank in tako naprej.

Zdaj je to v bistvu zelo aktualno, ker so občine dobile v okviru Zakona o celostno prometnem načrtovanju pooblastilo izmeriti ter vzajemno spremljati promet s t. i. "automatic number plate reader-jem".

Zdaj se tukaj odpira še cela paleta različnih rešitev, ki so koristne za občine. Recimo ena od njih je tudi nadzor vstopa v mestna središča. Občine imajo neko politiko dostopa v mestna središča, to so predeli, ki so po navadi omejeni z rampami ali potopnimi stebrički. Mi lahko reguliramo dostop, tako da imamo nek sistem, ki samodejno uravnava promet znotraj tega območja.

To pomeni, da prepozna registrsko tablico, preveri, ali ima dovoljenje, in spusti noter. Evidentira tudi kršitelje in tako naprej. Take kamere lahko torej selektivno beležijo tovorni promet ali pa motoriste, tako da lahko nadziramo tudi neke ulice, kjer je tovorni promet prepovedan, kjer so lahko samo avti, na primer do tri pa pol tone, odvisno, kakšne so omejitve.

Dober primer je tudi na primer vožnja po enosmernih cestah v napačno smer. Ali pa recimo vožnja po centru z motorji. Primer, ki smo ga zdaj reševali v Kopru – tam potem nadziramo samo motorna vozila.«

Ali menite, da vozniki radarje dojemajo predvsem kot represivni ali preventivni ukrep?

S. Živković: *»Dojemanje merilnikov hitrosti skozi zgodovino se je močno spremenilo. Če primerjamo recimo izpred 20 let pa danes, je kar velika razlika. Se pravi v smislu, da včasih so to dojemali kot kasanstvo. Tudi politika, kar ima na koncu koncev zadnjo besedo, če se bodo ti sistemi postavili ali ne, je bila v preteklosti zelo zadržana. Pa še do danes je v nekaterih primerih tako. Kljub temu se prepoznava pozitiven učinek merilnikov hitrosti.*

Ločiti je treba radarsko obišje, ki je postavljeno nekje na neki cesti, pa ni nujno, da je noter merilnik hitrosti. In kadar je radarsko obišje prazno, je to kot nek preventivni sistem, zato, ker tudi, če se na podlagi tega ne izdajajo plačilni nalogi, ima zelo zelo močen efekt. Tudi prikazovalniki hitrosti, ki sem jih prej omenil, spadajo med preventivna sredstva.

Tako so ljudje začeli dojemati, kakšen učinek dejansko imajo radarska obišja in merilniki hitrosti na usmerjanje prometne varnosti. S tem se prekrški lahko zmanjšajo tudi za 90 odstotkov.

Sami smo delali analizo na določenih lokacijah, kjer je bilo prej, bom rekel 300, 400 in več prekrškov v enem dnevu. Po parih mesecih pa je to upadlo tudi na samo 5–10 prekrškov na dan. To so zelo konkretna znižanja in imajo zelo, zelo velik učinek. To so opazili tudi stanovalci in krajanje v določenih krajevnih skupnostih, kjer so bile dane pobude na občino, da se postavljajo obišja oziroma merilniki. Ugotovilo se je, da ti ljudje veliko bolje sprejemajo na primer talne ovire, ki so se v preteklosti veliko več postavljale na ulicah. Zdaj pa vidijo, da je veliko bolj elegantno pa tudi pošteno do samih voznikov, da se postavljajo radarska obišja.

Zakaj? Zato, ker pri talnih ovirah jih morajo vsi, ne glede na to, ali spoštujejo omejitve hitrosti ali ne, prevoziti. Se pravi, da so nekako vozniki, ki upoštevajo omejitve hitrosti zaradi teh, ki jih ne, zaradi katerih so se talne ovire postavile, kaznovani s tem, da morajo tudi oni voziti čez te ovire. Medtem ko radar oziroma radarsko obišje merilni hitrosti selektivno evidentirata, pa plačilni nalog na koncu dobi samo kršitelj.

Ker je splošna javnost zdaj veliko bolj dovzetna, prihaja do tega, da občine, politika, ministrstva vlagajo v te sisteme, kar vodi do tega, da smo tudi s pomočjo merilnikov hitrosti povečali prometno varnost na lokalnih cestah po lokalnih skupnostih v Sloveniji. Na podlagi "feedbackov", ki jih prejemo, ima zelo velik pozitiven učinek tudi s strani občanov. Statistika pa itak govori sama zase in kaže na to, da je zelo velik učinek tudi iz vidika zmanjšanja povprečnih hitrosti, zmanjšanja maksimalnih hitrosti in tako naprej.»

Kako poteka postopek določanja lokacije za nastanitev radarjev in katere lokacije so po vašem mnenju najbolj primerne za postavitev radarjev (npr. okolica šol, vrtcev, križišča, naselja)?

S. Živković: »Ja, mi smo vedno zagovarjali nek sistematičen pristop k temu, torej, da se najprej naredi neka statistična analiza prometa na določenih lokacijah.

Po navadi lokacije določi občina, dostikrat skliče SPV (Sektor za preventivo in vzgojo v cestnem prometu) in določi neke kritične lokacije. Tam so predstavniki šol, vrtcev, policije, redarstva in predstavniki občin. Se pravi, najbolj pomembne institucije v občini, ki že imajo podatke o lokacijah, kjer so bile v preteklosti prometne nesreče in na katere opozarjajo stanovalci.

Potem pa mi ali pa občina z našo pomočjo s skritimi merilci prometa izmerimo hitrosti na teh lokacijah in število vozil. Kasneje se te hitrosti analizira ter se izpostavi tiste, ki so kritične in primerne, da se hitrosti malo umirijo, se pravi lokacije, ki so primerne za postaviti merilnik hitrosti. Ko se naredi ta analiza, se pogleda, na katerih lokacijah je dejansko upravičeno izvajati meritve.

Tako vsaka občina kupi nekaj več obiščij, policije tudi kamere. Potem se pa merilniki selijo iz obiščij v obišče glede na problematiko. Recimo konkretno na primeru Izole, so tudi tam zaznali veliko prekoračitev hitrosti. Tako imajo tam v obdobju šolskega leta postavljene merilnike v obiščjih v bližinah šol, vrtcev ipd. V času turistične sezone, ko pa ni več otrok v šoli, pa ga prestavijo na druge lokacije, ki so bolj izpostavljene, predvsem v poletni sezoni.

Tako se to prilagaja glede na potrebe občin in vsake posamezne situacije. Mi spodbujamo tak pristop.«

Katere podatke uporabljate pri prometnovarnostnih analizah?

S. Živković: *»Merilniki hitrosti, tudi tisti, na podlagi katerih se kaznuje, beležijo zaznано vozilo, uro, datum, smer vožnje in hitrost. Ti podatki se analizirajo. Praktično vsako vozilo, ki gre mimo, je preštetó. Ne glede na to, ali je naredil prekršek ali ne. Na podlagi tega se lahko naredi zelo podrobna statistika.*

Se pravi, na podlagi terminov, delov dni in hitrosti takrat, kakšne so prometne konjice, maksimalne, percentil hitrosti, V85 ... se izračunajo hitrostni razredi. Potem pa se analizira gostoto prometa in število kršiteljev. Na podlagi tega se določi neka stopnja kritičnosti obstoječe trenutne prometne varnosti na tisti lokaciji.«

Kako podjetje zagotavlja skladnost sistemov z zakonodajo o varstvu osebnih podatkov?

S. Živković: »Kot prvo, če gre za skrite merilce hitrosti, ti merilci ne delajo nobenih slik, se pravi slikovno ne evidentirajo prometa kršiteljev, voznikov in tako naprej, ampak se zbira zgolj statistika.

Če pa govorimo o merilnikih hitrosti v okviru represivnih sredstev, pa zakonodaja jasno nalaga, da morajo biti merilniki nastavljeni tako, da evidentirajo zgolj kršitelje, se pravi tiste, ki so v prekršku.

Vsi posnetki, ki se naredijo, so enkriptirani, odprejo jih lahko samo s posebnim ključem, s posebnim programom. In to delajo na prekrškovnih organih, na občini, na redarstvih, na policiji ... Tisti, ki so za to posebej pooblašeni. Potem se ti prekrški branijo skladno z zakonodajo, obdelajo v zakonsko določenih rokih, arhivirajo in tako naprej.«

Katere zakonske zahteve morajo izpolnjevati sistemi za nadzor hitrosti?

S. Živković: »Glede varstva osebnih podatkov, tudi recimo med obdelavo, naši programi omogočajo zakrivanje obrazov, registrskih tablic, ki niso del prekrška. Tako da, ko se na sliki vidita na primer dve vozili, se lahko na drugem vozilu zakrije registrska tablica. Preostala vozila se slikovno ne zabeležijo. Potem je kršitelju v okviru plačilnega naloga vidno samo vozilo, ki je v prekršku.

Registrska tablica se smatra kot osebni podatek, kar je meni osebno zelo zanimivo, saj jih dnevno lahko zaznamo s prostim očesom.«

5 Razprava

V raziskovalni nalogi je bil poudarek na prometni varnosti v evropskem prostoru, pri čemer so nas zanimali razvoj prometnovarnostnih politik, učinkovitost zakonodaje, vloga različnih deležnikov in pomen sodobnih tehnologij pri zmanjševanju števila prometnih nesreč. Prometna varnost predstavlja eno pomembnejših družbenih vprašanj, saj prometne nesreče povzročajo številne človeške, socialne in gospodarske posledice. Namen raziskave je bil ugotoviti, kako

se prometna varnost razvija na evropski ravni, kako učinkoviti so obstoječi ukrepi in kakšne možnosti za izboljšavo obstajajo v prihodnje.

Pri raziskovanju so se analizirali strokovni odgovori predstavnikov s področja prometne varnosti na ravni lokalnih skupnosti, organizacije žrtev prometnih nesreč in podjetja Intermatic, d. o. o., ki deluje na področju prometnovarnostnih tehnologij. Raziskava je pokazala, da se je stanje prometne varnosti v Evropi v zadnjih letih sicer izboljšalo, vendar se napredek vedno bolj upočasnjuje. Evropske institucije danes prometne varnosti ne razumejo več kot odgovornost celotnega sistema. V ospredje prihaja Vizija nič, ki temelji na predpostavki, da so človeške napake neizogibne, zato mora biti prometni sistem zasnovan tako, da te napake ne vodijo v smrt ali hude poškodbe.

Ugotovilo se je, da sodobna prometna zakonodaja sama po sebi ni dovolj za učinkovito zmanjševanje prometnih nesreč, če ni zagotovljen tudi dosleden nadzor nad njenim izvajanjem. Ključno vlogo ima predvsem odkrivanje rešitev, saj močno vpliva na vedenje posameznikov. Države z najboljšimi rezultati uspešno povezujejo preventivo, kakovostno infrastrukturo, prometno vzgojo in učinkovit represivni sistem. Poleg tega je vse večji poudarek na zaščiti ranljivih skupin, kot so pešci, otroci, starejši in kolesarji, ter na razvoju trajnostne mobilnosti.

Pomemben del raziskave je bil namenjen tudi vlogi različnih deležnikov pri oblikovanju prometnovarnostnih politik. Ugotovilo se je, da imajo evropske institucije pomembno vlogo pri postavljanju skupnih ciljev, standardov in smernic prometne varnosti. FEVR opozarja, da za statistiko stojijo konkretni ljudje, družine in življenjske zgodbe, zato pomembno prispevajo k večji družbeni občutljivosti ter boljšemu razumevanju posledic prometnih nesreč. Lokalne skupnosti pa imajo ključno vlogo pri izvajanju prometnovarnostnih ukrepov v praksi, saj najbolje poznajo nevarne lokacije in potrebe prebivalcev. Uspešni ukrepi nastajajo predvsem tam, kjer sodelujejo občine, šole, policija, podjetja in prebivalci.

Raziskava je pokazala tudi, da se v zadnjih letih povečuje uporaba ukrepov za umirjanje prometa, predvsem radarjev in prikazovalnikov hitrosti, ki jih prebivalci danes dojemajo veliko bolj pozitivno kot v preteklosti. Analiza je pokazala, da lahko sodobni sistemi za nadzor hitrosti bistveno zmanjšajo število prometnih prekrškov in izboljšajo prometno varnost v lokalnih okoljih. Posebna pozornost je bila

namenjena prometnovarnostnim tehnologijam in vlogi podjetja Intermatic, d. o. o., ki razvija in dobavlja različne prometnovarnostne sisteme, kot so stacionarni radarji, mobilni radarji, prikazovalniki hitrosti, sistemi za prepoznavanje registrskih tablic, števcji prometa ter sistemi za nadzor dostopa v mestna središča. Takšne tehnologije omogočajo učinkovitejši nadzor prometa, zbiranje prometnih podatkov in izboljšanje prometne varnosti. Ob tem pa je zelo pomembno tudi zagotavljanje skladnosti z zakonodajo o varstvu osebnih podatkov. Sistemi zato beležijo le kršitelje, podatki pa so šifrirani in dostopni le pooblaščenim osebam.

Na podlagi raziskave menimo, da prometna varnost ne sme biti razumljena le kot tehnično ali prometno vprašanje, temveč kot širše družbeno vprašanje odgovornosti, sodelovanja in kakovosti življenja. Za dolgoročno izboljšanje prometne varnosti je nujno sodelovanje vseh deležnikov, od evropskih institucij in države do lokalnih skupnosti, podjetij, šol in posameznikov. Pomembno je, da se prometna kultura razvija že od otroštva naprej, saj lahko le s sistematično prometno vzgojo, kakovostno infrastrukturo, sodobnimi tehnologijami in doslednim nadzorom dosežemo trajne spremembe vedenja v prometu.

V prihodnje priporočamo več vlaganj v preventivo in prometno vzgojo, širitev območij umirjenega prometa, izboljšanje infrastrukture za pešce in kolesarje ter večjo uporabo pametnih prometnih sistemov. Pomembno bi bilo tudi redno spremljanje učinkovitosti izvedenih ukrepov ter boljše sodelovanje med državami pri izmenjavi podatkov in dobrih praks. Menimo, da je največji korak naprej mogoč predvsem z oblikovanjem prometnega sistema, ki preprečuje najhujše posledice človeških napak ter spodbuja odgovorno in varno ravnanje vseh udeležencev v prometu.

6 Zaključek

Prometna varnost je eno ključnih področij sodobne družbe, saj neposredno vpliva na kakovost življenja, varnost prebivalcev ter družbene in gospodarske posledice prometnih nesreč. Na podlagi opravljene raziskave je mogoče ugotoviti, da se je prometna varnost v evropskem prostoru v zadnjih desetletjih sicer izboljšala, vendar se napredek v zadnjih letih upočasnjuje, kar kaže na potrebo po nadaljnjih sistemskih izboljšavah in bolj usklajenih ukrepih.

Raziskava je pokazala, da evropske institucije vse bolj uveljavljajo celosten pristop, ki temelji na konceptu »Safe System« oziroma Viziji nič. Ta pristop izhaja iz predpostavke, da so človeške napake neizogibne, zato mora biti prometni sistem zasnovan tako, da te napake ne vodijo v najhujše posledice. Kljub napredku pa ostajajo med državami članicami velike razlike, kar potrjuje, da je usklajevanje prometnovarnostnih politik še vedno pomemben izziv.

Pomemben rezultat raziskave je tudi ugotovitev, da zgolj zakonodaja ni dovolj za učinkovito zmanjševanje prometnih nesreč. Ključno vlogo imajo dosledno izvajanje predpisov, učinkovit nadzor ter kombinacija preventive, izobraževanja in represivnih ukrepov. Najbolj uspešne države so tiste, ki uspešno povezujejo vse naštete elemente ter pri tem posebno pozornost namenjajo zaščiti ranljivih skupin, kot so pešci, otroci, starejši in kolesarji.

Raziskava je potrdila tudi pomembno vlogo različnih deležnikov pri oblikovanju in izvajanju prometnovarnostnih ukrepov. Evropske institucije določajo skupne cilje in standarde, organizacije žrtev prometnih nesreč opozarjajo na človeško dimenzijo prometnih tragedij ter pomembno vplivajo na družbeno zavest, lokalne skupnosti pa imajo ključno vlogo pri izvajanju ukrepov v praksi. Uspešni rezultati so možni predvsem tam, kjer poteka tesno sodelovanje med občinami, šolami, policijo, podjetji in prebivalci.

Posebej pomembna ugotovitev raziskave se nanaša na vlogo sodobnih tehnologij, kot so radarji, prikazovalniki hitrosti in ITS. Ti sistemi dokazano vplivajo na zmanjšanje števila prekrškov in izboljšanje prometne varnosti, vendar morajo biti uporabljeni odgovorno, pregledno in v skladu z zakonodajo, zlasti na področju varstva osebnih podatkov. Primer podjetja Intermatic, d. o. o., kaže, da tehnologija pomembno prispeva k razvoju pametnih primernih rešitev in učinkovitejšemu upravljanju prometa v lokalnih skupnostih.

Na podlagi raziskave je možno zaključiti, da prometna varnost ne predstavlja zgolj tehničnega ali pravnega vprašanja, temveč širše družbeno vprašanje odgovornosti, kulture in sodelovanja. Dolgoročne izboljšave so možne le s kombinacijo kakovostne infrastrukture, doslednega nadzora, sodobnih tehnologij in predvsem sistematične prometne vzgoje, ki se začne že v zgodnjem otroštvu.

V prihodnje so zato ključni nadaljnje vlaganje v preventivne programe, razvoj varnejše infrastrukture, širitev območij umirjenega prometa in krepitev sodelovanja med vsemi deležniki. Največji napredek bo dosežen takrat, ko bo prometni sistem zasnovan tako, da bo aktivno preprečeval najhujše posledice človeških napak in spodbujal odgovorno ravnanje vseh udeležencev v prometu.

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

- Cao, Y. Derrible, S. Le Pira, M. in Du, H. (2024). Advanced transport systems: the future is sustainable and technology-enabled. *Scientific Reports*, (2024), 14:9429. <https://doi.org/10.1038/s41598-024-59438-0>
- Li, J. in Wang, B. (2025). Traffic Safety Measures and Assessment. *Appl. Sci.* 2025, 15, 10532. <https://doi.org/10.3390/app151910532>
- Evropski parlament. (2021). Resolucija Evropskega parlamenta z dne 6. oktobra 2021 o okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – priporočila za naslednje korake v smeri »vizije nič« (2021/2014(NI)). https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_SL.html
- Evropski parlament in Svet Evropske unije. (2010). Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru in za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza. UL L 207, 6. 8. 2010, str. 1–13. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=celex:32010L0040>
- Evropski parlament in Svet Evropske unije. (2019). Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priključnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjena za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu. UL L 325, 16.12.2019, str. 1–40. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32019R2144>
- Evropski parlament in Svet Evropske unije. (2023). Direktiva (EU) 2023/2661 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. novembra 2023 o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza. UL L, 2023/2661, 30. 11. 2023. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32023L2661>
- Evropski parlament in Svet Evropske unije. (2015). Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. UL L 068, 13. 3. 2015, str. 9–25. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0413>
- Evropski parlament in Svet Evropske unije. (2016). Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta Evropske unije z dne 27. aprila 2016 o varstvi posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov). UL L 119, 4. 5. 2016, str. 1–88. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R0679#enc_1

- Evropska komisija. (2020). Sporočilo Komisije evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij. Strategija za trajnostno in pametnomobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost. (COM(2020) 2798 FINAL). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=FR>
- Evropski parlament in Svet Evropske unije. (2019). Direktiva (EU) 2019/1936 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2019 o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture. UL L 305, 26. 11. 2019, str. 1–16. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32019L1936>
- Pérez, K. Santamariña-Rubio, E. López, M.J. Artazcoz, L. Ferrando, J. Pastor, M. Pastor, C. Hyder, A.A. in Borrell, C. (2025). 25 years of providing evidence on road safety interventions at the city level. *Front. Public Health* 12:1463878. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2024.1463878>
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (2010). Uradni list RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo, 161/21 – popr., 22/25. 86/25 – odl. US in 14/26 – ZINUNPS. <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>
- Zakon o cestah (ZCes-2). (2022). Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE. <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8298>
- Zakon o voznikih (ZVoz-1). (2016). Uradni list RS, št. 92/22 – uradno prečiščeno besedilo, 153/22, 102/25 in 16/26. <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>
- Zakon o občinskem redarstvu. (ZORed). Uradni list RS, št. 139/06 in 9/17. <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO4619>
- Zakon o motornih vozilih (ZMV-1). (2017). Uradni list RS, št. 75/17 in 92/20 – ZPrCP-E. <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO7333>
- Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1). (2011). Uradni list RS, št. 43/11. <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO5537>
- Zakon o varstvu osebnih podatkov (ZVOP-2). (2022). Uradni list RS, št. 163/22, 40/25 – ZInFV-1 in 10/26 – ZP-1L. <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO7959>
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030 (ReNPVCP23-30). (2023). Uradni list RS, št. 124/23. <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=RESO151>
- Wubie, T. M., Bezabeh, G. B., Emagnu, Y. M. In Persia, L. (2025). Managing Road Traffic Speed: Challenges, Opportunities, and New Developments. *Journal of Advanced Transportation*, vol. 2025, 2344316. <https://doi.org/10.1155/atr/2344316>

O avtorjih

Laura Samogy je študentka 3. letnika dodiplomskega študija Prava na Pravni fakulteti Univerze v Mariboru. Pred študijem je srednješolsko izobraževanje zaključila na Prvi gimnaziji v Mariboru. Ob študiju pridobiva praktične izkušnje z opravljanjem študentskih del, ki ji omogočajo povezovanje teoretičnega znanja s praktičnimi izzivi ter razvoj strokovnih kompetenc na različnih področjih dela. Njena interesna področja vključujejo pravo varstva osebnih podatkov, civilno pravo ter pravne vidike digitalizacije. Zanima jo nadaljnji razvoj na področju pravne prakse in pridobivanje izkušenj v pravnem okolju. *Laura Samogy is a third-year undergraduate student of Law at the Faculty of Law, University of Maribor. Prior to her studies, she completed her secondary education at First Gymnasium Maribor. Alongside her studies, she gains practical experience through student work, which enables her to combine theoretical knowledge with practical challenges and develop professional competencies across various fields of work. Her areas of interest include personal data protection law, civil law, and the legal aspects of digitalization. She is interested in further developing her legal practice and gaining experience in a professional legal environment.*

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 *Pravnik*. 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 soprejemnik priznanja *Pravnik 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 Pravnik, 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.*

