

Odgovorni urednik – g. Nejc Jemec
Val 202
Tavčarjeva 17
1000 Ljubljana
nejc.jemec@rtvslo.si

Avto-moto zveza Slovenije
Dunajska cesta 128 A
1000 Ljubljana
vodstvo@amzs.si

Ljubljana, 20. 3. 2023

CIPRA Slovenija – v imenu Koalicije za trajnostno prometno politiko
Trubarjeva 50
1000 Ljubljana
spela.berlot@cipra.org

Odziv Koalicije za trajnostno prometno politiko v oddaji Avtomobilsko prometne minute na Valu 202, 18. 2. 2023

V oddaji [Avtomobilsko prometne minute na Valu 202, 18. 2. 2023](#), je gost oddaje, predsednik Avto-moto zveze Slovenije (AMZS), g. Andrej Brglez, predstavil mnenje o varnosti vožnje pri visokih hitrostih (200-300 km/h) na primeru nemških avtocest. V oddaji g. Brglez med drugim navaja: *“Ljudje želijo avtomobile, ki gredo hitro. Tudi avtomobili srednjega razreda gredo z lahkoto preko 200 km/h. To so družinski avtomobili srednjega razreda. Zakaj se torej ne bi? Če so tega varno sposobni, se lahko vsak dan voziš 200 km/h popolnoma varno.”*

Ta izjava je neprimerna in z več vidikov problematična, saj je neprilagojena hitrost še vedno pogost vzrok prometnih nesreč na slovenskih cestah. Pri komuniciranju visokih hitrosti je potrebno nameniti posebno pozornost, da se voznikov in voznic ne zavaja in spodbuja k hitri, oziroma kot jo v oddaji radi imenujejo “dinamični” vožnji. Visoke hitrosti morda prinašajo koristi za posameznika v hitrem avtomobilu, za vse druge udeležence v prometu ter za družbo nasploh pa so škodljive, pogosto usodne in nikakor - “popolnoma varne”.

Študije dokazujejo, da se varnost vseh udeležencev v prometu z višanjem omejitev hitrosti manjša, z njihovim nižanjem pa povečuje. Raziskava, opravljena na Švedskem (Vadeby in Forsman, 2017)¹ na primer ugotavlja, da je povečanje omejitve hitrosti na avtocesti z 120 na 130 km/h povzročilo povečanje števila hudih telesnih poškodb, znižanje omejitev na podeželskih cestah iz 90 km/h na 80 km/h pa je zmanjšalo število smrtnih žrtev na teh cestah.

Še bolj prepričljivi so rezultati meta raziskave o odnosu med hitrostjo prometa in prometno varnostjo (Elvik idr., 2019)². Raziskava je primerjala rezultate več kot 50 člankov, objavljenih po letu 2000, ki so obravnavali različne primere povečanja ali zmanjšanja omejitev hitrosti. Avtorji so ugotovili, da kljub novim tehnologijam v avtomobilih, močna povezava med večjo hitrostjo in manjšo prometno varnostjo ostaja nespremenjena.

¹ Vadeby, Forsman (2017) Traffic safety effects of new speed limits in Sweden. Accident Analysis & Prevention, Volume 114, May 2018, Pages 34-39

² Elvik, Vadeby, Hels, van Schagen (2019) Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. Accident Analysis and Prevention 123 (2019) 114–122

Avtorja oddaje sta kljub temu prepričana, da je hitrost prek 200 in 300 km/h lahko “popolnoma varna”. Takšna retorika vzpostavlja argument (konjskih) moči: ker se proda vse več hitrih avtomobilov, je treba omogočiti hitro vožnjo, ne glede na morebitne posledice za druge udeležence v prometu ter družbo nasploh.

AMZS ter urednika oddaje Avtomobilsko prometne minute na Valu 202, pozivamo, da pri komuniciranju visokih hitrosti na avtocestah izpostavijo navedene pomisleke, so kritični pri podajanju tovrstnih vsebin in ne prelagajo odgovornosti za varnost zgolj na tehnološko sposobnost avtomobilov.

Hitra vožnja je problematična tudi z vidika rabe energije. Z višjimi hitrostmi zaradi povečanega zračnega upora (vrednost zračnega upora raste s kvadratom hitrosti) po nepotrebem povečamo porabo goriva in hkrati emisije. Pri hitrosti 120 km/h porabi vozilo tudi do 20 % več goriva (bencin, dizel) kot pri hitrosti 100 km/h za enako prevoženo razdaljo. Mednarodna energetska agencija IEA je marca 2022 objavila 10 priporočil za zmanjšanje rabe energije iz prometa³. Prvo od njih je zmanjšanje omejitev hitrosti na avtocestah za vsaj 10 km/h. Znižanje dovoljene hitrosti na 100 do 110 km/h je predlagal tudi Svet za energetiko SAZU (september 2022)⁴.

V Avstriji so na podlagi zakona o kakovosti zraka⁵ na posameznih odsekih omejili hitrosti na avtocesti na 100 km/h, čeprav razmere na cestišču dovoljujejo hitrejšo vožnjo. Razlog je skrb za zdravje prebivalcev, saj se pri višjih hitrostih poveča poraba goriva in emisij, povečana je tudi obraba pnevmatik, ki prispeva k emisijam delcev PM 10.

Hitra vožnja je problematična tudi z vidika emisij hrupa. V oddaji se sogovornika opredelita zgolj do hrupa, ki ga ustvarja vozilo in mu je izpostavljen potnik. Popolnoma zanemarita vpliv hrupa, ki ga vozilo povzroča v okolici in je neposredno povezan s hitrostjo. Mnoga evropska mesta prav zaradi hrupa zmanjšujejo omejitve hitrosti motornega prometa (Brink idr., 2022)⁶.

Voditelj svoje poglede strne zgolj v vprašanju: “so ekologi spet glasni?”. Glede na podnebno, okoljsko in energetska krizo, s katero se soočamo, je tovrsten odziv s strani voditelja neprimeren in nestrokovno. Prav tako sama oddaja poslušalcu ne omogoči uravnoteženih pogledov na problematiko, ni podanih strokovnih argumentov, ni kritične presoje izjav s strani novinarja in ni sogovornikov, ki bi predstavili drugačna stališča do obravnavane teme.

Za uspešno naslavljanje podnebne, okoljske in energetske krize je potrebno strokovno poročanje. To je ena izmed osnovnih nalog javnega medija, zato pozivamo urednika oddaje Avtomobilsko prometne minute, da zagotovi kritično, na argumentih osnovano poročanje ter soočenje različnih mnenj.

Iskreno si želimo, da bi si AMZS k večji prometni varnosti pristopila bolj celostno in se pri tem prizadevala za splošno nižanje hitrosti v prometu in čim manjši vpliv prometa na okolje.

S spoštovanjem,
Špela Berlot Veselko,
CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp in
koordinatorka Koalicije za trajnostno prometno politiko

³ <https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>

⁴ https://www.sazu.si/uploads/files/pdfupload/Staliska_Predlogi_SE-SAZU_09_22.pdf

⁵ Das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L),

⁶ Brink, Mathieu, Ruttener (2022) Lowering urban speed limits to 30 km/h reduces noise annoyance and shifts exposure-response relationships: Evidence from a field study in Zurich. Environment International 170 (2022) 107651