

ZAVOD VARNA POT

Varno življenje. Varna mobilnost.



Informacije za medije

O SAFETY JINGLE – Sporočilo za varno mobilnost

»[Safety jingle](#)« je **kratko zvočno sporočilo**, ki ga vsak radijski voditelj predvaja po tem, ko poslušalce zaradi kakršnegakoli razloga pozove za klic, tvit, sms v eter in s tem **spomni vse poslušalce, naj tega ne počnejo med vožnjo. Sporočilo predstavljajo izjave poškodovanih ter svojcev poškodovanih in umrlih v prometnih nesrečah**; ti so tudi ambasadorji Zavoda Varna pot.

Sporočilo za varno mobilnost ima **več namenov**:

- ✓ Opozarja na nevarnost
- ✓ Spodbuja k odgovornemu ravnanju
- ✓ Poskuša preprečiti nesreče
- ✓ Zvišuje raven varnejše mobilnosti

Ozadje projekta

Projekt Safety Jingle je nastal kot **posledica prekomerne uporabe mobilnih telefonov med vožnjo**. Ta problematika, na katero je opozarjalo Evropsko združenje žrtev prometnih nesreč ([FEVR](#)), je obrodila **zavedanje o problematiki ter pozitivne odzive na omejevanje uporabe mobilnih telefonov med vožnjo**. Sledil je **odziv in nadgradnja tehnologij** v vozilih s strani proizvajalcev avtomobilov, identificiranje problematike in strožje nacionalne zakonodaje, programi za ozaveščanje ipd.

Mednarodna oglaševalska agencija [FCB](#) se je odločila za kreativni pristop in za pozitivno obliko ozaveščanja ljudi, skupaj z radijskimi postajami in nacionalnimi organizacijami za pomoč in podporo žrtvam prometnih nesreč, kot je Zavod varna pot v Sloveniji. Podarila je kreativno orodje Evropskemu združenju žrtev prometnih nesreč, slednji pa je na nacionalni ravni spodbudil članice k aktivnostim. Slovenija pri uporabi mobilnih telefonov med vožnjo ni imuna na ta problem, zato je **Zavod Varna pot pristopil aktivno v kampanjo** in skupaj z oglaševalsko agencijo FCB Ljubljana in radijskimi postajami pristopil k ozaveščanju voznikov in voznikov.



Izzivi

60 % vseh prebivalcev v Sloveniji **posluš**a radijske postaje med vožnjo. Radijski voditelji **konstantno vzpodbujajo poslušalce k interakciji** (akcije pokliči in zadeni, kvizi, sodelovanje prek družbenih omrežij - fb, tviti ...). Torej, pozivajo poslušalce naj jih pokličejo, jim pišejo ali jih kako drugače kontaktirajo v eter zaradi takšnega ali drugačnega razloga.

Raba telefonov med vožnjo je pogosta, še posebej med mladimi, in pomeni **slabšo zaznavo okolice** in **upočasjen reakcijski čas** ter tako **povečuje možnost za prometne nesreče**. Pri tem ni bistvene razlike med uporabo mobilnika v roki ali prostoročnega telefoniranja.

Se zavedamo?

- **Uporaba telefona med vožnjo** (z ali brez uporabe prostoročne naprave) lahko **poveča verjetnost prometne nesreče** tudi do **3-krat**.
- Če voznik telefonira med vožnjo, to lahko primerjamo, kot da bi imel v krvi 0,8 promila alkohola.
- Uporaba mobilnih telefonov med vožnjo pomeni:
 - **slabšo in počasnejšo zaznavo okolice** (drugih udeležencev v prometu, prometne signalizacije ...)
 - **zmanjšano sposobnost pozornosti** in koncentracije
 - **upočasjen reakcijski čas** voznika (18 % slabši kot vožnja v normalnih pogojih),
 - **daljši zavorni čas** - za 10x manj možnosti, da se bomo varno ustavili
 - **izgubljanje vidnega zaznavanja prostora** (lateralna pozicija vožnje - na prometnem pasu med črtama – vožnja “cik cak”, kot pri alkoholiziranem vozniku).
 - **večjo verjetnost za vožnjo v napačno smer**
 - večje **tveganje pri odločitvah**, kot je npr. zmanjšana varnostna razdalja, manjše prilagoditve razmeram na cesti in podobno.

Pisanje tekstovnih sporočil med vožnjo

Raziskava iz leta 2014 (Caird et al) ugotavlja, da uporaba telefonov v Evropi med tistimi, ki so poročali, da ga uporabljajo občasno ali pogosto oziroma vsaj enkrat v zadnjih 30 dneh variira med 15% in 31%. Še posebej to velja za mlade (neizkušene) voznike, ki se tudi v manjši meri pripenjajo v avtomobilu..

Med pisanjem sporočila med vožnjo:

- voznik 4x več časa ne gleda na vozišče, kot pri normalni vožnji
- reakcijski čas se zmanjša za 35%
- poveča možnost za zaviranje na nasprotni vozni pas
- predstavlja večje tveganje trčenja kot, če smo pod vplivom še dovoljene mere alkohola ali pod vplivom marihuane

Vir:

Reed, N. and R. Robbins. The effect of text messaging on driver behavior: a simulator study. Transport Research Laboratory, © 2008.

www.cellphonefreedriving.ca



Koliko sekund ste namenili telefonskem pogovoru in ne pozornosti na vožnjo?

Pri podaljšanju reakcijskega časa so posledice nemalokrat povezane tudi s hitrostjo naše vožnje. Koliko metrov prepeljemo v 1 "pozabljeni" sekundi pri 50km/h v naselju?

Varnostna razdalja se meri v sekundah, ker se določa na podlagi povprečnega reakcijskega časa, ki je 1 sekundo in je direktno odvisna od hitrosti s katero vozimo.

→ Koliko je to v metrih?

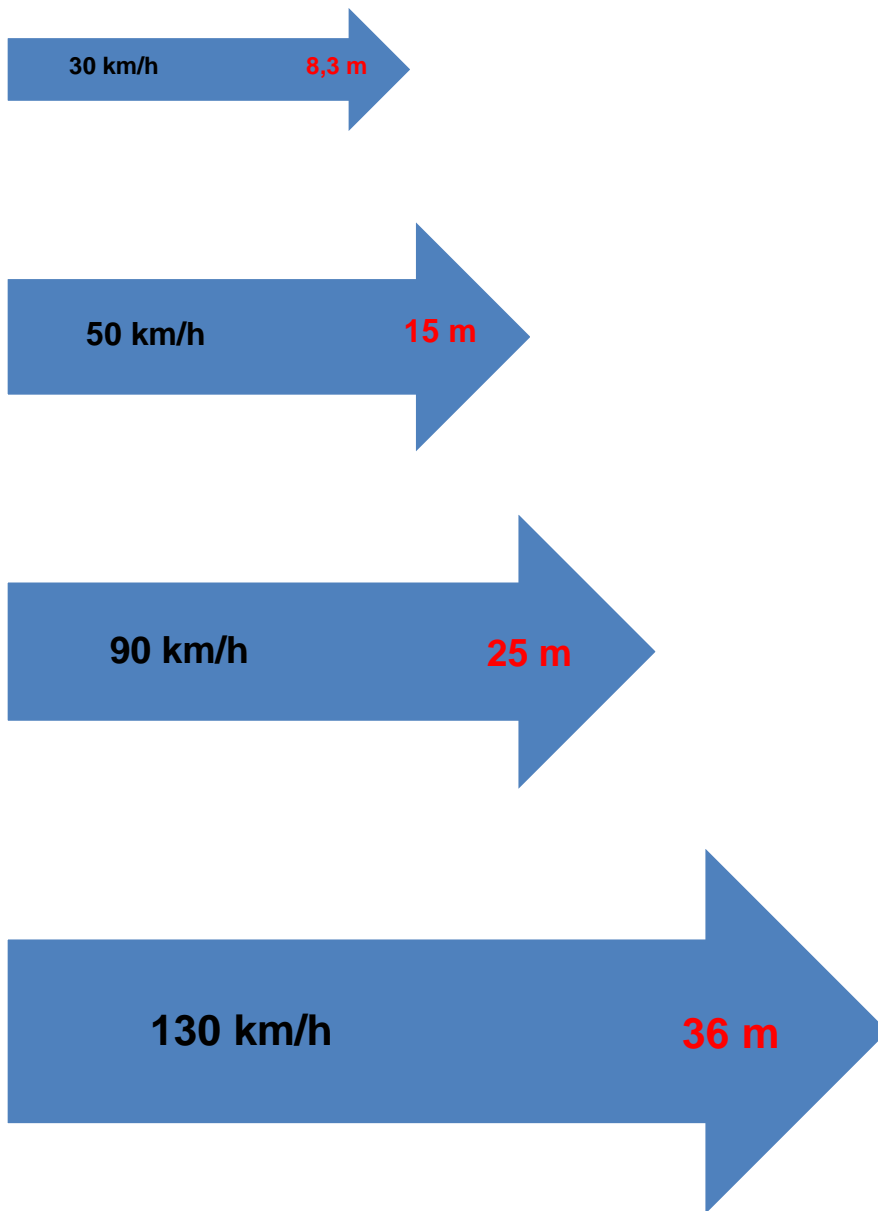
Formula za izračun prepeljane razdalje pri neki hitrosti našega vozila v 1 sekundi je: **$d [m] = v [km/h] \times 1 \text{ sek.}$** (npr. **$50.000 \text{ m} / 3600 \text{ s} \times 1 \text{ s} = 13,88 \text{ m}$**)

Enostavna in približna formula za prepeljano razdaljo v 1 sek. je:
 $d [m] = v [km/h] \times 0,3$

→ $50 \text{ km/h} \times 0,3 = 15 \text{ m}$

Pri 50 km/h torej prepeljemo 1 sekundo v 15 metrih.

Dolžina 1 sekunde pri različnih hitrostih



Pomislite, v teh metrih je lahko ob vozišču pešec ali druga ovira! Koliko metrov prevozite, ko je vasa pozornost drugje?

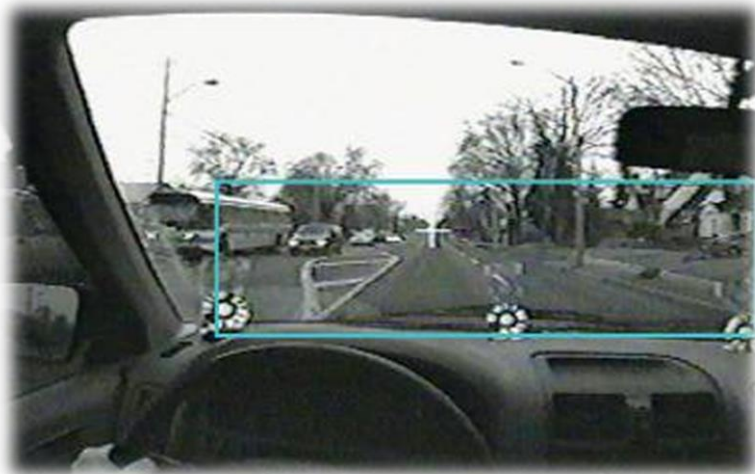
Nemalokrat pozabimo na potrebno varnostno razdaljo in pot ustavljanja. **Predpisana je vsaj 2 sekundna varnostna razdalja (Zakon o varnosti cestnega prometa).** Voznik, ki vozi za drugim vozilom po istem prometnem pasu, mora voziti za njim na varnostni razdalji. Ta ne sme biti manjša od razdalje, ki jo pri hitrosti, s kakršno vozi, prevozi v dveh sekundah. Varnostna razdalja pri hitrosti 50 km/h je **vsaj 30 m** (15 m x 2), pri hitrosti 100 km/h 54 metrov, pri hitrosti 130 km/h pa znaša minimalno 72 metrov. Razdalja do vozila, ki se pelje pred nami naj bo tolikšna, da se bomo lahko varno ustavili, če se bo vozilo (za nas) nepričakovano ustavilo ali varno zmanjšali hitrost, če se bo to nepričakovano dogajalo z vozilom pred nami. Varnostno razdaljo tudi vedno prilagodimo vremenskim razmeram.

Vir: <https://www.apms.si/go/541/Avto-sola-BUSKO>, <https://www.policija.si>

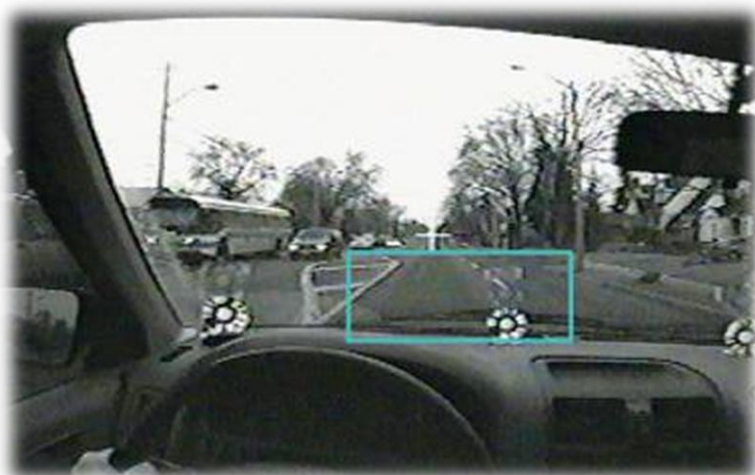
Ne moremo učinkovito opravljati več stvari hkrati

Nevro raziskave dokazujejo, da je večopravnost za naše možgane le mit. Človeški možgani ne izvajajo dveh nalog hkrati, ampak (hitro) preklapljajo med različnimi nalogami. Tako preklapljanje pomeni manjšo učinkovitost in možnost za več napak in je sčasom izčrpljujoče.

Pogled voznika, osredotočenega na vožnjo.



Pogled voznika, ko uporablja prostoročno telefoniranje



Vir: National Institutes of Health, www.psychologytoday.com, Transport Canada

Kaj storiti na osebni ravni?

Odgovor je preprost – zavedajmo se posledic neodgovornega početja in se mu izognimo. Kot pogosto trdijo poškodovanci v prometnih nesrečah in njihovi svojci, da bi najraje življenje zavrteli nazaj, a tega se ne da.

Oglejte si [intervju z Andrejem Peganom](#), ki je pod vplivom alkohola pred 25 leti povzročil nesrečo, v kateri je umrl njegov prijatelj, sam pa si je tako hudo poškodoval glavo, da je bil dlje časa v komi, nato na invalidskem vozičku.

O Zavodu Varna pot

Zavod Varna pot je civilna, neprofitna, humanitarna in nepolitična organizacija. Sestavljamo jo žrtve prometnih nesreč in naši bližnji, strokovnjaki ter simpatizerji, ki si želimo soustvarjati varnejšo mobilnost. Združuje in zavezuje nas [Vizija NIČ](#) z uresničevanjem katere želimo ustvariti višjo in varnejšo kakovost vsakdanjega življenja v naši družbi.

Delujemo na treh področjih dela in poslanstva: **psihološka pomoč žrtvam prometnih nesreč**, **izvajanje preventivno-izobraževalnih vsebin** ter **različne prireditve** za otroke, mladostnike in odrasle, ki kreirajo varno življenje in varno mobilnost. Smo **koordinatorji obeležitve Svetovnega dne spomina na žrtve prometnih nesreč**. K sodelovanju vabimo vse, ki besede **“Tudi jaz lahko storim nekaj za večjo prometno varnost!”** zamenjajo z dejanji.

Smo člani Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč ([FEVR](#)), podpisniki zaveze ob Desetletju akcij za večjo varnost v prometu 2011–2020, Evropske listine varnosti cestnega prometa, Bruseljske deklaracije nevladnih organizacij in Evropske deklaracije mladih o varnosti v prometu, [UN Global Alliance of NGOs for Road safety](#). Naše aktivnosti so uvrščene v Resolucijo Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa RS 2013-2022 in v Katalog programov obveznih izbirnih vsebin oz. interesnih dejavnosti za srednješolce Zavoda Republike Slovenije za šolstvo.

Kontakti

Zavod Varna pot

Linhartova 51

1000 Ljubljana
info@varna-pot.si
05 9955022

Robert Štaba, ustanovitelj in predsednik

Anja Žurga, programska vodja
anja.zurga@varna-pot.si

Tanja Wondra, projektna vodja
tanja.wondra@varna-pot.si

Živimo Vizijo Nič

VIZIJA NIČ Slovenija – Živimo varno mobilnost je certificiran program FEVR we live VISION ZERO, ki sistemsko spodbuja nacionalne organizacije in članice, da znotraj svojih držav spodbujajo izvajanje programa VIZIJE NIČ (<http://www.visionzeroinitiative.com>) v odnosu do: posameznika, izobraževalnih institucij, lokalnih skupnosti, podjetij in drugih državnih in nevladnih organizacij.

Vizija Nič pomeni: NIČ SMRTNIH ŽRTEV IN NIČ HUDO TELESNO POŠKODOVANIH OSEB ZARADI PROMETNIH NESREČ V SLOVENIJI

Spletna stran: <https://www.vizijanic.si>

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=BPAdugo981s&t=1s>

Tudi vi lahko podpišete osebno zavezo k Viziji Nič: <https://www.vizijanic.si/osebna-zaveza>