

Na podlagi 3. člena Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10) in 109. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo in 105/10) je Državni zbor na seji dne 24. aprila 2013 sprejel

RESOLUCIJO **o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022** **(ReNPVCP13-22)**



1 UVOD

Sodobna civilizacija je poleg velikih prednosti prinesla s seboj tudi tragedije. Zlasti v prometu, ki je z razvojem avtomobila povezal med seboj kraje, ki so bili prej nedosegljivi, je temu razvoju sledila tudi temna plat – prometne nesreče. Pri ugotavljanju posledic prometnih nesreč spremljamo izgube življenj in hude invalidnosti kot nenadomestljive ter nepopravljive izgube v družinah, družbi in škode, ki jih ima družba zaradi posledic prometnih nesreč. Najhujše posledice prometnih nesreč, v katerih so smrtne žrtve in hude telesne poškodbe, občutijo predvsem družine.

Varnost v cestnem prometu je v Republiki Sloveniji in v Evropski uniji pomembno družbeno vprašanje. Leta 2011 je v Evropski uniji na cestah umrlo 30.100 oseb, kar je enako številu prebivalcev v srednje velikem mestu, hujše poškodovanih pa je bilo 324.000. Nastali družbeni stroški najhujših posledic prometnih nesreč v Evropski uniji so zelo visoki – leta 2010 so znašali okrog 130 milijard evrov (na podlagi statistične vrednosti življenja, ki je bila izračunana v študiji HEATCO – šesti okvirni program za raziskave in tehnološki razvoj; Evropska komisija). V Republiki Sloveniji je leta 2011 umrlo 141 oseb, poškodovanih pa je bilo 9.673 oseb, kar predstavlja 0,8 % v skupnem številu umrlih in 0,8 % poškodovanih v skupnem številu poškodovanih, pri čemer so ocenjeni družbeni stroški prometnih nesreč v letu 2011 znašali 636 milijonov evrov (prijavljene in ocena škod prometnih nesreč), kar predstavlja 1,76 % bruto domačega proizvoda.

Na nastanek prometnih nesreč vpliva več dejavnikov, poglavitni pa so udeleženci v cestnem prometu, cestna infrastruktura, motorna vozila in prometno okolje. Pri vseh teh dejavnikih ima človek najpomembnejšo vlogo, saj je kot voznik v vlogi uporabnika motornega vozila in cest, kot načrtovalec pa je zelo pomemben člen pri gradnji cest. Varnost cestnega prometa je odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno izobraževalnih in preventivnih institucij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in ne nazadnje državnih organov.

Osrednja pozornost prometne politike v Republiki Sloveniji je namenjena trajnostni mobilnosti, ki predstavlja tudi osrčje prometne politike Evropske unije. Cilj evropske prometne politike je ločiti mobilnost od njenih negativnih stranskih učinkov, kar je ključnega pomena za doseganje varnostnih, okoljskih in energetskih ciljev do leta 2020. Za doseg cilja prometne politike Evropska unija vzpodbuja razvoj okolju prijaznejšega prometnega sektorja in razvoj učinkovitih sistemov za upravljanje prometa in povečanje varnosti v cestnem prometu.

Pri pripravi nacionalnega programa so upoštevani: Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, št. 8333/11, Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: Čas za sinergijo) (Uradni list RS, št. 58/06), Strategija razvoja Slovenije¹, Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023², Sporočilo Komisije Evropskemu Parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru Regij: Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020, št. 12603/10.

Komisija je v sporočilu z naslovom „Evropa 2020 – Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast“³ poudarila, da so za evropski prostor pomembni socialna kohezija, bolj zeleno gospodarstvo, izobraževanje in inovacije. Našteti cilji se morajo odražati v različnih vidikih evropske prometne politike, in si prizadevati za traj-

¹ Sprejeta na 30. redni seji Vlade RS 23. 6. 2005.

² Sprejeta na 92. redni seji Vlade RS 12. 10. 2006.

³ COM(2010) 2020.

nostno mobilnost za vse državljane, „dekarbonizacijo“ prometa in popolno izrabo tehnološkega napredka. Var-
nost v cestnem prometu ima tudi pomembno vlogo v novi beli knjigi o prometni politiki za obdobje 2010–2020,
saj je zmanjšanje števila umrlih v prometnih nesrečah ključno za splošno izboljšanje prometnega sistema ter
zadovoljevanje potreb in pričakovanj državljanov in državljanek.

Predlagane usmeritve politike v celoti upoštevajo rezultate, zbrane med tretjim akcijskim programom za
varnost v cestnem prometu za obdobje 2001–2010 (Sporočilo Komisije, št. SEC (2006)221: Evropski akcijski
program za varnost v cestnem prometu – Vmesni pregled), iz katerih je razvidno, da so kljub pomembnemu
napredku, ki je bil dosežen na področju varnosti v cestnem prometu, potrebna nadaljnja in okrepljena priza-
devanja.

Za dosego ciljev je potreben skladen celostni in integralni pristop, pri katerem bodo upoštevane sinergije
ciljev politik na drugih področjih prometa. Na področju varnosti cestnega prometa na lokalni, nacionalni, evrop-
ski ali mednarodni ravni pa je treba, v skladu z načelom subsidiarnosti, upoštevati in izvajati ukrepe varnosti
cestnega prometa na vseh ravneh.

Zakon o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10) v 3. členu določa, da se prednostne naloge in cilji za za-
gotovitev večje varnosti cestnega prometa določijo z nacionalnim programom varnosti cestnega prometa (v
nadaljnjem besedilu: nacionalni program).

Nacionalni program temelji na analizi obstoječega stanja varnosti cestnega prometa ter vlogi in pomenu
varnosti za gospodarski in družbeni razvoj. Spremembe na področju varnosti v cestnem prometu sprožajo
nova razvojna gibanja, ki zahtevajo čim hitrejšo sledenje novostim in njihovo uresničevanje v praksi. Nacionalni
program je strateški dokument, ki z opredelitvijo stanja, ciljev in ukrepov zagotavlja možnosti za trajnostni in
celostni razvoj predvsem na področju varnosti cestnega prometa.

2 VIZIJA 0

Vizija nič pomeni:

NIČ SMRTNIH ŽRTEV IN
NIČ HUDO TELESNO POŠKODOVANIH OSEB
ZARADI PROMETNIH NESREČ V SLOVENIJI

Vizija nič je pozitiven in odgovoren odnos ustvarjalcev in udeležencev cestnoprometnega sistema, ki so s
svojim celotnim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč ter zagotoviti
varen dolgoročni cilj: nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč. Z moralnega vidika je to
edini možni dolgoročni cilj vseh humanih družb ter kot takšen jasen in razumljiv cilj vseh sodelujočih ustvarjalcev
in udeležencev cestnoprometnega sistema. Vizija nič zato zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja obli-
kovalcev sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev. Zavezuje jih k jasnemu odgovornemu ravnanju, kakor
to predpisujejo pravila, in k zagotovitvi varnega cestnoprometnega sistema – zgraditev cestne infrastrukture in
tehnologija vozil morata preprečevati morebitne napake, ki vodijo v prometne nesreče s hudimi posledicami.

Z Vizijo nič se odgovornost za ustvarjanje varnega sistema prenaša na slehernega soustvarjalca in uporab-
nika cest, kot takšna pa postaja nosilka humane in politične skrbi za večjo varnost na cestah po vsej Evropski
uniji.

Vizija nič obvezuje državne organe in organizacije, organe samoupravnih lokalnih skupnosti, strokovne in-
stitucije, organizacije civilne družbe in posameznike, da vse svoje odločitve in ravnanje usmerijo k njeni uresniči-
tvi. Prometni sistem pa prilagodijo in oblikujejo tako, da v njem ne bodo ljudje umirali in se telesno poškodovali.

3 NAČELA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Nacionalni program obravnava strokovno zahtevne in varnostno kar najpogostejše probleme v cestnem
prometu v Republiki Sloveniji. Temelji na treh skupnih načelih:

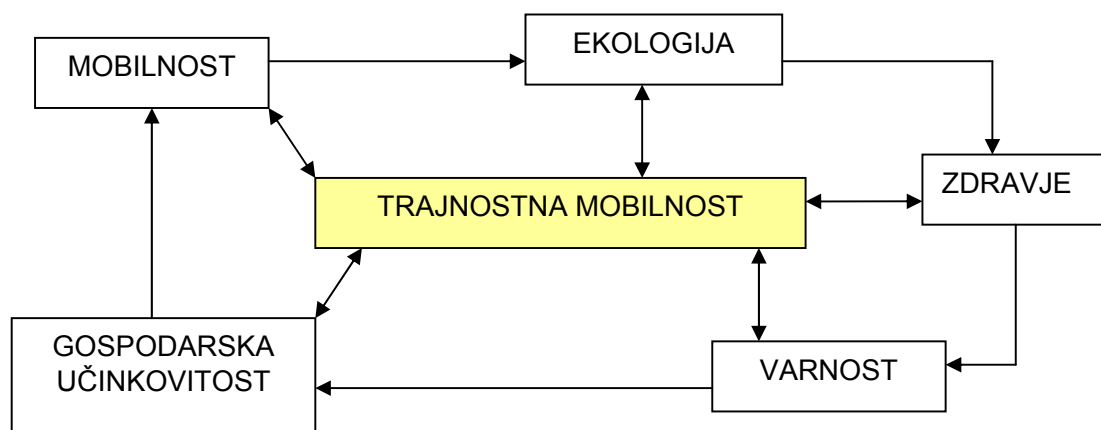
1. UVELJAVITEV NAJBOLJŠIH STANDARDOV VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Področje varnosti v cestnem prometu mora temeljiti zagotavljanju varnosti cestnega prometa vsem drža-
vljankam in državljanom ter jih z različnimi orodji spodbuditi, da bodo zlasti sami prevzeli odgovornost za svojo
varnost in varnost drugih, saj se mora vsak človek zavedati, da je on sam tisti, ki s svoji neprevidnim ravnanjem
in kršenjem prometnih pravil povzroča nevarnost in je tudi sam tisti, ki je od drugih ogrožen. Varnost cestne-

ga prometa mora temeljiti na aktivnostih, da državljanom in državljkam zagotavlja varno in okolju prijazno mobilnost ter usmerjeno spodbuja enakost vseh udeležencev v cestnem prometu in z dejavnostmi vpliva na izboljšanje varnosti ogroženih skupin udeležencev v cestnem prometu.

2. CELOVIT PRISTOP DO VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Pri strateških usmeritvah na področju varnosti v cestnem prometu je treba upoštevati tudi usmeritve in izhodišča na drugih prometnih področjih, temeljna izhodišča na področju varnosti cestnega prometa pa morajo upoštevati in temeljiti na njihovih ciljih. Varnost v cestnem prometu je tesno povezana s politikami s področja energije, okolja, zaposlovanja, izobraževanja, mladih, javnega zdravja, inovacij in tehnologije, pravosodja, zavarovalništva⁴, trgovine in zunanjih zadev.



3. SUBSIDIARNOST, SORAZMERNOST IN DELJENA PRISTOJNOST

Najpomembnejše načelo je upravljanje varnosti cestnega prometa: v skladu z načeloma subsidiarnosti in sorazmernosti, ki se pri varnosti v cestnem prometu odražata v deljeni pristojnosti, pri čemer zavezuje organe na državni, regionalni in lokalni ravni ter predstavnike civilne družbe, da vsak na svojem področju sprejmejo konkretne ukrepe in jih v ta namen tudi izvajajo. Evropska listina o varnosti v cestnem prometu je zgleden primer zaveze posameznih akterjev.

Nacionalni program sledi tudi drugim načelom, ki omogočajo učinkovitost in uresničljivost nacionalnega programa. Ta načela so:

- družbena podpora,
- uresničljivost,
- prožnost/pragmatičnost,
- pravočasnost/ustreznost,
- usklajenost ravni opazovanja (mednarodno/nacionalno/lokalno),
- racionalnost/optimalnost/učinkovitost,
- preglednost/sledljivost/primerljivost,
- odgovornost,
- sistematičnost,
- merljivost in druga načela.

⁴ Zavarovalniški sektor lahko izboljša varnost v cestnem prometu s tečaji varne vožnje in zavarovalnimi policami. Tako se lahko npr. s sistemi „plačaj, kolikor prevoziš“, pri katerih je višina zavarovalne premije odvisna od števila prevoženih kilometrov, dosežejo znatni prihranki pri stroških nesreč in zmanjšajo emisije CO₂, ki jih povzročajo avtomobili.

4 STRATEŠKI CILJ NACIONALNEGA PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

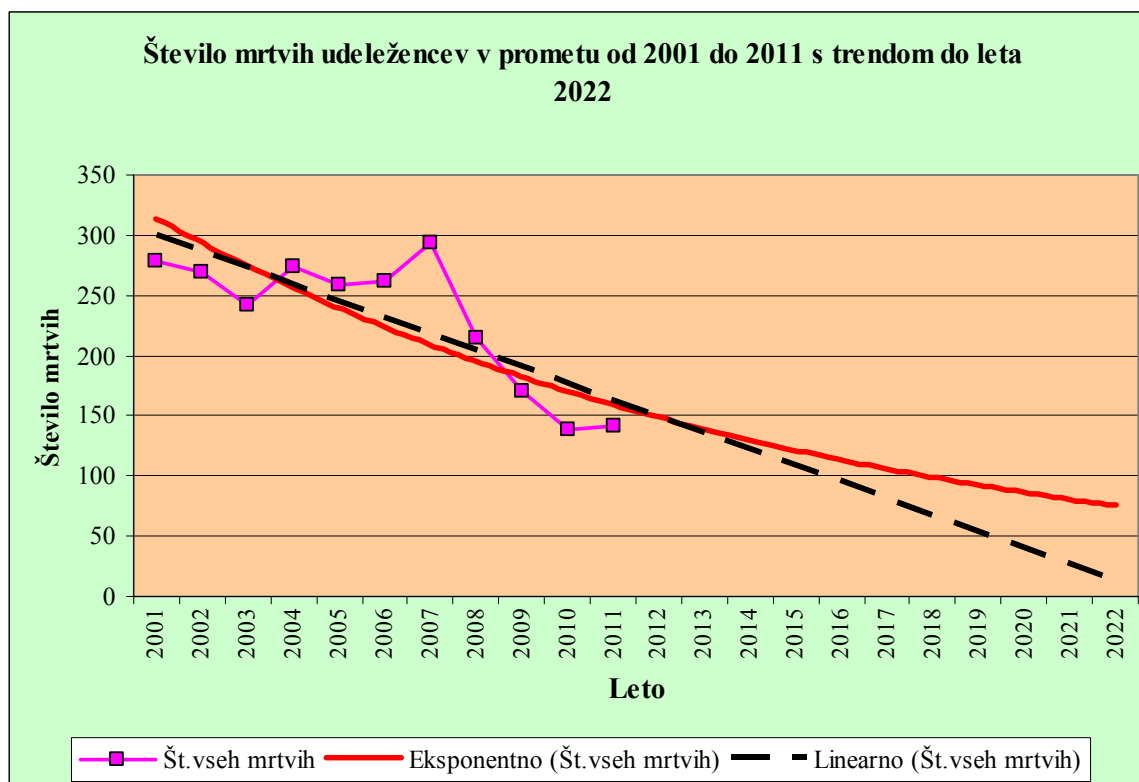
Skupni cilj držav članic je, da se do leta 2020 v cestnem prometu ohrani čim več življenj in prepolovi število žrtev in hudo telesno poškodovanih oseb. Temu cilju sledi tudi nacionalni program, katerega izvajanje mora zagotoviti, da na slovenskih cestah konec leta 2022 ne bo umrlo več kot 70 oseb in se ne bo hudo telesno poškodovalo več kot 460 oseb.

1. NA SLOVENSКИH CESTAH DO KONCA LETA 2022 NE SME UMRETI V PROMETNIH NESREČAH VEČ KOT 35 OSEB NA MILIJON PREBIVALCEV

2. NA SLOVENSКИH CESTAH SE DO KONCA LETA 2022 NE SME HUDO TELESNO POŠKODOVATI VEČ KOT 230 OSEB NA MILIJON PREBIVALCEV

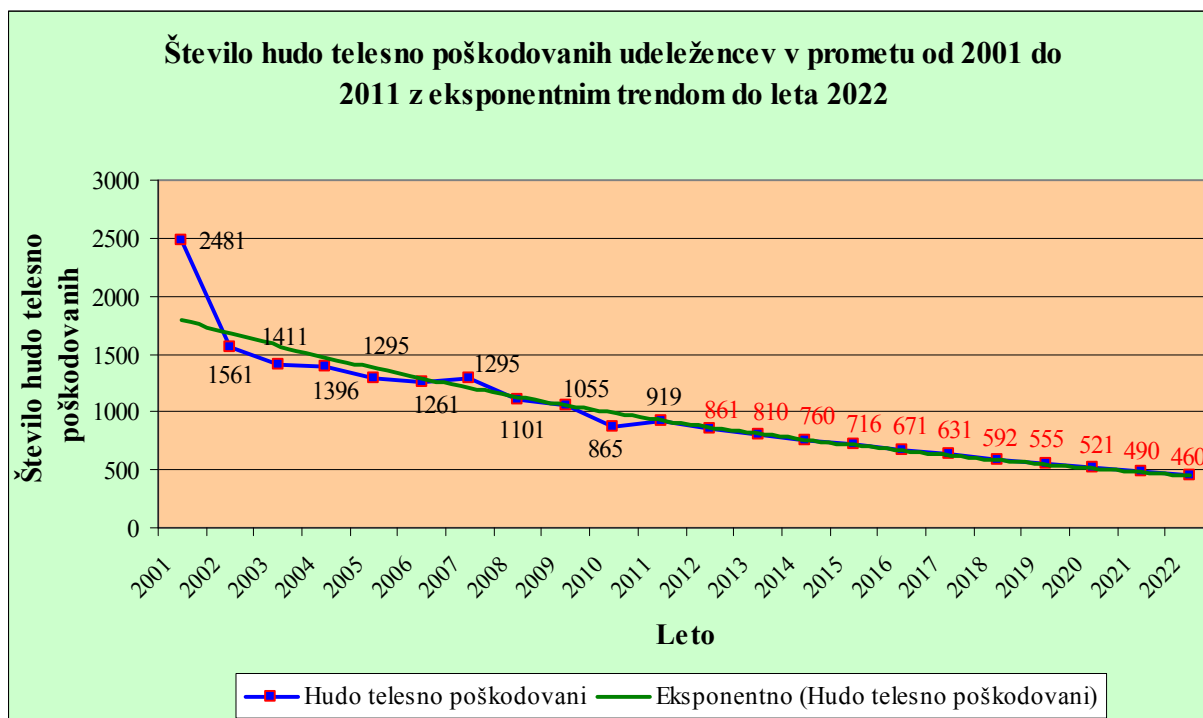
Za izhodišče se uporablja leto 2011, ko je v Sloveniji izgubilo življenje 141 ljudi, hudo telesno poškodovanih pa je bilo 919 udeležencev. Glede na evropski cilj, da se do leta 2020 za polovico zmanjša število mrtvih, to pomeni, da na slovenskih cestah do leta 2022 ne bi smelo umreti več kot 35 oseb na milijon prebivalcev in ne hudo telesno poškodovati več kot 230 oseb na milijon prebivalcev.

Graf 1 Število mrtvih udeležencev v prometu od leta 2001 do leta 2011 s trendoma do leta 2022



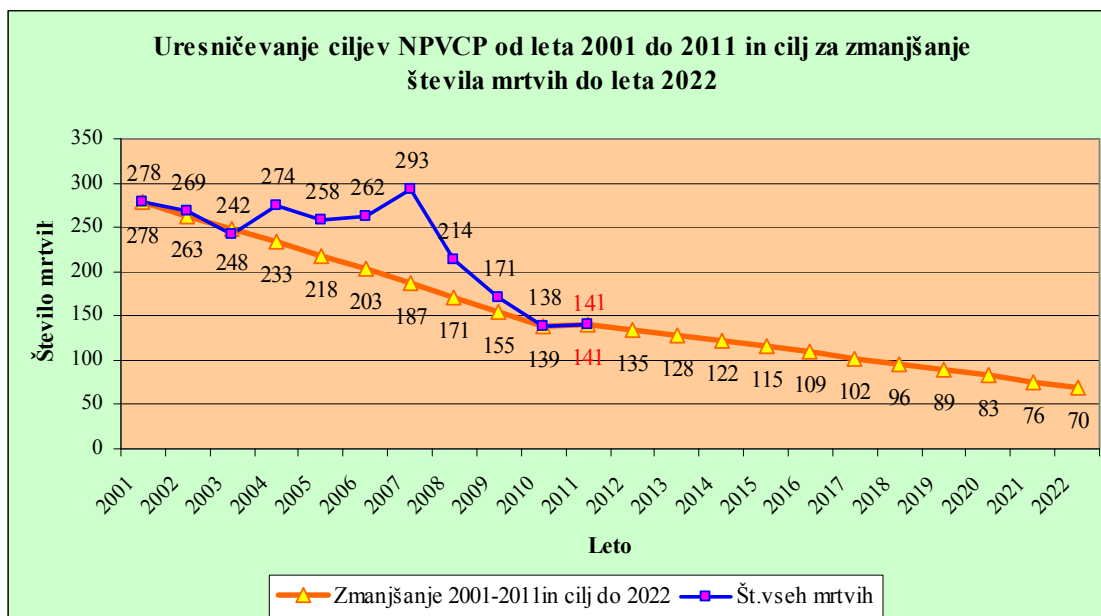
Oba trenda števila mrtvih med leti 2001 in 2011 teoretsko in informativno nakazujeta možno zmanjšanje števila mrtvih v prometnih nesrečah do leta 2022 (korelacijska koeficienta pri obeh trendnih linijah sta relativno nizka, kar pomeni, da so odstopanja lahko okoli 45 %). Za dosego tega cilja pa je potrebno bistveno zmanjšati število mrtvih ranljivih skupin udeležencev v prometu. Trenda tudi kažeta, da so leta 2009, 2010 in 2011 po številu mrtvih pod linijo trenda, kar lahko opogumi vse izvajalce nacionalnega programa za še doslednejše izvajanje strategije doseganja zmanjšanja števila žrtev na slovenskih cestah.

Graf 2 Število hudo telesno poškodovanih udeležencev v prometu od leta 2001 do leta 2011 z eksponentnim trendom do leta 2022



Trend števila hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu je od leta 2001 (2.481) pa do 2010 v stalnem upadanju. Število hudo poškodovanih se je do leta 2010 zmanjšalo za 65 %. V letu 2011 je število hudo telesno poškodovanih poraslo za 9 % oziroma na 919. Eksponentni trend zmanjšanja števila hudo poškodovanih kaže na polovično zmanjšanje do leta 2022. Korelacijski koeficient $R^2=0,82$ je dokaj visok in kaže na približno 20 % odstopanje od pričakovanih rezultatov. Zmanjšanje števila hudo poškodovanih pa je mogoč le ob doslednem upoštevanju strategije nacionalnega programa za zmanjšanje žrtev prometnih nesreč do leta 2022.

Graf 3 Dosedanje uresničevanje ciljev nacionalnega programa od leta 2001 do 2011 in cilj za zmanjšanje števila žrtev prometnih nesreč do leta 2022

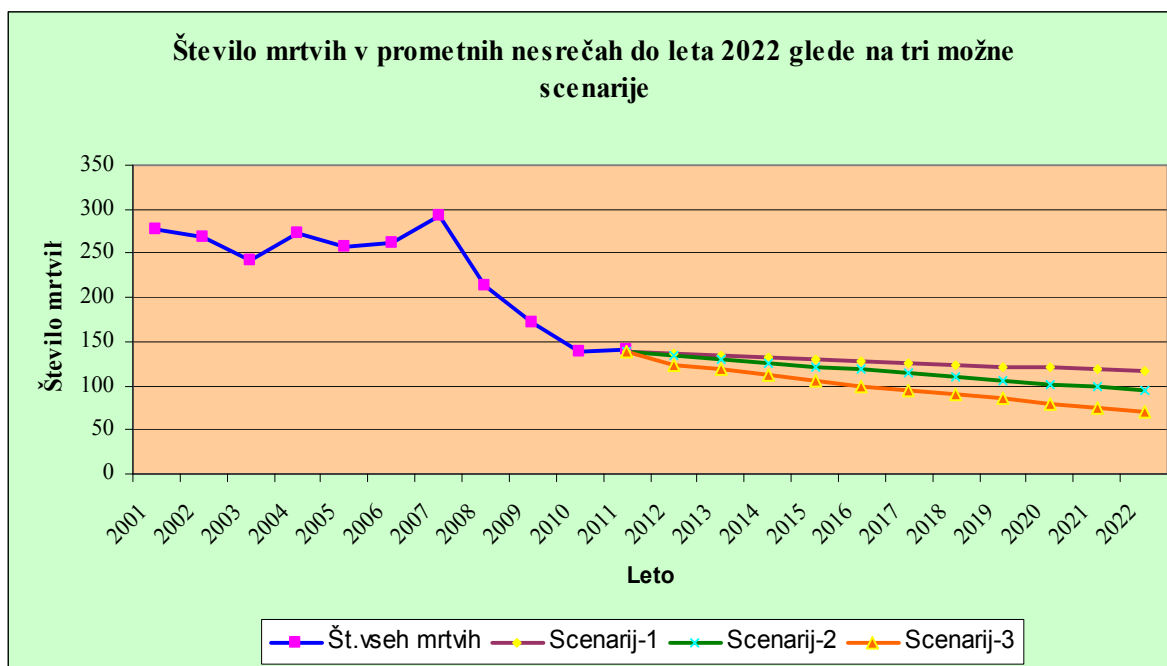


Dosedanje število mrtvih udeležencev v prometu je med leti 2004 in 2008 bistveno presegalo letna pričakovanja, določena z obema preteklima nacionalnima programoma. Po letu 2008 so se pričakovanja močno

približala in jih v letu 2010 celo minimalno presegla. Za doseganje končnega števila 70 mrtvih ali 35 mrtvih na milijon prebivalcev bo potrebno najprej v naslednjih letih upoštevati cilje, ki so določeni za vsako leto posebej. Če želimo doseči zastavljeni cilj, bo potrebno po letu 2011 do leta 2022 v povprečju zmanjšati število umrlih po 6 do 7 udeležencev na leto.

Za doseganje tega cilja je bilo simulirano več scenarijev. Predvsem so bile upoštevane izkušnje zadnjih treh, štirih let, ko se je z dobro vodenimi akcijami, poostrenim in doslednim nadzorom cestnega prometa, bistveno zmanjšalo število mrtvih.

Graf 4 Število mrtvih v prometnih nesrečah glede na tri možne scenarije



Grafikon prikazuje bodoče stanje glede na možne scenarije, in sicer:

Scenarij 1: Brez dodatnih dejavnosti, z zmanjšanjem obsega nekaterih dejavnosti

Dejavnosti in njihov obseg se bo zaradi pomanjkanja resursov in povečanja prihrankov na vseh področjih nekoliko zmanjšal. Pri tem scenariju lahko celo pride v posameznih obdobjih do bistvenega povečanja števila mrtvih.

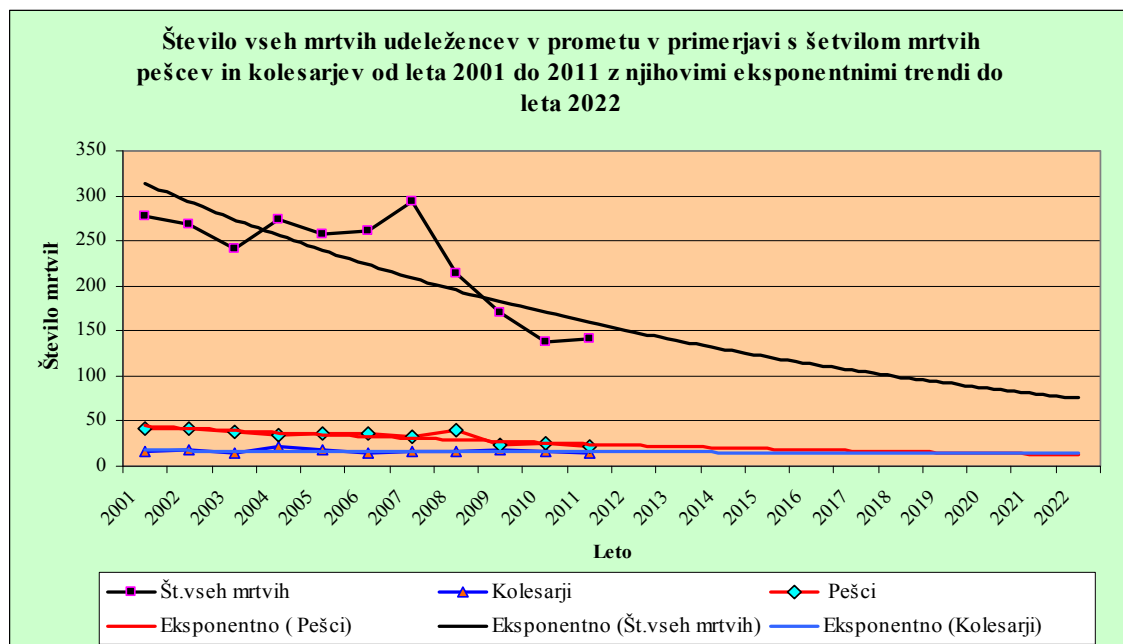
Scenarij 2: Izvajanje nekaterih dodatnih dejavnosti

Po tem scenariju bodo subjekti izvajali stalne dejavnosti obstoječe in nove, sveže, aktualnejše akcije, se hitro odzivali na ugotovljene pomanjkljivosti ter predvsem delovali aktivneje, bolj usklajeno in usmerjeno k cilju, torej k zmanjševanju števila umrlih v prometnih nesrečah.

Scenarij 3: Izvajanje vseh dejavnosti, predvidenih z nacionalnim programom

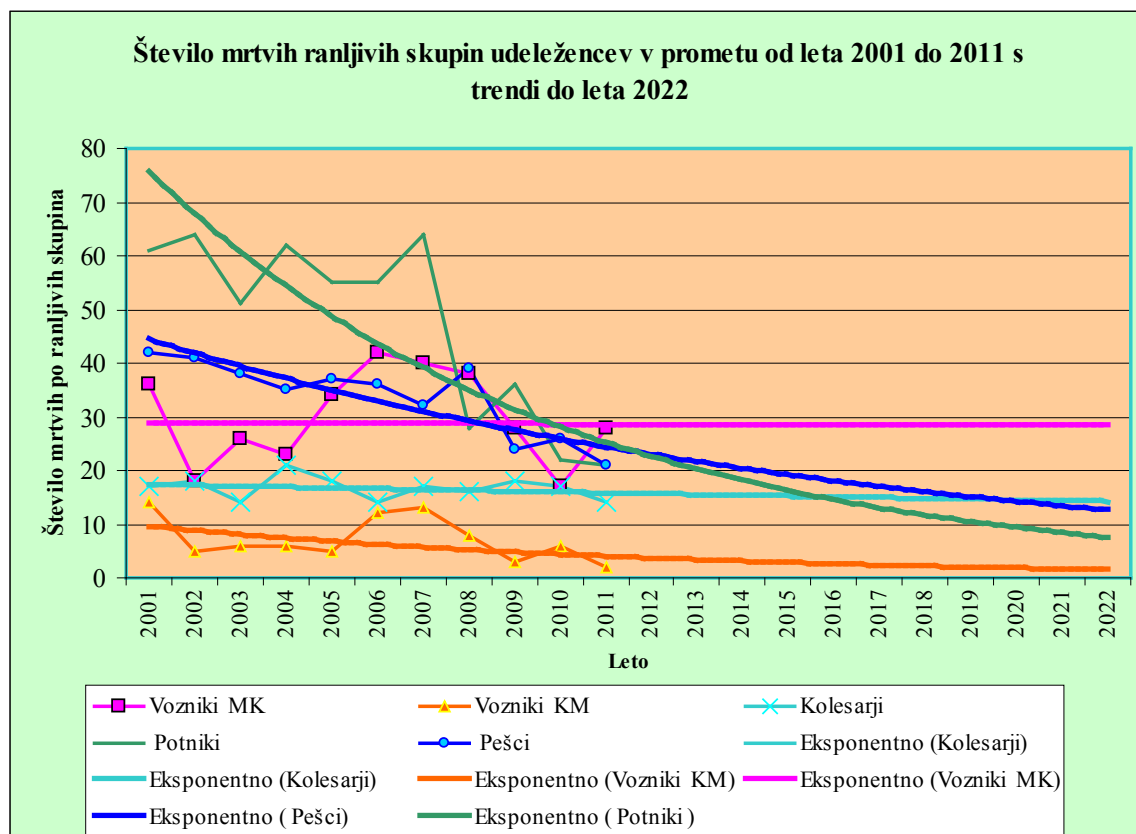
Ta scenarij predvideva dolgoročne sistemske rešitve na vseh področjih delovanja posameznih subjektov prometne varnosti, vključevanje v obsežne in vsebinsko domiselne akcije po medijih, poostren in dosleden nadzor, takojšnje ukrepe na cestah in takojšnje kaznovanje kršiteljev z zagroženimi kaznimi. Predvideva ostrejšo kazni za kršitelje predpisov zaradi katerih se dogajajo hude prometne nesreče. Skupaj s scenarijem št. 2 se bo število umrlih v prometnih nesrečah do leta 2022 zmanjšalo na 70, kar bi bilo primerljivo z državami v EU, ki imajo danes najmanj mrtvih na milijon prebivalcev.

Graf 5 Število mrtvih udeležencev v prometu v primerjavi s številom mrtvih pešcev in kolesarjev od leta 2001 do 2011 z eksponentnimi trendi do leta 2022



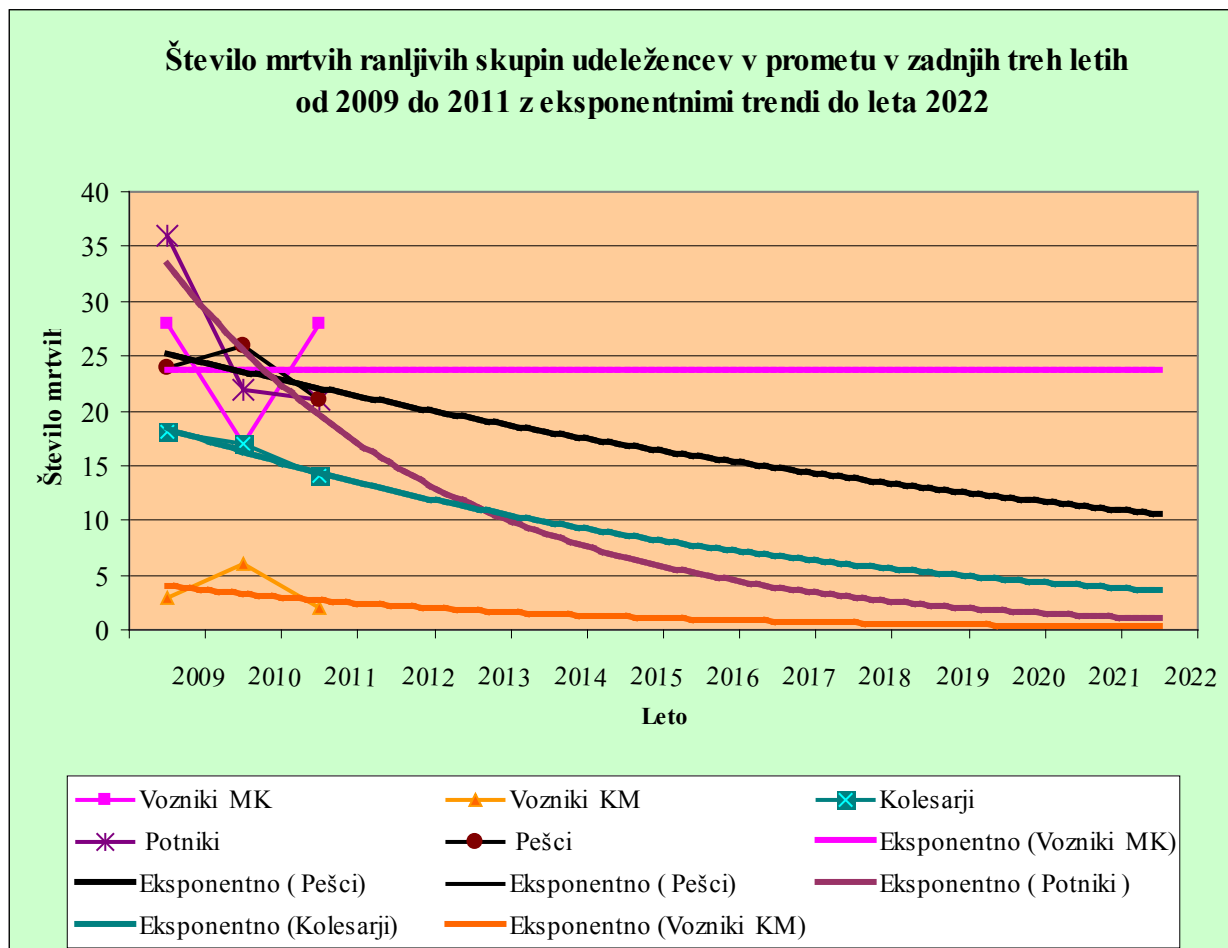
V primerjavi s številom vseh mrtvih udeležencev v prometu se število mrtvih kolesarjev in pešcev z leti ne znižuje sorazmerno z znižanjem števila vseh mrtvih udeležencev v prometu. Če upoštevamo naravnost teh dveh trendov potem lahko z določeno verjetnostjo pričakujemo v letu 2022 30 mrtvih pešcev in kolesarjev, kar pa je občutno preveč za izpolnitev ciljev nacionalnega programa.

Graf 6 Število mrtvih glede na različne ranljive skupine udeležencev v prometu od leta 2001 do 2011 z eksponentnimi trendi do leta 2022



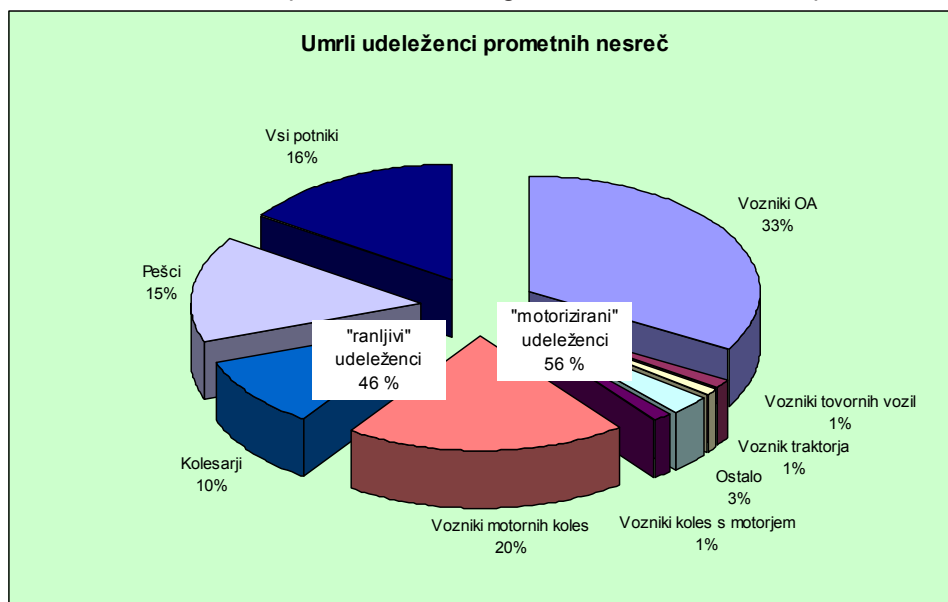
Primerjava trendov ranljivih skupin udeležencev v prometu, ki temeljijo na izračunih števila mrtvih med leti 2001 in 2011, kažejo v bodočnosti nezadovoljivo stanje, saj bi po takem izračunu bilo predvidoma skupaj preko 70 mrtvih udeležencev, kar pa je občutno previsoko, zato bi morali privzeti izboljšano strategijo zmanjševanja števila mrtvih v zadnjih štirih letih, kar sicer le na shematski ravni prikazuje naslednji diagram.

Graf 7 Poizkus simulacije števila ranljivih skupin udeležencev v prometu na osnovi števila mrtvih v zadnjih treh letih (2009–2011) z asimptotičnimi eksponentnimi trendi do leta 2022



Diagrami so izdelani le kot simulacija – poizkus (število mrtvih v zadnjih treh letih je za statistično obdelavo praktično neuporabno), z upoštevanjem zmanjšanja števila mrtvih v zadnjih treh letih (2009–2011), ki kažejo v bistvu le tendence zmanjšanja ali povečanja števila mrtvih, kar pa je ponekod daleč od pričakovane realnosti, saj na primer leta 2020 ni pričakovati nobenega mrtvega voznika kolesa s motorjem, samo dva potnika in štiri kolesarje, vendar stremeti moramo k temu. Pozitivno je tudi zmanjševanje števila umrlih pešcev. Bolj zaskrbljujoče je konstantno število umrlih voznikov motornih koles. Eksponentni trendi kažejo, da je bila politika zadnjih treh let – zmanjševanja števila mrtvih ranljivih skupin, uspešna in pravilna (razen voznikov motornih koles).

Graf 8 Umrli udeleženci prometnih nesreč glede na vrsto udeležbe v prometu

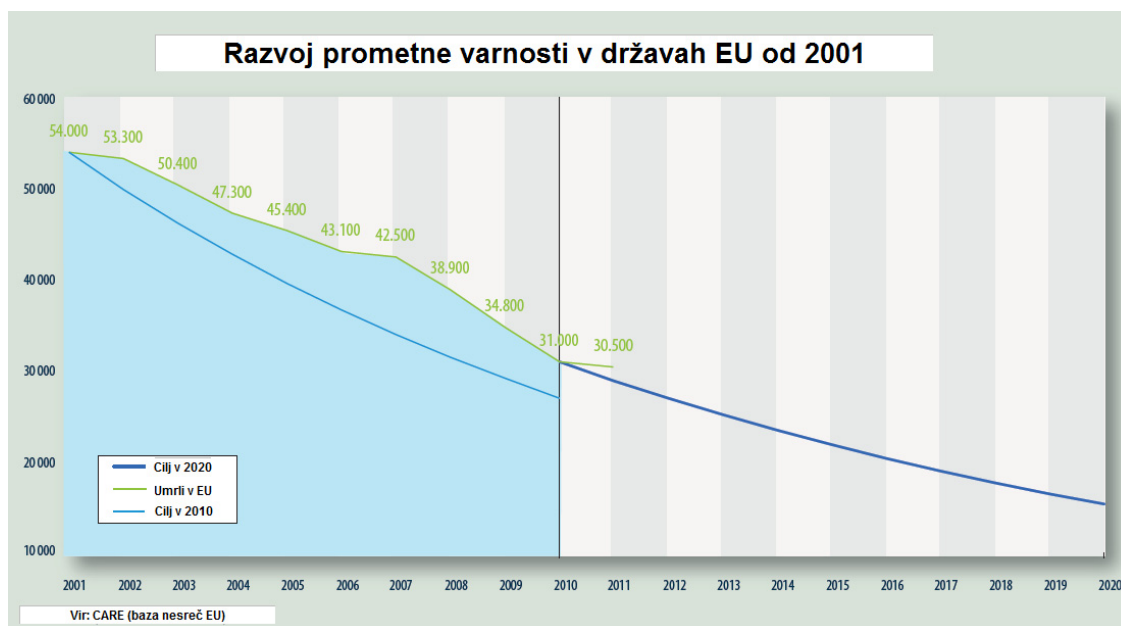


Kar 46 % umrlih v prometnih nesrečah v letu 2011 lahko neposredno ali posredno uvrščamo med ranljive skupine udeležencev v prometu (pešci, kolesarji, vozniki koles z motorjem in motornih koles). Zmanjševanje smrtnosti med njimi je oteženo zaradi manjših možnosti kontrole spoštovanja cestnoprometnih predpisov. To je ciljna skupina, katere delež leta 2022 ne bi smel presegati 40 umrlih in ne 30 umrlih voznikov štiri - kolesnih motornih vozil. Za primerjavo, delež motoriziranih udeležencev leta 2011 je znašal 56 %.

5 STANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA V EU IN SLOVENIJI

Leta 2011 je v državah EU umrlo skoraj 30.100 ljudi v prometnih nesrečah. Cilj, ki je bil predlagan leta 2001 in dopolnjen leta 2004, je določal, da število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah do konca leta 2010 ne sme presegati števila 25.000. Cilj ni bil popolnoma dosežen, saj je v letu 2010 umrlo 31.000 udeležencev v prometnih nesrečah. Evropska komisija si je zadala nov cilj, do leta 2020 ponovno zmanjša število umrlih v prometnih nesrečah za polovico. Poleg umrlih je v Evropski uniji leta 2011 bilo huje telesno poškodovanih 324.000 udeležencev cestnega prometa v prometnih nesrečah.

Graf 9 Število mrtvih v prometnih nesrečah v državah EU od leta 2001 do 2011 s ciljem zmanjšanja števila mrtvih od leta 2020.

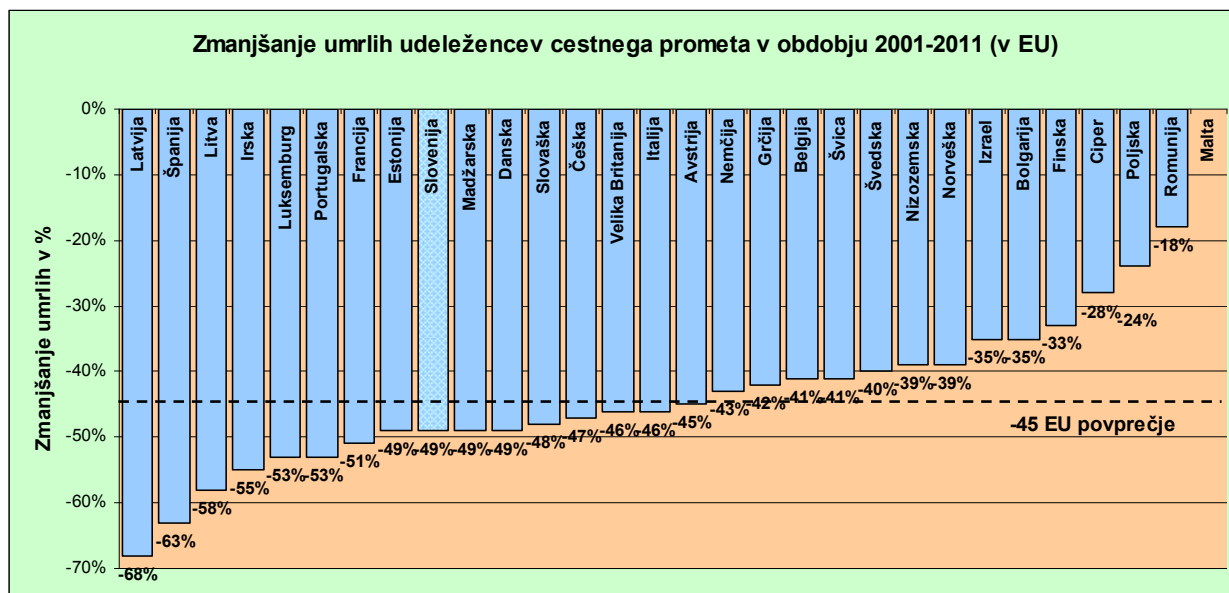


Razvoj prometne varnosti v državah EU od leta 2001 naprej kaže zmanjševanje števila umrlih v prometnih nesrečah v državah EU. V letu 2001 je bil zastavljen cilj, da število umrlih, ki je takrat znašalo 54.000, prepолоvimo do leta 2010. Število umrlih v prometnih nesrečah se zmanjšalo za 43 % na 31.000 umrlih, kar je bilo kljub temu, da cilj ni bil dosežen, pozitiven rezultat. V novem Evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu za obdobje 2011–2020 je cilj ostal isti – do leta 2020 se mora število umrlih v prometnih nesrečah glede na število iz leta 2010 prepолоviti – v letu 2020 ne sme umreti več kot 15.500 udeležencev cestnega prometa.

Umrljivost v cestnem prometu je odvisna od stopnje razvitosti prometnega sistema in ukrepov, ki jih posamezne države izvajajo za izboljšanje varnosti. Na podlagi podatkov o primerljivosti prometne varnosti Slovenije z državami Evropske unije za leto 2011 nam kazalci števila umrlih v prometnih nesrečah na 1.000.000 prebivalcev razkrivajo, da je takih nesreč za 15 % več od povprečja 27 držav članic, kar Republiko Slovenijo uvršča na 17. mesto med njimi. Skupno število umrlih prebivalcev v prometnih nesrečah na milijon prebivalcev kaže, da se Slovenija približuje evropskemu povprečju 60 umrlih na milijon prebivalcev; v letu 2011 je v Sloveniji umrlo 69 udeležencev na milijon prebivalcev.

Še leta 2004 je bila Slovenija s 137 mrtvih udeležencev v cestnem prometu na milijon prebivalcev na dokaj slabem 21 mestu med 25 državami EU. Leta 2009 je glede števila mrtvih udeležencev na milijon prebivalcev že napredovala na 17. mesto med 27 članicami EU, vendar je bila v 2011 še vedno na istem mestu.

Graf 10 Zmanjšanje umrlih udeležencev cestnega prometa v obdobju od leta 2001 do leta 2011 med državami članicami EU

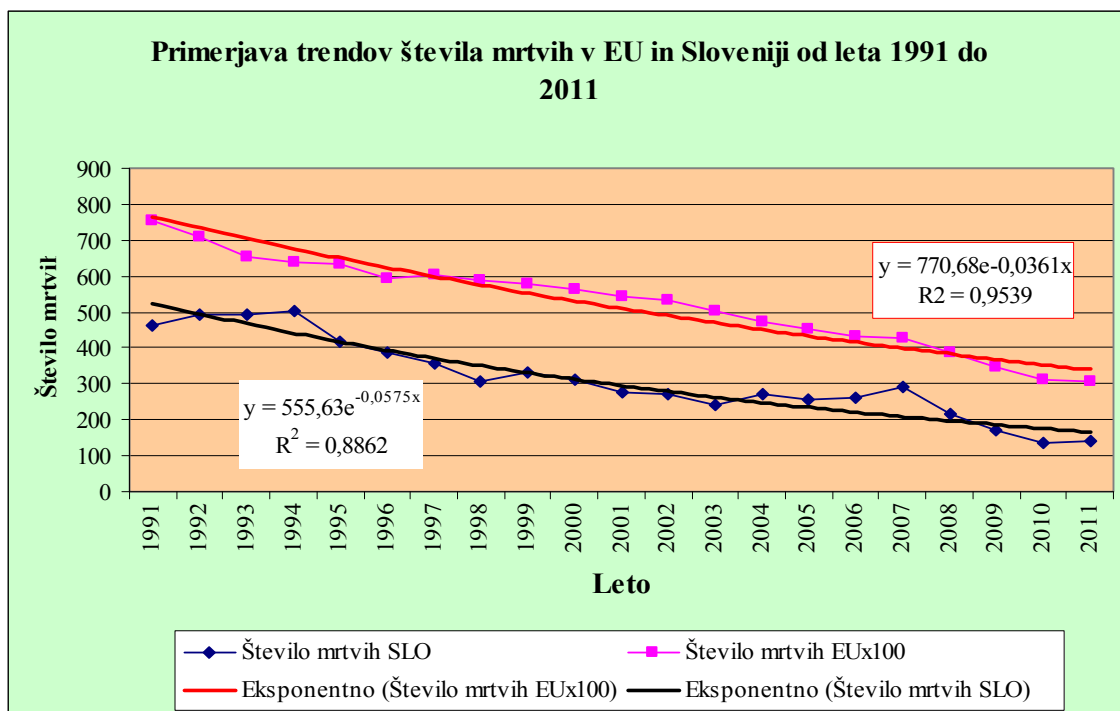


V obdobju 2001–2011 smo v Sloveniji zmanjšali število umrlih za 49 %, kar nas umešča ob bok državam kot so: Estonija, Madžarska in Danska. Od Slovenije je bilo bolj uspešnih 7 držav, še najbolj Latvija, Španija ter Litva. Povprečno zmanjšanje v državah EU je bilo 45 %.

Če pogledamo korak nazaj, se je leta 2007 Slovenija z 292 mrtvimi udeleženci cestnega prometa znašla v družbi prometno manj varnih evropskih držav. V letu 2008 pa nam je uspelo število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah zmanjšati za 27 % (umrlih 214) v primerjavi z letom 2007 in v letu 2009 nam je uspelo zmanjšati za 20 % v primerjavi z letom 2008 (leta 2009 171 mrtvih). Leto 2008 in 2009 sta prvi zaporedni leti v desetletnem obdobju (obdobje nacionalnega programa), da se je število umrlih zapored zmanjšalo za več kot 20 % – oziroma smo od leta 2007 na slovenskih cestah število mrtvih skoraj prepолоvili. Leto 2010 je, kar se tiče števila umrlih in poškodovanih v prometnih nesrečah, med najbolj varnimi v zadnjih petdesetih letih. S podobnim stanjem varnosti smo se srečali le leta 1952, ko je na slovenskih cestah umrlo 162 ljudi in je bila stopnja motorizacije veliko nižja, kot je danes.

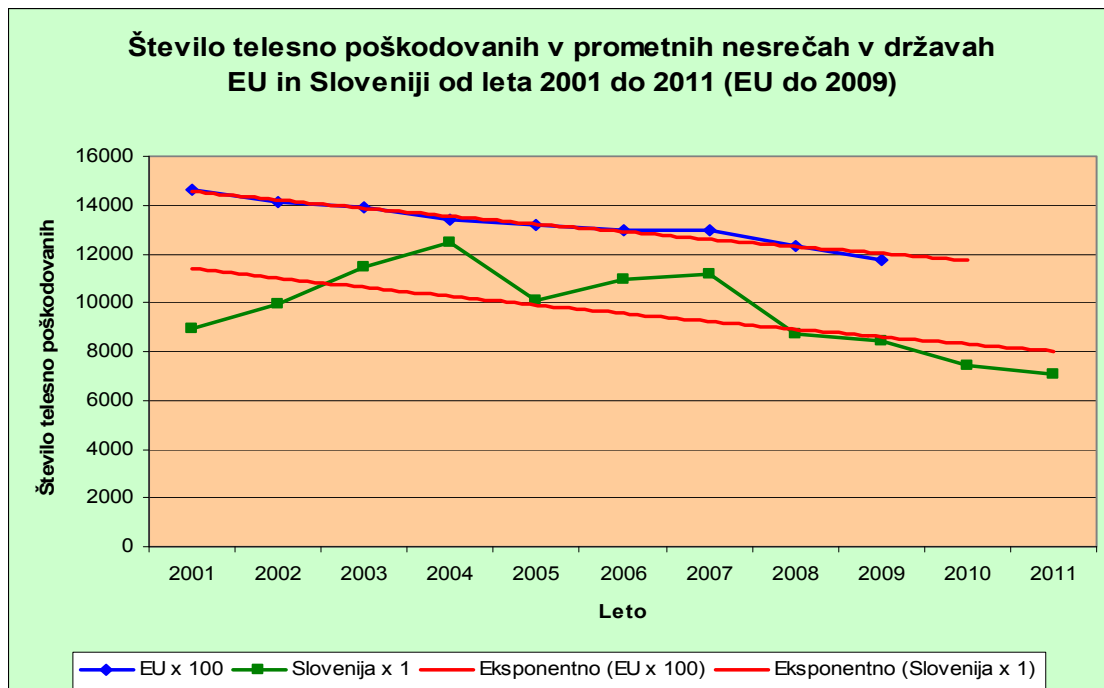
Za stanje varnosti cestnega prometa v letu 2011 je značilno, da se je trend zmanjševanja umrlih in hudo telesno poškodovanih ustavil. Na prikazani lestvici 27. držav Slovenija s 141 mrtvimi v letu 2011 zaseda 9 mesto z 49 % zmanjšanjem števila mrtvih. Slovenija se je po stopnji varnosti med državami članicami zaradi 49 % zmanjšanja števila umrlih v cestnem prometu uvrstila v vrh evropskih držav.

Graf 11 Primerjava eksponentnih trendov števila mrtvih v prometnih nesrečah v državah EU (1991–2011) in Sloveniji (1991–2011)



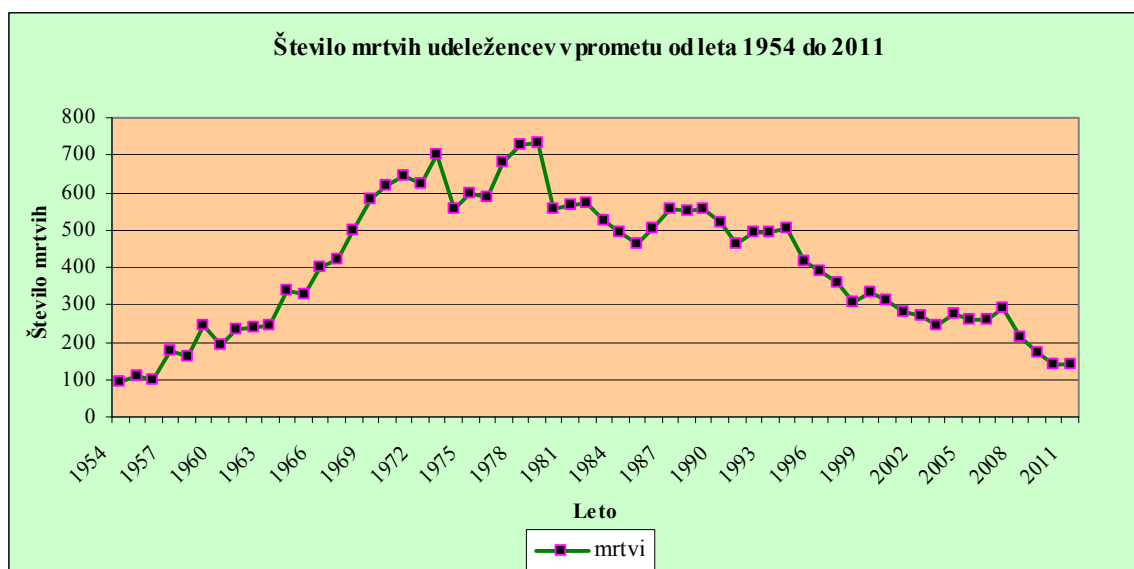
Primerjava eksponentnih trendov števila mrtvih v prometnih nesrečah v državah EU in Sloveniji od leta 1991 do 2011 kaže, da sta trenda skoraj vzporedna, kar kaže, da se v tem obdobju število mrtvih na slovenskih cestah znižuje podobno in sorazmerno kot na cestah na celotnem območju EU.

Graf 12 Primerjava števila telesno poškodovanih v prometnih nesrečah v državah EU in Sloveniji od leta 2001 do leta 2011 (EU do 2009)



Primerjava linearnih trendov števila poškodovanih za prikazano obdobje (primerljivi podatki za države EU so le za obdobje 2001–2009) kaže na hitrejšo zmanjšanje telesno poškodovanih kot pri nas, kar pa se v zadnjih dveh letih tudi v Sloveniji približuje evropskemu povprečju.

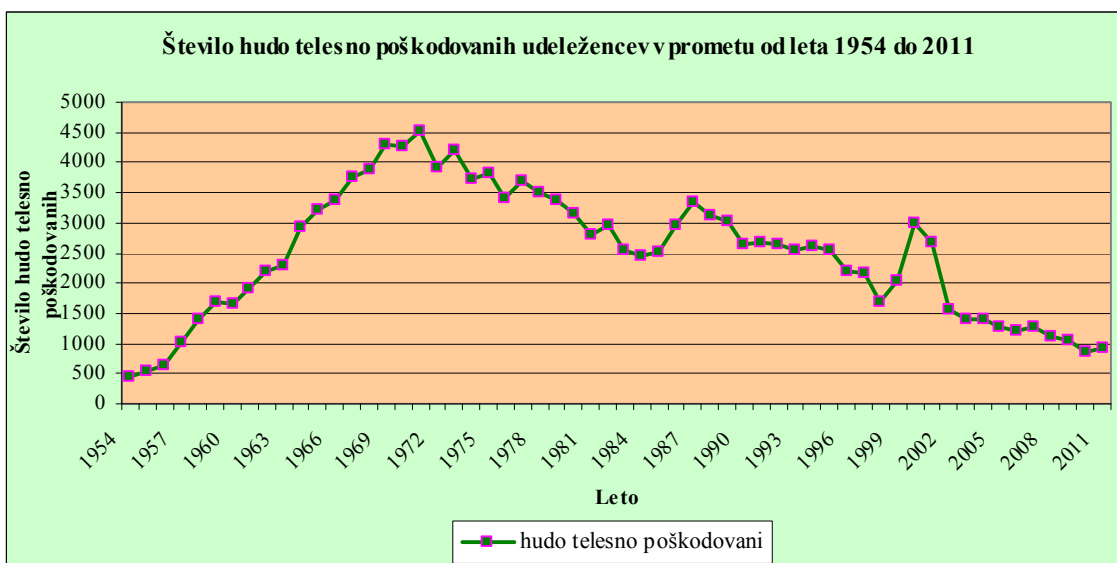
Graf 13 Število umrlih v prometnih nesrečah v Sloveniji od leta 1954 do 2011



Trend števila mrtvih v prometnih nesrečah je z odstopanji od leta 1954 do 1973 stalno naraščal, zaradi naftne krize leta 1973/74 nenadoma upadel in do leta 1979 narasel do največje vrednosti in od takrat pa do leta 2011 je z občasnimi porasti v stalnem upadanju. Leta 1954 je bilo registriranih le nekaj čez 10.000 motornih vozil, danes pa jih je čez 1,3 milijona, kar pomeni več kot 100-kratno povečanje, število mrtvih pa je približno enako, kar v več kot 60-letnem obdobju kaže na spremembe vrednot, obnašanja udeležencev v prometu, izboljšanje prometnih sredstev, spremenjeno in posodobljeno infrastrukturo, spremenjen način prevoznov v cestnem prometu in velik trud generacij strokovnjakov ter prostovoljcev za izboljšanje varnosti cestnega prometa in varnostnih razmer na cestah.

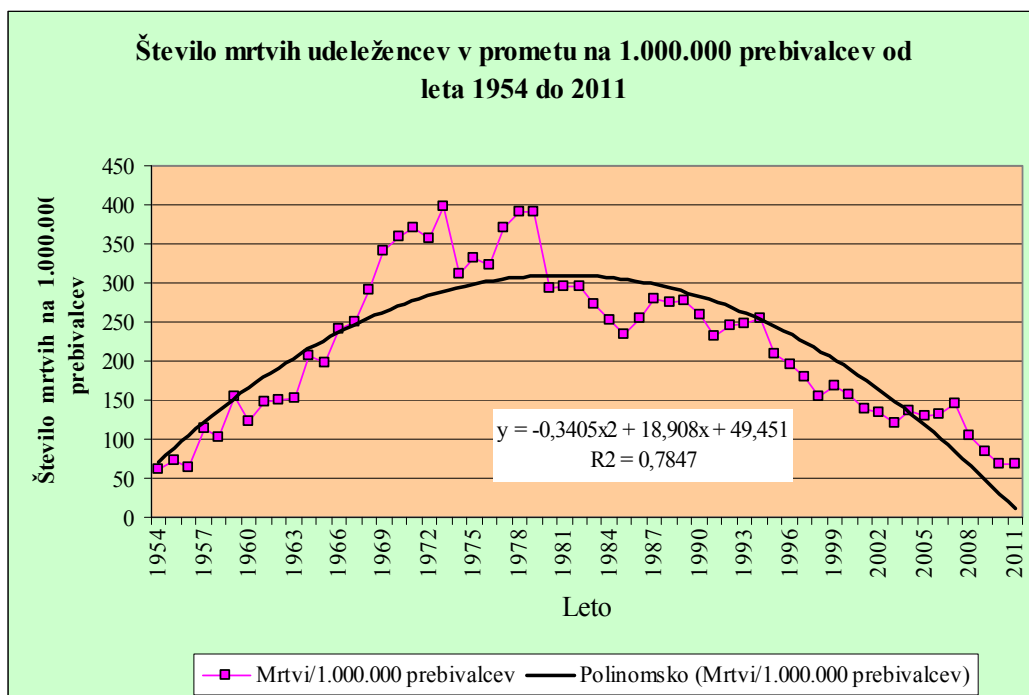
Število mrtvih v prometnih nesrečah je po letu 2001 močno upadlo s 278 mrtvih leta 2001 na 138 leta 2010. V vmesnem obdobju je prišlo do večjega porasta števila mrtvih leta 2007 (293 mrtvih) in močnega upada po tem letu. Slovenija je ena izmed evropskih držav, ki ji je v obdobju 2001–2010 s širšim družbenim prizadevanjem uspelo prepoloviti število smrtnih žrtev. Po uspešnem desetletju se je v 2011 število umrlih povečalo na 141.

Graf 14 Število hudo telesno poškodovanih udeležencev v prometu od leta 1954 do leta 2011



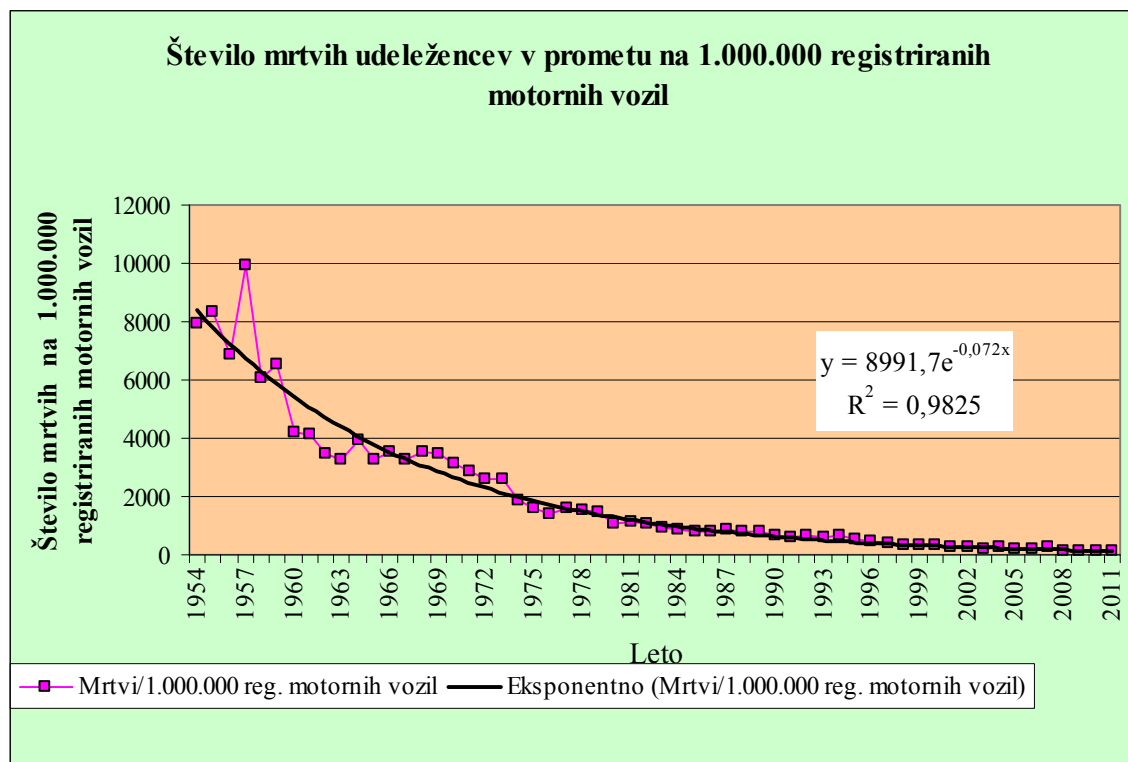
Število hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah je doseglo svoj vrh v začetku sedemdesetih let in se od takrat z vmesnimi povečanji koncem osemdesetih in devetdesetih let stalno zmanjšuje do vrednosti pod tisoč v letih 2010 in 2011.

Graf 15 Število mrtvih udeležencev v prometu na milijon prebivalcev od leta 1954 do leta 2011



Relativni pokazatelji števila mrtvih udeležencev v prometu na milijon prebivalcev so bili najvišji v sredini sedemdesetih let in prvi polovici osemdesetih let, ko so dosegali 400 mrtvih na milijon prebivalcev. Od takrat se stalno znižujejo z občasnimi padci in dvigi nad polinomno trendno krivuljo.

Graf 16 Število mrtvih udeležencev v prometu na milijon registriranih motornih vozil



Relativni pokazatelji števila mrtvih udeležencev v prometu na milijon registriranih motornih vozil kažejo, da se število mrtvih v cestnem prometu glede na število registriranih motornih vozil stalno znižuje. Eksponentna krivulja dobro opisuje zmanjšanje relativnega števila mrtvih za obdobje od leta 1954 do leta 2011, saj je njen korelacijski koeficient 0,98 blizu 1,00.

Tabela 1 Pregled prometnih nesreč in posledic v obdobju 2001–2011

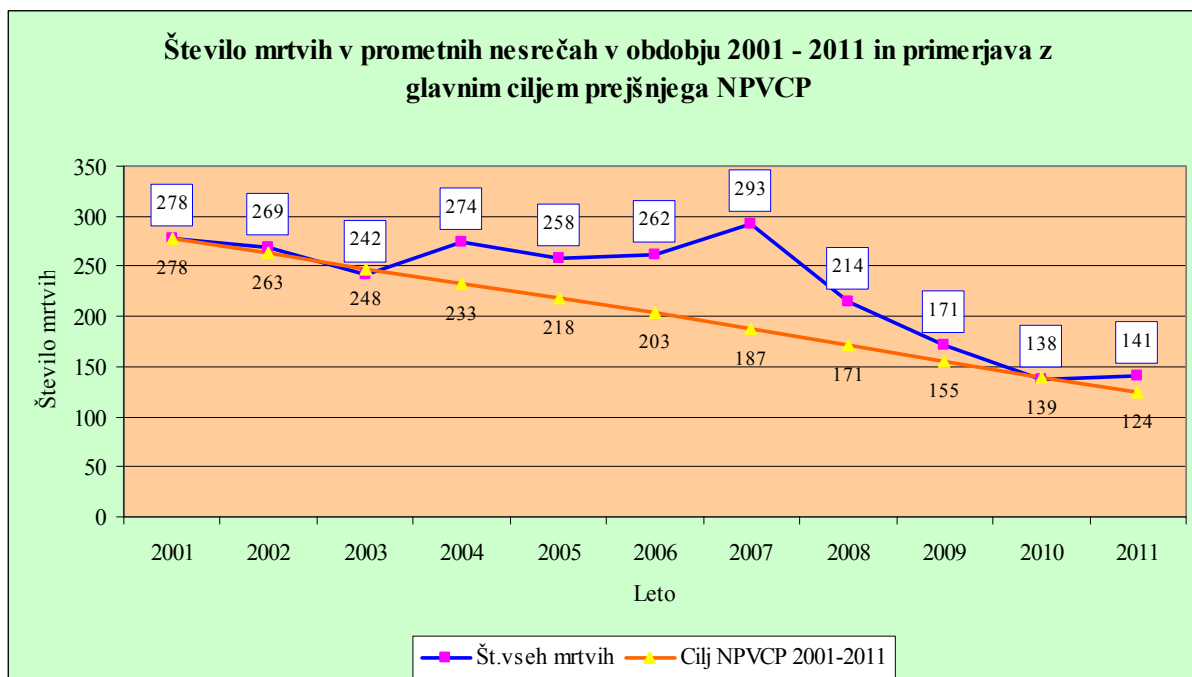
LETO	Prometne nesreče				Posledice		
	Vse nesreče	Nesreče s smrtnim izidom	Nesreče s telesnimi poškodbami	Nesreče z materialno škodo	Mrtvi	Hudo telesno poškodovani	Lahko telesno poškodovani
2001	39722	243	9092	30126	278	2481	10384
2002	39732	240	10065	29191	269	1561	12538
2003	41319	220	11595	29332	242	1411	15487
2004	43136	253	12710	30070	274	1396	17665
2005	31669	229	10343	21097	257	1295	13424
2006	32123	233	11404	20486	262	1261	15363
2007	30890	263	11377	19250	293	1295	15108
2008	23296	200	8978	14118	214	1101	11660
2009	20945	154	8577	12214	171	1055	11251
2010	21500	128	7489	13883	138	880	9512
2011	22913	129	7089	15695	141	919	8754

V Sloveniji so cilji iz nacionalnih programov za obdobje 2002–2005 in 2007–2011 le delno uresničeni. Predvideni končni cilj števila mrtvih je 100 % dosežen, saj se je število mrtvih v letu 2001 zmanjšalo z 278 na 138 v letu 2010 ali za 50 %. Število hudo telesno poškodovanih oseb se je leta 2010 zmanjšalo z 2.481 na 880 ali za 65 %, število lahko telesno poškodovanih pa s 10.384 na 9.512 ali za 8 %. Ni pa bilo doseženo vsakoletno zmanjšanje števila umrlih, saj je to naraščalo od leta 2003 do leta 2007 in šele po tem letu začelo strmo padati.

Med leti 2001 in 2007 so nastopila letna nihanja števila umrlih, od 242 umrlih v letu 2003 do največjega števila 293 v letu 2007, ko je bilo to le 63 % za tisto leto doseženega cilja. Po tem letu sledi izrazito zmanjšanje števila umrlih na 138 v letu 2010.

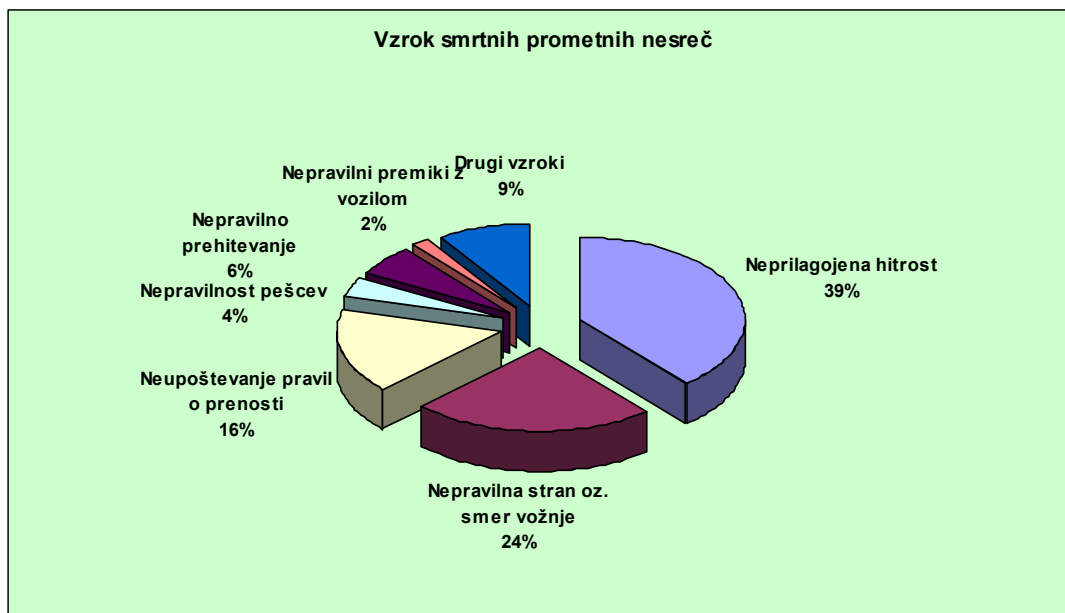
Primerjava Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (v nadaljevanju: NPVCP 2007–2011) z zastavljenimi cilji pokaže, da se je v tem obdobju – do leta 2010, število mrtvih zmanjšalo z 262 na 138 ali za 47 %, število hudo telesno poškodovanih s 1.261 na 880 ali za 30 %, število lahko poškodovanih pa s 15.363 na 9.512 ali za 38 %. V letu 2011 nismo dosegli zastavljenega cilja, saj je umrlo 141 udeležencev, cilj po NPVCP 2007–2011 pa je bil, da ne sme umreti več kot 124 udeležencev. V obdobju NPVCP 2007–2011 se je število umrlih zmanjšalo za 46,2 %.

Graf 17 Število mrtvih v prometnih nesrečah v obdobju 2001–2011 in primerjava z glavnim ciljem prejšnjih nacionalnih programov (2002–2005 in 2007–2011)



Cilj NPVCP 2007–2011; V letu 2011 ni uspelo doseči cilja NPVCP 2007–2011. Število umrlih se je zmanjševalo do leta 2010, v letu 2011 pa je sledilo minimalno povečanje, kar je onemogočilo, da bi dosegli zastavljen cilj. Kljub temu želimo s koordiniranimi akcijami, ki dajejo združevalne učinke doseči in morda celo preseči cilje v prihajajočih letih, kar bi potrdilo pravičen pristop h koordiniranemu akcijskemu delu vseh vpletenih dejavnikov, ki vplivajo na izboljšanje prometne varnosti.

Graf 18 Vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2011



Med vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom so v letu 2011 na prvih treh mestih neprilagojena hitrost, nepravilna stran oz. smer vožnje in neupoštevanje pravil o prednosti. Razmerja med temi tremi vzroki ostajajo v vseh letih praktično nespremenjena. Neprilagojena hitrost, nepravilna stran in smer vožnje in neupoštevanje pravil o prednosti obsegajo kar 80 % vseh vzrokov za nastanek prometnih nesreč.

6 ORGANIZACIJSKI VIDIK IZVAJANJA NACIONALNEGA PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Strategija nacionalnega programa zagotavlja načrtno približevanje zastavljenim ciljem in njihovo doseganje. Ustvarja podlago za skupno načrtovanje, izvajanje nacionalnega programa in vključitev vseh možnih dejavnosti in subjektov, ki so dolžni ali želijo kakor koli prispevati k varnosti v cestnem prometu. Omogoča sinergijo delovanja vseh organov na tem področju ob nenehnem usmerjanju, usklajevanju, nadzoru in vrednotenju vseh nadaljnjih strategij. Za uveljavitev strategije nacionalni program v splošnem predvideva uresničitev naslednjih osnovnih strateških nalog na državni in lokalni ravni.

Na državni ravni je potrebno:

- vzpostaviti in zagotoviti kar najboljšo organizacijsko in funkcionalno sestavo,
- zagotoviti horizontalno in vertikalno usklajevanje,
- opredeliti finančno strategijo in zagotoviti sistemske vire,
- zagotoviti programu družbeno-politično podporo.

Na lokalni ravni je potrebno:

- sprejeti program varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji, nosilci in nalogami,
- izvajati naloge, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah,
- zagotoviti sistemski vir financiranja,
- podpirati dejavnosti svetov za preventivno delovanje na področju cestnoprometne varnosti,
- sodelovati z nosilci programa varnosti cestnega prometa na svojem območju.

Nacionalna strategija zagotavlja:

- identifikacijo splošnih in specifičnih problemov prometne varnosti,
- povezavo z ustreznimi mednarodnimi institucijami za spremljanje, sodelovanje in upoštevanje zahtev evropske skupnosti pri uresničevanju skupnih ciljev glede varnosti cestnega prometa ter upoštevanje in vključitev zahtev v posamezne strateške programe,

- identifikacijo vseh subjektov, ki lahko kakor koli sodelujejo pri izvajanju nacionalnega programa, in potencialnih partnerjev,
- postopen premik iz akcij v dejavnosti, kar pomeni omogočanje sistematičnega trajnega izvajanja dejavnosti,
- vzpostavitev sistematičnega zbiranja, analiziranja in vzdrževanja podatkov, potrebnih za spremljanje učinkovitosti izvajanja programa,
- sodelovanje in sistemsko vključevanje mednarodnih in domačih raziskav v operativne rešitve,
- prožnost programa, ki bo omogočil neposreden odziv na nepredvidene prometno-varnostne razmere,
- preglednost strategij, da bo mogoče slediti približevanju zastavljenim ciljem v vseh časovnih presekih,
- nadzor nad učinkovitostjo izvajanja posameznih in skupne strategije ter izdelavo obdobjnih ocen učinkovitosti,
- spremljanje učinkov izvajanja strokovno/znanstveno utemeljenih ukrepov,
- potrebno izobraževanje in usposabljanje za potrebe varnosti v cestnem prometu.

Ob upoštevanju značilnosti in kompleksnosti cestnega prometa in prometne varnosti, ki zahteva interdisciplinarno sistematično ukrepanje na eni strani ter nove finančne obremenitve, institucionalne spremembe in dopolnitve po drugi strani, se poleg varnosti cestnega prometa pojavlja tudi problem zagotavljanja učinkovitega vodenja programa na vseh ravneh.

7 NOSILCI, PRISTOJNI ZA SPREMLJANJE RAZVOJA NACIONALNEGA PROGRAMA

Za politično koordinacijo in nadzor nad izvajanjem nacionalnega programa Državni zbor Republike Slovenije obravnava razvoj in problematiko varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji, zato Vlada Republike Slovenije v ta namen najmanj enkrat letno obravnava poročilo o izvajanju resolucije o nacionalnem programu z vidika izvajanja strategij, programov in akcijskih načrtov.

Vlada Republike Slovenije predloži letno poročilo o izvajanju resolucije o nacionalnem programu Državnemu zboru Republike Slovenije najkasneje do 1. julija v tekočem letu za preteklo leto.

Državni zbor Republike Slovenije obravnava in zagotavlja naslednje:

- nacionalnemu programu varnosti cestnega prometa zagotovi družbenopolitično podporo;
- obravnava in sprejema letna poročila o rezultatih in izvajanju programa;
- daje potrebne usmeritve in konkretne naloge za učinkovitejšo izvedbo ukrepov.

ODBOR DIREKTORJEV ZA ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Za politično koordinacijo in zagotavljanje strateških usmeritev nad izvajanjem nacionalnega programa vlada ustanovi Odbor direktorjev za spremljanje, vodenje in nadziranje nacionalnega programa (v nadaljevanju: odbor).

Odbor sestavljajo:

- generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za infrastrukturo in generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za promet, Ministrstva za infrastrukturo in prostor,
 - direktor ali direktorica Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa,
 - direktor ali direktorica Direkcije Republike Slovenije za ceste,
 - predsednik ali predsednica uprave DARS d.d.,
 - generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za osnovno šolstvo in vrtce, generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za srednje šole, Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport,
 - generalni direktor ali generalna direktorica Policije,
 - generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za javno zdravje in generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za zdravstveno varstvo, Ministrstva za zdravje,
 - generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za delovna razmerja, generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za socialne zadeve Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti,
 - generalni direktor ali generalna direktorica direktorata, pristojnega za zakonodajo s področja pravosodja Ministrstva za pravosodje in
 - direktor ali direktorica Urada Republike Slovenije za zaščito in reševanje Ministrstva za obrambo.
- Odbor direktorjev vodi Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

Odbor direktorjev opravlja naslednje naloge:

- pripravlja strateške usmeritve in izhodišča ukrepov na področju razvoja varnosti cestnega prometa;
- obravnava letna in zaključno poročilo o rezultatih in izvajanju nacionalnega programa;
- daje konkretne naloge za učinkovitejšo izvedbo ukrepov na področju varnosti cestnega prometa;
- zagotavlja finančne in druge resurse potrebne za izvajanje nacionalnega programa;
- ter spremlja izvajanje nacionalnega programa.

MEDRESORSKA DELOVNA SKUPINA ZA SPREMLJANJE IN IZVAJANJE NACIONALNEGA PROGRAMA

Za strokovno izvajanje nacionalnega programa Vlada Republike Slovenije ustanovi medresorsko delovno skupino za spremljanje in izvajanje programa, in sicer iz skupine strokovnjakov, tako da sodelujejo v njem vsi organi in organizacije, ki med svojimi pristojnostmi in nalogami skrbijo za varnost cestnega prometa, strokovne organizacije in posamezni strokovnjaki, organizacije civilne družbe, podjetja, vseslovensko zavarovalniško združenje in samoupravne lokalne skupnosti.

Medresorsko delovno skupino za spremljanje in izvajanje nacionalnega programa vodi Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

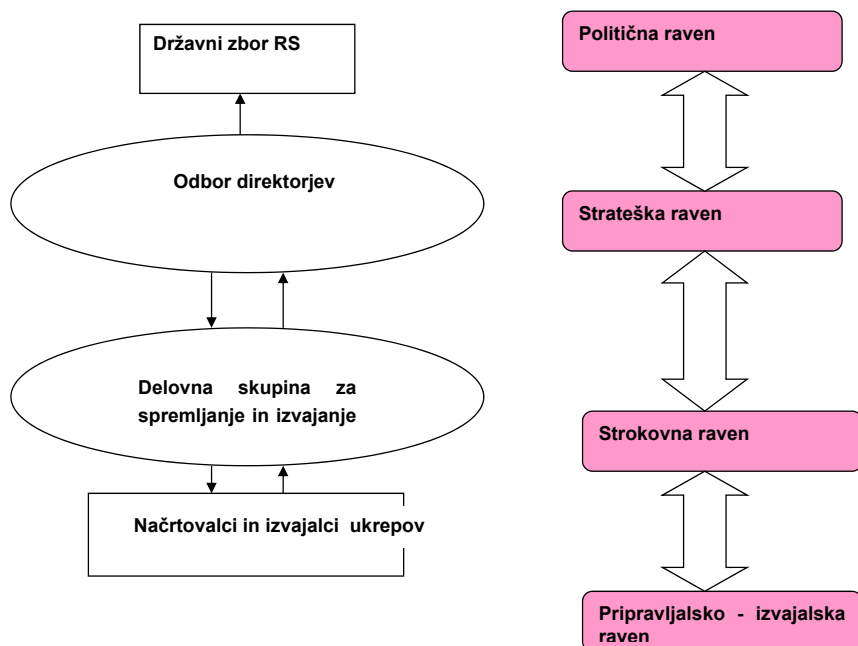
Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje nacionalnega programa:

- pripravlja in po potrebi obravnava vmesna problemska poročila, ki zahtevajo dodatne vire za izvedbo načrtovanih ukrepov;
- spremlja izvajanje nalog iz nacionalnega programa;
- sprejema poročila o izvedenih akcijskih programih;
- sprejme akcijski načrt za dvoletna obdobja do leta 2022;
- skrbi za koordinacijo izvajanja programov, ki zahtevajo sodelovanje vladnih organov, drugih organizacij, civilne družbe, vseslovenskega zavarovalniškega združenja in strokovnjakov;
- nadzira izvajanje operativnih programov za posamezna obdobja;
- pomaga pri delu lokalnih odborov in sodeluje pri usklajevanju programov za reševanje problemov, ki presegajo lokalno raven;
- skrbi za predstavitev in uveljavitev programa.

Za zagotavljanje koordinacije in spremljanja uresničevanja ciljev nacionalnega programa medresorska delovna skupina vsako leto pripravi poročilo o uspešnosti izvajanja nacionalnega programa. Poročila bodo predstavljala izhodišče za načrtovanje prihodnjih letnih akcijskih načrtov. Ob izteku vsakega koledarskega leta za tekoče leto do leta 2022 medresorska delovna skupina pripravi poročilo, vključno z evalvacijo izvajanja nacionalnega programa, in na osnovi poročila in ocene posreduje predlog Vladi Republike Slovenije in v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije za nadaljnje ukrepanje.

Pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa dejavno sodelujejo tudi samoupravne lokalne skupnosti. Te skladno z programom oblikujejo svoje programe, v katerih so zajete pristojnosti in naloge glede varnosti cestnega prometa na njihovem območju.

Slika 1 Nosilci izvajanja nacionalnega programa



8 PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA S CILJI

8.1 CESTNA INFRASTRUKTURA

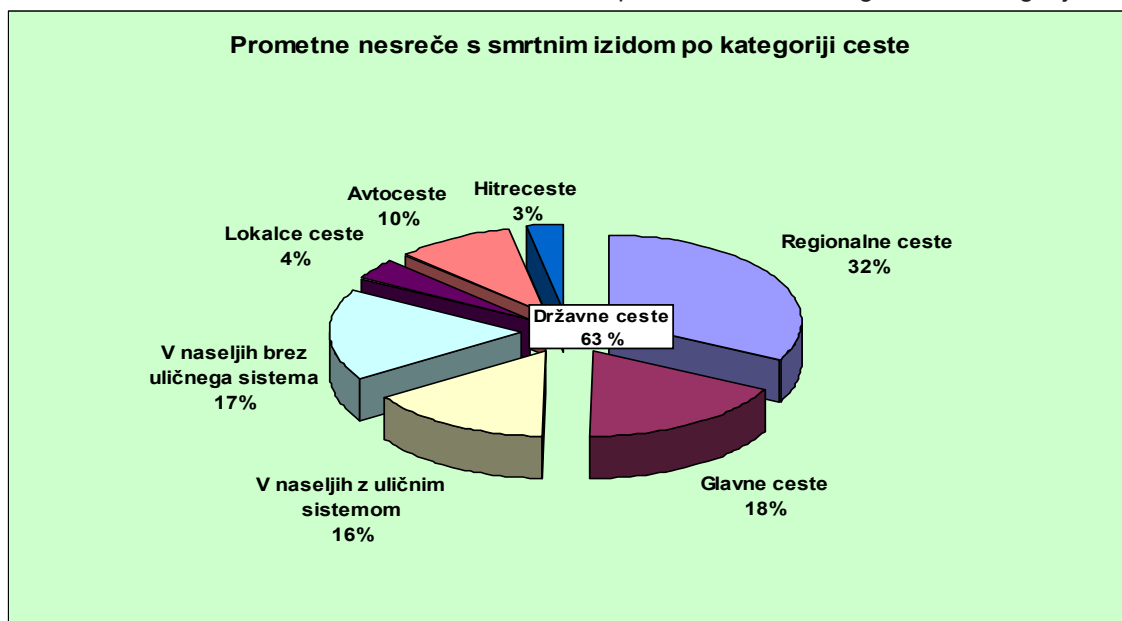
Cestna infrastruktura pomeni pomemben element prometne varnosti, ki v Sloveniji v zadnjih letih napreduje. Izstopa skrb za varne tehnične rešitve. Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L št. 319 z dne 29.11.2008, str. 59; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2008/96/ES) je uvedla nove načine zagotavljanja varnosti cestne infrastrukture, tako obstoječe, kot tudi načrtovane. Skladno z besedilom Direktive 2008/96/ES bodo preverjanju cestne infrastrukture sprva podvržene ceste V. in X. evropskega prometnega koridorja, kasneje pa tudi ostalo cestno omrežje. Na takšen način bo vloga cestne infrastrukture v prometno varnostnem sistemu jasno določena, zagotovljene pa bodo tudi jasne in varne prometno tehnične rešitve, pri čemer lahko rečemo, da je tudi področje cestne infrastrukture osredotočeno in usmerjeno k viziji nič, torej udeležencev cestnega prometa zagotoviti takšno infrastrukturo, ki ne bo dejavnik in vzrok prometnih nesreč.

Temeljni cilj:

ZAGOTAVLJANJE VARNE CESTNE INFRASTRUKTURE VSEM UDELEŽENCEM CESTNEGA PROMETA

Izboljšana, varnejša cestna infrastruktura nikakor ne more zmanjševati odgovornosti posameznika za njegova ravnanja, lahko in mora pa odpuščati nekatere njegove napake.

Graf 19 Število vseh umrlih udeležencev v cestnem prometu v letu 2011 glede na kategorijo ceste



Najpomembneje pri vsem tem je, da se v tem programu prepoznajo tudi občine. Prometna varnost na njihovih cestah je pomemben generator prometnih nesreč, zato je zagotavljanje varnih rešitev cestne infrastrukture tudi na lokalnem cestnem omrežju zelo pomemben dejavnik k našemu skupnemu cilju – nič mrtvih in hudo poškodovanih v prometnih nesrečah.

Razvoj cestne infrastrukture bo v naslednjih letih temeljil predvsem na skrbi za vzdrževanje cest, vzpostavitvi učinkovitega informacijskega sistema, pregledovanje varnostnih lastnosti cest in uvajanje sistemov za vodenje prometa. Cestno omrežje je iz leta v leto starejše in potrebno je načrtno obnavljanje cest. Cilji, ki so zastavljeni s tem nacionalnim programom, so ambiciozni, naravnani k trendu zagotavljanja varne cestne infrastrukture, torej k tehničnim rešitvam, ki morebitnih napak udeležencev ne kaznujejo takoj. Večji poudarek bo dan na predvidljivih in prizanesljivih cestah, kar pomeni standardizacijo cestnih ureditev v naseljih in izven njih z upoštevanjem elementov varnosti na cestah in njihovem okolju.

Ciljno usmerjena področja:

OBRAVNAVA IN ODPRAVA NEVARNIH MEST

Prometne nesreče so največkrat posledica kombinacije različnih okoliščin, med katerimi igrajo najpomembnejšo vlogo človek, vozilo, cesta ter okolje. Na določenih lokacijah prihaja do napak v interakciji človek – cesta, oziroma vozilo – cesta, na kar kažejo cestni odseki cest z zgostitvijo prometnih nesreč.

Odseki ali križišča z visoko stopnjo prometnih nesreč na državnem cestnem omrežju so lokacije z nadpovprečnim številom prometnih nesreč s poškodbo v triletnem časovnem obdobju glede na primerljive odseke podobnih cest. Določena so na podlagi analiz podatkov o prometnih nesrečah in terenskega ogleda. Odprava mest z visoko stopnjo prometnih nesreč na državnem cestnem omrežju je pomemben dejavnik za izboljšanje prometne varnosti.

Namen in cilj je, da se zbirajo podatki o mestih zgostitve nesreč oziroma nevarnih območjih na državnih cestah, ki so osnova za nadaljnje ukrepanje na podlagi katerih se izdelujejo prometno varnostne analize nevarnih območij s predlogom optimalne ureditve oziroma takojšnjih, kratkoročnih in dolgoročnih ukrepov za odpravo nevarnih območij.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– zmanjšanje števila nevarnih mest na državnem cestnem omrežju.
AKTIVNOSTI	– identifikacija in analiziranje nevarnih mest na državnem cestnem omrežju, – vzpostavitev informacijskega sistema ugotavljanja nevarnih mest na cestnem omrežju (Black Spot Management), – dopolnitev informacijskega sistema Policije s podatki o lokaciji nesreče preko GPS-ja, o vrsti in lastnosti ceste, lastnosti trka in lastnosti vozila, – dopolnitev vsebine zapisnika o ogledu kraja prometne nesreče z dodatnimi podatki o cesti in njenih lastnostih ter lastnostih trka, – označitev prometno nevarnih mest z opozorilno signalizacijo, – spremljanje števila prometnih nesreč z udeležbo voznikov motornih vozil, – spremljanje števila mrtvih in poškodovanih udeležencev v cestnem prometu.
KAZALNIKI	– zmanjšanje števila prometnih nesreč na nevarnih mestih, – izboljšanje kakovosti podatkov za pripravo oziroma izdelavo prometnih analiz, študij, ipd., – izboljšanje prometne varnosti.
NOSILEC	– DARS, DRSC, Ministrstvo, pristojno za notranje zadeve.

ZAGOTAVLJANJE VARNEGA NAČRTOVANJA, GRADNJE IN PREGLEDOVANJA CESTNE INFRASTRUKTURE

Evropska direktiva 2008/96/ES prinaša na tem področju veliko novosti. Zagotavlja sistematičen proces preverjanja varnosti cestne infrastrukture, ki poteka v vseh fazah načrtovanja in obratovanja cestne infrastrukture in temelji na presoji idejne zasnove in projektne dokumentacije ter pregledu obstoječe ceste ali cestnega odseka z upoštevanjem cestne okolice, ki se ga opravi z namenom, da se ugotovijo napake in pomanjkljivosti ali obstoj nevarnih pogojev, ki lahko privedejo do nastanka hudih prometnih nesreč.

Kot enega od primernih orodij za pregled obstoječe infrastrukture bo Republika Slovenija tudi v prihodnje sodelovala in izvajala evropski projekt EuroRAP.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– pravočasno odkrivanje neustreznih gradbenih in prometnih rešitev v fazi načrtovanja in uporabe cest.
AKTIVNOSTI	– izdelava učinkov na varnost v prometu, – preverjanje varnosti v prometu, – pregledovanje varnosti ceste, – izobraževanje presojevalcev varnosti cest, – izmenjava dobrih praks, – izvajanje evropskega projekta EuroRAP.
KAZALNIKI	– odprava nevarnih mest na državnem cestnem omrežju, – izboljšanje varnosti cestne infrastrukture.
NOSILEC	– DARS, AVP.

UPRAVLJANJE, VODENJE IN NADZOR PROMETA

V fazi priprave načrtovanja novih odsekov bodo skladno s strokovnimi usmeritvami (EU Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi, Bruselj, 1. 4. 2009; predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov (ITS) v cestnem prometu in vmesnike do drugih vrst prevoza, 2009) upošteevane najnovejše tehnične rešitve (ITS) sistemov za upravljanje, vodenje in nadzor prometa, ki pripomorejo k ustreznemu vodenju in varnosti prometa ter izboljšujejo kapaciteto cestnih odsekov in križišč.

Na že izgrajenih odsekih bomo poleg omenjenih dokumentov upoštevali tudi za avtoceste in hitre ceste že izdelano študijo Potencialno nevarni odseki za vzpostavitev sistemov za nadzor in vodenje prometa, ki je bila izdelana leta 2004 in je bila v letu 2010 novelirana. Za druge državne ceste (glavne in regionalne) je študijo še potrebno izdelati. Rezultati študij bodo podlaga za izbor odsekov in določitev prioritet njihovega opremljanja.

Nove tehnologije s področja ITS se bodo poskusno uvajale na podlagi pilotskih projektov. Za njihovo sofinanciranje s strani EU iz programa Easyway bodo pridobljena nepovratna sredstva.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJI	– izboljšanje prepustnosti cestne infrastrukture, – optimizacija potovanj, – spoštovanje prometnih predpisov, – izboljšanje obveščenosti uporabnikov z informacijami v realnem času.
AKTIVNOSTI	– nadgraditev sistema informiranja in upravljanja prometa, – vzpostavitev sistema upravljanja in nadzora hitrosti, – vzpostavitev nacionalnega centra za upravljanje prometa, – uvedba sodobnih prometnih sistemov (ITS), – prenova zakonodaje na področju cest.
KAZALNIKI	– učinkovitejše vodenje in upravljanje prometa, – povečanje zadovoljstva uporabnikov, – zmanjšanje stroškov nastalih kot posledica zastojev in prometnih nesreč.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, DARS, DRSC, AVP, Policija, nacionalni radio.

VARNOST V PREDORIH

Ob številnih hudih prometnih nesrečah v predorih v tujini se je izkazalo, kako zelo pomembna je visoka varnost prometa v predorih. Varnostni sistemi v predoru morajo delovati preventivno in ob morebitni nesreči tudi kurativno. Zagotavljati morajo, da se udeleženci pravočasno in varno evakuirajo ali so evakuirani ter da se reševalnim ekipam omogočijo pogoji varnega reševanja na mestu nesreče. Nadzor prometa in upoštevanja prometnih pravil je v omenjenih podzemnih objektih še posebej pomembno.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– izboljšanje prometne varnosti v predorih.
AKTIVNOSTI	– izgradnja druge cevi Karavanke, – poenotenje opreme obstoječih predorov z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju (UL L št. 167 z dne 30. 4. 2004, stran 39).
KAZALNIKI	– večja varnost uporabnikov predorov.
NOSILEC	– DARS, URSZR, Policija.

UPRAVLJANJE PROMETA TEŽKIH TOVORNIH VOZIL IN PREVOZA NEVARNEGA BLAGA

Promet težkih tovornih vozil, posebej pa še vozil, ki prevažajo nevarno blago, ima velik vpliv na tekoče in varno odvijanje prometa. Prioritetno je potrebno zagotavljati, da se ta promet odvija po cestah z ustreznimi tehničnimi elementi, površinami za parkiranje in nadzor teh vozil, oprema ceste pa mora vključevati tudi opremo, ki omogoča nadzor te vrste prometa.

Z nadzorom osnih obremenitev in skupnih mas na podlagi tehtanja v prostem prometnem toku in s stacionarnimi tehnicami bo zagotovljeno boljše spoštovanje veljavnih predpisov. Posledica tega bo zmanjšanje negativnih vplivov, ki ga ima ta promet na cesto (poškodbe vozišča, kolesnice) in promet (upočasnen promet, zastoji).

Za prevoz nevarnih snovi je potrebno zagotavljati, da se izvaja pod pogoji, ki jih zanj določajo upravljavci cest, voznikom takih vozil pa omogočiti počitek na površinah (parkiriščih) ki zagotavljajo varno parkiranje teh vozil. Predvsem na območjih s povečano nevarnostjo za druge uporabnike cest (predori) ali okolje (vodozbirna področja) morajo biti pogoji izvajanja te vrste prevozov posebej nadzorovani.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– spremljanje in nadzor tovornih vozil in vozil, ki prevažajo nevarno blago.
AKTIVNOSTI	– zagotovitev dodatnih parkirnih mest (za tovorna vozila in tovorna vozila za prevoz nevarnih snovi), – zagotovitev mest za izvajanje nadzora v cestnem prometu, – določitev koridorjev za izredne prevoze, – zagotovitev nadzora in spremljanje izrednih prevozov oziroma prevozov nevarnega blaga.
KAZALNIKI	– povečanje vpogleda v promet izrednih prevozov oziroma prevozov nevarnega blaga, – povečanje varnosti prometa zaradi evidentiranja in spremljanja tovornih vozil in vozil, ki prevažajo nevarno blago, – povečanje kapacitet za parkiranje tovornih vozil.
NOSILEC	– DARS, DRSC, Policija, CURS.

OBČINSKA CESTNA INFRASTRUKTURA

Pomemben delež nacionalne prometne varnosti je odvisen od stanja občinskih cest. Nov Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10 in 48/12) to področje prvič ureja natančneje, oziroma zavezuje samoupravne lokalne skupnosti k upoštevanju njegovih določb. Z nadaljevanjem urejanja površin za pešce in kolesarje, z nadaljevanjem uvajanja ukrepov za umirjanje prometa, s preurejanjem nezavarovanih nivojskih prehodov in izboljšanju kvalitete lastnosti vozniških površin občinskih cest, se bo stanje prometne varnosti v prihodnjih letih izboljšalo. Zaradi izboljšanja stanja prometnih površin je potrebno najprej seznaniti upravljavce in vzdrževalce občinskih cest z dolžnostmi in pooblastili ter vzpostaviti učinkovit sistem usposabljanja. Za izboljšanje prometne varnosti je potrebno poskrbeti za odpravo pomanjkljivosti nevarnih mest na občinskih cestah. Nevarna mesta na občinskih cestah je potrebno najprej določiti, za kar je potrebna uvedba ustreznega informacijskega sistema.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– izboljšanje prometne varnosti na občinskih cestah.
AKTIVNOSTI	– zmanjšanje števila nezavarovanih nivojskih železniških prehodov z ukinjanjem ali nadgradnjo obstoječih, – označitev križišč občinskih cest z ustrezno prometno signalizacijo, – uvedba sodobnega enotnega informacijskega sistema cest v vseh občinah, ki bo vseboval tudi podatke o katastru prometne signalizacije, zaporah, izdanih upravnih aktih, omejeni rabi, prometnih nesrečah..., in ki bo omogočal njihovo sprotno ažuriranje in vizualizacijo. Sistem mora biti povezan s policijo, DRSC, nadzornim centrom, izvajalci rednega vzdrževanja... Sistem mora omogočati ugotavljanje nevarnih mest na občinskih cestah. – uvajanje prometno varnih tehničnih rešitev, – dvig kvalitete nivoja upravljanja z občinskimi cestami in – dvig kvalitete nivoja rednega vzdrževanja občinskih cest z organiziranjem izobraževanj ter izdelava priporočil in priročnikov primernih nivoju strokovne usposobljenosti upravljavcev in vzdrževalcev občinskih cest, – izboljšanje kvalitete vozišč.
KAZALNIKI	– zmanjšanje števila prometnih nesreč in posledic, – število nezavarovanih nivojskih železniških prehodov, – število neustrežno opremljenih križišč na občinskih cestah, – število občin vključenih v enotni informacijski sistem, – dolžina oziroma delež javnih občinskih cest za katere je v skladu s predpisi zagotovljeno izvajanje rednega vzdrževanja, – dolžina oziroma delež odsekov občinskih javnih cest s poškodovanimi ali drugače za vožnjo neprimernimi vozišči.
NOSILEC	– občine, Policija, AVP, občinske in medobčinske inšpekcijske službe, DRSC, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor.

DELO NA CESTAH

Delo na cestah predstavlja pomemben segment varnosti na slovenskih cestah. Četudi se ne razpolaga z natančnimi podatki o prometnih nesrečah, pa nadziranje in opazovanje poteka prometa skozi cestne zapore dejansko nakazuje problematiko spoštovanja prometnih pravil in varnosti izvajalcev del v zaporah.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– izboljšanje prometne varnosti v območjih cestnih del.
AKTIVNOSTI	– analiziranje podatkov o prometni varnosti v območjih cestnih del, – noveliranje zakonodaje s področja cestnih del, – usklajevanje terminskih planov del med upravljavci, – nadzor nad upoštevanjem omejitve hitrosti, – preverjanje načrtov zapor s strani presojevalcev varnosti cest, – inšpekcijski nadzor nad zaporami cest, zaradi del ali prireditev na cesti, – izboljšanje varnosti izvajalcev del.
KAZALNIKI	– zmanjšanje števila prometnih nesreč v območju zapor, – zmanjšanje stroškov uporabnikov zaradi izboljšanja prometne varnosti, – zmanjšanje zastojev in posledično emisij toplogrednih plinov.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, DARS, DRSC, Policija, IRSPEP.

ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI CESTNE INFRASTRUKTURE

Načrtovanje in oblikovanje cestne infrastrukture vključno z njenim okoljem je za dolgoročno doseganje trajnega zagotavljanja prometne varnosti ključnega pomena. Princip dobrega načrtovanja cestne infrastrukture s principi uporabnosti, homogenosti in predvidljivosti so temelj za varen cestni promet z upoštevanjem vseh vrst udeležencev v prometu še posebno ranljivih skupin.

Ukrepi za zagotavljanje prometne varnosti se bodo izvajali v primernem obsegu in z dinamiko skladno s finančnimi možnostmi. Vpetost med potrebami in možnostmi narekuje zagotovitev optimalnih in učinkovitih rešitev, katerih upravičenost potrjujejo raziskave vpliva ceste na nezagodna dogajanja.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– izvajanje ukrepov na cestni infrastrukturi z namenom izboljšanja prometne varnosti.
AKTIVNOSTI	– preprečevanje vožnje v nasprotni smeri, – opozarjanje na prisotnost motoristov in kolesarjev, – postavitve opreme za zaščito motoristov, – čiščenje cest ob začetku poletne sezone, – rekonstrukcije križišč in cest, – izgradnja obvoznic, – ureditev cest skozi naselja, – izgradnja kolesarske infrastrukture, – izgradnja infrastrukture za pešce, – sanacija drsnih odsekov, – zagotavljanje preglednih trikotnikov, – sanacija voziščnih konstrukcij, – nadgradnja prometne signalizacije in opreme cest (naletni mehovi, odsevne folije višje kvalitete, cestni smerniki, horizontalna signalizacija, točke za meglo ...), – spremljanje varnosti cestnega prometa z vidika vzrokov prometnih nesreč z namenom identifikacije vloge cestne infrastrukture v teh dogodkih, – spremljanje primerov vožnje v nasprotni smeri na AC in HC.

DEJAVNOSTI	UKREP
KAZALNIKI	– boljša kvaliteta in opremljenost cestne infrastrukture, – zmanjšanje stroškov uporabnikov zaradi izboljšanja prometne varnosti, – zmanjšanje deleža voznikov motornih koles med smrtnimi žrtvami prometnih nesreč, – večja varnost cest skozi naselja, – izboljšanje prometne varnosti v križiščih (dograditev dodatnih pasov, preureditev in rekonstrukcij), – večje število semaforiziranih križišč, – večje število krožnih križišč, – večje število semaforiziranih prehodov za pešce, – večja dolžina saniranih drsnih odsekov, – večja dolžina kolesarske infrastrukture v kilometrih, – večja dolžina infrastrukture namenjene pešcem v kilometrih, – večja dolžina varnostnih ograj, – večja dolžina varovalne ograje za motoriste v kilometrih, – zmanjšanje števila voženj v nasprotno smer.
NOSILEC	– DARS, DRSC, občine.

OBVEŠČANJE JAVNOSTI

Na področju medijske promocije varne uporabe cest in ukrepov namenjenih izboljšanju prometne varnosti bodo aktivnosti usmerjene v:

- informacije o novostih v zakonodaji, ki so povezane s pravili cestnega prometa in načrtovanih in izvedenih ukrepih, ki bodo zagotavljali boljšo prometno varnost, bodo uporabnikom cest posredovane s kratkimi filmi, izdanimi zloženkami in članki v časopisih,

- sodelovanje z vladnimi ustanovami in nevladnimi organizacijami, ki delujejo na področju prometne varnosti,

- obravnavo pripomb in predlogov uporabnikov cest.

V sodelovanju z mediji bodo tekoče pripravljene informacije o aktivnostih in ukrepih za izboljšanje prometne varnosti. Voznikom in drugim uporabnikom cest je namreč potrebno posredovati tudi informacije o novostih v zakonodaji kakor tudi o predvidenih in izvedenih ukrepih. Na tem področju je bilo do sedaj dovolj le informiranja o ostrejši kazenski politiki, medtem ko vozniki niso seznanjeni z novostmi na področju urejanja prometa in uvajanju tehničnih novosti. Predvsem je potrebno v obveščanje vključiti televizijo in radio, preko katerih je mogoče doseči zelo široko in učinkovito obveščenost voznikov.

V večjem obsegu bodo podprte aktivnosti oziroma konkretni programi nevladnih organizacij in združenj, ki so namenjeni izboljšanju prometne varnosti. To bo omogočilo tudi po tej poti ustrezno promoviranje aktivnosti upravljalcev cest na področju prometne varnosti.

Pri odnosih z uporabniki cest je potrebno vzpostaviti učinkovit način evidentiranja pripomb in predlogov, ki se nanašajo na varno odvijanje prometa. Vse predloge je potrebno preveriti (tudi z ogledi posameznih lokacij) in predlagatelja obvestiti o strokovni oceni potrebe po ukrepanju.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– seznanjanje javnosti o novostih v predpisih in na infrastrukturi, – opozarjanje na najpogostejše kršitve in nepravilnosti.
AKTIVNOSTI	– priprava brošur, oglasov in filmskih spotov, – objavljanje v medijih.
KAZALNIKI	– izboljšanje informiranja javnosti o novostih na cestni infrastrukturi in veljavni zakonodaji.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, DARS, DRSC, Policija, AVP.

8.2 VOZILA

Vozila predstavljajo zelo pomemben element prometne varnosti, zato je to področje ves čas deležno napredka. S predpisi o ugotavljanju skladnosti vozila se zagotavlja, da so vozila varna do vseh udeležencev v prometu in da imajo čim manjši negativni vpliv na okolje. Slovenija stalno prenaša v svoj pravni red ustrezne evropske predpise s področja vozil in aktivno sodeluje pri snovanju teh predpisov v delovnih skupinah tako v Bruslju kot tudi v Ženevi. Vendar pa lahko temu razvoju le sledimo, ne moremo pa prav veliko nanj vplivati in ga pospeševati. Veliko večjo vlogo lahko imamo na področju vozil v uporabi, torej na področju tehnične brezhibnosti vozil, kjer lahko z višjo kakovostjo izvajanja aktivnosti pripomoremo k večji varnosti v cestnem prometu.

Temeljni cilj:

ZAGOTAVLJANJE VARNIH VOZIL V CESTNEM PROMETU

Področje tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil je organizacijsko primerno urejeno, vendar so v samem izvajanju pomanjkljivosti, kar ima lahko negativen vpliv na varnost v cestnem prometu. To področje je treba razviti in mu z različnimi ukrepi dvigniti strokovnost in zanesljivost. Prometni inšpektorat je z uvedbo Zakona o motornih vozilih (Uradni list RS, št. 106/10), ki je začel veljati 1. aprila 2011, uporabljati pa se je začel 1. julija 2011, pričel z izvajanjem nadzora nad delom pooblaščenih organizacij za tehnične preglede motornih in priklopnih vozil, dobil pa je tudi pravno osnovo za uporabo mobilnih enot za tehnični pregled vozil, kar bo tudi prispevek k zagotavljanju varnih vozil na voziščih v cestnem prometu.

Ciljno usmerjena področja:

PRIPRAVA USTREZNIH POSTOPKOV ZA DELO

Osnovo za pravilno izvajanje dejavnosti tehničnih pregledov predstavlja zakonodaja, ki med seboj povezuje gospodarsko dejavnost, tehnične predpise, kakovost in meroslovje:

- Zakon o motornih vozilih (Uradni list RS, št. 106/10),
- Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (Uradni list RS, št. 17/11),
- Zakon o meroslovju (Uradni list RS, št. 26/05 – uradno prečiščeno besedilo),
- Zakon o standardizaciji (Uradni list RS, št. 59/99),
- Zakon o akreditaciji (Uradni list RS, št. 59/99).
- Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil (Uradni list RS, št. 88/05),
- Uredba o nadzoru tehnične brezhibnosti motornih in priklopnih vozil, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 113/03),
- Resolucija CEMT /CM(95)4. in Sporazum o mednarodnih občasnih avtobusnih prevozi potnikov (Sporazum INTERBUS) (Uradni list RS, št. 14/01).

Navedeni dokumenti v svojih prilogah že vsebujejo opise posameznih postavk za delo in razloge za neustreznost vozil, kar omogoča enotno vrednotenje tehnične brezhibnosti vozil.

Roki za opravljanje prvih tehničnih pregledov, ki so povzeti po Zakonu o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 83/04), nazadnje spremenjen s spremembami in dopolnitvami ZVCP-1F (Uradni list RS, št. 58/09) ter ZVCP-1G (Uradni list RS, št. 36/10) in po mnenju nekaterih v zadostni meri ne upoštevajo pogojev uporabe, vplivov okolja pri uporabi ter staranja tehničnih izdelkov in njihovih delov. Zato bo treba opraviti podrobnejšo analizo napak, ugotovljenih na prvem tehničnem pregledu, in po potrebi spremeniti roke.

Zakon o motornih vozilih izenačuje roke za izvedbo tehničnih pregledov za lahka tovorna vozila do 3500 kg z roki za ostala tovorna vozila (prvi tehnični pregled po enem letu in nato vsako leto) in tako odpravlja do sedaj veljavno anomalijo, da se ta tovorna vozila obravnavajo kot osebni avtomobili (prvi tehnični pregled po 4 letih, nato dvakrat po 2 leti in nato vsako leto).

Inšpektor ali policist lahko zaradi utemeljenega suma glede tehnične brezhibnosti vozila to izloči iz prometa in ga napoti na izredni tehnični pregled v najbližjo pooblaščen organizacijo za tehnične preglede vozil. Pravilnik o nadzoru tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil v cestnem prometu, ki je bil izdan na osnovi Zakona o motornih vozilih, pa predvideva tudi uvedbo mobilnih enot za opravljanje meritev zavornih učinkov, emisij izpušnih plinov in nastavitve svetlobne opreme vozil na cesti. To pa zahteva tudi nabavo potrebnih naprav in kontrolne opreme ter zagotovitev ustreznega števila usposobljenih kadrov.

Trenutno je samo nekaj postopkov za opravljanje tehničnih pregledov podrobneje opredeljenih, pri ostalih pa je rezultat pregleda velikokrat odvisen le od vestnosti in strokovnosti preglednika. Zato je treba pripraviti

podrobnejša navodila za delo, da se olajša delo preglednikov in poenoti postopek, kare bo nedvomno vplivalo na kakovost tehničnih pregledov in s tem tudi na povečanje varnosti in zanesljivosti vozil v prometu.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– vzpostavitev ustreznih postopkov za delo zaposlenih na tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil.
AKTIVNOSTI	– pridobitev priročnikov za delo iz drugih držav članic EU, – analiza pridobljenega gradiva, – izdelava predloga predpisa o postopkih za delo, – usklajevanje vsebine s predstavniki tehničnih pregledov in drugo strokovno javnostjo, – izdaja Tehnične specifikacije o postopkih izvajanja tehničnih pregledov, – stalno prilagajanje postopkov tehničnih pregledov rezultatom analize tehničnih pregledov in ugotovitvam vzročne povezave med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil.
KAZALNIKI	– izdana Tehnična specifikacija o postopkih izvajanja tehničnih pregledov.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, AVP.

POSODOBITEV POSTOPKA USPOSABLJANJA

Glede na izkušnje pri nadzoru dela v pooblaščenih organizacijah za tehnične preglede motornih in priklopnih vozil ugotavljamo, da je znanje kontrolorjev nezadostno in ne spremlja novih dosežkov v avtomobilski industriji (zlasti na področju elektronike).

Postopki tehničnih pregledov morajo tudi slediti tehničnemu napredku motornih vozil in njihovih priklopnikov. Zahtevajo posodobitev postopkov usposabljanja kontrolorjev na tehničnih pregledih (vozila na plinski pogon CNG in LPG, hibridne različice vozil, električna vozila, elektronska oprema pasivne in aktivne varnosti, predelana vozila za ljudi s posebnimi potrebami itd.). Prav tako je zaželeno izmenjava znanj z evropskimi izvajalci tehničnih pregledov.

Sodobne tehnične rešitve za udobnejšo, varnejšo in enostavnejšo vožnjo z vozili, ki so jih izdelovalci razvili v zadnjem času, bodo kmalu brez vključitve novega znanja in opreme zmanjšale učinkovitost tehničnega pregleda posameznega vozila. Zaradi tega napredka se pripravlja sprememba zakonodaje s področja tehničnih pregledov vozil na evropskem nivoju, ki bo uvedla nove postopke in predpisala novo opremo za preverjanje vozil.

Trenutno vsebina usposabljanja preglednikov na tehničnih pregledih ni celovito in enotno urejena in prilagojena novim zahtevam, zato je treba za dvig kakovosti vnesti v sistem posodobitve, podrobneje predpisati obseg in vsebino ter način izvajanja usposabljanja in preverjanja usposobljenosti.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– ustrezni postopki usposabljanja zaposlenih na tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil.
AKTIVNOSTI	– analiza trenutnega stanja na področju izobraževanja, – pregled usposabljanja v drugih državah članicah EU, – posodobitev postopka usposabljanja, – izdelava programov usposabljanja, – usklajevanje vsebine s predstavniki tehničnih pregledov in drugo strokovno javnostjo.
KAZALNIKI	– posodobljen postopek in programi usposabljanja zaposlenih na tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, AVP.

VZPOSTAVITEV USTREZNEGA STROKOVNEGA IN INŠPEKCIJSKEGA NADZORA

Sedanji nadzor nad delom tehničnih pregledov je nezadosten, zato je treba celoten sistem nadzora vzpostaviti na novo in mu omogočiti potrebno učinkovitost.

Prometnemu inšpektoratu – Inšpekciji za cestni promet, se tako glede na navedeno razširijo dosedanja pooblastila, naloge in obseg dela in sicer na področje izvajanja inšpekcijskega nadzora nad spoštovanjem določil Zakona o motornih vozilih v celoti. Inšpektorji za nadzor cestnega prometa so pooblaščen za izvajanje inšpekcijskega nadzora nad delom proizvajalcev vozil in njihovih pooblaščenih zastopnikov, distributerjev vozil (samo glede pravilnosti izdaje dokumentov), tehničnih služb, strokovnih organizacij in registracijskih organizacij.

Glede na to, da so po odločitvi Vlade in ustanovitvi Javne agencije za varnost prometa vse sistemske naloge ugotavljanja skladnosti vozil, njihove registracije in tehničnih pregledov združene na Ministrstvu, pristojnemu za infrastrukturo in prostor, je potrebno vzpostaviti kriterije in nova pravila nadzora nad izvajanjem dejavnosti tako strokovno upravnega kot inšpekcijskega.

Izkušnje kažejo, da je potreba po številu nadzorov pri posameznem zavezancu zelo različna ter odvisna od več faktorjev (javni interes, pogostejše kršitve, čas ponovne vzpostavitve zakonitega stanja, statistični podatki iz analiz letnega poročila, koncentracija zavezancev, enotnost kriterijev pri izvajanju pooblastila...), zato je treba temu prilagoditi tudi bodoči program nadzora.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– ustrezen strokovni in inšpekcijski nadzor nad delom zaposlenih na tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil.
AKTIVNOSTI	– analiza trenutnega stanja na področju nadzora, – pregled sistema nadzora v drugih državah članicah EU, – priprava smernic za strokovni in inšpekcijski nadzor, – kadrovska izpopolnitev inšpekcijskih služb, – nova tehnična oprema (mobilne enote).
KAZALNIKI	– izdelane smernice za strokovni in inšpekcijski nadzor, – kadrovska izpopolnitev, – nabavljena oprema,
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, AVP, IRSPEP.

ANALIZA REZULTATOV TEHNIČNIH PREGLEDOV

Analiza pomanjkljivosti, ki se odkrijejo na vozilih pri tehničnih pregledih, se do sedaj ni opravljala. Sedaj že obstajajo podatki v MRVL, ki to omogočajo, zato je nujno začeti z analizo, ker bo mogoče samo na podlagi rezultatov take analize učinkovito in strokovno ukrepati za izboljšanje stanja vozil v prometu. Za hitrejšo vzpostavitev sistema analiziranja je priporočljivo upoštevati izkušnje v drugih državah članicah EU.

Na podlagi analiz je bila ugotovljena razlika med številom pregledanih in številom zaradi napak zavrnjenih vozil, ki je v začetku poostrenega nadzora v posameznih organizacijah, ki so imele največje število pregledanih vozil, znašala 1 %. Z leti se je razmerje dvignilo na 8 % do 10 %, pri čemer povprečje v drugih državah znaša okrog 14 %.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– stalno analiziranje rezultatov tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil.
AKTIVNOSTI	– analiza trenutnega stanja na področju analiziranja rezultatov tehničnih pregledov, – pregled sistema analiziranja rezultatov tehničnih pregledov v drugih državah članicah EU, – priprava metodologije za analiziranje rezultatov tehničnih pregledov, – vzpostavitev stalnega analiziranja rezultatov tehničnih pregledov.

DEJAVNOSTI	UKREP
KAZALNIKI	– vzpostavljeno stalno analiziranje rezultatov tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil.
NOSILEC	– AVP.

UGOTAVLJANJE VZROČNE POVEZAVE MED PROMETNIMI NESREČAMI IN TEHNIČNIM STANJEM VOZIL

Vzročna povezava med prometnimi nesrečami in dejavniki, povezanimi s tehničnim stanjem vozil se sedaj praviloma ne ugotavljajo. V sedanjem sistemu preiskovanja nesreč se odkrivajo in preiskujejo le vzroki prometnih nesreč.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJI	– ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in vsemi dejavniki povezanimi z vozili.
AKTIVNOSTI	– analiza trenutnega stanja na področju ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in dejavniki tehničnega stanja vozil, – pregled sistema ugotavljanja vzročne povezave med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil v drugih državah članicah EU, – priprava smernic za ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil (Javna agencija za varnost prometa v sodelovanju s Policijo), – analiza poročil o vzročni povezavi med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil, – ukrepanje na podlagi rezultatov analize.
KAZALNIKI	– poročila o vzročni povezavi med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil, – analizirana poročila, – predlagani ukrepi za izboljšanje stanja.
NOSILEC	– AVP, Policija.

8.3 PROMETNA VZGOJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE

Na področju izobraževanja v Republiki Sloveniji velja načelo, da morajo vsi državljani dobiti kakovostno splošno izobrazbo in razviti sposobnosti za vseživljenjsko učenje. Zagotavlja se pluralizem znanosti v izobraževanju, učenci morajo razviti različne vrste pismenosti in se naučiti učiti se in razviti odgovornost zase in za delovanje v družbi. Varnost v cestnem prometu je pomemben del delovanja družbe, zato so v veljavnih učnih načrtih vključene prometne vsebine po vertikali, od predšolske vzgoje, osnovnošolskega izobraževanja in srednješolskega izobraževanja.

Prometna vzgoja in vseživljenjsko učenje prispevata k oblikovanju ustreznih stališč do posameznih dejavnikov varnosti in ustreznem vedenju v prometu. Pogoj za oblikovanje ustreznih stališč in varnega vedenja je pridobivanje in stalno obnavljanje znanj in spretnosti za varno sodelovanje v prometu.

Temeljni cilj:

PRISOTNOST PROMETNE VZGOJE IN UČENJA V VSEH ŽIVLJENSKIH OBDOBJIH

Prometna vzgoja in vseživljenjsko učenje za varno sodelovanje v prometu poteka v več življenjskih obdobjih, ki bistveno vplivajo na organiziranost, vsebine in oblike dela:

- prvo življenjsko obdobje (nosečnost in prvo leto življenja)
- prometna vzgoja v predšolskem obdobju

- prometna vzgoja v obdobju izobraževanja v osnovni šoli
- varnost v obdobju poklicnega in srednješolskega izobraževanja
- usposabljanje za vožnjo motornih vozil
- vseživljenjsko učenje za varno sodelovanje v prometu.

Prometna varnost je pomemben dejavnik kvalitete bivanja in se nanaša na vse državljane skupaj in vsakega od njih posebej. Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu izvajajo preventivne aktivnosti v samoupravnih lokalni skupnostih. Zato je prioriteta njihovega nadaljnjega razvoja do leta 2021 načrtovana v naslednjih 10 točkah:

1. ohranitev in nadgradnja vseh obstoječih kakovostnih preventivnih programov,
2. prilagajanje organizacijsko-pravnega statusa občinskih SPV njihovim nalogam in funkcijam,
3. občinski SPV postajajo tudi »ogledalo« kvantitete in kakovosti dela državnih organov in organizacij na področju varnosti cestnega prometa,
4. organizacija usposabljanja in izpopolnjevanja znanj s pomočjo domačih in tujih strokovnjakov,
5. pomoč Javne agencije za varnost prometa s strokovnimi mnenji o lokalnih prometno-varnostnih problemih,
6. skupno spremljanje varnosti cestnega prometa na lokalni ravni,
7. nakup in uporaba preventivnih demonstracijskih naprav,
8. večja medijska promocija prometnih vsebin,
9. priprava strategije vzgoje in izobraževanja – vključitev prometnih vsebin v šolski sistem in izobraževanje odraslih,
10. izvedba aktivnosti za zaščito najbolj ranljivih skupin udeležencev v cestnem prometu (starejši, mladi, pešci, kolesarji, motoristi),
11. priprava dvehletnih obdobjnih načrtov na lokalni ravni.

PRVO ŽIVLJENJSKO OBDOBJE

Otrok v prvem življenjskem obdobju je v prometu udeležen in ogrožen predvsem v vlogi potnika (Starši so ključni).

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v prvem življenjskem obdobju.
AKTIVNOSTI	– uvedba vsebin za varno vožnjo otrok in nosečnic v šole za starše, – izvajanje programa Prva vožnja – varna vožnja v vseh porodnišnicah, – priprava programov promocije zdravja in vzgoje za zdravje za starše v času preventivnih zdravstvenih pregledov.
KAZALNIKI	– rezultati meritev ustreznosti zavarovanih otrok med vožnjo v vozilih, – delež šol za starše, ki izvajajo programe za varno vožnjo otrok, – število porodnišnic, v katerih poteka akcija Prva vožnja – varna vožnja, – izvajanje programov promocije zdravja in vzgoje za zdravje za starše v času preventivnih zdravstvenih pregledov.
NOSILEC	– AVP, šole za starše, izvajalci zdravstvenega varstva otrok na primarni ravni.

PREDŠOLSKO OBDOBJE

V Kurikulu za vrtce, ki predstavlja strokovno podlago za vzgojno-izobraževalno delo v slovenskih vrtcih, so zapisana temeljna načela in cilji predšolske vzgoje ter spoznanja, da otrok dojema in razume svet celostno, da se razvija in uči v aktivni povezavi s svojim socialnim in fizičnim okoljem, da v vrtcu v interakciji z vrstniki in odraslimi razvija lastno družbenost in individualnost. Kurikulum za vrtce zajema šest področij dejavnosti (gibanje, jezik, narava, družba, umetnost, matematika), z opredeljenimi globalnimi cilji, primeri dejavnosti in vloge odraslih. Medpodročne dejavnosti, kot so prometna vzgoja, moralna vzgoja, skrb za zdravje ipd. se prepletajo skozi vsa področja in so del kurikularnih vsebin, ki se odražajo v načinu življenja in dela v vrtcu.

Prometna vzgoja poteka preko igre, otrok se seznanja z varnim vedenjem in se nauči živeti in ravnati varno v različnih okoljih: doma, v prometu, v vrtcu, pri igri, pri športu, Otrok spoznava prometna sredstva in različne objekte v bližini vrtca, kot so trgovine, knjižnice, galerije, policijska postaja, gasilski dom, ipd. ter pridobiva različne izkušnje o svetu. Otrok se seznanja z različnimi poklici in družbenimi funkcijami; spozna poklic policista, ki ga prijazno pouči o pravilnem vedenju v prometu, predstavi uniformo... pridobiva veščine, povezane s telesno nego, varnostjo (ukrepanje ob nevarnostih, nezgodah in nesrečah), prometno varnostjo (prečkanje ceste, prepoznavanje nevarnih situacij v prometu, upoštevanje prometnih predpisov, izogibanje prometnim nezgodam itn.), sodeluje pri opazovalnem sprehodu, kjer spremlja dogajanje na pločniku, cesti in v križišču (opazuje voznike – pripete z varnostnim pasom); spoznava različne načine potovanja in sodeluje pri pogovoru o varnosti in vedenju pri posameznih prevoznih sredstvih (potovanje z vlakom, ladjo, letalom...).

Odrasli v vrtcu nudijo možnosti spoznavanja prometnih situacij otrokom iz različnih okolij, načrtovanje in upoštevanje prometno varnostnega načrta v okolici vrtca. Vključevanje staršev v različne aktivnosti s področja prometne vzgoje (kolesarjenje, rolanje, kotalkanje, hoja) v okviru vrtca in doma. Otroku omogočajo in ga spodbujajo, da najprej opazuje po lastnem interesu, nato ga vodijo in spodbujajo tako, da ustvarjajo situacije, v katerih lahko sam najde in reši problem. Spoštujejo njegov način razmišljanja in metode dela ter ga navajajo, da si pridobiva izkušnje v neposrednem prometu v spremstvu odraslega in svoje izkušnje opisuje.

Globalni cilji povezani z vsebinami s področja prometne vzgoje so: otrok se seznanja z varnim vedenjem in se nauči živeti in ravnati varno v različnih okoljih: doma, v prometu, v vrtcu, v prostem času, pri igri, športu, obiskih v galerijah, družabnih srečanjih, zabavah itn. Spoznavanje svojega telesa, življenjskega cikla ter zdravega in varnega načina življenja, spoznavanje tehničnih predmetov in razvijanje spretnosti na področju tehnike in tehnologije, otrok odkriva različna gibanja glede na trajanje in glede na hitrost. Otrok spoznava, kaj gibanje povzroči in kaj gibanje vzdržuje, spoznava gibanje teles po zraku, v vodi in na kopnem. Pri opisovanju prometnih izkušenj otrok uporablja besede: prehod za pešce, zebra, pločnik, prometni znaki, semafor, prometna sredstva, sopotnik... Otrok se uči dojemati svet celostno in razvijati družbenost in individualnost ter odgovornost.

Otroci od prvega do petega leta starosti so v prometu najpogosteje ogroženi kot potniki in pešci. Pri tem so starši in vzgojno varstveni zavodi ključni nosilci prometne vzgoje, ki jim pomagajo za varno udeležbo v prometu.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od prvega do petega leta.
AKTIVNOSTI	– uvajanje koncepta zdravja v predšolski kurikulum (sklop varnosti), – izvedba akcije Pasavček za varno vožnjo otrok na in v vozilih, – izvajanje ukrepov za zagotavljanje varnih poti, – priprava dodatnih gradiv, akcij in programov drugih partnerjev (sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policija, organizacije civilne družbe, predvsem za otroke pešce in potnike, zdravstveno varstvo otrok na primarni ravni.
KAZALNIKI	– rezultati meritev ustrezno zavarovanih otrok med vožnjo v vozilih, – izvajanje programov promocije zdravja in vzgoje za zdravje za starše in otroke.
NOSILEC	– vrtci, VVZ, AVP, občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

OSNOVNOŠOLSKO OBDOBJE

Prometna vzgoja, kot medpredmetno kurikularno področje, zaradi svoje narave zahteva interdisciplinarni pristop in aktivne oblike dela, in sicer take, ki bodo vodile v varno vedenje in spoštovanje ter upoštevanje drugih ljudi. Gre tako za znanja in stališča, kot predvsem za spodbujanje varnega vedenja. Interdisciplinarni pristop zahteva medpredmetno usklajenost in vzgojno usklajenost dejavnikov učenčevega socialnega okolja (staršev, učiteljev, policije, drugih). Prometna vzgoja mora ob izobraževanju v prometu in prometni vzgoji za varno udeležbo vanj, v kar največji meri, posebno v prvih treh razredih osnovne šole, potekati tudi v stvarnih prometnih razmerah. Le-te namreč edine omogočajo učinkovito usposabljanje z zahtevami sodobnega prometa. Prometna vzgoja ima svoje specifične cilje in vsebine, ki se povezano vključujejo v razne predmete v osnovni šoli. Tako

dosežemo večjo celovitost, povezanost in skladnost učnih načrtov. Pri zagotavljanju večje varnosti otrok moramo upoštevati različna starostna obdobja, ki določajo posamezne ukrepe. Prometna vzgoja kot dolgoročni ukrep otrokom omogoča, da na varen način osvojijo osnovne odnose in vedenjske vzorce, potrebne za varno vključevanje v cestni promet kot pešci, kolesarji, vozniki motornih koles.

V prvem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci spoznajo in opazujejo varne in nevarne poti v okolici šole, spoznajo prometne znake, ki označujejo šolsko pot, spoznavajo pravila obnašanja v prometu in varne hoje, pomen vidnosti in nošenja rumene rutice in kresničke, se seznani z načini obnašanja sopotnika v različnih prevoznih sredstvih, se učijo vključevanja v promet po varnih šolskih poteh, seznani se z orientacijo v prometnem prostoru (levo, desno), seznani se z varno hojo po pločniku in cesti, kjer ni pločnika, s hojo ob nevarnem cestnem robu in prečkanju ceste. Učenec se seznani s prometno varnostnim načrtom šole.

V drugem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci utemeljijo pomen varnosti v prometu, kodeks etike v prometu, razvijajo skrb in odgovornost za lastno varnost in za varnost drugih udeležencev v prometu. Razvijajo spretnosti opazovanja prometa in spoznajo vrste prometa. Usposobijo oziroma seznani se s teoretičnimi znanji za opravljanje kolesarskega izpita ter vožnjo na spretnostnem ter prometnem poligonu. Usposobijo se za teoretična znanja in praktično vožnjo za opravljanje kolesarskih izpitov. Aktivno se vključijo v različne akcije na področju prometne vzgoje na ravni šole in izven nje. Spoznajo vlogo policista. Seznani se s pomenom kolesarjenja za zdravje.

V tretjem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci spoznajo osnove delovanja naprav in motorjev v prometu, spoznajo fizične pojave sile, izračunajo silo trenja na primerih iz prometa, spoznajo različne vrste prometa, razvijajo občutljivost za okoljske probleme, za stiske soljudi, za socialne probleme. Učijo se zamišljati več možnosti za razvoj na določenem področju, tehtati njihove posledice, z njimi povezane vrednote. Spoznajo delovanje motorjev z notranjim izgorevanjem, prenosom moči, zavore, električne naprave, varno vožnjo s kolesom z motorjem, prometna pravila, ogledalo in pogled nazaj, orientacijo v prostoru s pomočjo ogledala, seznani se s hitrostjo in njenim merjenjem, vlogo hitrosti, sile pri vožnji v krivini, pospeški, kinetično energijo, ustavljanjem, reakcijskim časom, zavorno potjo, potjo ustavljanja, z ekologijo. Spoznajo zaščito in opremo voznika kolesa s motorjem, čelado kot obvezni del, vožnjo druge osebe, varno vključevanje v promet in pravila za varno in pravilno prehitevanje, vožnjo v križišču, zavijanje v levo, desno, spoznajo tehniko delovanja menjalnika, delovanja sklopke ter mehanskega in hidravličnega prenosa, seznani se z varnim delovanjem s kmetijskimi stroji. Seznani se z različnimi pogoji v prometu in vremenskimi razmerami ter z vplivom zdravil, alkohola in mamil, ki negativno vplivajo na človeka. Ustvarijo kritičen odnos do ekologije in varovanja prostora (hrup, onesnaženje zraka, degradacija prostora).

S prometno vzgojo želimo pri učencih doseči predvsem: varno vedenje v prometu kot pešec, kolesar, sopotnik v vozilu; upoštevanje in spoštovanje drugih udeležencev v prometu, oblikovanje in ohranjanje varnega vedenja v prometu pri učencih in osvajanje moralnih norm pomembnih za varno odvijanje prometa. Splošna izobrazba posameznika, ki zna usklajevati znanja na področju sporočanja v maternem jeziku, gibalnem področju, naravoslovno-matematično-tehničnem in družboslovno-humanističnem področju.

PRVO TRILETJE (OD 6 DO 8 LET)

Obdobje osnovne šole je pomembno z vidika otrokovih razvojnih sposobnosti za varno sodelovanje v prometu in ogroženosti. Otroci od šestega do petnajstega leta starosti so v prometu ogroženi predvsem kot potniki, pešci, z naraščajočo starostjo pa se pojavljajo v prometu tudi v vlogi kolesarjev in voznikov drugih vozil, ki jih sicer ne bi smeli voziti. Nosilci prometne vzgoje so starši in šole ob sodelovanju AVP, policije, lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in organizacij civilne družbe. Vsebinska prometna vzgoja prispeva posebna znanja, razumevanje prometa in je zlasti pri mlajših otrocih usmerjena na praktične aktivnosti. Razvija sposobnosti za samostojno odločanje v prometu, spodbuja strpnost in upoštevanje drugih udeležencev prometu.

Prometna vzgoja je medpredmetno kroskurikularno področje. Področje ima določene cilje in vsebine, ki so vključene v različne izobraževalne predmete. Integracija vsebin v različne izobraževalne predmete zahteva nosilca, odgovorno osebo, ki na šoli spremlja in spodbuja za njihovo izvajanje in doseganje ciljev. Glavni načeli prometne vzgoje sta oblikovanje in ohranjanje varnega vedenja v prometu pri učencih in dijakih, ter osvajanje moralnih norm, pomembnih za varno odvijanje prometa.

Učenci so v prometu udeleženi predvsem kot potniki in pešci zato so vsebine prometne vzgoje usmerjene predvsem v znanja in spretnosti, ki jih mora obvladati otrok za varno sodelovanje v prometu v vlogi pešca, potnika v osebni avtomobilu in v vozilih javnega prevoza, pripravljati pa se mora na samostojno kolesarjenje.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od šest do osem let.
AKTIVNOSTI	– pregled in posodobitev vsebin prometne vzgoje v prvih treh razredih osnovne šole, – izvedba akcije Pasavček za varno vožnjo otrok na in v vozilih, – izvajanje ukrepov za zagotavljanje varnih poti, – izvajanje prevozov otrok, ki nimajo zagotovljenih varnih šolskih poti, – priprava dodatnih gradiv, akcij in programov drugih partnerjev (sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policija, organizacije civilne družbe, predvsem za otroke pešce in potnike).
KAZALNIKI	– rezultati meritev ustrezno zavarovanih otrok med vožnjo v vozilih, – število šol, ki imajo urejen sistem spremljanja varnih šolskih poti, – število šol in učencev v razredu, ki so vključene v akcijo Pasavček, – število šol, ki izvajajo program Prometne značke.
NOSILEC	– AVP, Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, osnovne šole, NVO, občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

DRUGO TRILETJE (OD 9 DO 11 LET)

Prometna vzgoja za to starostno skupino je usmerjena predvsem v pripravo in izvedbo programa usposabljanja učencev za vožnjo kolesa.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od devetega do enajstega leta.
AKTIVNOSTI	– uvajanje koncepta zdravja v šolski kurikulum (sklop varnosti), – izvajanje vsebin prometne vzgoje kot del priprav na kolesarski izpit, – pregled in posodobitev vsebin prometne vzgoje v drugem triletju osnovne šole, – izvedba akcije Pasavček za varno vožnjo otrok na in v vozilih, – izvajanje prevozov otrok, ki nimajo zagotovljenih varnih šolskih poti, – priprava dodatnih gradiv, akcij in programov drugih partnerjev (sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policija, organizacije civilne družbe, predvsem za otroke pešce in potnike, zdravstveno varstvo otrok na primarni ravni).
KAZALNIKI	– rezultati meritev ustrezno zavarovanih otrok med vožnjo v vozilih, – število šol in učencev v razredu, ki so vključene v akcijo Pasavček, – število šol, ki vsako leto uspešno izvedejo program usposabljanja za vožnjo kolesa in – število učencev v razredu, ki program uspešno končajo, – izvajanje programov promocije zdravja in vzgoje za zdravje za otroke.
NOSILEC	– AVP, Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, osnovne šole, NVO, občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

TRETJE TRILETJE (OD 12 DO 14 LET)

Otroci v tem starostnem obdobju sodelujejo v prometu v vseh vlogah. So pešci, potniki, kolesarji in pogosto tudi vozniki vozil, ki jih glede na svojo starost še ne bi smeli voziti. To je starostno obdobje v katerem bi morali pozornost posvetiti predvsem obnavljanju in ohranjanju znanj in varnega vedenja, ter spodbujati osvajanje moralnih norm pomembnih za varno sodelovanje v prometu.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od dvanajstega do štirinajstega leta.
AKTIVNOSTI	– izvajanje vsebin prometne vzgoje integriranih v različne predmete, – izvajanje dnevov dejavnosti s prometno vsebino, – uvajanje izbirnih tem prometne vzgoje, vključno s prvo pomočjo, – izvajanje tekmovanj, raziskovalnih nalog, projektov s področja varnosti prometa, – priprava dodatnih gradiv, akcij in programov drugih partnerjev (sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policija, organizacije civilne družbe, predvsem za otroke pešce in potnike, zdravstveno varstvo otrok na primarni ravni), – proučiti možnost izvajanja izbirnega predmeta Prometna vzgoja.
KAZALNIKI	– število šol, ki vsako leto uspešno izvedejo dneve dejavnosti, – število učencev v razredu vključenih v izbirne vsebine s področja varnosti prometa, – število učencev v razredu vključenih v raziskovalne projekte, tekmovanja, projektna dela s področja prometa, – izvajanje programov promocije zdravja in vzgoje za zdravje za otroke.
NOSILEC	– AVP, Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, osnovne šole, NVO, občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

OBDOBJE SREDNJEŠOLSKEGA IZOBRAŽEVANJA (OD 15 DO 18 LET) IN MLADI VOZNIKI (OD 18 DO 24 LETA)

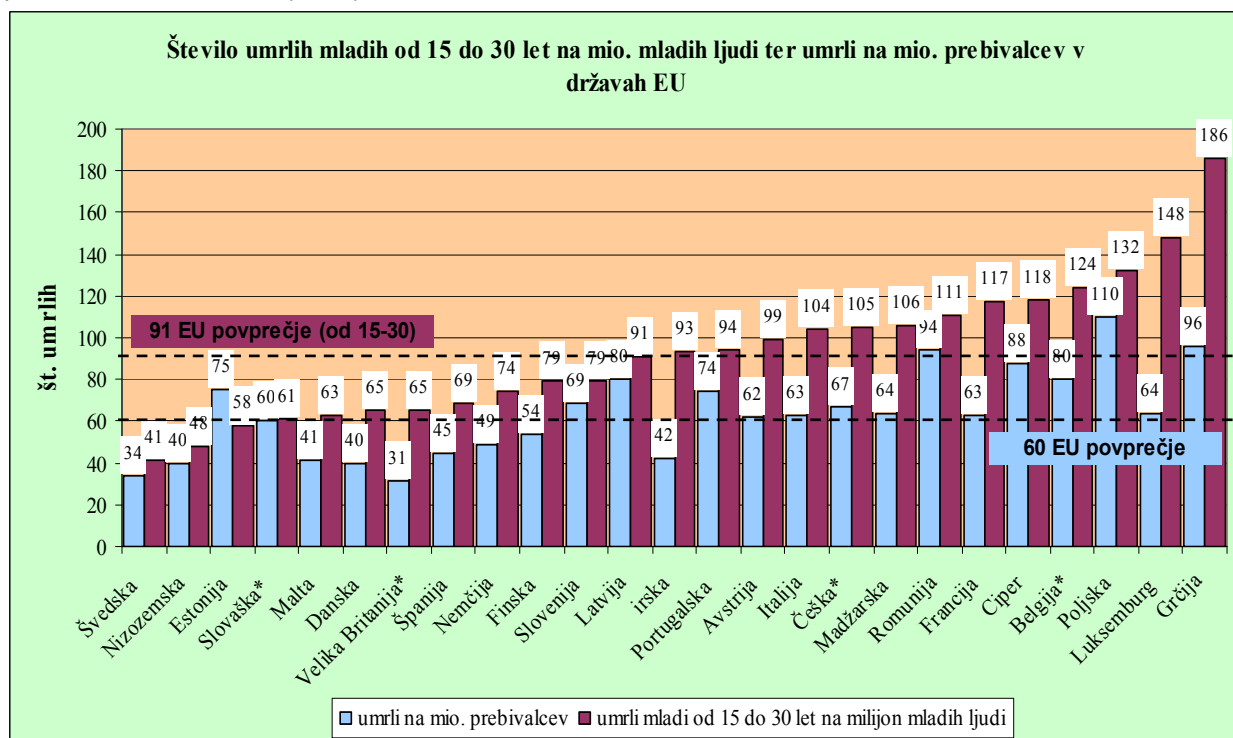
Javne šole in šole za voznike morajo zagotavljati, da mladostniki pridobijo novo znanje in spretnosti, in vplivajo na spreminjanje stališča in vedenja do šibkejših udeležencev v prometu, do alkohola, hitrosti, varnostnega pasu in drugih pomembnih dejavnikov varnosti. Mladi vozniki in še posebej začetniki so najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s potniki v osebnih avtomobilih tudi najpogostejše žrtve. Razlogi za nadpovprečno udeležnost mladih v nesrečah so večplastni. Med pomembnejšimi so:

- neizkušenost
- vpliv vrstnikov, ki so potniki v vozilu
- iskanje lastnih poti in dokazovanje svojih sposobnosti in spretnosti
- uporništvo (neupoštevanje norm in predpisov)
- stil življenja (obiskovanje večernih in nočnih zabav, vožnja za zabavo)
- slabši ekonomski položaj (stari avtomobili in z vidika varnosti slabši avtomobili).

Dijaki pojasnijo prometno varnost, razvoj prometnih komunikacijskih sredstev, predvidevajo nevarnosti v prometu in spoznavajo osnove fizikalnih vsebin (pot, hitrost, pospešek, trenje, trk), ovrednotijo promet za varovanje zdravja in za varovanje okolja, v tujih jezikih se učijo prometna pravila in pomen prometnih znakov, učijo se varnosti v prometu, prometne psihologije, etike v prometu, upravljanja različnih strojev. Pri tujem jeziku pišejo prometna obvestila o prometni varnosti, o orientaciji v prometnem prostoru, pri čemer upoštevajo navodila in prepovedi (uporaba javnih prevoznih sredstev, razvijanje osebne odgovornosti, vzgoja za pravilno ravnanje dijakov kot udeležencev v prometu). Pojasnijo razvoj prometnih in komunikacijskih sredstev, ocenijo pomen prometnih in komunikacijskih sredstev za vse večjo povezanost sveta, predvidevajo nevarnosti v prometu. Vrednotijo prometno lego Slovenije v Evropi; s prometnim zemljevidom Evrope spoznavajo prometno omrežje v Sloveniji (ceste, železnice, letališča, pristanišča) ter vrednotijo njegov pomen za posamezna območja v Sloveniji, ocenijo pomen prometa za razvoj gospodarstva, ocenijo ogroženost okolja zaradi cestnega prometa (razvoj infrastrukture, širjenje naselij, onesnaževanje zraka in voda zaradi prometa in odplak), na terenu štejejo promet v okolici šole in pripravijo poročilo s predlogi izboljšav sedanjega stanja.

Analizirajo obstoječo prometno strukturo različnih mest in načrtujejo spremembe, seznanjajo se z oblikami obstoječe prometne ureditve, analizirajo stanje v prometu, iščejo alternativne rešitve za izboljšanje situacije prometne ureditve v konkretnih svetovnih mestih, predstavijo analizo prometa in predlog sprememb v svojem kraju. Seznanijo se z vsebinami: mirujoči promet, motorni promet, javni promet, kolesarski promet, peš cone in alternativne rešitve javnega prometa (izpusti toplogrednih plinov – globalno ogrevanje). Spoznavajo zgodovino vsakdanjega življenja: promet, ceste, popotniki, seznanijo se z zgodovino prometa (prometne povezave in trgovanje). Analizirajo vpliv izumov na razvoj posameznih vrst prometa, v okviru izbirnih vsebin se seznanijo s poznavanjem prometnih predpisov (CPP).

Graf 20 Število mrtvih mladih med 15 in 30 letom starosti na milijon mladih in število vseh mrtvih na milijon prebivalcev v letu 2010 (2009)



* - podatek za leto 2009

Število mrtvih rizične skupine mladih med 15 in 30 letom starosti je nekoliko pod povprečjem držav EU vendar daleč nad številom mrtvih v Nizozemski in Švedski.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih mladostnikov v starostni skupini od 18 do 24 leta.
AKTIVNOSTI	– vključevanje vsebin prometne varnosti integriranih v različne predmete, s poudarkom na alkoholu, drogah, drugih psihoaktivnih snoveh, – vključevanje vsebin prometne varnosti v okviru vsebin, ki jih šole v skladu s prenovljenimi programi vključujejo glede na potrebe lokalnega okolja, – spodbujanje vožnje s spremljevalcem, – spremljanje in posodabljanje programov v šolah za voznike, – izvajanje delavnic, programov in akcij, ki jih v sklopu obveznih izbirnih vsebin in drugih programov na šolah izvajajo drugi partnerji s poudarkom na alkoholu, drogah, drugih psihoaktivnih snoveh (AVP, sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policija, organizacije civilne družbe), – spremljanje izvajanja programov za voznike začetnike in njihovo posodabljanje.
KAZALNIKI	– število šol, ki vsako leto uspešno izvedejo program obveznih izbirnih vsebin s področja varnosti prometa, – število dijakov v letniku vključenih v delavnice in druge programe s področja varnosti prometa, – število dijakov v letniku vključenih v raziskovalne projekte, tekmovanja, projektna dela s področja prometa, – delež mladostnikov vključenih v program vožnje s spremljevalcem.
NOSILEC	– osnovne, srednje in poklicne šole ter gimnazije po Sloveniji, avtošole, AVP, NVO.

VSEŽIVLJENJSKO UČENJE ZA VARNO SODELOVANJE V PROMETU

Dinamičen razvoj prometnih sredstev, pravil in ne nazadnje novih infrastrukturnih ukrepov (PN. krožna križišča) zahtevajo stalno dopolnjevanje znanja, spretnosti in načina sodelovanja v prometu. Za varno sodelovanje v prometu je zato nujno vseživljenjsko učenje in ohranjanje voznških spretnosti. Za voznika, zlasti za voznika starejšega od 70 let je pomembno, da skrbi za svoje zdravje in ohranja voznške spretnosti tako, da prevozi najmanj 4.000 km letno.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– prisotnost prometne vzgoje in učenja v vseh življenjskih obdobjih.
AKTIVNOSTI	– izvajanje programov vadbe varne vožnje za voznike motornih vozil, – izvajanje preventivnih programov in akcij (predavanja in vožnja v prometu) za voznike, ki imajo več kot 10 let voznško dovoljenje, – vključevanje vsebin prometne varnosti v programe univerze za tretje življenjsko obdobje, – oblikovanje osvežitvenih programov in delavnic za starejše voznike, – spremljanje izvajanja rehabilitacijskih programov in programov dodatnega usposabljanja za varno vožnjo.
KAZALNIKI	– število programov in delavnic za voznike z daljšim voznškim stažem, – uspešnost rehabilitacijskih programov in programov dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, glede na delež povratnikov.
NOSILEC	– AVP.

8.4 ZDRAVSTVENA OSKRBA PONESREČENCEM

Zdravstvena oskrba ponesrečencev v prometu je kompleksna in multidisciplinarna, ker zajema tehnične in zdravstvene aspekte reševanja ter koordinacijo celotnega ukrepanja. Reševanje na mestu nesreče in zdravstveno oskrbo med transportom ponesrečencev izvajajo ekipe nujne medicinske pomoči. Nujna medicinska pomoč je izvajanje nujnih ukrepov zdravnika in njegove ekipe pri osebi, ki je zaradi bolezni ali poškodbe neposredno vitalno ogrožena oziroma pri kateri bi glede na bolezenske znake v kratkem času lahko prišlo do take ogroženosti. Nujna medicinska pomoč je namenjena bolnikom/poškodovancem, ki zdravstveno oskrbo potrebujejo takoj, torej nujnim intervencijam za reševanje ogroženih človeških življenj in katere cilj je kakovostnejše preživetje takih pacientov. Vseeno pa ukrepanje lahko začnemo s preventivnimi aktivnostmi, ki so predvsem usmerjene na ciljno izobraževanje vseh sodelujočih v prometu in reševanju.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– izboljšanje kakovosti zdravstvene oskrbe ponesrečencev v prometu.
AKTIVNOSTI	– uvajanje ciljnega izobraževanja na tečajih prve pomoči za laike (pristop in nudenje prve pomoči ponesrečencu) – re-evaluacija in posodobitev obstoječih programov, – izobraževanje skladno z najnovejšimi strokovnimi smernicami za profesionalne skupine, ki sodelujejo pri reševanju (policija, gasilci, potapljači, tehnične službe), – izdelava skupnih usklajenih načrtov za učinkovito delovanje različnih služb na terenu - predvsem za zagotovitev varnega dostopa na mesto nesreče in nudenja pomoči, – izobraževanje skladno z najnovejšimi strokovnimi smernicami za zdravstvene ekipe po načelu ITLS in ATLS tečajev, – zagotoviti primerno tehnično in medicinsko opremo za ekipe, ki sodelujejo v reševanju (imobilizacijski material, monitoring, prenosni ultrazvok), – ustrezno zagotavljanje helikopterske nujne medicinske pomoči za celotno Slovenijo.

DEJAVNOSTI	UKREPI
KAZALNIKI	– število udeležencev tečajev prve pomoči, ki so opravili tudi izobraževanje nudenje pomoči ponesrečencu in rezultati na preverjanju znanj, – število udeležencev pri izobraževanju profesionalnih skupin in rezultati preverjanja znanj in veščin, – koordinacijski sestanki, izdelava načrtov, re-evaluacijski sestanki služb po dogodkih, – število udeležencev tečajev ITLS in ATLS ter rezultati testiranja, – število ekip, ki so posodobile in nadgradile opremo ter kvalitativni prikaz nadgradnje, – število in analiza intervencij z helikopterjem v Sloveniji.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za zdravje, Ministrstvo, pristojno za obrambo, Rdeči Križ, Slovensko združenje za urgentno medicino, DARS, zdravstvene ustanove, gasilski zavodi, Gorska reševalna služba, Policija, Slovenska vojska, Uprava za zaščito in reševanje.

8.5 NADZOR

Nadzor predstavlja pomemben člen v prizadevanjih za boljšo prometno varnost in s tem povezano mobilnostjo. Ko odpovedo vsi ostali mehanizmi, nastopi prisila, ki je sproducirana skozi nadzor. V prihodnjem obdobju se bo povečal nadzor s pomočjo tehničnih sredstev, saj je tako mogoče zagotoviti stalen in učinkovit nadzor. Poudarek bo na večji vidnosti nadzornikov in večjemu pričakovanju udeležencev v cestnem prometu, da bodo kontrolirani, če se ne bodo ravnali po predpisih. Nadzor ne bo usmerjen samo v promet, ampak bolj globalno (promet, kriminal, tujska problematika). Nadzoru se bodo v večji meri pridružile inšpekcijske službe, občinski redarji, vojska, carina in vsi ostali subjekti, ki lahko neposredno in posredno vplivajo na stanje prometne varnosti. Zaradi tega bo potrebna bolj učinkovita koordinacija med nadzornimi subjekti. Nadaljeval se bo razvoj nadzora v samoupravni lokalni skupnosti, kjer bodo zelo pomembno vlogo odigrale službe občinskih redarstev. Pomembno bo tudi povečati in spremeniti nadzor na avtomobilskih in hitrih cestah, kjer se odvija večina prometnih tokov v državi.

Temeljni cilj:

ZAGOTOVITI UČINKOVIT NADZOR PROMETA NA SLOVENSKIH CESTAH

Spoznanje, da nadzor nad prometnimi tokovi ne opravlja samo Policija, bo pomembno vplivalo k učinkovitejšemu in bolj sistematskemu nadzoru ne samo na cestah, ampak tudi na področjih, ki neposredno vplivajo na stanje udeležencev v cestnem prometu. S tem se bo tudi povečalo pričakovano nadzora ob vsakem trenutku. Zelo pomembno je, da pri tem svoj delež odgovornosti prevzamejo občine, ki lahko na lokalnem nivoju prispevajo zelo velik delež.

Ciljno usmerjena področja:

POVEČATI OBSEG NADZORA POLICIJE

Prihodnost policijskih nadzorstvenih aktivnosti je nedvomno povezana z boljšo izobraženostjo in usposobljenostjo policistov. Pričakovati je, da bo večje in izboljšano znanje in razumevanje novih tehnologij ključnega pomena za uspešno policijsko delo v prihodnje. Vse večkrat lahko ugotovimo, da so vzroki za »nevarno« obnašanje v cestnem prometu pogosto zunaj ožje skupine uporabnikov cest, vozil, oziroma udeležencev v cestnem prometu, kar zahteva nove in inovativne pristope policije. Vzdrževanje in izboljšanje stanja varnosti bo moralo vključevati pozorno opazovanje in analiziranje dela policijskih enot.

V prihodnjih letih lahko izpostavimo predvsem pričakovanja, povezana s:

- tehnološkim razvojem nadzorstvene opreme (seksijsko merjenje hitrosti, primernost testov za ugotavljanje psihofizičnega stanja, oprema za evidentiranje stanja na kraju prometne nesreče, sistemi ugotavljanja ustrezne varnostne razdalje,...),

– novimi metodami, taktikami in tehnikami delovanja prometne policije (prilagoditev oblike in načina dela potrebam, varnostni oceni, znanju,...),

– specializaciji znotraj prometne policije (nadzorniki cestnega prometa, preiskovalci prometnih nesreč, avtocestna policija, cestna kriminaliteta,...),

Vpeljava dobrih in preizkušenih praks tujih policij pomeni korak naprej pri zagotavljanju cestno prometne varnosti slovenskim udeležencem v cestnem prometu. Spreminjanje in spremljanje metodologij, taktik in tehnik dela bo sledilo razvoju tovrstnih aktivnosti v tujini. Za uspešnost pa je potrebno globalno multiagencijsko mednarodno sodelovanje (skrb za poenotenje standardov, izmenjava podatkov, izterjava glob,...).

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– zagotoviti učinkovit nadzor prometa na avtomobilskih cestah in hitrih cestah, – povečati vidnost policijskega nadzora, – zagotoviti multidisciplinaren nadzor cestnega prometa, – zagotoviti učinkovit nadzor nad večkratnimi kršitelji cestno prometnih predpisov.
AKTIVNOSTI	– kadrovsko izpopolniti enoto za izvajanje nadzora na avtomobilskih cestah in hitrih cestah (dopolniti akt o sistemizaciji), – zagotoviti delovne prostore za enoto, ki bo nadzirala promet na avtomobilskih cestah in hitrih cestah, – vzpostaviti sistem sektorskega merjenja hitrosti na AC, – opremiti policiste s tehničnimi sredstvi (merilniki hitrosti, napravami za ugotavljanje vožnje na prekratki varnostni razdalji, napravami za tehtanje, merilniki hitrosti na podlagi sledenja, sistemi za prekoračitev časa trajanje vožnje voznikov tovornih vozil,) – oprema se zagotavlja skupaj z upravljavci cest, – na avtomobilskih cestah zagotoviti prostore za učinkovit nadzor cestnega prometa (vključno s tehničnimi sredstvi za nadzor v prostem prometnem toku), – delo v državnem centru za nadzor in urejanje prometa, – izvajanje poostrenih nadzorov po metodologijah, ki zagotavljajo večjo vidnost in odmevnost policijskega dela, – nadzor prometa z označenimi policijskimi vozili, – povečati prisotnost policistov na cestnem omrežju na račun zmanjšanja njihove prisotnosti na sedežu enote (uvedba mobilne pisarne), – poskrbeti, da se v prihodnje poveča vidnost policijskih vozil za nadzor prometa tako, se barvna kombinacija spremeni, – zagotoviti dosledno ustrezno zavarovanje mest izvajanja kontrole z ustrezno signalizacijo, – zagotoviti vidne dele uniforme za policiste (odsevnost, barva), ki nadzirajo promet, – obveščanje javnosti, – izvajanje skupnih aktivnosti z ostalimi subjekti, ki neposredno ali posredno vplivajo na cestno prometno varnost (inšpekcijske službe, carina, cestninski nadzorniki, občinski redarji), – kompleksen pristop k izvajanju nadzora na vseh področjih policijskega dela (kriminaliteta, nedovoljene migracije, javni red in mir, promet), – vpliv na druge subjekte, ki lahko pripomorejo k večji cestno prometni varnosti (samoupravne lokalne skupnosti, upravljavci in vzdrževalci cestno prometne infrastrukture, – združitev evidenc vseh prekrškovnih organov, ki obravnavajo cestno prometne predpise ter v zvezi s tem sprememba zakonodaje, – zaseg vozil večkratnim kršiteljem cestno prometnih predpisov, – dosledno predlaganje kontrolnih zdravstvenih pregledov.

DEJAVNOSTI	UKREP
KAZALNIKI	– kadrovska popolnitev enot, – zagotovljena oprema za nadzor prometa, – stanje prometne varnosti na avtomobilskih cestah in hitrih cestah, – število kontroliranih dni voznikov tovornih vozil, – vzpostavitev državnega centra za nadzor in urejanje prometa, – število izvedenih nadzorov po metodologijah PROMIL, MORSKA DEKLICA, PAS, – izvedene tiskovne konference, – nabava odsevnih delov uniforme za policiste, – izvedba projekta »Mobilna pisarna«, – označitev policijskih vozil za nadzor prometa z vidnimi barvami, – število izvedenih skupnih nadzorov, – stanje varnosti na cestno prometnih povezavah, – število podanih predlogov za izboljšanje stanja, – število zaseženih vozil, – predlagani kontrolni zdravstveni pregledi.
NOSILEC	– Policija, Ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, DARS, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, Carina, občinska redarstva, Inšpekcijske službe, MGRT – Urad za meroslovje.

NADZOR V SAMOUPRAVNI LOKALNI SKUPNOSTI

Z uveljavitvijo lokalne samouprave, prenosom upravljanja lokalnih cest na občinske uprave in obstojem krajevno značilnih težav, povezanih s prometnim redom in varnostjo, se je pojavila potreba po učinkovitem nadzoru nad uporabo cest ter varnim odvijanjem prometa v lokalnih okoljih. Razvoj lokalne samouprave, sprejetje zakonodaje na področju občinskega redarstva in uveljavitev zakonodaje na področju cestnega prometa in cest, so dali samoupravnim lokalnim skupnostim možnost vzpostavitve lastnih nadzornih organov (občinsko inšpekcijo ter občinsko redarstvo).

Naloge občinskega redarstva zajemajo nadzor nad prometom v naseljih ter varovanje cest v naseljih in občinskimi cestami izven naselja. K povečanju prometne varnosti bi bistveno pripomogla izpolnitev zakonske obveze vseh samoupravnih lokalnih skupnosti, da zagotovijo izvajanje nalog občinskega redarstva na svojem območju. Za strokovno, učinkovito in uspešno izvajanje teh nalog, pa je potrebno v sodelovanju z državnimi organi vzpostaviti kvalitetne programe usposabljanja, izobraževanja ter sodelovanja občinskih redarjev v skupnih in usklajenih nadzorih na ravni države. Učinkovito in strokovno vodenje ter odločanje v prekrškovnih postopkih (občinsko redarstvo kot prekrškovni organ), pa bo bistven dejavnik, ki bo vplival na uspešnost in ugled občinskega redarstva kot nadzornega organa. Občinsko redarstvo bi ob izpolnitvi teh ciljev postalo pomemben nadzorni organ na področju prometne varnosti v lokalnih okoljih in hkrati partner državnim organom (policiji) pri zagotavljanju ciljev na področju prometne varnosti državnega pomena.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– s ciljno usmerjenim ter preventivno/represivno uravnoteženim delovanjem na področju varnosti cestnega prometa doprinese svoj delež k doseganju lokalnih ter nacionalnih prometno varnostnih ciljev, – zagotovitev izvajanja nalog občinskega redarstva na območju celotne države, – vzpostavitev kvalitetnih programov usposabljanja in nadzora cestnega prometa, – kvalitetno sodelovanje v pripravi ter izvedbi skupnih in usklajenih nadzorov cestnega prometa z državnimi nadzornimi organi, – strokovna, učinkovita in hitra izvedba prekrškovnih postopkov ob ugotovljenih kršitvah.

DEJAVNOSTI	UKREP
AKTIVNOSTI	– izdelati vizijo in poslanstvo delovanja občinskega redarstva v lokalnem ter nacionalnem prometno varnostnem sistemu, – posodobiti občinske programe varnosti v poglavju »Zagotavljanje varnosti cestnega prometa«, – posodobiti taktike in metode dela občinskega redarstva ter programe izobraževanja, usposabljanja ter izpopolnjevanja na področju varnosti cestnega prometa, – posodobiti tehnologijo izvajanja nadzora udeležencev cestnega prometa, – zagotoviti članstvo predstavnikov občinskega redarstva v Občinskih svetih za varnost cestnega prometa, – zagotovitev izvajanja nalog občinskega redarstva na območju celotne države, – uvrstitev kvalitetnih programov nadzora cestnega prometa v redna in obdobja usposabljanja občinskih redarjev, – sodelovanje v pripravi ter izvedbi skupnih in usklajenih nadzorov cestnega prometa (HITROST, VARNOSTNI PAS, ZAŠČITNA ČELADA, VARNOST PEŠCEV, RDEČA LUČ) z državnimi nadzornimi organi (Policija), – zagotoviti in opraviti nadzor v zvezi z izpolnjevanjem zahtev po izvajanju nalog občinskega redarstva v vseh samoupravnih lokalnih skupnostih, – zagotoviti verodostojne podatke o stanju prometne varnosti, predlagati obdobja vsebinsko opredeljenih nadzorov, način izvedbe in medsebojnega sodelovanja, – zagotoviti ustrezno usposobljen kader za vodenje in odločanje o prekrških, zagotoviti ustrezno informacijsko podporo za vodenje postopkov ter omogočiti dostope do podatkov in evidenc, ki so potrebni za učinkovito izvedbo prekrškovnih postopkov.
KAZALNIKI	– izpolnjevanje zahteve samoupravnih lokalnih skupnosti iz 2. člena Zakona o občinskem redarstvu (Uradni list RS, št. 139/06), – program rednih in obdobjnih usposabljanj občinskih redarstev, ki ga izvaja Policijska akademija, – občinski programi varnosti, letni delovni načrti in poročila o delu občinskih redarstev, – statistični podatki o številu ugotovljenih kršitev, številu pravnomočno zaključenih postopkov, podatki o izvršljivosti sankcij ter podatki o trajanju postopkov, – nova tehnična sredstva za nadzor prometa za stanje varnosti cestnega prometa v občinah.
NOSILEC	– samoupravne lokalne skupnosti, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, Ministrstvo, pristojno za pravosodje, Policija.

ZAGOTOVITI UČINKOVIT NADZOR NAD CESTNINJENJEM VKLJUČNO Z NADZOROM NAD TOVORNIMI VOZILI V ZIMSKIH RAZMERAH

DARS bo kot upravljavec cestninskih cest poleg zagotavljanja mobilnosti soodgovoren z drugimi tudi za varnost cestnega prometa na avtocestah in hitrih cestah. DARS bo pozimi ali v zimskih razmerah na določenih mestih postavil prometno signalizacijo, ki označuje zimske razmere, zaradi katerih je prepovedan ali omejen promet tovornih vozil na določenem delu cestninske ceste. Pooblaščenice uradne osebe cestninskega nadzora bodo na ustreznih mestih nadzirale in kaznovala za prekršek voznike tovornih vozil, ki ne bodo upoštevali te prometne signalizacije. S tem se bo zagotavljala večja mobilnost in varnost prometa na cestninskih cestah v tem obdobju.

Sedanji način cestninjenja v zaprtem in odprtem cestninskem sistemu bo spremenjen v cestninjenje v prostem prometnem toku, ki se je za vozila nad 3.500 kg NDM pričel izvajati v sredini leta 2012. Glede na novi način cestninjenja se bo moral spremeniti tudi način nadzora nad plačevanjem cestnine. Iz sedanjega statičnega načina nadzora na cestninskih postajah in počivališčih se bo nadzor izvajal predvsem mobilno na cestninskih

cestah. V tem delu se bo še povečala usklajevalna in usmerjevalna vloga Operativnega centra cestninskega nadzora. Glede na sistem cestninjenja bodo na službena vozila cestninskega nadzora nameščene ustrezne naprave za odkrivanje storilcev prekrškov. Za odkrivanje storilcev prekrškov vozil do 3.500 kg NDM bodo na službena vozila nameščene tudi kamere za slikovno dokumentiranje prekrškov.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– pooblaščenke uradne osebe cestninskega nadzora bodo na ustreznih mestih nadzirale in kaznovale za prekršek voznike tovornih vozil, ki ne bodo upoštevali prometne signalizacije ki označuje zimske razmere, zaradi katerih je prepovedan ali omejen promet na določenem delu cestninske ceste. S tem se bo zagotavljala večja mobilnost in varnost prometa na cestninskih cestah v tem obdobju, – z ustreznimi tehničnimi sredstvi, taktiko in metodiko dela zagotoviti učinkovit nadzor nad plačevanjem cestnine, – o zaznanih hujših prekrških (vožnja pod vplivom alkohola, evidentna prekoračitev hitrosti vožnje, vožnja v nasprotno smer) takoj obveščati policijo, – zaradi zagotovitve večje varnosti pri nadzorni funkciji predlagati spremembo zakonodaje, da bo upravljavec cestninskih cest za namen opravljanja nadzora na cestninskih cestah vseh subjektov z javnim pooblastilom lahko preusmeril promet preko nadzornih točk.
AKTIVNOSTI	– pozimi ali v zimskih razmerah na določenih mestih postaviti prometno signalizacijo, ki označuje zimske razmere, zaradi katerih je prepovedan ali omejen promet tovornih vozil na določenem delu cestninske ceste in nadzor upoštevanja le-te, – v okviru prehoda na cestninjenje v prostem prometnem toku zagotoviti ustrezna tehnična sredstva za nadzor plačevanja cestnine za službena vozila cestninskega nadzora, – zagotoviti ustrezen prostor za delo prekrškovnega organa DARS, – glede na frekvenco prekrškov kadrovsko dopolniti število cestninskih nadzornikov po regijskih centrih in Operativnem centru cestninskega nadzora, – na vseh krakih cestnega križa cestninskih cest zagotoviti nadzorne točke z možnostjo izločanja določene vrste vozil cestninskih zavezancev, – z ustreznimi tehničnimi sredstvi, taktiko in metodiko dela zagotoviti učinkovit nadzor nad plačevanjem cestnine.
KAZALNIKI	– gostota prometa cestninskih zavezancev po cestninskih cestah, – število prekrškov na cestninskih cestah, – stanje prometne varnosti v zimskih razmerah.
NOSILEC	– DARS.

ZAGOTOVITI UČINKOVIT INŠPEKCIJSKI NADZOR

Z razvojem družbe se povečuje potreba po prostočasnih aktivnostih. Vožnja z vozili v naravnem okolju – terenskimi avtomobili, motokros motorji, štirikolesniki, motornimi sanmi – predstavlja poleg povečane obremenitve za okolje in povečevanja škod v okolju tudi konfliktno situacijo med različnimi uporabniki prostora in posledično povečano nevarnost poškodb. Gozdarska in kmetijska inšpekcija imata nalogo nadzora vožnje z vozili v naravnem okolju. Učinkovit nadzor tega področja je v popoldanskem času in ob koncih tedna, v primeru motornih sani tudi ponoči, na način, da se z nekaj inšpektorji pokrije širše območje nadzora. Še posebej je tak nadzor učinkovit ob sodelovanju Policije, kar se je v preteklosti v praksi tudi pokazalo.

Zakon o omejevanju porabe alkohola (Uradni list RS, št. 15/03, ZOPA) določa ukrepe in načine omejevanja porabe alkohola ter ukrepe za preprečevanje škodljivih posledic rabe alkohola. Tržna inšpekcija problematiki nedovoljene prodaje alkoholnih pijač v prodajalnah posveča veliko pozornost in na letni ravni izvede najmanj pet akcij nadzora, ki so časovno določene na tista obdobja, ko je zaradi družabne aktivnosti mladih največja verjetnost, da bi prišlo do nedovoljene prodaje alkoholnih pijač mladim in vinjenim. Število ugotovljenih kršitev je glede na število opravljenih pregledov sicer zelo majhno, kljub temu pa je opazno naraščanje trenda pijan-

čevanja, pri čemer je najbolj zaskrbljujoče, da se opija vedno več mladih ljudi. Opijanje pa negativno vpliva na varnost v prometu, saj ima vožnja pod vplivom alkohola v primeru prometne nesreče največkrat tragične posledice.

Carinski organi so pooblaščen, da na celotnem ozemlju Republike Slovenije preverjajo, ali imajo domači prevozniki, prevozniki Skupnosti in tuji prevozniki pri opravljanju prevozov v cestnem prometu dovolilnice, dovoljenja, druge dokumente in listine, predpisane v Zakonu o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 131/06, 5/07 popr., 123/08, 28/10, 49/11, 40/12 – ZUJF in 57/12), predpisih Skupnosti in mednarodnih sporazumih.

To pomeni, da ima carina pooblastilo, da lahko pri vozniku domačega prevoznika ali prevoznika Skupnosti preverja, ali se med vožnjo v vozilu nahaja:

- veljaven izvod licence, licence Skupnosti ali dovoljenja Skupnosti prevoznika, za katerega opravlja prevoz;

- veljavno izkaznico o voznških kvalifikacijah, če pridobljenih voznških kvalifikacij ne izkazuje koda Skupnosti na voznškem dovoljenju (42. člen tega zakona);

- potrdilo iz 34. člena tega zakona, če opravlja mednarodni prevoz oseb za lastne potrebe z vozilom, ki ima poleg voznikovega sedeža več kot osem sedežev;

- pisno pogodbo o najemu oziroma zakupu ali lizingu ali drugo pogodbo, na podlagi katere ima pravico uporabljati vozilo (PN. pogodba o lizingu...), če prevoznik ni lastnik vozila;

- če vozilo vozi voznik, ki ni državljan ene od držav članic Skupnosti, mora imeti v vozilu potrdilo v skladu z Uredbo Sveta 3118/93/EGS z dne 25. oktobra 1993 o pogojih, pod katerimi lahko prevozniki nerezidenti opravljajo notranje cestne prevoze tovora v državi članici (UL L št. 279 z dne 12. 11. 1993, str. 1), s katerim pristojni organ države članice, v kateri ima prevoznik sedež, potrjuje, da ta voznik dela pri prevozniku skladno z zakoni ali drugimi predpisi o pogojih zaposlitve in poklicnega usposabljanja voznikov;

- pri opravljanju mednarodnih prevozov vsa dovoljenja oziroma dovolilnice, če so za ta prevoz zahtevane s predpisi Skupnosti, mednarodnimi sporazumi ali zakoni, veljavnimi v Republiki Sloveniji.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– povezati nadzor omejevanja porabe alkohola v prodajalnah in nadzor obratovalnih časov gostinskih obratov, – zagotoviti večjo stopnjo spoštovanja določb ZOPA, – bolj omejiti porabo alkoholnih pijač na delovnem mestu (nadzor nad izvajanjem 51. člena Zakona o varnosti in zdravju pri delu; Uradni list RS, št. 43/11), – večjo stopnjo omejevanja dostopnosti alkohola mladim in voznikom motornih vozil, – učinkovit nadzor nad prometom živali, – zagotoviti dosledno spoštovanje določb Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (Uradni list RS, št. 64/07 – uradno prečiščeno besedilo, 97/10 in 77/11, ZDCOPMD), – zagotoviti dosledno upoštevanje določb ZDCOPMD o povprečnem tedenskem delovnem času, odmorih in nočnem delu, – zagotoviti dosledno izvajanje dolžnosti delodajalcev o obveščanju in vodenju evidenc v skladu z ZDCOPMD in Zakonom o evidencah na področju dela in socialne varnosti (Uradni list RS, št. 40/06), – zagotoviti učinkovit nadzor prevoza blaga in potnikov na avtomobilskih cestah in hitrih cestah, – zagotoviti nadzor vožnje z vozili v naravnem okolju, na gozdnih cestah, vlakih, poljskih poteh in planinskih poteh.
AKTIVNOSTI	– izvedba najmanj petih poostrenih nadzorov nad prodajo alkohola v prodajalnah v enem letu, – zaščita mladih pred škodljivo rabo alkoholnih pijač, – preventivno delovanje z obveščanjem javnosti in trgovcev o načrtovanih nadzorih, – striktno kaznovanje kršiteljev s predpisanimi globami, – zagotavljanje spoštovanja zakonskih določil s strani trgovcev, – sodelovanje v preventivnih aktivnostih Ministrstva, pristojnega za zdravje, – koordinirano izvajanje poostrenih nadzorov nad spoštovanjem zakona o gostinstvu, skupaj s Policijo,

DEJAVNOSTI	UKREPI
AKTIVNOSTI	– dosledno izrekanje glob zoper kršitelje, – v postopkih zagotavljanju čim več dokazov, ki bodo omogočali hitrejše končanje postopkov, – preverjanje psihofizičnih sposobnosti voznikov tovornih vozil in avtobusov, – preverjanje tehnične ustreznosti vozil, – preverjanje ustrezne obremenitve vozil in razporejenosti blaga na vozilu, – varno zaustavljanje vozil avtomobilskih cestah in hitrih cestah (z vozili, ki imajo svetlobne označbe), – izvajanje inšpekcijskega nadzora na področju ZOPA v skladu z letnim planom inšpekcijskega nadzora ZIRS, – zagotoviti spoštovanje prepovedi prodaje in ponudbe alkoholnih pijač v gostinskih obratih osebam, mlajšim od 18 let, – zagotoviti spoštovanje prepovedi prodaje žganih pijač v gostinskih obratih od začetka obratovalnega časa do 10. ure dopoldan, – dolgoročno rešiti prostor za mobilno enoto VURS, – na avtomobilskih cestah zagotoviti prostore za učinkovit nadzor cestnega prometa, – na avtomobilskih cestah zagotoviti počivališča za voznike tovornih vozil, ki jih je zdaj premalo, – kontrola ustreznosti prevoznih sredstev za prevoz živali in njihovega dobrega počutja, – za učinkovito in redno izvajanje nadzorov zagotoviti ustrezno kadrovske popolnjenosti Inšpektorata za delo oziroma zagotoviti ustrezno razdelitev delovnih nalog in kadrovske popolnitev enot IRSKGH, – kot stalno obliko ene izmed usmerjenih akcij nadzora vzpostaviti nadzor nad izvajanjem določb ZDCOPMD, – uvesti stalne koordinirane oblike izvajanja nadzorov s Prometnim inšpektoratom in Policijo, z namenom učinkovitega odkrivanja kršitev v zvezi z delovnim časom, ki jih je možno razbrati iz predpisane zapisovalne opreme v cestnih prevozih, – preverjanje dolžnosti delodajalcev v zvezi z vodenjem evidenc in ugotavljanje kršitev, – proučitev obravnavane problematike (razširjenost, posledice) ter priprava ukrepov v skladu z ugotovitvami, – represivno in preventivno delovanje na področju porabe alkohola na delovnem mestu, – zagotoviti sodelovanje med Policijo in IRSKGH – najboljše dogovori za akcije po potrebi po posameznih območjih, – v enem letu izvedba vsaj 20 poostrenih nadzorov nad vožnjo z motornimi vozili v naravnem okolju, – zagotoviti terensko vozilo za izvajanje nadzora v naravnem okolju.
KAZALNIKI	– število ugotovljenih kršitev, – izvedeni poostreni nadzori, – sodelovanje v preventivnih aktivnostih, – izvedeni ukrepi zoper kršitelje, – zagotovljena oprema za nadzor prevoza blaga in potnikov, – zagotovljena mesta in prostori na avtomobilskih cestah za učinkovit nadzor cestnega prometa, – število inšpekcijskih pregledov, – zagotovitev prostorov za mobilno enoto VURS, – kadrovske popolnitev enot Inšpektorata za delo in enot IRSKGH oziroma ustrezna prerazporeditev dela v okviru danih kadrovske zmožnosti, – umestitev usmerjenih akcij v zvezi z nadzorom ZDCOPMD v programske usmeritve Inšpektorata za delo,

DEJAVNOSTI	UKREPI
KAZALNIKI	– stanje prometne varnosti na območju celotne RS, – prodaja oziroma ponudba alkoholnih pijač na delovnem mestu; – varnost in zdravje pri delu ter varnost v cestnem prometu, – zagotovljena oprema za vožnjo v naravnem okolju – terenska vozila, – prijave kršitev prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju, – nakup terenskega vozila za nadzor vožnje z motornimi vozili v naravnem okolju.
NOSILEC	– Tržni inšpektorat, Policija, Zdravstveni inšpektorat, CURS, VURS, DARS, Inšpektorat za delo, IRSPEP, IRSKGH.

ZAGOTOVITI VEČJO VARNOST VOJAŠKIH VOZIL

Slovenska vojska (SV) je s svojimi vozili dnevno prisotna na slovenskih cestah. Pri tem predstavljajo posebno tveganje določena specialna vozila ter kolone vojaških vozil, ki so zaradi svoje narave deležna posebnega režima premika. Nadalje so pripadniki SV dnevni udeleženci v cestnem prometu z lastnimi vozili. Zaradi navedenega je stanje prometne varnosti za SV izrednega pomena. S ciljem sodelovanja SV pri zagotavljanju večje stopnje varnosti bo SV še okrepila aktivnosti, ki so usmerjene na zagotavljanje večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– izboljšanje nadzora vojaškega prometa, – okrepiti preventivne aktivnosti.
AKTIVNOSTI	– zagotavljanje ustreznega obsega vojaške policije, – zagotavljanje ustrezne opremljenosti vojaške policije za izvajanje nadzora (sredstva za merjenje hitrosti, sredstva za merjenje količine alkohola pri voznikih in druga sredstva za izvajanje nadzora vojaškega prometa), – zagotoviti učinkovito izvajanje nalog prekrškovnega organa, – zagotavljanje sredstev za izvajanje preventivnih aktivnosti, – izvajanje preventivnih akcij (samostojno in z drugimi pristojnimi organi), – spremljanje in sodelovanje pri spreminjanju normativnih aktov s področja prometne varnosti, ki zadevajo vprašanja prometa z vojaškimi vozili, – izvajanje usposabljanj in osveščanj pripadnikov SV s področja prometne varnosti, – spremljanje in analiziranje delovanja Avtošole SV in šole varne vožnje, – redno spremljanje in analiziranje stanja prometne varnosti v SV, – izvajanje rednih periodičnih pregledov ter tehnično vzdrževanje motornih vozil SV, – nadzor nad izdajanjem potnih nalogov in službenih vozil SV pripadnikom SV, – informiranje (oglaševanje) na intranetnih straneh Ministrstva, pristojnega za obrambo o aktivnostih in ukrepih s področja varnosti cestnega prometa.
KAZALNIKI	– stanje prometne varnosti v SV, – učinkovitost izrečenih ukrepov in izvedenih postopkov, – število usposobljenih vojaških policistov, – nabavljena tehnična sredstva za nadzor prometa in izvajanje preventivnih aktivnosti, – število izvedenih nadzorov, – število izvedenih preventivnih aktivnosti, – število izvedenih periodičnih pregledov vojaških motornih vozil, – število objav na intranetnih straneh Ministrstva, pristojnega za obrambo
NOSILEC	– GŠSV, Policija.

VZPOSTAVITEV USTREZNEGA STROKOVNEGA IN INŠPEKCIJSKEGA NADZORA NAD IZVAJANJEM PROGRAMOV USPOSABLJANJA

Na varnost v javnem cestnem prometu pomembno vpliva usposobljenost udeležencev. Pri zagotavljanju varnosti je torej pomembno kvalitetno usposabljanje udeležencev, zlasti pa kvalitetno usposabljanje voznikov in kandidatov za voznike motornih vozil. Za kvalitetno usposabljanje omenjenih kategorij udeležencev je potrebno zagotoviti tudi učinkovit nadzor nad izvajanjem programov usposabljanja.

Z novim Zakonom o voznikih se v pravni red Republike Slovenije prenaša Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih (UL L št. 403 z dne 30. 12. 2006, str. 18; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2006/126/ES) in Direktiva 2006/123/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o storitvah na notranjem trgu (UL L št. 376 z dne 27. 12. 2006, str. 36).

Zakon o voznikih tako ne predpisuje več tako strogih kadrovskih pogojev za organizacije, ki opravljajo dejavnost usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil. Pričakovati je, da se bo število omenjenih organizacij povečalo, s tem pa se bo povečala tudi število subjektov nadzora. V zvezi z navedenim je mogoče pričakovati še večja odstopanja od predpisanih zahtev, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci programov ter tudi odstopanja od predpisanega načina, vsebine in oblike usposabljanja.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– izboljšati nadzor nad izvajanjem programa usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil, – izboljšati nadzor nad izvajanjem ostalih programov usposabljanja voznikov (Učitelj predpisov, Učitelj vožnje, Strokovni vodja avtošole...).
AKTIVNOSTI	– zagotavljanje ustreznega števila inšpektorjev, – zagotavljanje ustreznega števila nadzorov pri organizacijah za usposabljanje kandidatov za voznika ter voznikov, – spremljanje in sodelovanje pri spreminjanju normativnih aktov s področja usposabljanja kandidatov za voznika ter voznikov, – spremljanje in analiziranje delovanja avtošol, šol varne vožnje in šol za usposabljanje učiteljev.
KAZALNIKI	– stanje učne uspešnosti pri usposabljanju kandidatov za voznika ter voznikov v avtošolah, šolah varne vožnje in šolah za usposabljanje učiteljev, – učinkovitost izrečenih ukrepov in izvedenih postopkov, – število usposobljenih voznikov, učiteljev vožnje, učiteljev predpisov, vodij avtošol..., – število izvedenih nadzorov.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, AVP, IRSPEP.

8.6 VARNOST IN ZDRAVJE PRI DELU

Na varnost v javnem cestnem prometu pomembno vpliva tudi zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu. Pri zagotavljanju varnosti in zdravja pri delu sta izjemnega pomena ocenjevanje tveganja vseh nevarnosti, ki so jim delavci izpostavljeni v cestnem prometu in usposabljanje delavcev za varno in zdravo opravljanje dela. Poleg tega je pomembno, da vozniki in drugi udeleženci v cestnem prometu niso izpostavljeni stresu na delovnem mestu, da niso izčrpani in da dela ne opravljajo pod vplivom alkohola, drog ali drugih prepovedanih substanc ter da ne delajo pod vplivom zdravil, ki lahko vplivajo na psihofizične sposobnosti. S tem ogrožajo svojo varnost, zdravje in življenje ter varnost, zdravje in življenje drugih udeležencev v prometu. Kljub temu se je potrebno zavedati, da delavec ni pod neposrednim nadzorom delodajalca, kadar je udeleženec v cestnem prometu. Delavec prenaša dobre in slabe varnostne prakse z dela v cestni promet in obratno, kar se odraža tudi v varnosti na obeh področjih, tako pri delu kot v prometu.

Delavce, ki so izpostavljeni tveganjem v cestnem prometu, lahko razdelimo v štiri ciljne skupine:

- profesionalni vozniki (transport blaga in ljudi),
- vozniki, ki so udeleženci v cestnem prometu zaradi opravljanja svoje osnovne dejavnosti (taksi služba, kurirska služba...),
- vozniki v cestnem prometu, ki se vozijo na delo in z dela,
- delavci, ki delajo na cestah (vzdrževalci, pobiralci smeti...).

Temeljni cilj:

TESNEJE POVEZATI VARNOST IN ZDRAVJE PRI DELU Z VARNOSTJO V CESTNEM PROMETU

K varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu, tudi tistih, za katere je delovno mesto za volanom, lahko pomembno prispevajo aktivni in pasivni varnostni sistemi. Pomena varnostnih sistemov se morajo zavedati delavci in delodajalci, ki morajo spodbujati uporabo razpoložljivih tehničnih rešitev. Višja raven varnosti v cestnem prometu tako kot višja raven varnosti in zdravja pri delu ima pozitivne učinke tako na delavce v cestnem prometu, delodajalce, podjetja in družbo kot celoto. Pozitivni učinki se kažejo v občutno manjšem številu smrtnih žrtev in poškodovanih na cestah, kar posredno vpliva tudi na stroške delodajalcev zaradi zmanjšanja odsotnosti z dela zaradi bolniške, stroškov nadomeščanja in usposabljanja novih zaposlenih.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– v ciljnih skupinah zaposlenih zmanjšati število mrtvih in hudo telesno poškodovanih.
AKTIVNOSTI	– medsebojno sodelovanje preko strokovnih posvetovalnih teles, tako da varnost cestnega prometa postane del varnosti in zdravja pri delu, – vzpostavitev sistema zbiranja in analiziranja podatkov s področja prometnih nesreč v povezavi z varnostjo in zdravjem pri delu, – preventivno in nadzorstveno izvajanje aktivnosti v transportnih podjetjih, – sodelovanje pri pripravi in implementaciji programa aktivnosti oziroma akcijskega načrta za večjo varnost v cestnem prometu za delavce v javni upravi, kasneje pa načrtovanje postopnega prenosa aktivnosti v zasebni sektor, – sodelovanje pri pripravi praktičnih smernic za izboljšanje varnosti cestnega prometa v povezavi z delom ter promocija in prenos najboljših praks iz tujine, – zbiranje in promocija najboljših praks s področja varnosti in zdravja pri delu v cestnem prometu za štiri ciljne skupine (profesionalne voznike; voznike, ki so udeleženci v cestnem prometu zaradi opravljanja svoje osnovne dejavnosti; voznike v cestnem prometu, ki se vozijo na delo in z dela ter druge delavce, ki delajo na cestah), – dvig varnosti profesionalnih voznikov, ki so izpostavljeni nevarnostim v cestnem prometu. Ocena tveganja za profesionalne voznike naj zajema tudi varnost v cestnem prometu.
KAZALNIKI	– vzpostavljen sistem zbiranja in analiziranja podatkov s področja prometnih nesreč v povezavi z varnostjo in zdravjem pri delu, – program aktivnosti za izboljšanje varnosti v cestnem prometu za javno upravo (PN: predpisan trening varne vožnje za vse, ki uporabljajo službena vozila in ki prevozijo minimalno določeno število kilometrov; uvedba interlock naprav v vsa službena vozila), – praktične smernice za izboljšanje varnosti cestnega prometa v povezavi z delom, – izbor najboljših praks s področja varnosti in zdravja pri delu v cestnem prometu, – usmerjena metodologija ocene tveganja skupaj z ukrepi za dvig ravni varnosti in zdravja pri delu v cestnem prometu za profesionalne voznike, – usklajeno preventivno in nadzorstveno izvajanje akcij v transportnih podjetjih (skupne akcije prometnih inšpektorjev in inšpektorjev za delo).
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za delo, družino in socialne zadeve, AVP.

8.7 POMOČ ŽRTVAM IN SVOJCEM ŽRTEV PROMETNIH NESREČ

Prometne nesreče za vedno zaznamujejo življenja ljudi, ki so v njih udeleženi kot povzročitelji, ponesrečenci, posredno udeleženi in/ali kot svojci žrtev, z eno besedo udeležence prometne nesreče. Pogosto je prometna nesreča vzrok za hudo stisko človeka in njegovih najbližjih, iz katere si ne zna ali ne zmore pomagati sam. Zato so na voljo različni podporni programi preventivne in kurativne narave, ki jih razvijajo različne organizacije, društva in strokovna združenja in ki pomagajo uporabnikom prebroditi stisko in težave, v katerih so se znašli zaradi (posledic) prometne nesreče.

Socialno varstvo lahko k večji varnosti v cestnem prometu prispeva s svojimi preventivnimi, podpornimi programi in storitvami, ki jih izvajajo različne strokovne organizacije in društva civilne sfere v sodelovanju z javnimi službami in drugimi zainteresiranimi organizacijami in so namenjeni naslednjim ciljnim skupinam: 1) povzročiteljem prometnih nesreč, 2) posameznikom, ki so v prometni nesreči utrpeli poškodbe in 3) svojcem poškodovanih in/ali umrlih v prometnih nesrečah. Gre za programe in storitve informiranja in osveščanja, psihosocialne pomoči, svetovanja in terapije.

Temeljni cilj:

POVEZATI SOCIALNO VARSTVO Z VARNOSTJO V CESTNEM PROMETU

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– dvig kvalitete in kvantitete institucionalnega dela na področju pomoči povzročiteljem prometnih nesreč, žrtvam in svojcem žrtev prometnih nesreč.
AKTIVNOSTI	– informiranje, osveščanje in podporne aktivnosti s področja socialnega varstva in socialnega vključevanja za navedene ciljne skupine, – povezati posameznike in/ali družine žrtev prometnih nesreč s podobnimi izkušnjami, stiskami in težavami ter poiskati rešitve in načine za izhod iz stisk in težav, – izmenjava izkušenj, znanj, veščin ter podpora s strani usposobljenih strokovnjakov, – opolnomočenje uporabnikov programov tako, da so zmožni na pozitiven in ustvarjalen način preseči stanje, v katerem so se znašli zaradi prometne nesreče, in se ponovno aktivno vključiti v delo in družbo, – sodelovanje v medijski kampanji s ciljem povečevanja socialnega vključevanja ter razbijanja stereotipov in tabujev.
KAZALNIKI	– število sofinanciranih programov na področju obravnave uporabnikov programov in storitev socialnega varstva v povezavi z varnostjo cestnega prometa, – število vključenih uporabnikov glede na ciljne skupine, – višina sredstev v letu, namenjenih za navedene programe in storitve s področja socialnega varstva (po izvajalcih, skupaj itd.).
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za delo, družino in socialne zadeve, izvajalci, izbrani na javnem razpisu za sofinanciranje programov socialnega varstva.

9 PARCIALNA PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA CILJI

Vzpostavitev učinkovitega prometno varnostnega sistema na slovenskih cestah je možna le ob predhodni prepoznavi, analizi in odpravi ključnih družbenih problemov, ki vplivajo na varnost. Različne vloge posameznika kot udeleženca v cestnem prometu in vpliva celotne družbe nam narekujejo iskanje najprimernejših sinergijskih ukrepov različnih institucij in panog v izredno prepletenem in sistemsko interdisciplinarnem sistemu. Nacionalni program izpostavlja najpogostejše dejavnike tveganja, najranljivejše skupine udeležencev in ukrepe za spreminjanje ravnanja. Področja so tako izbrana na podlagi analize stanja in poznavanja prometno-varnostne problematike. Z vidika obsega posamezne problematike in vidika ocene stroškov in koristi so opredeljena parcialna področja s cilji, aktivnostmi in kazalniki ter usmerjena v:

- hitrost, kot najpogostejši vzrok najhujših prometnih nesreč,
- varnostni pas, uporaba katerega bistveno ublaži posledice morebitne prometne nesreče,
- voznike motornih dvokoles,
- kolesarje,
- mlade voznike,
- starejše voznike,
- prehode cest preko železnice,
- varstvo šibkejših prometnih udeležencev (pešci) ter
- alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi.

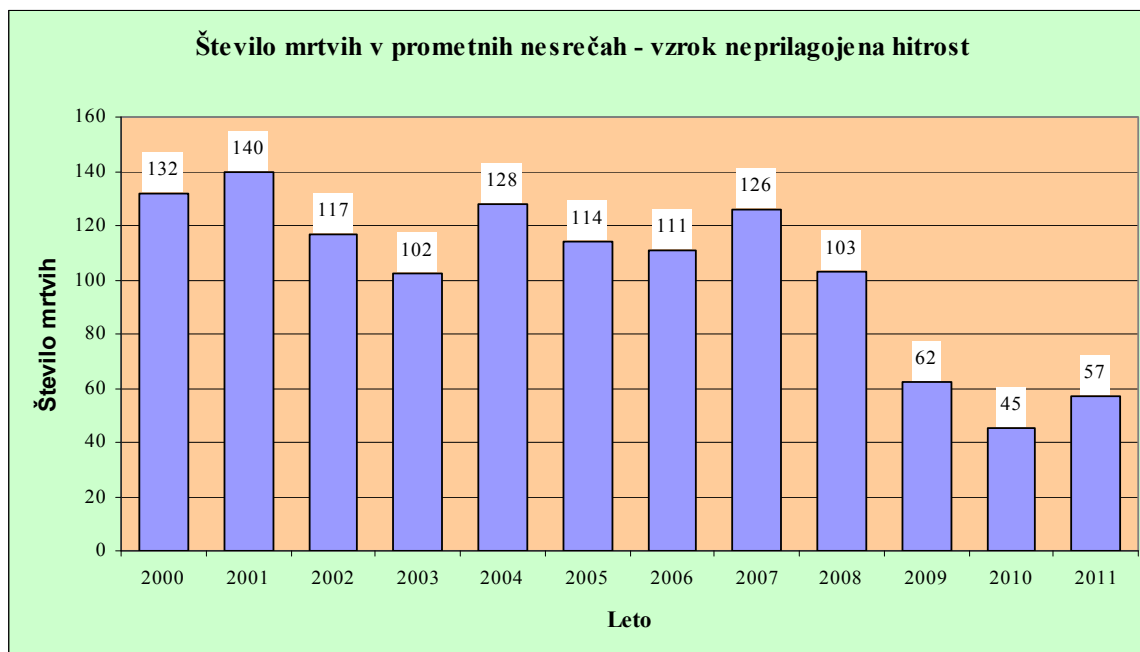
Ker so to varnostno najpomembnejša področja pričakujemo, da bomo z usklajenim izvajanjem vseh aktivnosti dosegli največji učinek na področju varnosti cestnega prometa.

9.1. HITROST

Prevelika ali neustrezna hitrost je na slovenskih in tudi na evropskih cestah poglavitni dejavnik prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. V državah članicah Evropske unije je najmanj tretjina vseh najhujših prometnih nesreč povezana z dejavnikom hitrosti. Hitrost vožnje je pomemben dejavnik prometne varnosti, ki je neposredno povezana z močjo trčenja in njegovimi posledicami. Hitrost vožnje je hkrati povezana s tveganjem udeležbe v prometni nesreči, saj imajo vozniki pri visokih hitrostih manj časa za ustrezno reagiranje, kar posledični privede do več prometnih nesreč.

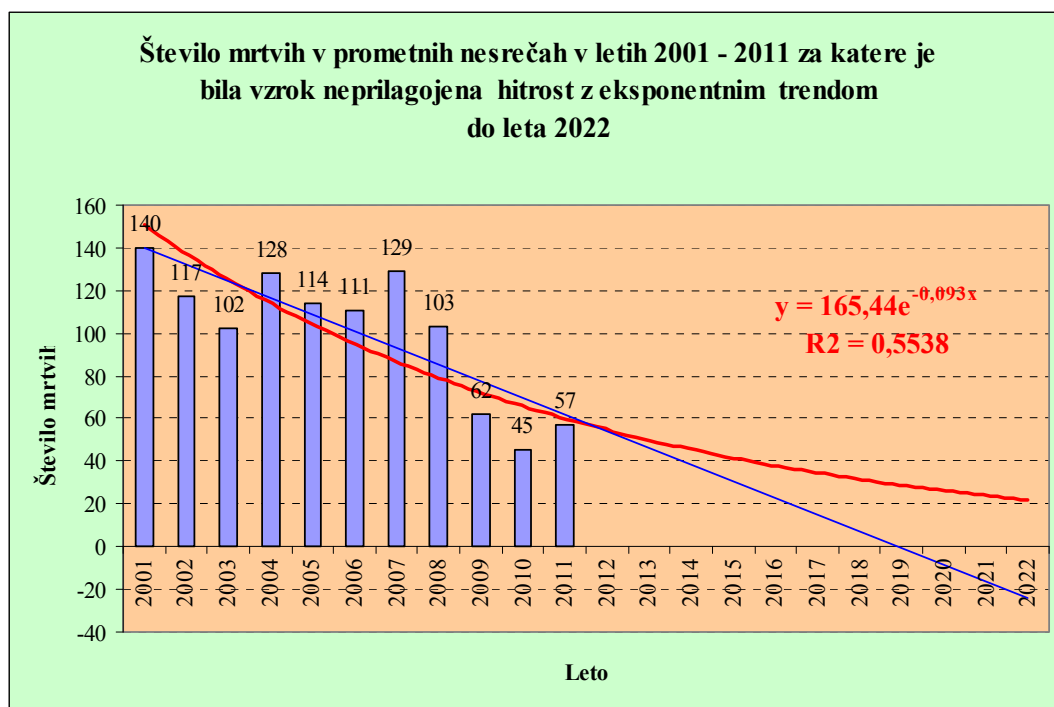
Zaradi neprilagojene hitrosti je na slovenskih cestah v letu 2011 umrlo 57 oseb oziroma 40 % vseh umrlih. Hkrati se je zaradi neprilagojene hitrosti hudo telesno poškodovalo 302 ljudi (33 % vseh hudo telesno poškodovanih).

Graf 21 Število mrtvih v prometnih nesrečah v letih 2001–2011 za katere je bila vzrok neprilagojena hitrost



Število umrlih zaradi neprilagojene hitrosti se je od leta 2007 do 2010 močno zmanjševalo, iz 126 umrlih na 45 umrlih v 2010 (zmanjšanje za 64 %). V letu 2011 je število naraslo na 57 umrlih.

Graf 22 Število mrtvih v prometnih nesrečah v letih 2001–2011 za katere je bila vzrok neprilagojena hitrost z eksponentnim trendom do leta 2022



Eksponentni trend prometnih nesreč z umrlimi se po letu 2001 zmanjšuje in se v letu 2022 asimptotično približuje nekaj čez 20 umrlim. Linearni padajoči trend ne opisuje tako dobro tendence zmanjšanje žrtev prometnih nesreč zaradi istega vzroka, saj se že v letu 2019 zmanjša na 0, kar pa je nerealno predvidevati. Še bolj nerealno pa bi bilo pričakovanje, da se bo nadaljeval trend zadnjih 5 let (129-57), ko se je zmanjšalo število žrtev s 129, leta 2007 na 57 v letu 2011. V letu 2010 je bilo števil umrlih najmanjše (45 umrlih). Kljub povečanju, je število še vedno pod linijama eksponentnega in linearnega trenda.

Stopnja poškodb narašča sorazmerno s hitrostjo, zato bi manjšanje povprečne hitrosti bistveno pripomoglo k izboljšanju prometne varnosti.

Temeljni cilj:

ZMANJŠANJE ŠTEVILA MRTVIH IN POŠKODOVANIH V PROMETNIH NESREČAH, KATERIH VZROK JE HITROST, ZA 50 % OZIROMA V LETU 2022 NE SME UMRETI VEČ KOT 29 UDELEŽENCEV

DEJAVNOSTI	UKREP
PODCILJ	– zmanjšanje povprečnih hitrosti v naselju, izven naselja.
AKTIVNOSTI	– z meritvami hitrosti zagotoviti veliko stopnjo verjetnosti, da bodo vozniki, ki ne bodo upoštevali omejitev hitrosti, pri prekrških zaloteni in v najkrajšem možnem času sankcionirani, – uvajanje novih sistemov za merjenje hitrosti, – izboljšanje prometne infrastrukture, ki bo na nevarnih odsekih (vstopi v naselja, pred šolami, vrtci) umirjala hitrost in v primeru prometnih nesreč zmanjševala možnosti za nastanek hudih posledic, – omejitve hitrosti na posameznih odsekih cest je potrebno prilagoditi dejanskemu stanju (na nevarnih odsekih je potrebno dovoljene hitrosti zmanjšati, na odsekih kjer prometna infrastruktura dovoljuje večje hitrosti, je potrebno te hitrosti omogočiti) in hkrati z dobro prometno signalizacijo ljudi vzpodbuditi, da dejanske omejitve hitrosti spoznajo za primerne omejitve,

DEJAVNOSTI	UKREP
AKTIVNOSTI	– s preventivnimi aktivnostmi ljudi informirati in izobraževati o nevarnostih vožnje s preveliko hitrostjo, – spodbujati treninge varne vožnje na katerih udeleženci praktično spoznajo nevarnosti vožnje s preveliko hitrostjo in se hkrati priučijo bolje obvladovati vozilo, – izvedba seminarja o izvajanju meritev hitrosti, na katerem bi sodelovali vsi nadzorni organi, ki lahko izvajajo meritve, – priprava kodeksa o meritvah hitrosti, – spodbujanje uvajanja novih tehnologij v vozila (boljša pasivna varnost, tehnologije, ki bodo voznika opozarjale, da vozi s primerno hitrostjo ali mu onemogočale, da vozi s preveliko hitrostjo).
KAZALNIKI	– število prometnih nesreč in telesno poškodovanih v prometnih nesrečah katerih razlog je v neprilagojeni hitrosti, – postavitve sistemov za sekcijsko merjenje hitrosti, – postavitve nove prometne signalizacije, ki bo na ključnih mestih umirjala hitrost oziroma preprečevala hujše posledice, – izdelava kriterijev za postavitve prometne signalizacije v naselju in pregled posameznih odsekov cest in potrditev oziroma sprememba ustrezne prometne signalizacije, – izvedba preventivnih aktivnosti, – izvedba seminarja, – izdaja kodeksa.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, Policija, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, AVP (Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu), Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, Ministrstvo, pristojno za pravosodje, občinska redarstva, Vojaška policija, Prometni inšpektorat, DARS, ZŠAM, Zavod varna pot, AMZS.

9.2 ALKOHOL, PREPOVEDANE DROGE IN DRUGE PSIHOAKTIVNE SNOVI

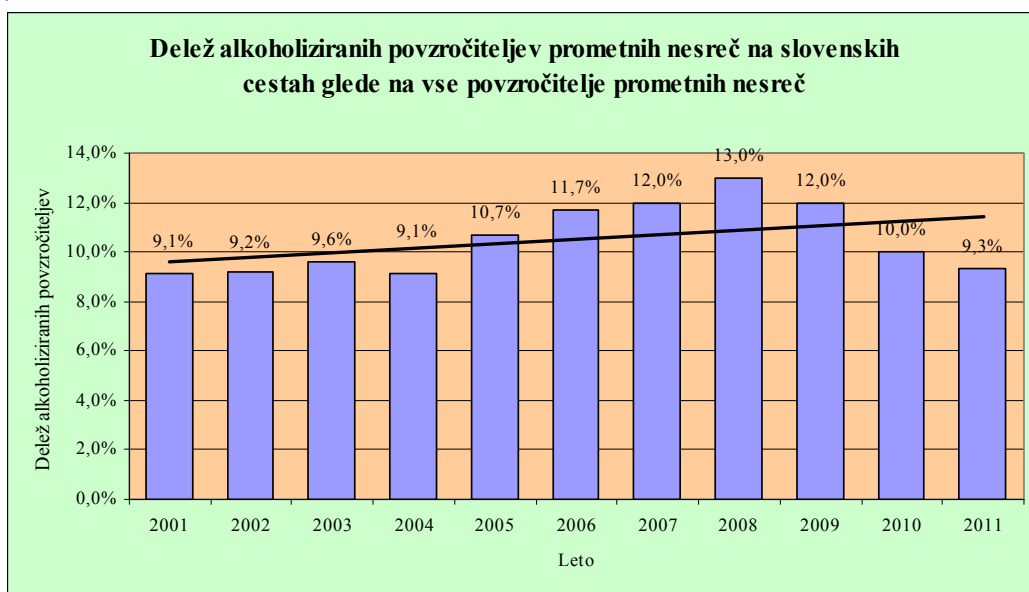
Dokazano je, da so najpogostejši dejavniki tveganja za prometno nesrečo značilnosti voznika in predvsem njegovo obnašanje. Alkohol, prepovedane droge ter druge psihoaktivne snovi vplivajo na spremembo voznikovih sposobnosti in slog vožnje, zato prispevajo k večjemu tveganju za nastanek prometne nezgode, nekatere raziskave pa nakazujejo tudi pomemben vpliv alkohola na težo poškodbe v prometni nesreči.

Najpogostejše je alkohol kot so-vzrok nesreče prisoten skupaj s hitrostjo in nepravilno smerjo ali stranjo vožnje.

Alkohol se v povezavi s cestnim prometom pojavlja zlasti med populacijo v starosti med 18 in 54 leti, najbolj pa izstopa starostna skupina med 24 in 34 leti, v kateri je alkoholiziranost povzročiteljev prometnih nesreč najvišja. Največ prometnih nesreč pod vplivom alkohola se zgodi ob koncih tedna ob petkih in sobotah in v poznih nočnih in zgodnjih jutranjih urah. Gledano po obdobjih preko leta pa so najbolj problematični poletni meseci ter obdobje martinovanja in prednovoletni čas. Največ prometnih nesreč pod vplivom alkohola se zgodi na cestah v naseljih in v njihovi bližini (regionalne in lokalne povezave).

Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v skupnem številu obravnavanih prometnih nesreč se v zadnjem desetletju povečuje.

Graf 23 Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč na slovenskih cestah glede na vse povzročitelje prometnih nesreč

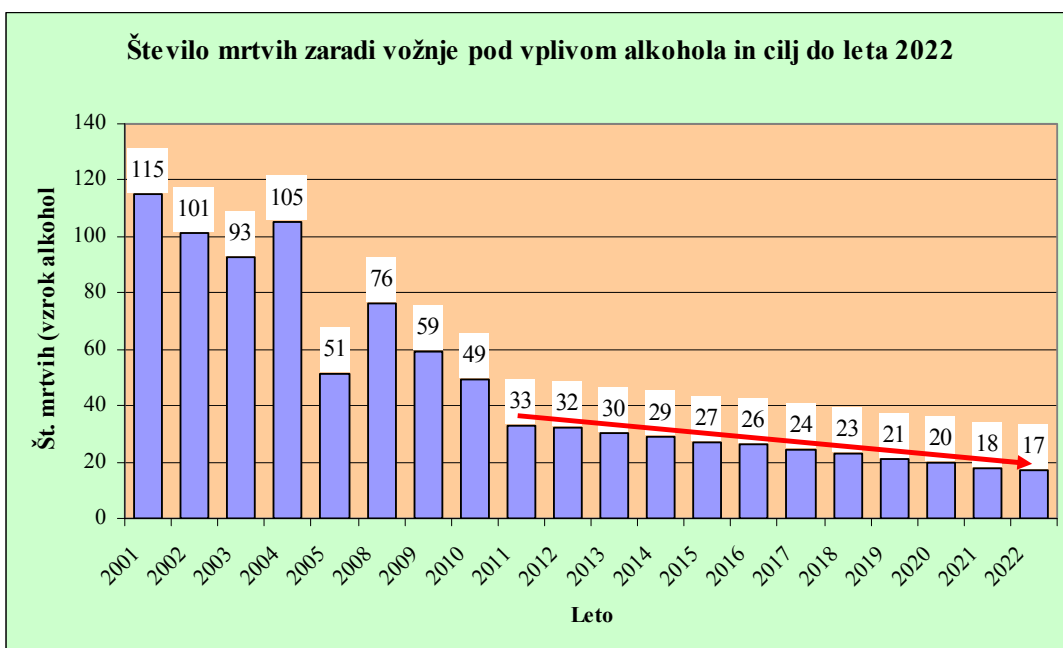


Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometni nesreč se je do leta 2008 povečeval, takrat je bil kar 13 %. Po letu 2008 je začel padati, v letu 2011 je delež znašal 9,3 %.

Alkohol je poleg prevelike hitrosti in neuporabe varnostnega pasu med najpomembnejšimi vzroki, zaradi katerih so bili največkrat obravnavani povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom. V letu 2011 je bilo 23 % povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom pod vplivom alkohola. Čeprav se je delež le teh v primerjavi z leti poprej zmanjšal, je to še vedno zaskrbljujoča številka.

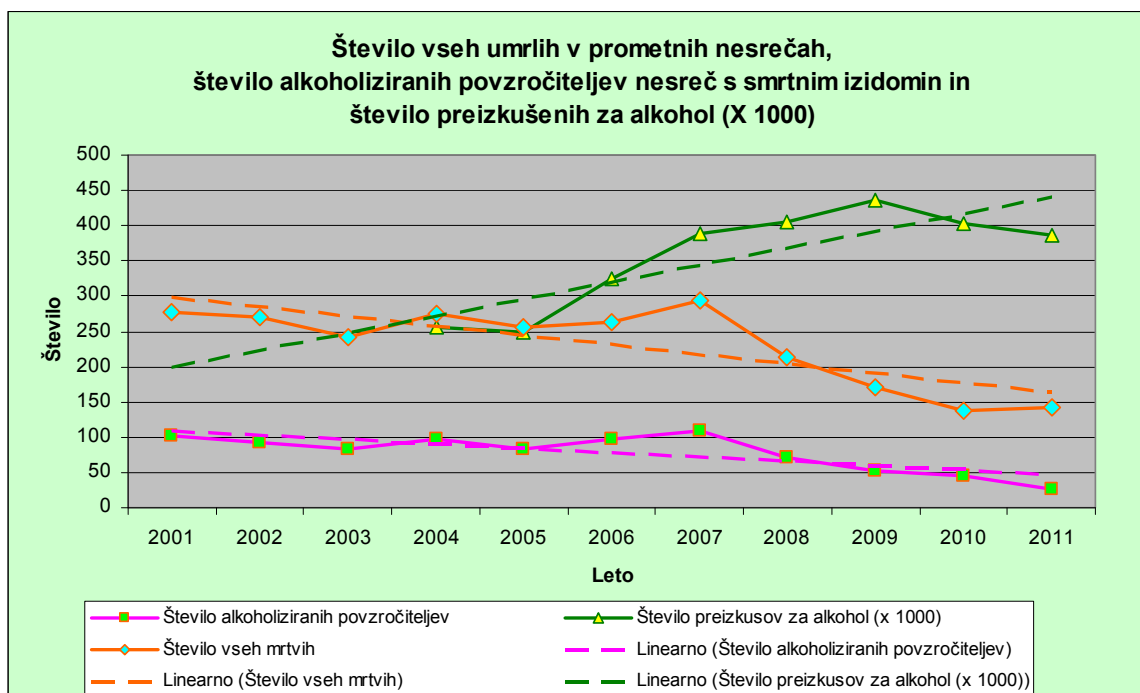
Povprečna koncentracija alkohola v organizmu alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je visoka, čeprav se z leti zmanjšuje. Leta 2000 je bila 1,74 g alkohola / kg krvi, do leta 2011 pa se je zmanjšala na 1,46 g alkohola / kg krvi.

Graf 24 Število mrtvih zaradi vožnje pod vplivom alkohola in cilj do leta 2022



Število mrtvih zaradi vožnje pod vplivom alkohola se je v zadnjem desetletju zmanjšalo za več kot tretjino, za dosego cilja nacionalnega programa v letu 2022 ne sme biti več kot 17 smrtnih žrtev. Po podatkih iz leta 2011 je umrlo 33 udeležencev.

Graf 25 Število vseh umrlih v prometnih nesrečah, število alkoholiziranih povzročiteljev nesreč s smrtnim izidom in število preizkušenih za alkohol



V obdobju 2004–2009 je policija povečala dejavnost preizkušanja udeležencev v prometu na prisotnost alkohola (veliko večino voznikov). Hkrati je v tem obdobju zaznati upad števila mrtvih in števila alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom (število preizkusov za alkohol je prikazano v 100.000). Linearna trenda števila alkoholiziranih povzročiteljev nesreč s smrtnim izidom in števila vseh mrtvih kažeta na določeno stopnjo povezanosti, ki je obratno sorazmerna s številom vseh preizkušenih udeležencev v prometu za prisotnost alkohola.

Korelacijski koeficient, z visoko stopnjo povezanosti je še posebno visok med alkoholiziranimi povzročitelji in:

- vsemi mrtvimi ($R^2 = 0,98$)
- hudo telesno poškodovanimi ($R^2 = 0,98$)
- lahko telesno poškodovanimi ($R^2 = 0,90$)
- mrtvimi vozniki osebnih avtomobilov ($R^2 = 0,99$) in
- mrtvimi potniki ($R^2 = 0,91$).

Ti rezultati so pričakovani, saj se je izkazalo, da je naključno testiranje voznikov dokazano učinkovit ukrep pri zmanjševanju vožnje pod vplivom alkohola. To kaže tudi na velik pomen preventivnih in represivnih ukrepov pri preprečevanju vožnje pod vplivom alkohola, saj to v neposredni meri vpliva na umrljivost na cestah in povzročitev vseh vrst telesnih poškodb.

Tabela 2: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom, število in delež alkoholiziranih povzročiteljev ter povprečna stopnja alkoholiziranosti povzročiteljev

Leto	Št. PN s smrtnim izidom	Št. vseh povzr.	Št. alko. povzr.	Delež alko. povzr.	Povp. st. alkohola v krvi (g/kg)
2000	290	305	112	37 %	1,74
2001	243	261	101	39 %	1,65
2002	240	254	92	36 %	1,64
2003	220	234	84	36 %	1,60
2004	253	261	97	37 %	1,59
2005	229	241	83	34 %	1,62
2006	233	242	97	40 %	1,62
2007	264	271	109	40 %	1,63

Leto	Št. PN s smrtnim izidom	Št. vseh povzr.	Št. alko. povzr.	Delež alko. povzr.	Povp. st. alkohola v krvi (g/kg)
2008	200	212	71	33 %	1,62
2009	154	160	51	32 %	1,51
2010	127	154	46	30 %	1,51
2011	129	136	27	20 %	1,46

Podatki v tabeli nam prikazujejo zmanjšanje v prav vseh kategorijah. Delež alkoholiziranih povzročiteljev se je od leta 2007 vsako leto zmanjševal, prav tako tudi povprečna stopnja alkohola v krvi (g/kg), ki je v letu 2011 znašala 1,46 g/kg.

V obdobju 2004–2008 je imel, po podatkih raziskave Inštituta za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, vsak 2,8 povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom v krvi več kot 0,5 g alkohola/ kg krvi. Ta delež (36 %) je precej višji od evropskega povprečja, ki znaša 25 %.

Zaskrbljujoče je tudi, da je imel po podatkih te raziskave kar vsak drugi povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom v obdobju 2004–2008 v krvi več kot 0,0 g alkohola/kg krvi. Kar 27 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je imelo v tem obdobju v krvi manj kot 0,5 g alkohola/kg krvi.

Pri udeležencih v prometu pa predstavlja problem tudi uporaba prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi.

Tabela 3: Pregled ukrepov v zvezi s prepovedanimi drogami in drugimi psihoaktivnimi snovmi v cestnem prometu

Leto	Št. odr.	V PN	Prekršek	Rezultat pozitiven mamila skupaj	Rezultat pozitiven mamila v PN	Rezultat pozitiven prekršek	Rezultat pozitiven zdravila skupaj	Rezultat pozitiven zdravila v PN	Rezultat poz. zdravila prekršek	Odklonitev skupaj	Odklonitev v PN	Odklonitev v prekrških
2000	2.281	247	2.034	498	69	429	-	-	-	1.637	66	1.571
2001	3.088	335	2.746	681	93	588	-	-	-	2.251	58	2.193
2002	3.588	421	2.999	675	103	572	-	-	-	2.415	72	2.343
2003	3.698	479	2.990	559	110	449	2	2	-	2.536	88	2.448
2004	3.741	577	2.891	534	119	415	41	27	14	2.472	111	2.361
2005	2.774	494	2.094	431	100	331	49	30	19	1.779	71	1.708
2006	1.628	432	1.127	284	97	187	39	24	15	972	66	906
2007	1.846	426	1.287	336	107	229	51	29	22	1.093	57	1.036
2008	1.722	400	1.187	576	93	483	96	35	61	719	41	678
2009	1.824	387	1.267	1.040	131	909	176	55	121	333	17	316
2010	1.469	347	945	839	178	1.354	143	38	105	178	23	155
2011	1.162	358	674	524	109	776	127	39	88	148	12	136

V tabeli so prikazani podatki o številu odrejenih strokovnih pregledov v zvezi s prepovedanimi drogami in drugimi psihoaktivnimi snovmi, od tega pozitiven rezultat v skupnem številu, v prometnih nesrečah in v prekrških. Na koncu je prikaz odklonitev preizkusa.

Pregled podatkov o odklonitvi strokovnega pregleda tako v nesrečah kot pri prekrških kaže, da je odklonitev vse manj, ker to v skladu z zakonodajo pomeni prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja. Skozi leta se manjša število odrejenih strokovnih pregledov, kar je rezultat predhodnega postopka v skladu z Zakonom o varnosti cestnega prometa. Če se v tem postopku ne potrdijo sumi uporabe drog, se strokovni pregled ne odredi. V letu 2009 je bilo število pozitivnih rezultatov na mamila najvišje doslej, vendar se je pomembno zmanjšalo tudi število odklonitev strokovnega pregleda. Podobno lahko ugotovimo tudi pri zdravilih.

Temeljni cilj:

ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ, PRI KATERIH JE KOT SEKUNDARNI DEJAVNIK PRISOTEN ALKOHOL, PREPOVEDANE DROGE ALI DRUGE PSIHOAKTIVNE SNOVI ZA 50 % OZIROMA V LETU 2021 NE SME UMRETI VEČ KOT 17 UDELEŽENCEV

DEJAVNOSTI	UKREPI
PODCILJ	– delež povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi ne presega 30 %, – zmanjšanje števila udeležencev v prometu, ki so pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi za 50 %.
AKTIVNOSTI	– organiziranje informativnih in preventivnih akcij, ki bodo nosile jasno sporočilo, da je udeležba v prometu pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi v kakršnikoli količini nesprejemljiva, – izvajanje rednih naključnih in poostrenih nadzorov prepovedi prodaje in ponudbe alkoholnih pijač mladostnim in opitim osebam, – izvajanje preventivnih programov v osnovnih in srednjih šolah izvajanje promocije zdravega življenjskega sloga s ponujanjem alternativ za preživljanje prostega časa in izvajanje treningov socialnih veščin za opremljanje mladih za odgovornejši odnos do alkohola; stalno ozaveščanje mladih s preventivnimi programi mladinskih organizacij, društev in drugih NVO, ki delujejo na področju zmanjševanja tvegane in škodljive rabe alkohola in zmanjševanja povpraševanja po prepovedanih drogah in drugih psihoaktivnih snoveh, – izvedba rednih naključnih nadzorov alkoholiziranosti voznikov motornih vozil in nadzorov uporabe drog in psihoaktivnih snovi, še posebej intenzivno v regijah, kjer to predstavlja večji problem, – izvajanje ciljnega in koordiniranega poostrenega nadzora alkoholiziranosti in uporabe drog in drugih psihoaktivnih snovi voznikov motornih vozil v bolj tveganih obdobjih (martinovo, trgatev, »rave party«, prednovoletna praznovanja...), še posebej v večjih mestih in turističnih središčih ter v okolici gostinskih obratov (diskoteke, nočni klubi, lokali...), – redno seznanjanje javnosti o možnosti napotitve na zdravstvene preglede s svetovanjem, ki so opredeljeni v okviru nove prometne zakonodaje za voznike, ki so bili prvič pravnomočno kaznovani zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola od 0,5 do vključno 0,8 g alkohola/kg krvi, – izvajanje, spremljanje in vrednotenje zdravstvenih pregledov s svetovanjem, kontrolnih zdravstvenih pregledov in napotitev v rehabilitacijske programe v okviru nove prometne zakonodaje, – beleženje povratnikov.
KAZALNIKI	– število naključno opravljenih testiranj alkoholiziranosti voznikov motornih vozil in nadzorov uporabe drog in psihoaktivnih snovi, – število udeležencev v prometu, ki so vozili pod vplivom alkohola, drog ali drugih psihoaktivnih snovi, – delež povzročiteljev prometnih nezgod, ki so vozili pod vplivom alkohola, drog ali drugih psihoaktivnih snovi, – število prometnih nezgod, pri katerih je bil kot sekundarni dejavnik prisoten alkohol, droge ali druge psihoaktivne snovi, – število prometnih nezgod s smrtnim izidom, pri katerih je bil kot sekundarni dejavnik prisoten alkohol, droge ali druge psihoaktivne snovi, – število udeležencev v prometu, ki so vozili pod vplivom alkohola, drog ali drugih psihoaktivnih snovi, – število preventivnih programov v osnovnih in srednjih šolah, – število preventivnih akcij za širšo populacijo, – število nadzorov prepovedi prodaje in ponudbe alkoholnih pijač mladostnim in opitim osebam,

DEJAVNOSTI	UKREPI
KAZALNIKI	– število napotitev na in izvedenih zdravstvenih pregledov s svetovanjem ter delež izvedenih zdravstvenih pregledov s svetovanjem glede na število kaznovanih voznikov zaradi vožnje pod vplivom alkohola, – število napotitev v in izvedenih rehabilitacijskih programov ter delež izvedenih programov glede na število kaznovanih voznikov zaradi vožnje pod vplivom alkohola, – število povratnikov.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za zdravje, inšpekcijske službe, Policija, Ministrstvo, pristojno za pravosodje, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, Ministrstvo, pristojno za delo, družino in socialne zadeve, različne strokovne institucije, zdravstveni delavci, NVO.

9.3 VOZNIKI MOTORNIH DVOKOLES

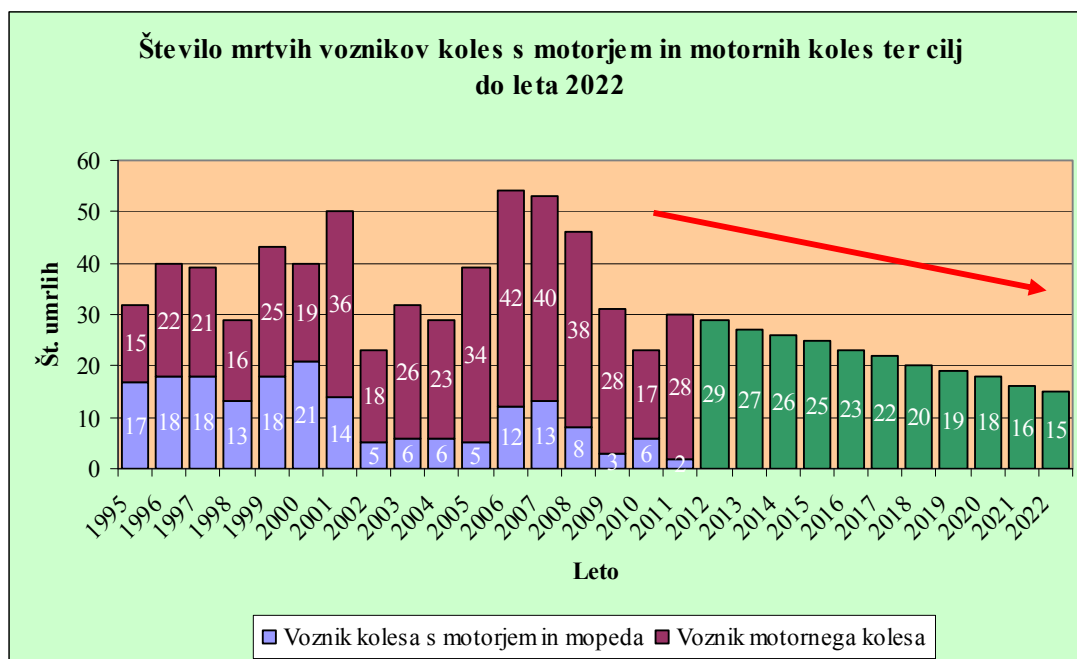
Iz statističnih podatkov je razbrati, da se v Republiki Sloveniji število registriranih enoslednih motornih vozil iz leta v leto povečuje. Z povečanjem števila enoslednih motornih vozil imajo vozniki teh vozil vedno večjo vlogo in bistveno prispevajo k varnosti v cestnem prometu. Vozniki enoslednih motornih vozil še vedno ostajajo eden izmed bolj izpostavljenih udeležencev. Glede na smernice prometne politike, ki vzpodbuja uporabo javnega prevoza, koles in enoslednih motornih vozil, lahko pričakujemo, da se bo število vseh zgoraj navedenih udeležencev v prihodnjih letih povečalo.

Temeljni cilj:

ZMANJŠATI ŠTEVILO MRTVIH IN HUDO TELESNO POŠKODOVANIH VOZNIKOV ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL ZA 50 % OZIROMA V LETU 2022 NE SME UMRETI VEČ KOT 15 VOZNIKOV ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL, HUDO TELESNO POŠKODOVANIH NE SME BITI VEČ KOT 108

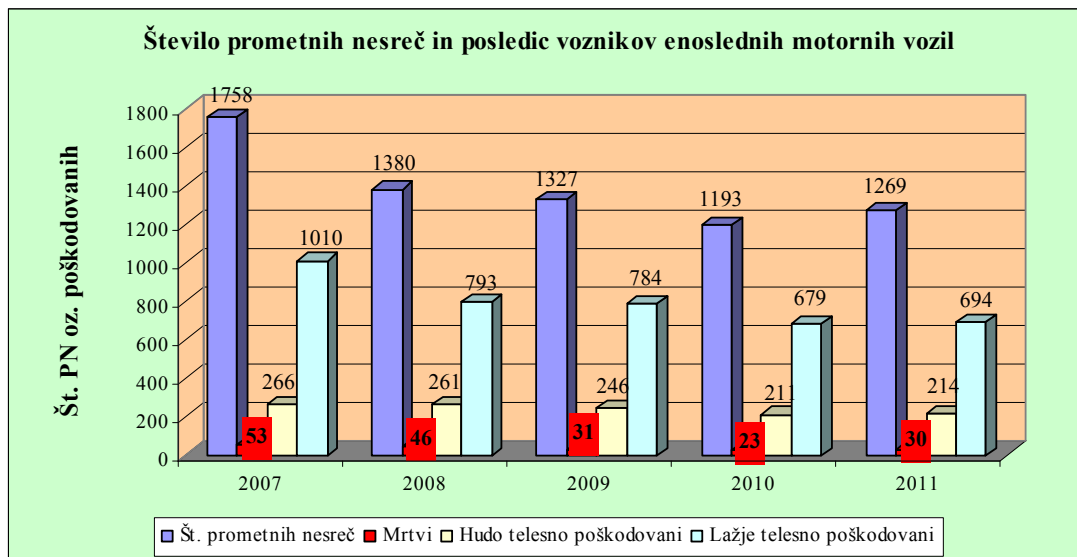
Kljub temu, da se število prometnih nesreč zmanjšuje, ostaja delež mrtvih voznikov enoslednih motornih vozil v prometnih nesrečah med 18 % in 21 %. Ker gre za eno izmed bolj izpostavljenih kategorij udeležencev, jim je potrebno nameniti pri zagotavljanju varnosti v cestnem prometu večjo pozornost.

Graf 26 Število mrtvih v prometnih nesrečah voznikov enoslednih motornih vozil od leta 1995 do leta 2011 s ciljem do 2022



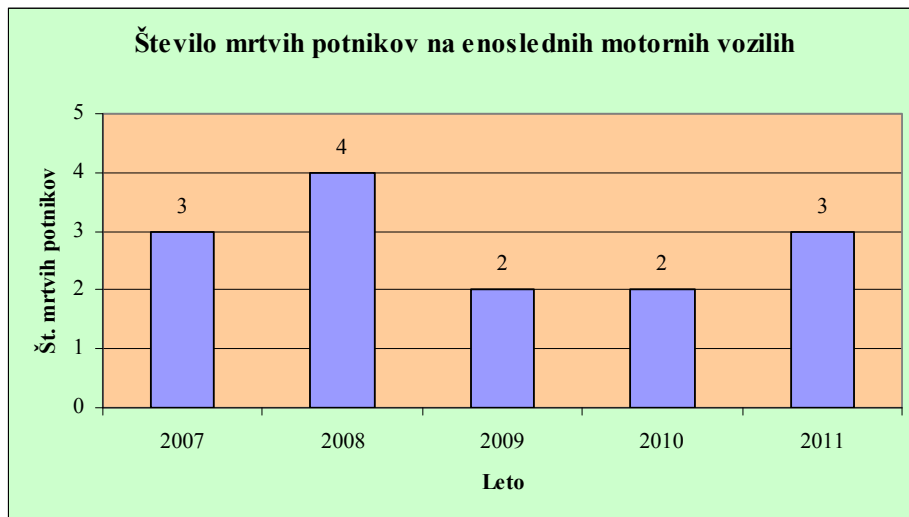
V preteklih dveh letih se je število mrtvih voznikov motornih koles znižalo za več kot polovico, število mrtvih voznikov koles z motorjem pa je ostalo na približno enaki ravni. Res je, da je bila v preteklih dveh letih motoristična sezona bolj deževna in v celoti manj primerna za vožnjo z motornimi kolesi in kolesi z motorjem, kar je lahko vplivalo na zmanjšanje števila voženj in posledično zmanjšanje prometnih nesreč in njihovih posledic. Če hočemo doseči cilj nacionalnega programa, se mora število mrtvih v teh dveh kategorijah zmanjšati na skupno 15 mrtvih.

Graf 27 Število prometnih nesreč in posledice voznikov enoslednih motornih vozil od leta 2007 do 2011



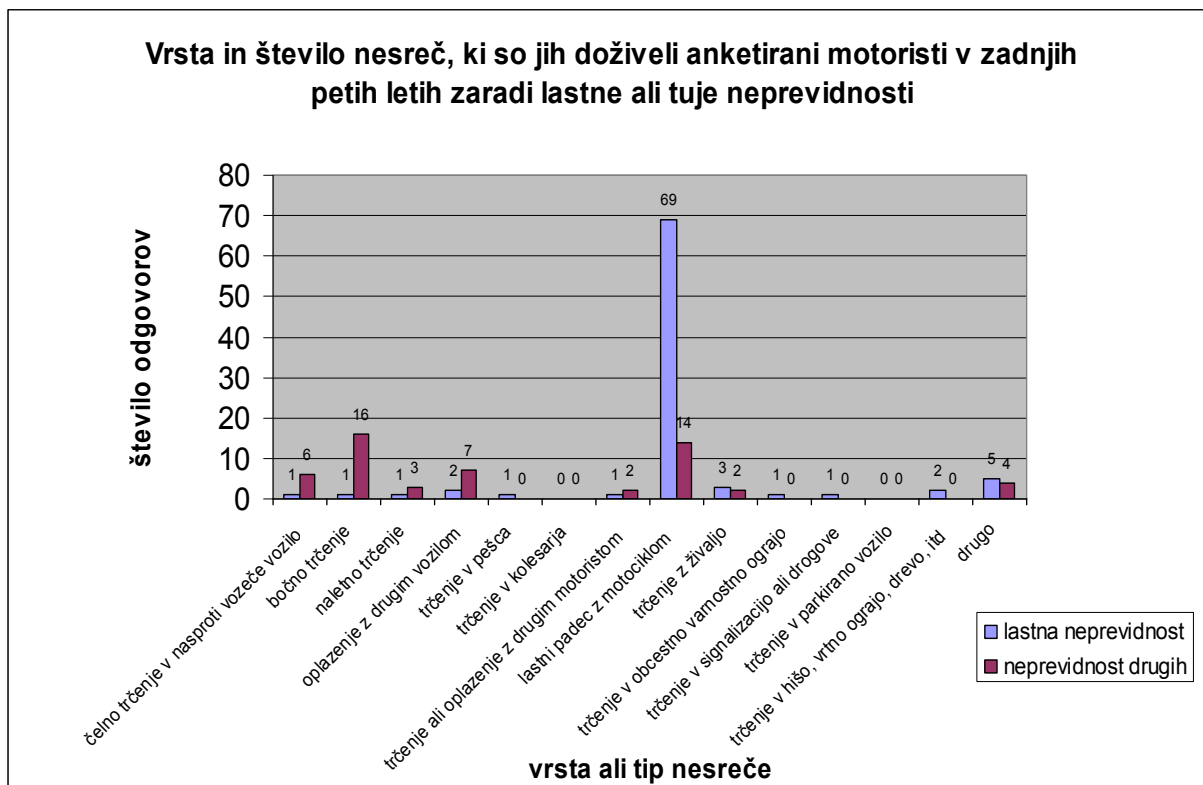
Število prometnih nesreč in posledic voznikov enoslednih motornih vozil se je od leta 2007 pa do 2010 zmanjševalo. V letu 2011 pa beležimo rast pri številu prometnih nesreč in posledicah.

Graf 28 Število mrtvih potnikov na enoslednih motornih vozilih od leta 2007 do 2011



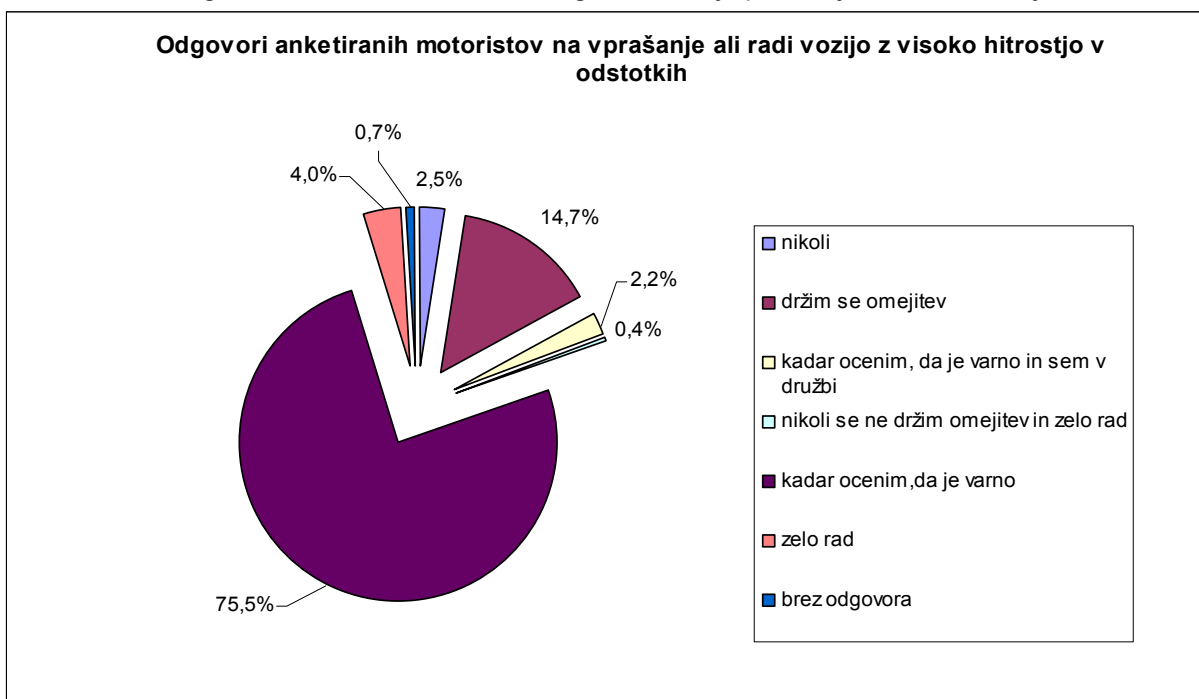
Število mrtvih potnikov na enoslednih motornih vozilih se je v zadnjih letih ostaja na približno enaki ravni (tako v 2007 kot v 2011 3 mrtvi potniki).

Graf 29 Prikaz rezultatov ankete, števila in vrst nesreč, ki so jih doživeli anketirani motoristi zaradi lastne ali tuje neprevidnosti



Raziskava mnenj in stališč voznikov motornih koles o varnostnih lastnostih cest (DRSC, 2009, 278 anketiranih voznikov motornih koles-raziskavo so izvedli: SCP d.o.o., ARTICON, d.o.o. in Revija motoSI, 2008) je med drugim pokazala, da je bilo zaradi lastne neprevidnosti daleč največ padcev motoristov. Zaradi neprevidnosti drugih pa največ bočnih trčenj, kar lahko pripišemo neupoštevanju pravil o prednosti drugih udeležencev v prometu v križiščih – predvsem voznikov osebnih avtomobilov, padcu zaradi ravnanj drugih udeležencev v prometu, vožnji po prometnem pasu motorista in oplazenjem.

Graf 30 Delež odgovorov anketiranih motoristov glede na željo po vožnji z visoko hitrostjo



Anketa je pokazala, da kar 75,5 % anketiranih voznikov motornih koles radi vozijo z visoko hitrostjo, če ocenijo, da je to za njih varno. Skupno kar 83 % motoristov uživa v hitri vožnji in le približno 17 % anketirancev se drži omejitev ali ne uživa v hitrosti (Raziskava mnenj in stališč voznikov motornih koles o varnostnih lastnostih cest, DRSC, 2009, 278 anketiranih voznikov motornih koles; raziskavo so izvedli: SCP, d.o.o., ARTICON, d.o.o. in Revija motoSI, 2008).

Ocena varne vožnje pri velikih hitrostih je dejansko subjektivna ocena, kjer vozniki motornih koles običajno precenjujejo svoje sposobnosti in podcenjujejo nevarnosti in pasti na cesti.

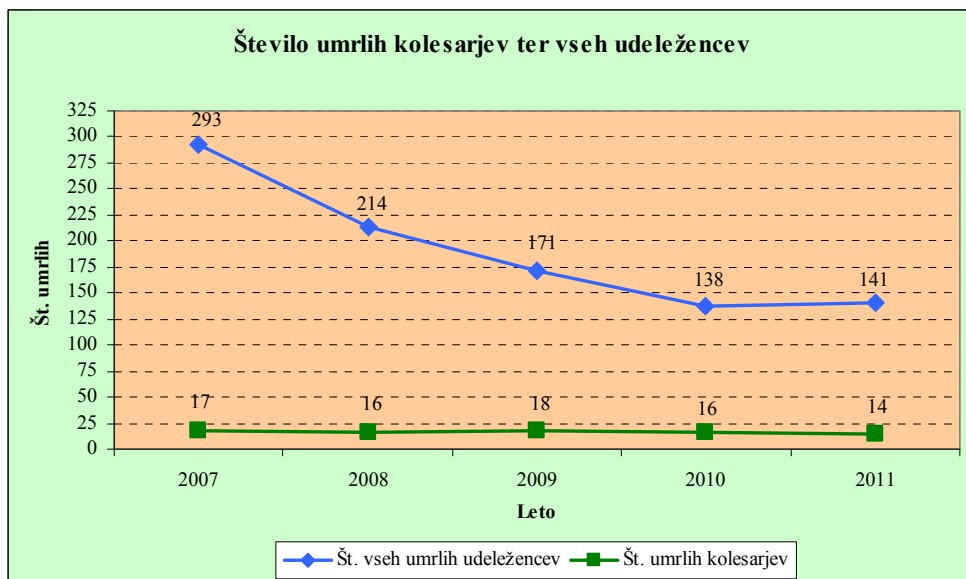
DEJAVNOSTI	UKREPI
PODCILJ	– zmanjšati število prometnih nesreč z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil za 50 %.
AKTIVNOSTI	– pregled cestnih odsekov, kjer se je zgodila prometna nesreča s smrtnim izidom ali s hudo telesno poškodbo in udeležbo voznika enoslednega motornega vozila, – namestitev oziroma postavitve kvalitetne cestne opreme, – poostren inšpekcijski nadzor v zvezi z izvajanjem določenih rednih vzdrževalnih del na cestnih odsekih, kjer so se v preteklosti dogajale prometne nesreče s smrtnim izidom ali s hudo telesno poškodbo in udeležbo voznika enoslednega motornega vozila, – izvajanje preventivnih akcij za izboljšanje varnosti voznikov enoslednih motornih vozil, – izvajanje programa za voznike enoslednih motornih vozil v avtošolah, ki že imajo vozniško dovoljenje ustrezne kategorije v okviru vseživljenjskega učenja (šole vožnje), – povečati uporabo kvalitetne zaščitne opreme voznikov in potnikov na enoslednih motornih vozilih, – povečati uporabo dobro vidne opreme (čelada, kombinezon), – zagotoviti večjo aktivno in pasivno varnost enoslednih motornih vozil – sprememba pogojev za izplačilo odškodnin, – spodbujanje treninga varne vožnje voznikov enoslednih motornih vozil s poudarkom na načelu defenzivne vožnje in razvijanja spretnosti pri vožnji enoslednih motornih vozil, – vplivati na strpno in odgovorno ravnanje voznikov enoslednih motornih vozil do ostalih udeležencev v javnem cestnem prometu in obratno, – vzpodbujanje mladih k strpnemu in odgovornemu ravnanju v cestnem prometu in dejavnikih, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu, – izvajanje nadzora nad vozniki enoslednih motornih vozil tam in takrat, kjer so kršitve cestnoprometnih predpisov voznikov enoslednih motornih vozil najpogostejše in kjer so pogoste prometne nesreče z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil, – izvajanje nadzorov nad psihofizičnim stanjem voznikov in ali posedujejo veljavno vozniško dovoljenje ustrezne kategorije, – izvajanje nadzora nad uporabo varnostne homologirane čelade, – izvajanje nadzora nad tehnično brezhibnostjo enoslednih motornih vozil, s poudarkom na vozilih, ki so bila predelana v nasprotju s homologacijskimi predpisi, – upravljavci cest poskrbijo za postavitve in namestitve kvalitetne cestne opreme, ki vpliva na večjo varnost voznikov enoslednih motornih vozil (uporaba manj drseče barve, namestitve ustreznih in varnih varovalnih ograj), – spodbujanje nakupa novejših enoslednih motornih vozil z naprednejšo tehnologijo, – dogovor zavarovalnic s SZZ in priprava novih pogojev pri izplačilu odškodnin, – priprava programa v okviru izobraževalnih procesov mladostnikov v osnovnih, srednjih šolah s poudarkom na psihologiji prometa, – spremljanje števila prometnih nesreč z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil.

DEJAVNOSTI	UKREPI
KAZALNIKI	– seznam kritičnih odsekov, kjer prihaja najpogosteje do prometnih nesreč z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil, izvedene aktivnosti na teh cestnih odsekih ter izdelava poročil in obveščanje o ugotovitvah in odpravah nepravilnosti (ceste, prometna signalizacija), – ustrezna označitev ovir in nevarnih odsekov, ki vplivajo na varno vožnjo voznikov enoslednih motornih vozil, – načrt preventivnih aktivnosti za voznike enoslednih motornih vozil, – priprava programa za voznike enoslednih motornih vozil v okviru vseživljenjskega učenja v šolah vožnje, – medijske kampanje s promocijo zaščitne opreme, – izvedene okrogle mize (AVP, nevladne organizacije, državni organi...), – promocija treninga varne vožnje in izdelava različnih programov (motorna kolesa, kolesa z motorjem, vožnja s sopotnikom) s poudarkom na načelu defenzivne vožnje, – program v okviru izobraževalnih procesov mladostnikov v osnovnih, srednjih šolah s poudarkom na psihologiji prometa, – spremljanje števila prometnih nesreč z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil, – priprava listine o vzpodbujanju strpnega in odgovornega ravnanja udeležencev v cestnem prometu (h kateri se lahko zavežejo pravne osebe, fizične osebe, moto klubi, šole, univerze...), – spremljanje števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih voznikov in potnikov, – število ugotovljenih kršitev povezanih z vožnjo brez voziškega dovoljenja ali neustrezne kategorije, – število ugotovljenih kršitev povezanih z neuporabo varnostne čelade, – število zaseženih enoslednih motornih vozil.
NOSILCI	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor (DRSC, Direkcija za cestni promet, IRSPEP), Ministrstvo, pristojno za notranje zadeve (Policija, DUNZ), Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, Ministrstvo, pristojno za finance, AVP, ZMKS, AMZS, GZS, Uredništvo revije MotoSi, Zavod Varna pot, ZŠAM, Moto klub Maksi.

9.4 KOLESARJI

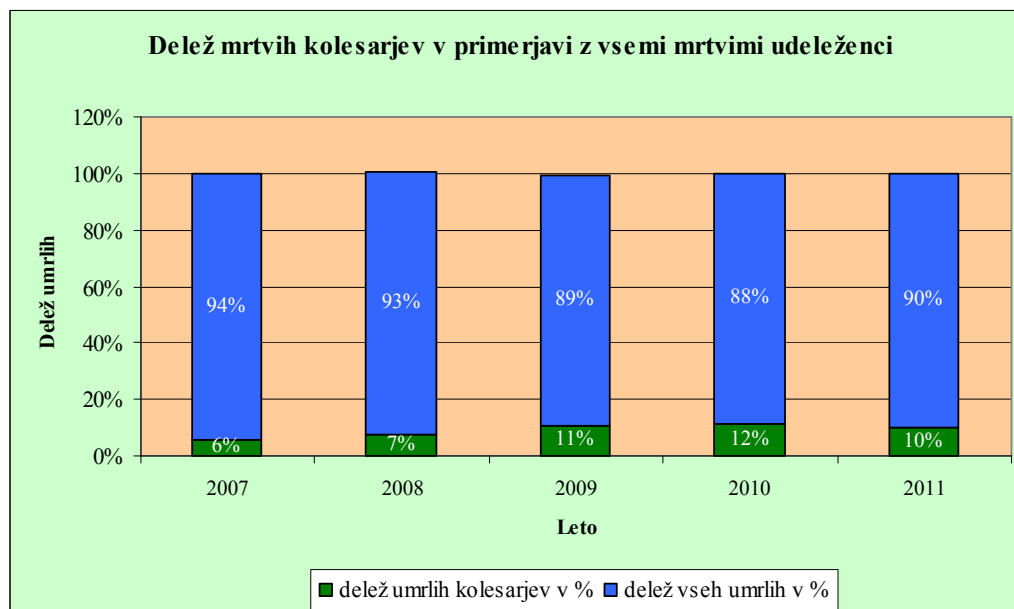
Kolesarji kot udeleženci v prometu spadajo med ranljivejše udeležence. Po statističnih podatkih je v letu 2011 umrlo 14 kolesarjev, v 2010 16 kolesarjev, v 2009 18 kolesarjev, v 2008 16 kolesarjev, v 2007 17 kolesarjev.

Graf 31 Število umrlih kolesarjev



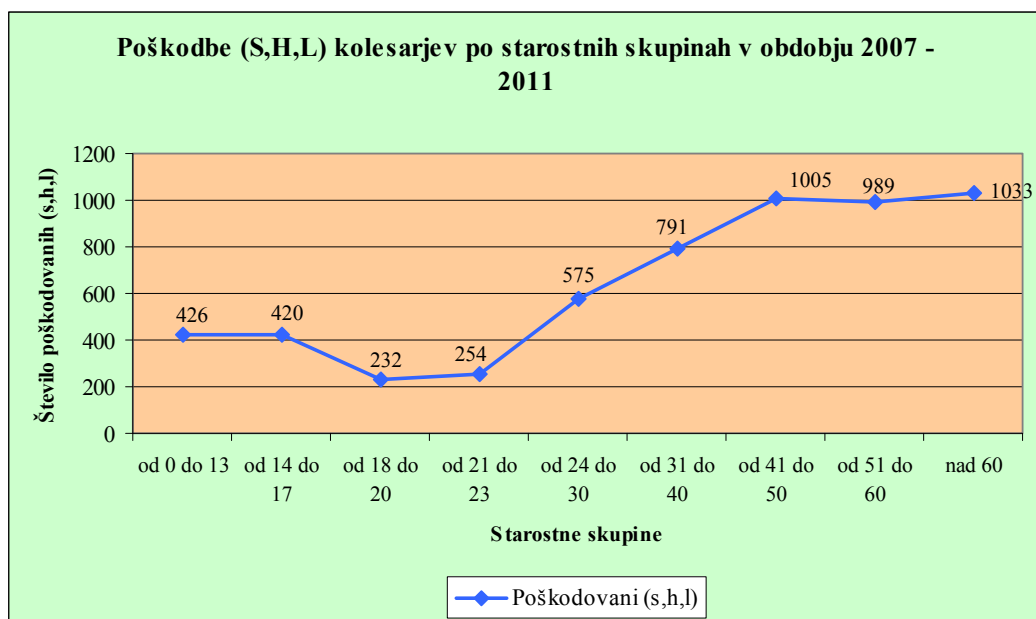
Zgornji graf prikazuje padanje števila umrlih udeležencev v cestnem prometu in praktično nespremenjeno stanje umrlih kolesarjev v zadnjih 5 letih. Kljub povečanemu številu umrlih v letu 2011 v primerjavi z 2010, pa se je število umrlih kolesarjev v letu 2011 zmanjšalo.

Graf 32 Število umrlih kolesarjev v zadnjih 5 letih glede na vse umrle



Delež umrlih kolesarjev se je do leta 2010 povečeval, v 2011 pa se je zmanjšal. V letu 2007 je delež znašal 6 %, leta 2010 že 12 %, v 2011 pa padel na 10 %. Glede pričakovanih trendov povečanja kolesarskega prometa, se tako povečuje tudi izpostavljenost kolesarjev in povečuje njihova ogroženost. Delež kolesarjev med smrtnimi žrtvami znaša v povprečju 9,1 % letno.

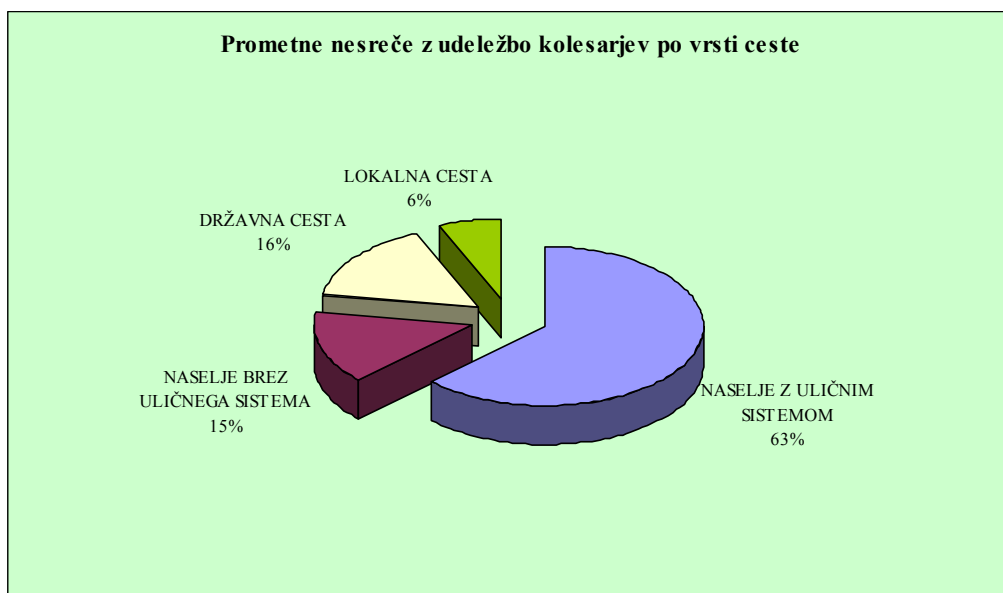
Graf 33 Število vse poškodovanih (S,H,L) kolesarjev po starostnih skupinah (za obdobje 2007–2011).



Delež umrlih in poškodovanih kolesarjev je največji pri najstarejši starostni skupini, delež umrlih nad 60 let je kar 31 %. Glede na spol prevladujejo moški s 68,8 % vseh poškodovanih kolesarjev, med kolesarji povzročitelji pa je delež moških še višji (73,2 %).

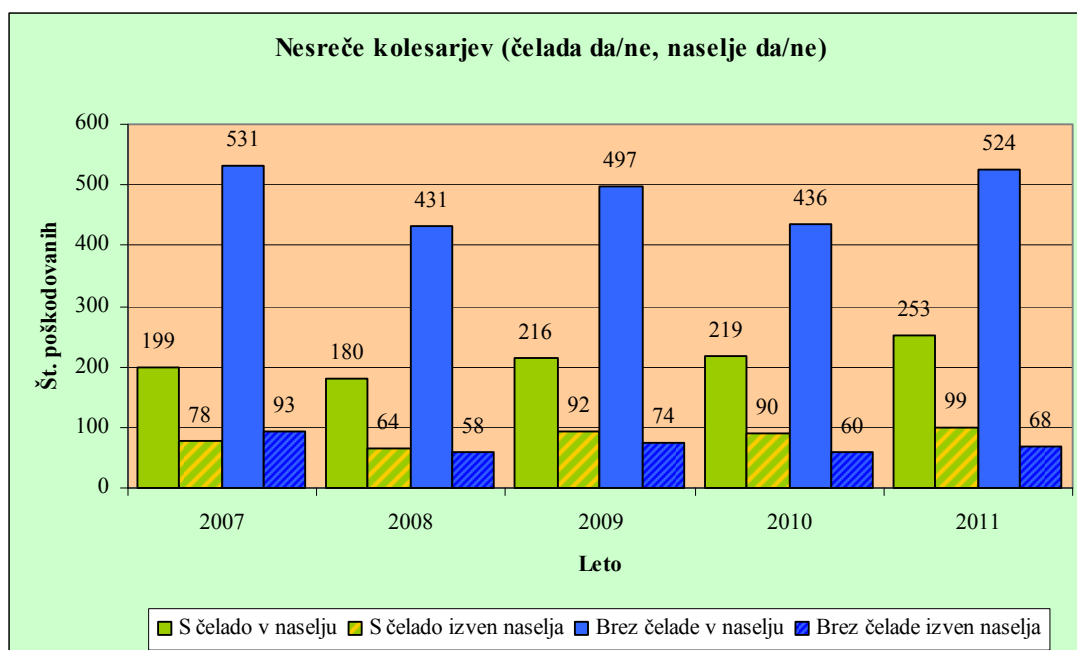
Glede na naselje se večina nesreč kolesarjev zgodi znotraj naselij (84 % vseh prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev znotraj naselja, pri mrtvih je delež 56 %), kar je verjetno posledica tudi gostote kolesarskega in motornega prometa, hitrosti vozil ter slabše urejenih varnih površin za kolesarje.

Graf 34 Prometne nesreče z udeležbo kolesarjev po vrsti ceste v obdobju 2007–2011



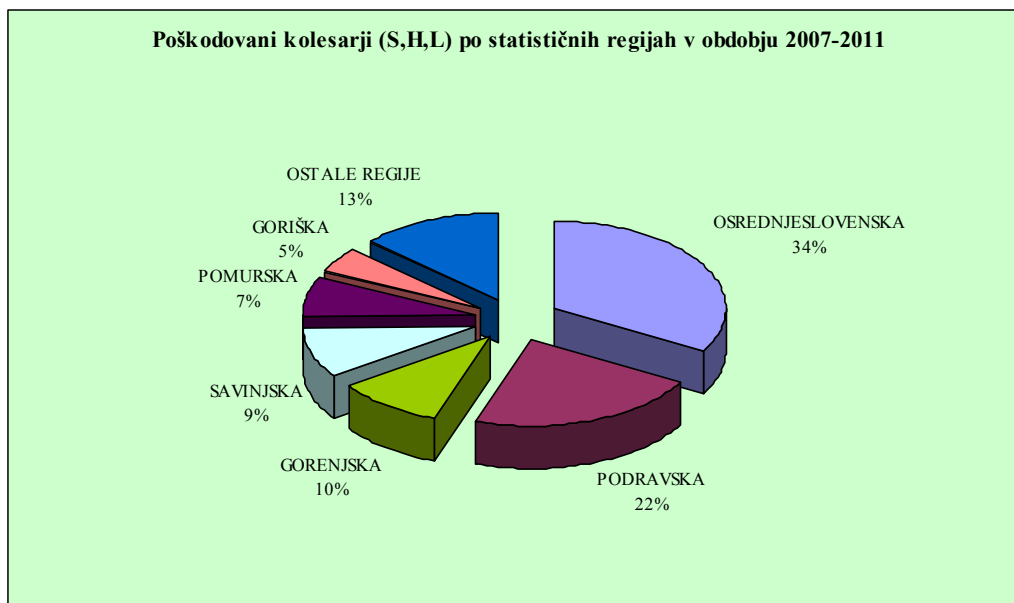
Po številu prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev najbolj izstopajo naselje z uličnim sistemom (63 %), sledijo mu državne ceste (16 %), naselje brez uličnega sistema (15 %) in pa lokalne ceste (6 %).

Graf 35 Število poškodovanih kolesarjev glede na nošnjo čelade



Glede uporabe čelade je delež poškodovanih kolesarjev v naselju, ki so uporabljali čelado, za polovico manjši kot izven naselja (22 % v primerjavi s 42 % poškodovanih izven naselja). Delež poškodovanih kolesarjev v naselju, ki ob nesreči niso uporabljali zaščitne čelade, je največji ravno pri smrtnih poškodbah (67 % v povprečju za obdobje zadnjih 3 let).

Graf 36 Poškodovani kolesarji (S,H,L) po regijah v obdobju 2007–2011



Glede na regijo izstopajo po številu poškodovanih kolesarjev v zadnjih 5 letih Osrednjeslovenska regija (34 % vseh poškodovanih kolesarjev), sledi Podravska (22 %), Gorenjska (10 %), Savinjska (9 %) ter Pomurska (7 %).

Kolesarji kot povzročitelji prometnih nesreč so povzročili v povprečju za zadnja 3 leta 46 % vseh prometnih nesreč s poškodbo kolesarja, delež pri smrtnih žrtvah med kolesarji pa je celo 59 %.

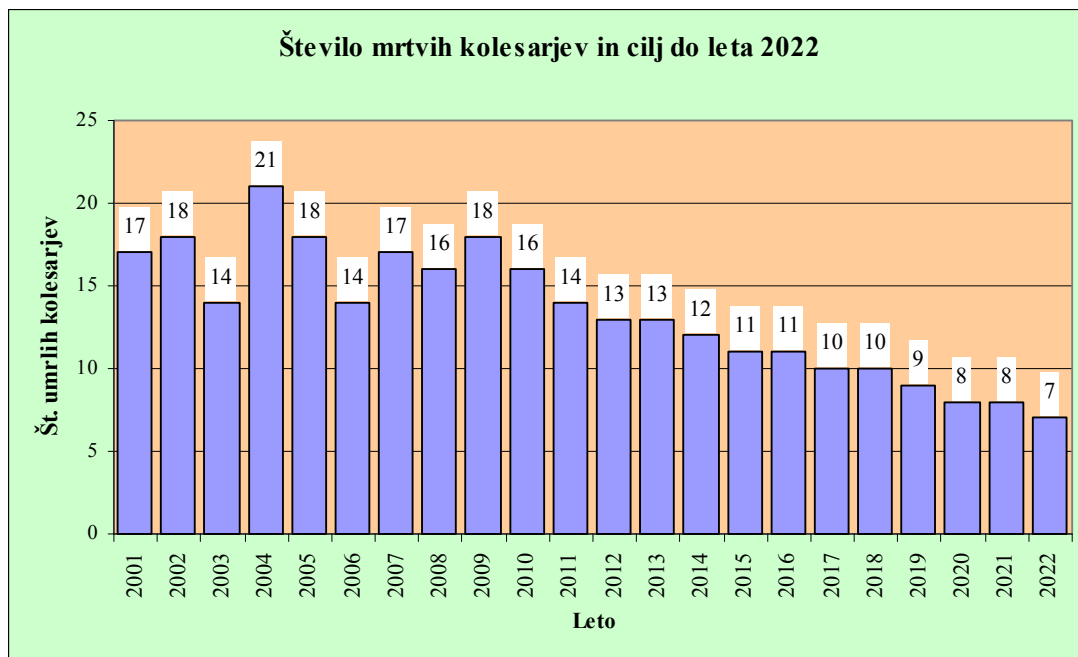
Glede kolesarjenja lahko razlikujemo med

- vsakodnevnim kolesarjenjem po opravkih, na delovno mesto, v šolo itd.
- rekreativnim kolesarjenjem, ki je občasno, vezano predvsem na popoldanske ure ter vikende
- športno kolesarjenje za potrebe kolesarskih klubov in treningov
- turistično kolesarjenje vezano predvsem na turistično ponudbo posameznih okolij.

Po tujih študijah je v povprečju 20–40 % vseh poti opravljeno s kolesom, povprečno opravljena pot je med 3–5 km. Najbolj pogosto uporabljajo kolesa najstniki in mladostniki ter starejši. Žal za slovenske razmere ni podrobnejših informacij. Po podatkih iz leta 1999 (kasneje ni bilo opravljene študije) se opravi v Sloveniji v povprečju 7 % vsakodnevnih voženj, 10 % potovalno turističnih, 10 % nedefinirano ter 73 % športno-rekreativno kolesarjenje.

Po podatkih zdravstvene baze podatkov prevladujejo pri poškodovanih kolesarjih poškodbe glave, ter okončin. Poškodbe glave so tudi glavna poškodba pri kolesarjih, ki so umrli v prometnih nesrečah.

Graf 37 Število mrtvih kolesarjev v prometnih nesrečah od leta 2001 do 2011 s predvidenim zmanjšanjem do leta 2022



Glede na stanje števila mrtvih kolesarjev med leti 2001 in 2011 brez dodatnih ukrepov za izboljšanje varnosti ni pričakovati bistvenega zmanjšanja števila umrlih kolesarjev, saj dosednji trend ne kaže izboljšav. Za doseg cilja nacionalnega programa je potreben letno zmanjševanje števila mrtvih kolesarjev, ko jih leta 2022 ne bi smelo umreti več kot 7.

Temeljni cilj:

ZMANJŠANJE ŠTEVILA SMRTNIH ŽRTEV TER HUDO TELESNO POŠKODOVANIH MED KOLESARJI ZA 50 % OZIROMA V LETU 2022 NE SME UMRETI VEČ KOT 7 KOLESARJEV, HUDO TELESNO POŠKODOVANIH NE SME BITI VEČ KOT 74

DEJAVNOSTI	UKREPI
PODCILJ	– povečanje varnih površin in ukrepov namenjenih kolesarjem za večjo varnost, – delež uporabe kolesarske čelade pri otrocih do 14. leta na 95% do leta 2021, – dvig deleža uporabe luči za boljšo vidljivost izven naselja na 80% do leta 2021.
AKTIVNOSTI	– preventivne aktivnosti za osveščanje in promocijo uporabe kolesarske čelade in luči pri kolesarjih, – preventivne aktivnosti za osveščanje voznikov glede ranljivosti kolesarjev, – priprava ustreznih standardov za infrastrukturne ukrepe, namenjene kolesarjem ter uveljavitev na državni in lokalni ravni (specifikacija infrastrukturnih ukrepov za kolesarje), – oblikovanje Strategije razvoja kolesarjenja v Sloveniji, – povečana izgradnja državnih kolesarskih poti in povezav,

DEJAVNOSTI	UKREPI
AKTIVNOSTI	– infrastrukturni ukrepi za zagotavljanje ustreznih površin za kolesarje na državni in lokalni ravni (izgradnja in urejanje kolesarskih stez, poti, daljinskih poti, kolesarski prehodi, posebne niše za kolesarje v križiščih itd.), – odprava nepravilnosti in pomanjkljivosti v zvezi z urejenostjo kolesarskih površin, ugotovljenih pri izvajanju rednega inšpekcijskega nadzora državnih cest, – povečan nadzor in opozarjanje kolesarjev glede neustreznega ravnanja v prometu, – zagotovitev nadzora nad točenjem in prodajo alkoholnih pijač z namenom zmanjšanja števila alkoholiziranih kolesarjev, – vzpostavitev sistema spremljanja kolesarskega prometa, vedenja in ravnanja kolesarjev v prometu ter uporabo kolesarske čelade in luči, – sistematično in celostno izvajanje prometno vzgojnih vsebin v vrtcih in osnovnih ter srednjih šolah glede varne udeležbe kolesarjev v prometu (analiza izvajanja programov usposabljanja za vožnjo kolesa, usposabljanje izvajalcev itd.), – zagotavljanje in urejanje varnih šolskih poti za kolesarje na lokalni ravni z dodatnimi ukrepi, označevanjem; promocija kolesarjem prijaznih šol, – implementacija ukrepov predlaganih s strani neodvisnih organizacij na podlagi ocenjevanja varnih površin za kolesarje in drugih ukrepov, – sistem sofinanciranja s strani državnih organov oziroma omogočanja evropskih sredstev za infrastrukturne ukrepe za večjo varnost kolesarjev na lokalni ravni.
KAZALNIKI	– delež kolesarjev med smrtnimi žrtvami v prometnih nesrečah, – število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev, število poškodovanih in število umrlih kolesarjev, – delež alkoholiziranih kolesarjev med poškodovanimi in umrlimi kolesarji, – delež kolesarjev, ki uporabljajo zaščitno kolesarsko čelado ter luč v pogojih slabše vidljivosti, – število kilometrov površin za kolesarje na državnih/lokalnih cestah, – število ustrezno urejenih drugih ukrepov za večjo varnost kolesarjev (posebne niše, kolesarski prehodi), – vzpostavljen sistem za spremljanje kolesarskega prometa in ravnanja kolesarjev v prometu, ter ravnanja voznikov.
NOSILCI	– DRSC, AVP, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor – Direktorat za promet, Prometni inšpektorat, Policija, Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, Zavod za šolstvo, Ministrstvo, pristojno za zdravje, Inštitut za varovanje zdravje – CINDI, Skupnost občin Slovenije, Združenje občin Slovenije, Kolesarska zveza Slovenije, Urbanistični inštitut, Regionalni center REC Slovenija, Kolesarska mreža Slovenije, Olimpijski komite Slovenije – rekreativni šport, organizacije in društva starejših (Univerza za tretje življenjsko obdobje, Društvo upokoјencev Slovenije).

9.5 VOZNIKI TRAKTORJEV

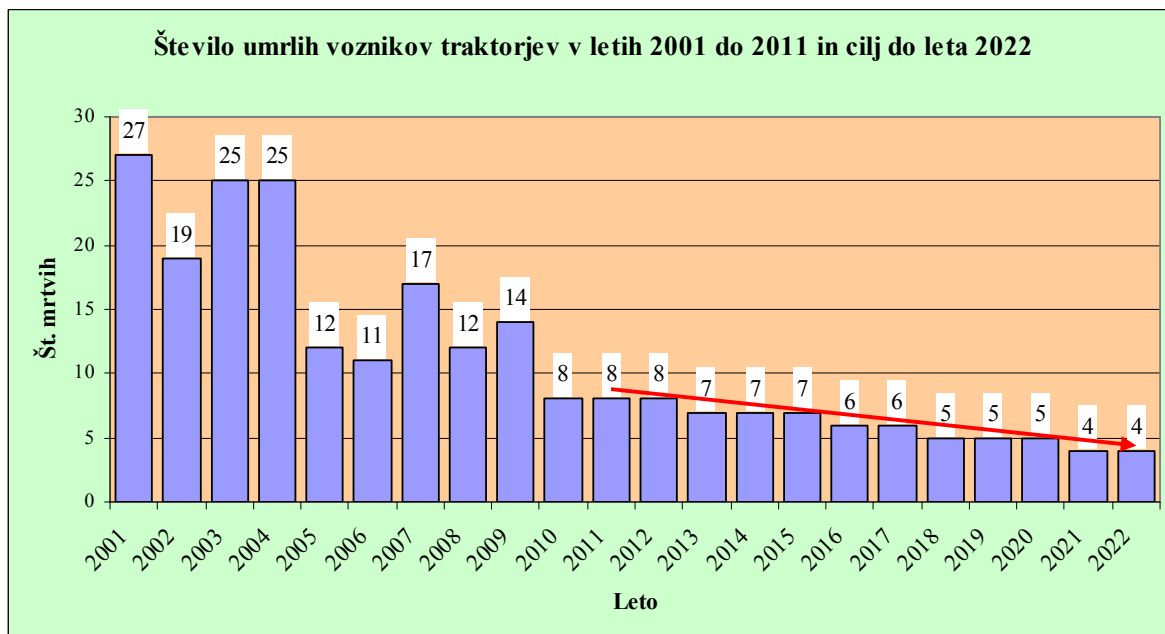
Število prometnih nezgod, v katerih so povzročitelji ali udeleženci vozniki traktorjev, je v primerjavi z drugimi skupinami povzročiteljev oziroma udeležencev majhno, vendar se letno v prometnih nesrečah s traktorji in nesrečah pri izvajanju kmetijskih in gozdarskih del zunaj cestnega prometa smrtno ponesreči še vedno okoli 20 voznikov (povprečje zadnjih 10 let). To pa je glede na število teh vozil in v primerjavi z drugimi evropskimi državami nesprejemljivo veliko.

Naš cilj je zmanjšati število voznikov traktorjev, ki umrejo ali pa so hudo poškodovani v prometnih nesrečah na cestah in pri izvajanju kmetijskih in gozdarskih del zunaj cestnega prometa. Zakon o motornih vozilih, ki se je začel uporabljati 1. julija 2011, prvič uvaja minimalne zahteve tudi za opremo traktorjev za izvajanje kmetijskih in gozdarskih del zunaj cestnega prometa (približno 20.000 traktorjev, ki niso registrirani). Do leta 2022 želimo te določbe uveljaviti v največji mogoči meri, kar naj bi pripomoglo k uresničitvi navedenega cilja za zmanjšanje števila mrtvih voznikov traktorjev.

Temeljni cilj:

ZMANJŠATI ŠTEVILO UMRLIH VOZNIKOV TRAKTORJEV ZA 50 % OZIROMA V LETU 2022 NE SMEJO UMRETI VEČ KOT 4 VOZNIKI TRAKTORJEV

Graf 39: Število umrlih voznikov traktorjev v prometnih nesrečah s traktorji in nesrečah pri izvajanju kmetijskih in gozdarskih del s traktorji zunaj cestnega prometa v letih od 2001 do 2011 in cilj do leta 2022



Število umrlih voznikov traktorjev se je v zadnjem desetletju znižalo s 27 v letu 2001 na 14 v letu 2009 oziroma prvič na manj kot 10 umrlih v letih 2010 in 2011, natančneje na 8. Cilj je, da v letu 2022 ne smejo umreti več kot štirje vozniki traktorjev v prometnih nesrečah s traktorji in nesrečah pri izvajanju kmetijskih in gozdarskih del s traktorji zunaj cestnega prometa.

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– zmanjšati število hudo in lahko telesno poškodovanih voznikov traktorjev za 50 %, – uveljaviti minimalne zahteve za opremo traktorjev, ki se uporabljajo za kmetijska in gozdarska dela zunaj cestnega prometa.
AKTIVNOSTI	– podrobna analiza na področju stanja traktorjev in nesreč s traktorji, – spremljanje posledic nesreč s traktorji, – priprava in objava informacij o varnosti pri uporabi traktorjev v cestnem prometu in uporabi za kmetijska in gozdarska dela zunaj cestnega prometa s poudarkom na minimalni opreми teh traktorjev, predpisani od leta 2011, – praktični prikazi pravilne opremljenosti traktorjev in drugih kmetijskih vozil v prometu in zunaj cestnega prometa, – uvesti ustrezne vsebine o predpisani minimalni opreми traktorjev za kmetijska in gozdarska dela zunaj cestnega prometa v program predpisanega usposabljanja za pridobitev vozniškega dovoljenja kategorije F, – zagotoviti finančne spodbude za nakup varnostnih kabin za traktorje, ki se uporabljajo za opravljanje kmetijskih in gozdarskih del zunaj cestnega prometa v okviru naslednjega finančnega obdobja spodbujanja razvoja podeželja, – uveljavljanje določil o predpisani minimalni opreми traktorjev za kmetijska in gozdarska dela zunaj cestnega prometa s policijskim in inekcijskim nadzorom; v prvi fazi s poudarkom na opozarjanju (Policija) oziroma izdajanju ureditvenih odločb (inšpekcije) v primeru ugotovljenih nepravilnosti, v drugi fazi pa z ustreznim sankcioniranjem.

DEJAVNOSTI	UKREP
KAZALNIKI	– zmanjšanje posledic nesreč s traktorji (število mrtvih, hudo in lažje poškodovanih v prometnih nesrečah in nesrečah pri opravljanju kmetijskih in gozdarskih del zunaj cestnega prometa), – izdelani viri informacij: zloženke, publikacije, objavljeni prispevki v časopisih, strokovnih revijah, na radiu, televiziji in na spletnih straneh, – izvedeni praktični prikazi pravilne opremljenosti traktorjev in drugih kmetijskih vozil v prometu in zunaj cestnega prometa, – rezultati policijskih nadzorov na cestah ter policijskih in inšpekcijskih nadzorov traktorjev pri opravljanju kmetijskih in gozdarskih del zunaj cestnega prometa.
NOSILEC	– Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, AVP, Ministrstvo, pristojno za kmetijstvo in okolje, Kmetijsko gozdarska zbornica, kmetijsko gozdarski zavodi, Zveza strojnih krožkov, Zveza slovenske podeželske mladine, Zveza lastnikov gozdov.

9.6 PEŠCI

Pešci so ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu, saj spadajo med šibkejšje udeležence. Po statističnih podatkih je delež udeležnosti pešcev v prometnih nesrečah v povprečju 15,3 % (v desetih letih je od skupno 2.912 umrlih oseb bilo 447 pešcev).

Pešci lahko s svojim ravnanjem pomembno prispevajo k večji varnosti in sicer s pravilnim prečkanjem na označenih mestih, pravilno hojo ob cestišču, uporabi odsevnih predmetov, ter tako povečajo svojo vidnost. Prav tako je veliko pešcev, predvsem starejših moških, pod vplivom alkohola, raziskave iz tujine kažejo, da je takem primeru najpogostejša povozitev pešca od zadaj.

Najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na teže posledice v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev, pa je hitrost vozila, saj študije kažejo, da je pešec najverjetneje utrpi le lažje poškodbe pri trku z vozilom s hitrostjo okrog 30 km/h. Že pri trku z 48 km/h je verjetnost hujše in smrtno poškodbe 50 %, pri trku s hitrostjo 64 km/h pa že 90 % verjetnost za smrtno poškodbo pešca. Zato je izrednega pomena, da se v bližini in v naseljih povprečne in koničaste hitrosti vozil znižajo na pod 50 km/h. Prav tako bi morale biti hitrosti vozil v bližini prehodov za pešce okrog 30 km/h, da bi pešci lahko varno prečkali cestišče.

Temeljni cilj:

ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ, V KATERIH SO UDELEŽENI PEŠCI TER ZMANJŠANJE TEŽE POSLEDIC TEH PROMETNIH NESREČ ZA 50 % OZIROMA V LETU 2022 NE SME UMRETI VEČ KOT 11 PEŠCEV

Učinkoviti ukrepi za večjo varnost pešcev z vidika infrastrukture so tudi različni ukrepi za umirjanje prometa, ki znižujejo hitrosti vozil, zagotovljene ustrezne površine za pešce (pločniki, hodniki, pasovi in ustrezno urejeni prehodi), javna razsvetljava v naseljih ter dodatno osvetljeni prehodi za pešce, ki povečajo vidnost pešcev.

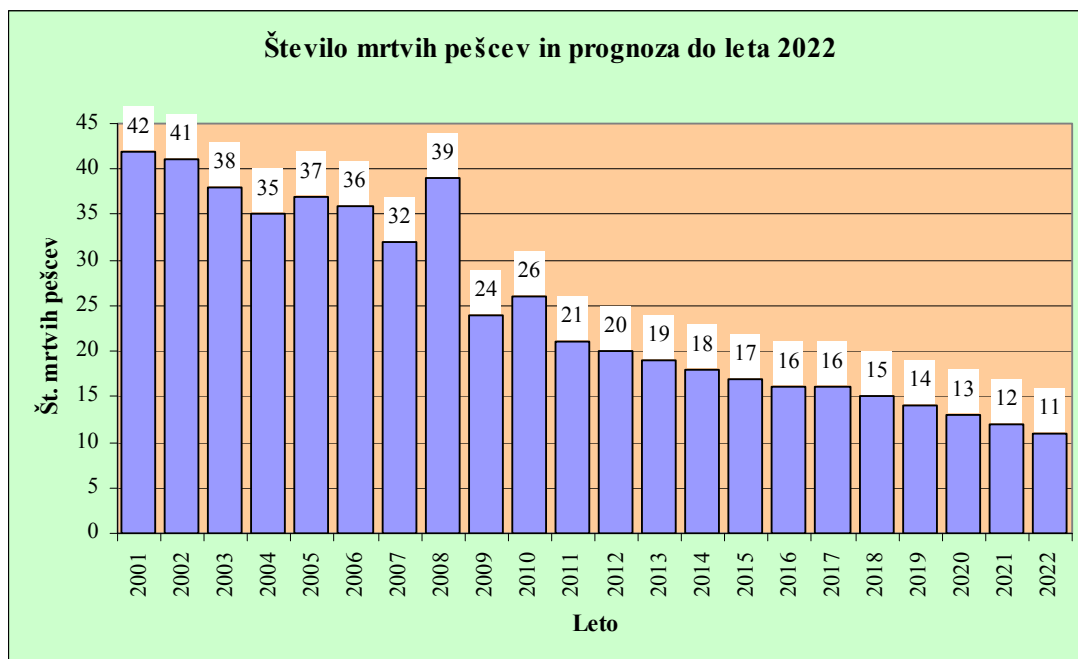
Z razvojem vozil so se razvili tudi sistemi pri proizvodnji vozil, ki so pešcem oziroma ranljivejšim udeležencem v prometu prijaznejši, saj večji del energije ob morebitnem trku ne prenesejo na pešca, ampak se porazdeli po pločevini. Poleg tega pešca sile odbijejo na stran vozila, tako da zmanjšajo možnost povozitve pešca po samem trku. Ti ukrepi so dokazano učinkoviti pri trkih s hitrostjo do 50 km/h, pri višjih hitrostih pa ni razlik.

Po dolgoletnih statistikah lahko sklepamo, da se večina nesreč pešcev s smrtnim izidom zgodi v temnem delu dneva, v letu 2009 se je prvič zgodilo, da je bil delež umrlih pešcev večji podnevi.

Tabela 3 Število mrtvih v prometnih nesrečah in število mrtvih pešcev

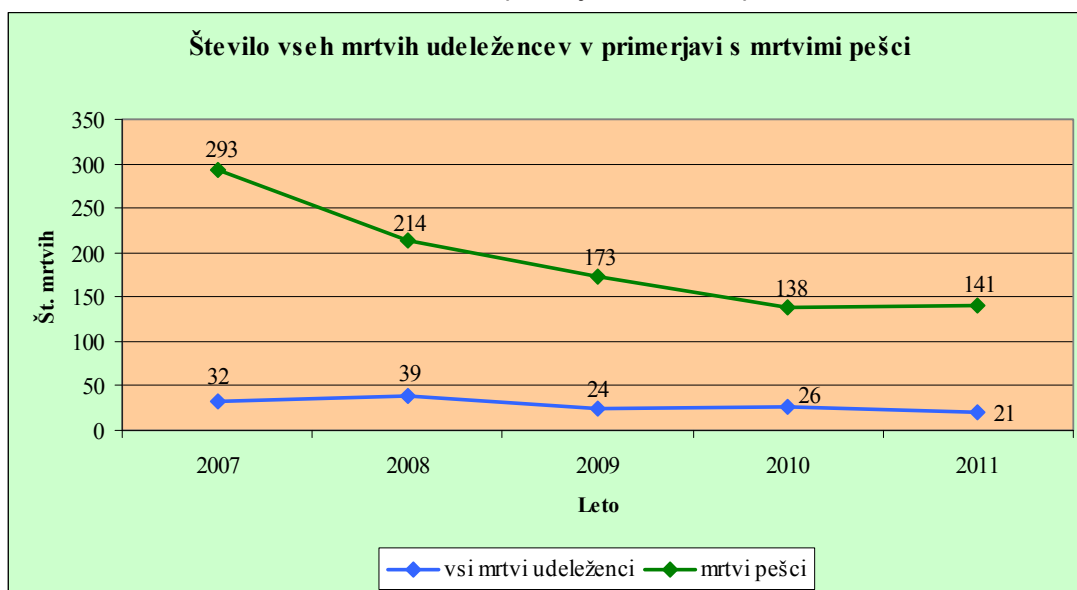
LETO	Št. mrtvih	Št. mrtvih pešcev	% mrtvih pešcev
2001	278	42	15,1%
2002	269	41	15,2%
2003	242	38	15,7%
2004	274	35	12,8%
2005	257	37	14,4%
2006	262	36	13,7%
2007	293	32	10,9%
2008	214	39	18,2%
2009	173	24	13,9%
2010	138	26	18,8%
2011	141	21	14,9%

Graf 40 Število mrtvih pešcev od leta 2001 do 2011 s predvidenim zmanjšanjem do leta 2022



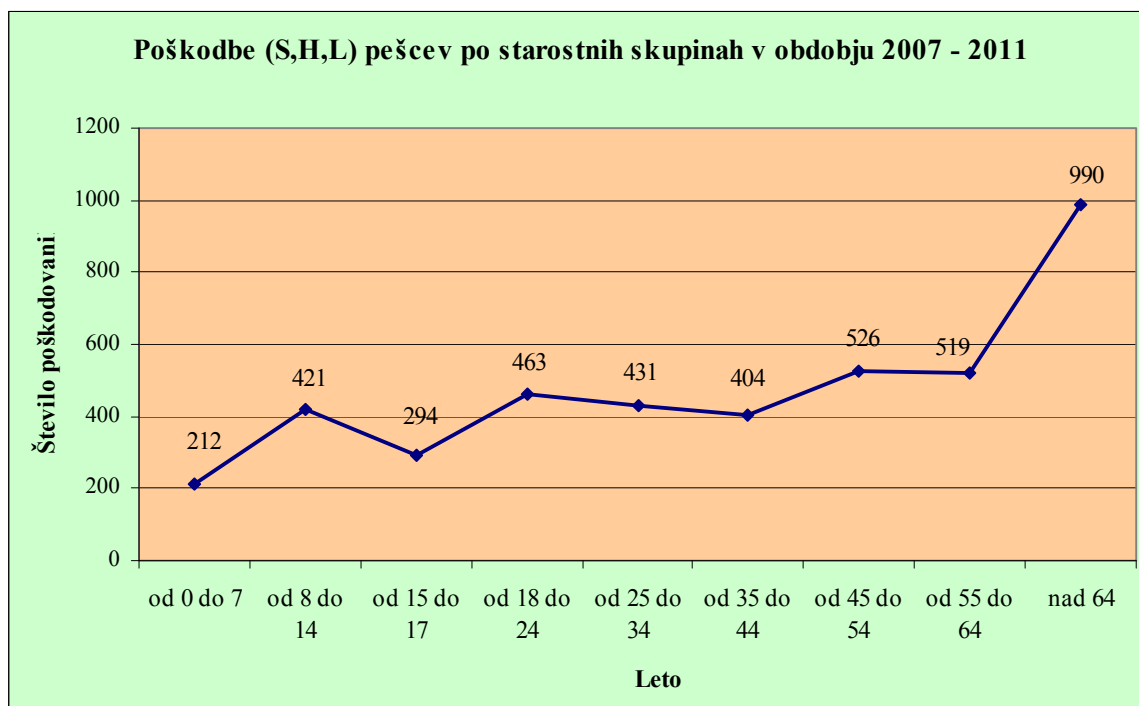
Število umrlih pešcev se od leta 2001 z občasnimi nihanji zmanjšuje, vendar je njihovo zmanjšanje smrtnosti za v naprej nepredvidljivo. Do leta 2022 bi morali število mrtvih pešcev razpoloviti in število ne bi smelo presegati 11.

Graf 41 Število vseh mrtvih udeležencev v primerjavi z mrtvimi pešci



Število mrtvih pešcev se je prav tako kot skupno število umrlih v prometnih nesrečah v zadnjih letih zmanjševalo. Delež umrlih pešcev se je do leta 2010 povečeval (v 2010 je bil delež umrlih pešcev že 19%), v 2011 pa je ponovno padel na 15%.

Graf 42 Število poškodb (S,H,L) pešcev po starostnih skupinah v obdobju 2007–2011



Glede na starostne skupine so najbolj ogroženi pešci v starosti nad 64 let, v večini moški, med poškodovanimi pa je tudi veliko otrok do 10. leta starosti ter najstnikov. Po statističnih podatkih se večina prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, zgodi v zimskem in jesenskem času (februarja 16%, januarja in oktobra 13% nesreč pešcev).

Glede na samo mikrolokacijo izstopajo predvsem nesreče na cestišču (70%), sledijo križišča (13,4%) ter na prehodih za pešce (8,7% od skupno 3.475 PN v obdobju 2005–2009). Po podatkih po vzrokih prometnih nesreč z udeležbo pešcev izstopajo neupoštevanje pravil o prednosti (predvsem s strani vozil, 27,5%), nepravilnosti pešca (17,7%) ter premiki z vozilom (PN. na parkiriščih, dvoriščih, delo z vozili) (16,5%), neprilagojene

hitrosti vozil (13,3 %) ter prehitovanja (1,2 %). Med smrtnimi žrtvami in hudo poškodovanimi pešci so najpogostejši vzroki neprimerno hitrost, nepravilnosti pešca ter neupoštevanje pravil o prednosti ter nepravilno prehitovanje, medtem ko gre pri premikih vozil v večini primerov za lažje poškodbe.

Glede na stanje vozišča se velik delež prometnih nesreč z udeležbo pešcev zgodi na zglajenem asfaltu ali betonu (35,6 %), ker je drsnost veliko večja, ter v večini na suhem (70,9 %), mokrem (23,5 %) ali spolzkem cestišču (2 %). Prav tako se največ nesreč zgodi v jasnem vremenu (52 %), ter oblačnem (30,6 %), ob normalni gostoti prometa (60,4 %) ali celo redkem prometu (20,8 %), ko so hitrosti vozil višje.

Glede na regije izstopajo predvsem osrednja Slovenija, podravska, savinjska in gorenjska regija. Glede na mesece se največ prometnih nesreč pešcev zgodi v oktobru, novembru, decembru in januarju, ko je vidljivost najslabša in tudi vremenske razmere slabše (mokro in spolzko vozišče).

Glede na vrsto ceste se večji del nesreč zgodi na lokalnih cestah (77 % za zadnja 3 leta), ki obsegajo veliko večje število kilometrov cest v primerjav z državnimi, prav tako pa se verjetno več pešcev pojavlja na lokalnih cestah v naseljih in njihovi bližini. Večina prometnih nesreč z udeležbo pešcev se zgodi znotraj naselij (za zadnje 3 leta kar 89 % prometnih nesreč pešcev, izven naselja pa 11%).

DEJAVNOSTI	UKREPI
PODCILJ	– povečanje uporabe odsevnih teles pešcev v pogojih slabše vidljivosti še posebej pri otrocih in starejših na 50%, – znižanje povprečnih hitrosti vozil v naseljih na 47 km/h.
AKTIVNOSTI	– preventivne aktivnosti za osveščanje in promocijo uporabe odsevnih predmetov pri pešcih, – preventivne aktivnosti za osveščanje voznikov glede ranljivosti pešcev, promocija načela varovanja in skrbi za šibkejšo udeležence v prometu (pešce), – infrastrukturni ukrepi za zagotavljanje ustreznih površin za pešce, urejenost prehodov za pešce, – ukrepi za umirjanje prometa v naseljih in v bližini prehodov za pešce, javna razsvetljava v naseljih, – zagotavljanje povprečnih hitrosti vozil v naseljih do 47 km/h ter v bližini prehodov za pešce s povečanim nadzorom, – povečan nadzor in opozarjanje pešcev glede neustreznega ravnanja v prometu, – odprava nepravilnosti in pomanjkljivosti v zvezi z urejenostjo površin za pešce, ugotovljenih pri izvajanju rednega inšpekcijskega nadzora državnih cest, – zagotovitev nadzora nad točenjem in prodajo alkoholnih pijač z namenom zmanjšanja števila alkoholiziranih pešcev, – dosledno uveljavljanje prednosti pešcev v naseljih, na označenih prehodih za pešce, – vzpostavitev sistema spremljanja vedenja in ravnanja pešcev v prometu ter uporabo odsevnih predmetov, – povečan delež vozil, ki so pešcem prijazna, – sistematično in celostno izvajanje prometno vzgojnih vsebin v vrtcih in osnovnih šolah glede varne udeležbe pešcev v prometu, – zagotavljanje in urejanje varnih šolskih poti za pešce na lokalni ravni z dodatnimi ukrepi, označevanjem, – urejanje avtobusnih postajališč in varnih poti do njih, – implementacija ukrepov predlaganih s strani neodvisnih organizacij na podlagi ocenjevanja varnih površin za pešce, – sistem sofinanciranja s strani državnih organov oziroma omogočanja evropskih sredstev za infrastrukturne ukrepe za večjo varnost pešcev na lokalni ravni.
KAZALNIKI	– delež pešcev med smrtnimi žrtvami v prometnih nesrečah, – število prometnih nesreč z udeležbo pešcev, število poškodovanih in število umrlih pešcev, – delež alkoholiziranih pešcev med poškodovanimi in umrliimi pešci, – delež pešcev, ki uporabljajo odsevne predmete v pogojih slabše vidljivosti,

DEJAVNOSTI	UKREPI
KAZALNIKI	– število kilometrov površin za pešce na državnih/lokalnih cestah, – število ustrezno urejenih prehodov za pešce (ukrepi za umirjanje prometa, osvetljeni prehodi), – število ukrepov za umirjanje prometa v naseljih, v bližini šol in vrtcev, – vzpostavljen sistem za spremljanje ravnanja pešcev v prometu, ter ravnanja voznikov na prehodih za pešce v naseljih.
NOSILCI	– AVP, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor – Direktorat za promet, DRSC, Prometni inšpektorat, Policija, Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, Zavod za šolstvo, Skupnost občin Slovenije, Združenje občin Slovenije, ZŠAM, organizacije in društva starejših (Univerza za tretje življenjsko obdobje, Društvo upokojencev Slovenije)

9.7 VARNOSTNI PAS IN OTROŠKI VARNOSTNI SEDEŽI

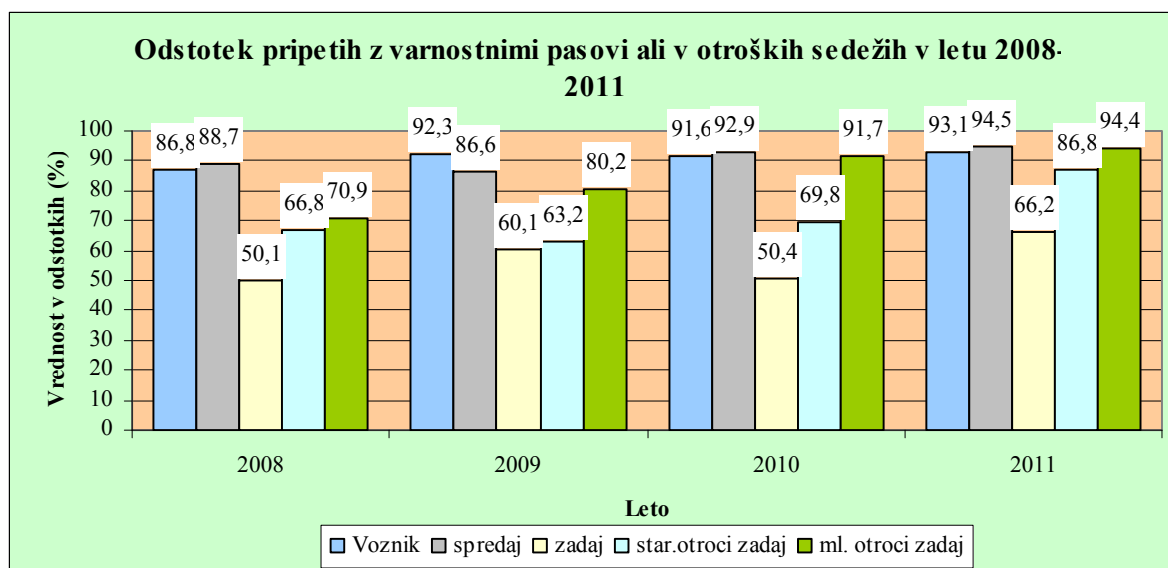
Varnostni pas je eden najstarejših pripomočkov za večjo varnost voznikov in potnikov v osebnih avtomobilih, ki je z uveljavljanjem izboljšav in novih sistemov (samozatezni varnostni pasovi, zračne blazine in aktivni vzglavniki) postal še pomembnejši.

Temeljni cilj:

DVIG STOPNJE UPORABE VARNOSTNEGA PASU MED VOZNIKI IN POTNIKI OSEBNIH VOZIL NA 98 %

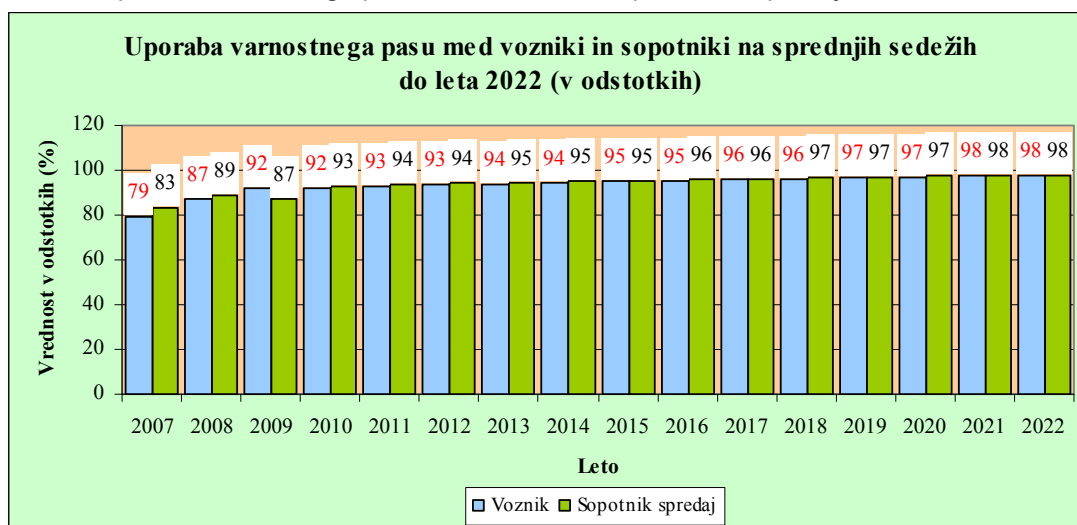
Po podatkih o meritvah iz leta 2011 se v Sloveniji pripenja 93,1 % voznikov (moški v povprečju 91,5 % in ženske 96,9 %) in 94,5 % potnikov (moški v povprečju 89,4 % in ženske 97,4 %) na prednjih sedežih. Po statističnih podatkih so uporabljali varnostni pas na zadnjih sedežih v povprečju 81,5 % potnikov, pri čemer odrasli uporabljajo varnostni pas 66,2 %, starejši otroci nad 12 let uporabljajo varnostni pas 86,8 % in otroci pod 12. letom, ki potrebujejo otroški varnostni sedež 94,4 %.

Graf 43 Odstotek pripetih z varnostnimi pasovi ali v otroških sedežih v letu 2008–2011



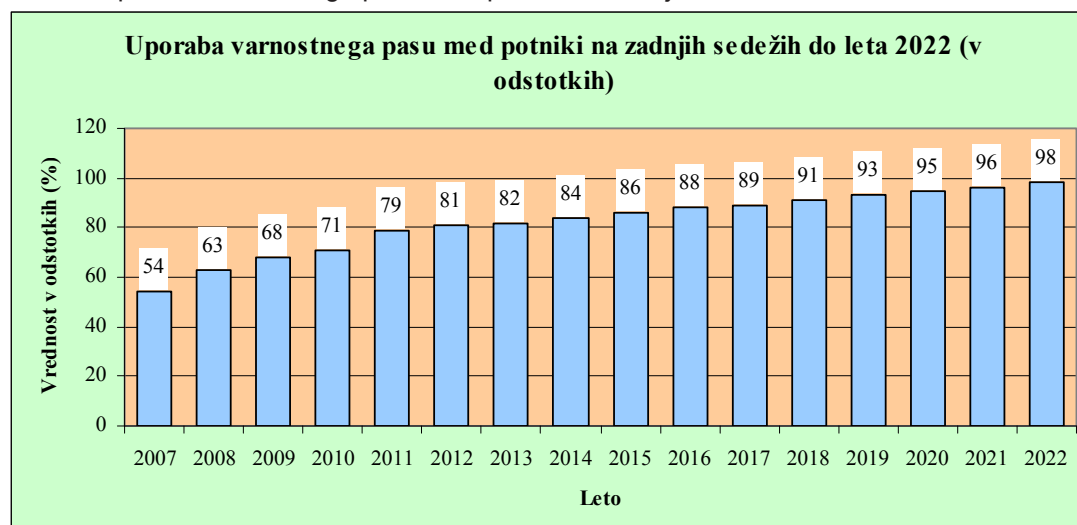
V zadnjem štiri letnem obdobju se je stopnja pripetosti varnostnega pasu povečevala. Minimalno se je zmanjšala le stopnja pripetosti voznikov v letu 2010 glede na leto 2009 (za 0,7 %).

Graf 44 Uporaba varnostnega pasu med vozniki in sopotniki na sprednjih sedežih do leta 2022



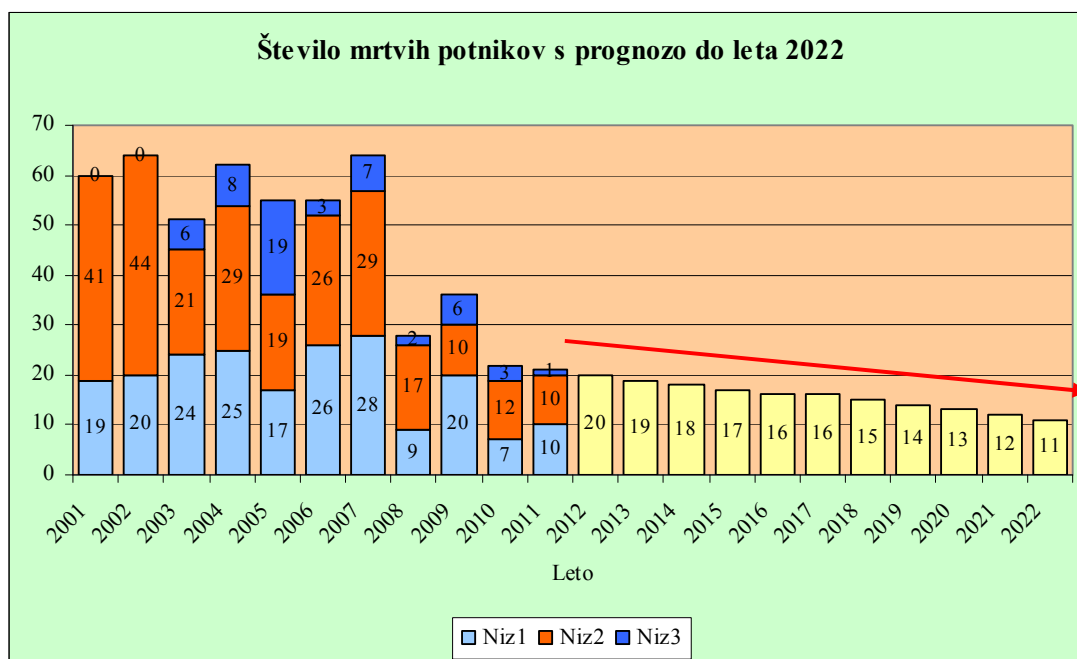
Uporaba varnostnega pasu med vozniki in sopotniki se vsako leto povečuje. V letu 2010 je znašala 92 % pri voznikih, 93 % pri sopotnikih. V letu 2011 se je stopnja povečala za 1 % tako pri voznikih kot pri sopotnikih. Do leta 2022 želimo, da bo stopnja privezanosti na sprednjih sedežih 98 %.

Graf 45 Uporaba varnostnega pasu med potniki na zadnjih sedežih do leta 2022



Zgornja grafa prikazujeta uporabo varnostnega pasu v naslednjem desetletju. Cilj v letu 2022 je, da bo stopnja uporabe varnostnega pasu med vozniki in potniki (spredaj, zadaj) 98 %.

Graf 46 Število mrtvih potnikov od leta 2001 do 2011 s predvidenim zmanjšanjem do leta 2022



Za doseganje ciljev nacionalnega programa je potrebno število mrtvih potnikov zmanjšati najmanj za polovico, kar je možno doseči le z bolj dosledno uporabo varnostnega pasu na vseh vrstah motornih vozil na štirih kolesih. V letu 2022 ne bi smelo umreti več kot 11 potnikov.

DEJAVNOSTI	UKREPI
PODCILJ	– dvig stopnje uporabe varnostnega pasu na avtobusih ki prevažajo otroke na 100 %, – dvig stopnje uporabe varnostnega pasu med vozniki avtobusov ter tovornih vozil 100 %.
AKTIVNOSTI	– dvig kvalitete ter kvantitete ciljno usmerjenih⁵ preventivnih akcij za spodbujanje uporabe varnostnih pasov in otroških sedežev, – dvig kvalitete in kvantitete ciljno usmerjenega nadzora nad uporabo varnostnih pasov v vozilih, – uvedba sistematičnih meritev uporabe varnostnih pasov, – umestitev vsebin o uporabi varnostnih pasov v izobraževanje, usposabljanje in izpopolnjevanje otrok in odraslih (vrtci, šole, podjetja, avtošole, šole za pridobivanje in podaljševanje licenc za poklicne voznike, programe notranje kontrole,...), – izdelava priročnika o uporabi varnostnega pasu za javno upravo in zasebna podjetja, – vzpostavitev sistematičnega štetja uporabe varnostnih pasov med vozniki in potniki motornih vozil po enotni evropski metodologiji, – umestitev vsebin o uporabi varnostnega pasu v izobraževanje voznikov avtobusov in tovornih vozil, – obvezna oprema novih vozil v RS z opozorilniki za neuporabo varnostnega pasu, – spodbujati starše, vzgojitelje, učitelje, ravnatelje, odgovorne osebe v podjetjih za prevoz potnikov (avtobusi/taxi) k uporabi varnostnih pasov ter otroških sedežev, – v pogoje avtomobilskega in zdravstvenega zavarovanja vključiti uporabo varnostnega pasu ter otroškega sedeža, – proučitev novih oz. večjih kazni za posamezne vrste kršiteljev v posameznih vrstah vozil na posameznih vrstah sedežev.

⁵ Ciljno usmerjen pomeni: vsebinsko, prostorsko-regije, časovno, naselje/izven naselja, vrsta cest, spol, vrsta voznikov, potniki spredaj/zadaj, potniki avtobus/šolski avtobus/kombinirano vozilo.

KAZALNIKI	– preventivni program za povečevanje stopnje uporabe varnostnega pasu ter otroških sedežev oz. ustreznih zadrževalnih sistemov, – strategija nadzora nad spoštovanjem uporabe varnostnih pasov, otroških sedežev ter drugih zadrževalnih sistemov, – navodila za vrtce in šole za uporabo javnih prevoznih sredstev povezanih z uporabo zadrževalnih sistemov za otroke, – vključitev novih podjetij v European Road Safety Charter s programi za večjo uporabo zadrževalnih sistemov (avtobusna, taxi podjetja, podjetja za prevoz blaga, državna uprava,...), – predpis o obvezni opremljenosti opozorilnega signala za neuporabo zadrževalnega sistema, – vzpostavljen sistem sistematičnega merjenja uporabe varnostnih pasov, – rezultati četrtnih meritev uporabe varnostnih pasov ter zadrževalnih sistemov.
NOSILCI	– AVP, Ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, Policija, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, Ministrstvo, pristojno za izobraževanje, znanost in šport, občinska redarstva, Vojaška policija, Prometni inšpektorat, ZŠAM, Zavod varna pot, AMZS.

9.8 MLADI VOZNIKI

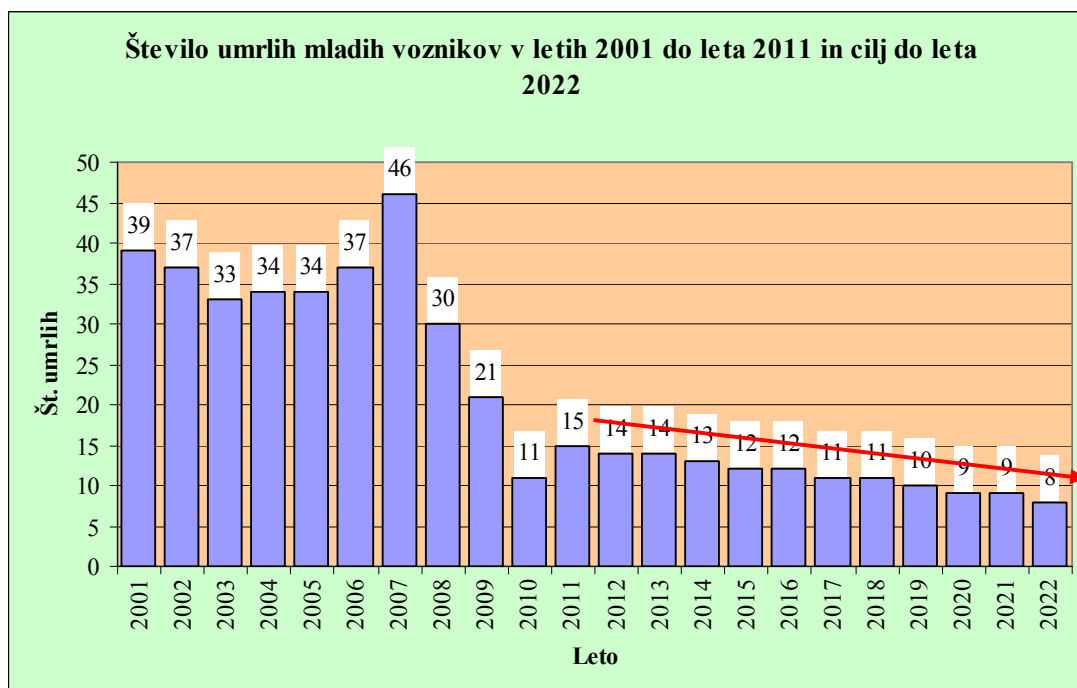
Naš cilj je prispevati k splošni večji prometni varnosti in zmanjšanju števila ljudi, ki umrejo ali so hudo poškodovani na naših cestah, kot tudi zagotavljati merilo za uspešnost pri krepitevi vseživljenjskega razvoja voznika. Bistveno večja ogroženost mladih je splošen pojav v vseh državah EU in mu zato povsod posvečajo posebno pozornost. Pojav je signifikanten tudi v Republiki Sloveniji, zato mu je namenjena posebna pozornost v novem nacionalnem programu.

Temeljni cilj:

ZMANJŠATI ŠTEVILO UMRLIH MLADIH VOZNIKOV ZA 50 % OZIROMA V LETU 2022 NE SME UMRETI VEČ KOT 8 MLADIH VOZNIKOV

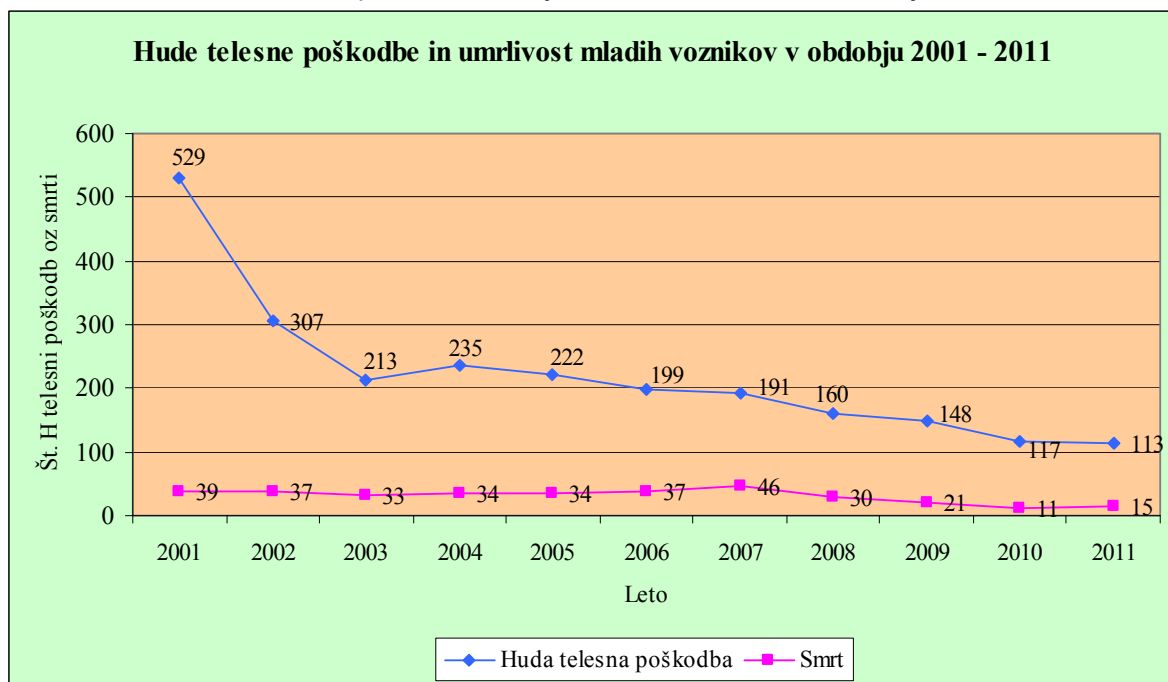
Statistični podatki kažejo, da so mladi vozniki med najbolj ogroženimi udeleženci v prometu.

Graf 47 Število umrlih mladih voznikov v letih 2001 do leta 2011 in cilj do leta 2022



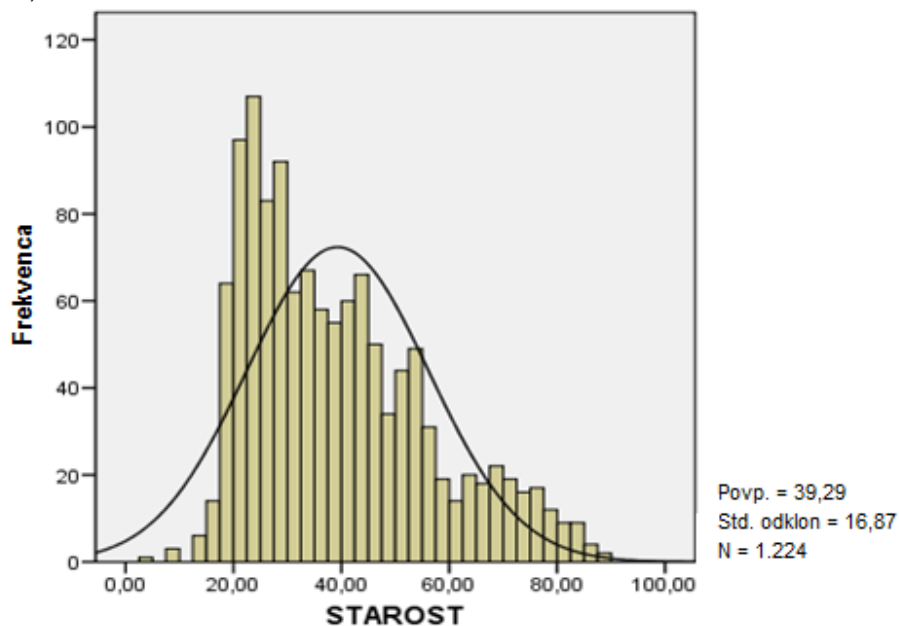
Število umrlih mladih voznikov se je v zadnjem desetletju znižalo iz 39 v letu 2001 na 11 v letu 2010, v letu 2011 pa ponovno povečalo na 15 umrlih. Cilj je, da v letu 2022 nimamo več kot 8 mrtvih mladih voznikov.

Graf 48 Število hudih telesnih poškodb in umrljivosti mladih voznikov v obdobju 2001–2011



Število hudo telesno poškodovanih in umrlih mladih voznikov (15–24 let) se je v obdobju 2001–2011 močno zmanjšalo. V letu 2001 je v prometnih nesrečah umrlo 39 mladih voznikov, v letu 2010 pa 11. Število hudo telesno poškodovanih mladih voznikov se je zmanjšalo iz 529 v letu 2001 na 117 v letu 2010. V letu 2011 se je število umrlih povečalo na 15 umrlih mladih voznikov, število hudo telesno poškodovanih pa se je zmanjšalo. Mladi vozniki so tudi bistveno pogostejše povzročitelji prometnih nesreč kot vozniki drugih starostnih skupin.

Graf 38 Histogram starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom (glede na pogostost prometnih nesreč)



Največji koeficient pogostosti prometnih nesreč (vozniki kategorije B) ima starost med 19 in 25 leti. Znaša 3,61, kar pomeni, da je tveganje za voznike te kategorije 3,6-krat večje, kot je njihova statistična verjetnost

pojavljanja v populaciji vseh voznikov kategorije B. Ali povedano drugače: verjetnost, da voznik kategorije B, star med 19 in 25 leti povzroči prometno nesrečo s smrtnim izidom, je skoraj 4-krat večja, kot je verjetnost, da jo povzroči voznik kategorije B, star med 30 in 39 let.

Tabela 4 Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po starosti (glede na vse prometne nesreče)

Starost	Število	v %
Od 14,0 do 15,9 let	2	1
Od 16,0 do 17,9 let	3	1
Od 18,0 do 19,9 let	12	5
Od 20,0 do 21,9 let	13	5
Od 22,0 do 23,9 let	21	9
Od 24,0 do 25,9 let	10	4
Od 26,0 do 29,9 let	34	14
Od 30,0 do 39,9 let	48	20
Od 40,0 do 49,9 let	39	16
Od 50,0 do 59,9 let	28	11
Od 60,0 do 69,9 let	19	8
Od 70,0 do 79,9 let	11	4
Od 80,0 let do 84,9 let	3	1
85 in več let	2	1

V primerjavi s 1.200.000 vsemi vozniki v Republiki Sloveniji je delež mladih voznikov (starost med 19 in 25 leti; okoli 12.000) samo enoodstoten, njihov delež prometnih nesreč s smrtnim izidom pa osemnajst odstoten (44 : 245).

DEJAVNOSTI	UKREP
CILJ	– zmanjšati število hudo in lahko telesno poškodovanih mladih voznikov za 50 %.
AKTIVNOSTI	ukrepi so razdeljeni: – na prometno vzgojo, ki poteka od začetkov šolanja do priprav in opravljanja izpitov za kolo, moped, motorno kolo oziroma osebni avtomobil, – na preventivno propagandne akcije za mlade voznike in – na zakonske rešitve, ki določajo za mlade voznike posebno obdobje, v katerem morajo ob tem, da se kot vozniki že udeležujejo v prometu, še dodatno pridobiti vpogled v svoje znanje oziroma pridobljene spretnosti.
KAZALNIKI	– najbolj relevanten kazalnik je količina prometnih nesreč glede na starost voznika.
NOSILEC	– starši, vzgojitelji v otroških vrtcih (družinska in predšolska vzgoja), starši, učitelji (družinska in šolska vzgoja), javni mediji (oblikovanje javnega mnenja), šole voženj (neposredno usposabljanje voznikov), Policija (nadzor in preventivne akcije), SPV (preventivne akcije).

9.9 STAREJŠI VOZNIKI

Nacionalni program prometne varnosti posebno pozornost posveča starejšim udeležencem v cestnem prometu, ne le starejšim pešcem in kolesarjem kot posebej ranljivi skupini, pač pa tudi starejšemu vozniku in iskanju optimalnih povezav med potrebo po mobilnosti in varnosti ter pravico posameznika do dostopnosti

vseh družbeno razpoložljivih dobrin. S to pobudo se vključuje v nacionalni program tudi strategija »aktivnega staranja«.

Prebivalstvo Slovenije je v letu 2011 s 16,8 % prebivalstva starejšega kot 65 let opredeljeno kot zelo staro. Po projekcijah EuroPOP2008 se bo trend povečevanja deleža starejših prebivalcev nadaljeval (tabela 5), v letu 2020 bo vsak peti prebivalec starejši kot 65 let, v letu 2050 že vsak tretji prebivalec Slovenije; 12% prebivalstva pa bo starejšega kot 80 let.

Tabela 5 Projekcija prebivalstva Slovenije do leta 2050

Starostna območja	vsi	≤14 let	15–64 let	≥65 let	≥70 let	≥80 let
Leto 2008						
Število	2.022.644	280.865	1416.458	325.321	227.056	71.176
Delež (%)		13,9	70,0	16,1	11,2	3,5
Leto 2009						
Število	2.028.743	280.993	1.415.454	332.296	232.397	75.448
Delež (%)		13,8	69,8	16,4	11,4	3,7
Leto 2010						
Število	2.034.222	281.653	1.414.418	338151	237.983	79.619
Delež (%)		13,8	69,5	16,6	11,7	3,9
Leto 2020						
Število	2.058.003	291.580	1.346.206	420.217	285.068	111.320
Delež (%)		14,2	65,4	20,4	13,8	5,4
Leto 2030						
Število	2.022.874	258.510	1.252.831	511533	374.136	135.116
Delež (%)		12,8	61,9	25,3	18,5	6,7
Leto 2050						
Število	1.878.003	239.902	1.027.671	610.430	472.978	224641
Delež (%)		12,8	54,7	32,5	25,2	12,0

Vir: Eurostat, EUROPOP2008, konvergentni scenarij srednja varianta, Statistični urad Republike Slovenije

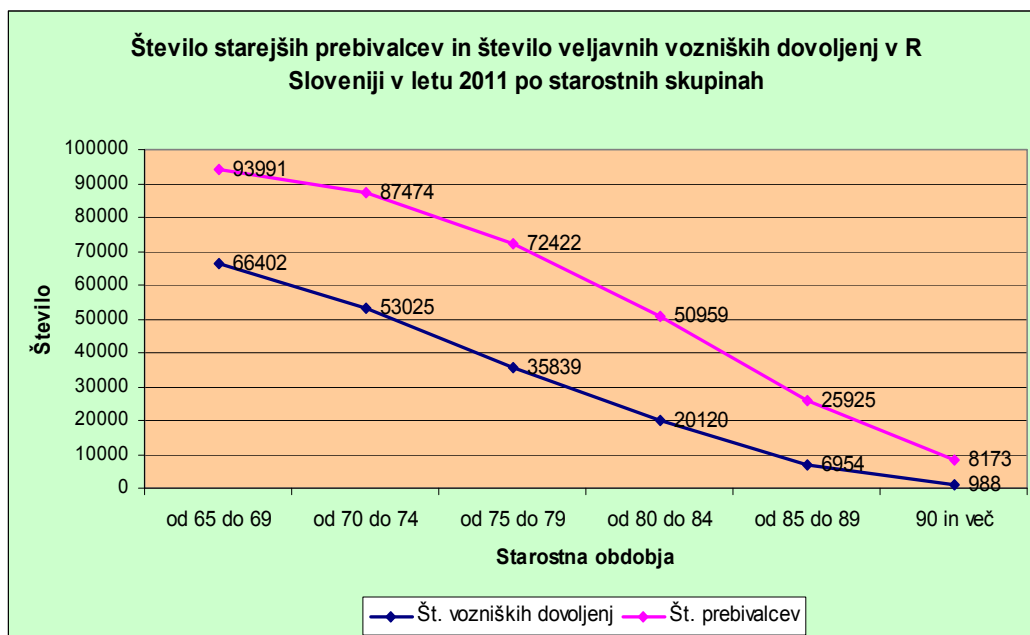
V letu 2011 je bilo v Republiki Sloveniji 1.356.220 veljavnih vozniških dovoljenj B kategorije, od tega so jih posedovali vozniki, starejši od 65 let (≥65 let), 183.870 ali 13,6%. Vozniško dovoljenje ima 53,3 % prebivalcev starejših kot 65 let.

Če to število primerjamo s števili v prejšnjih desetletjih (1), lahko ugotovimo, da je bil delež imetnikov vozniških dovoljenj v populaciji ≥65 let v letu 1995 samo 15,14%, v letu 2000 22,02% in v letu 2004 29,38%.

Demografske spremembe prinašajo večji delež starejše populacije, večji delež imetnikov vozniških dovoljenj in večji delež aktivnih starejših voznikov v cestnem prometu. Posledica dejstva, da ima vse več žensk vozniška dovoljenja in da živijo v povprečju dlje kot moški pa je tudi to, da bo med starejšimi vozniki tudi večji delež žensk – voznic motornih vozil. Prav tako lahko pričakujemo večji delež imetnikov vozniških dovoljenj v življenjskem obdobju nad 80 let.

V letu 2011 ima v starostni skupini od 65 do 69 let vozniško dovoljenje 70 % prebivalcev, v starostnem obdobju od 80 do 84 let le še 38 %, 15 % imetnikov vozniških dovoljenj pa je tudi v starostni skupini nad 90 let.

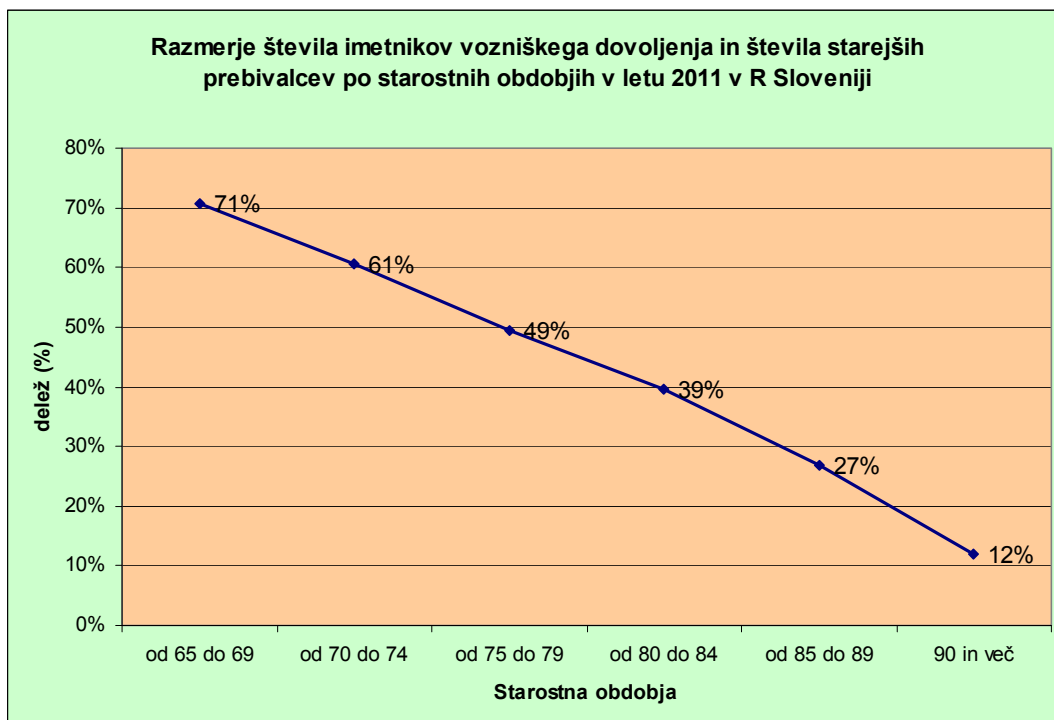
Graf 50 Število starejših prebivalcev in število veljavnih vozniških dovoljenj (B kategorija) v Republiki Sloveniji v letu 2011 po starostnih skupinah



Zgornji graf prikazuje število starejših prebivalcev in število veljavnih vozniških dovoljenj v Sloveniji. Vidimo, da število z večjo starostjo pada, prav tako se razmerje med krivuljama manjša.

Število smrtnih poškodb starejših voznikov se pridružuje trendu upada smrtnih žrtev v prometu v Sloveniji v letih 2001–2010 in nadaljuje v 2011. V porastu pa je absolutno število hudo in lahko telesnih poškodovanih v prometnih nesrečah.

Graf 51 Razmerje števila imetnikov vozniškega dovoljenja (B kategorije) in števila starejših prebivalcev po starostnih obdobjih v letu 2011 v Republiki Sloveniji.



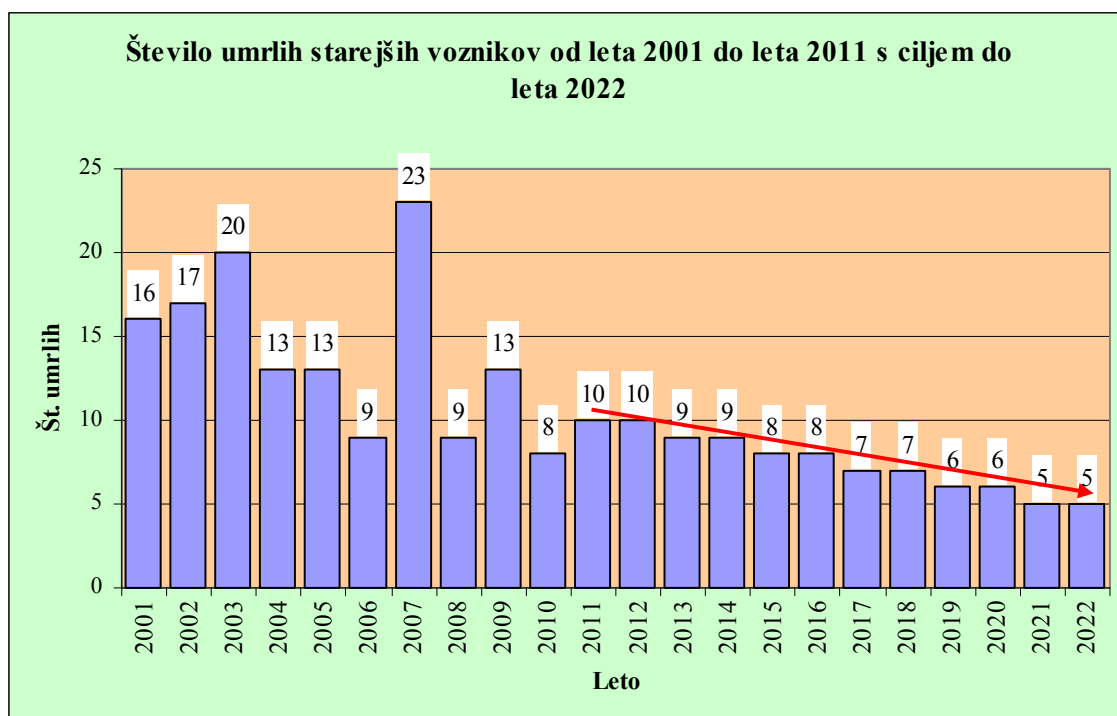
Graf prikazuje razmerje med imetniki vozniških dovoljenj in številom starejših prebivalcev po starostnih obdobjih v letu 2011. Delež z starostjo pada z 71 % imetnikov vozniških dovoljenj v starostni kategoriji od 65 do 69 na 12 % imetnikov vozniških dovoljenj v starostni kategoriji 90 in več let.

Prihod izjemno številčne generacije, rojene v letih po II. svetovni vojni v leta ≥ 65 ali 65+, sovpada v Sloveniji prav z obdobjem, ki ga obravnava ta nacionalni program. Ko se delež starejših prebivalcev (≥ 65 let) poveča na vrednost 25%, kar bo v Sloveniji v dvajsetih letih tega stoletja (tabela 5), je potrebno s prometno varnostnega vidika ne le razmišljati o spremembi prometne infrastrukture in o starejšim prijaznejši signalizaciji ter ureditvi cest, ali o splošni večji umirjenosti prometa, temveč poskrbeti, da je to že realnost. Zato so zbiranje informacij o potrebnem prilagajanju infrastrukture, gradnje in označevanja cest nujni sestavni del današnjih načrtov.

Starost z vidika posameznika pomeni upad življenjskih moči, zmanjšanje psihofizičnih sposobnosti, ki so pomembne za varno vožnjo. Bolezni in poškodbe dodatno prispevajo k zmanjšanju telesnega in duševnega zdravja. Za starejša življenjska obdobja je značilno pojavljanje večjega števila bolezni, ali bolezenskih stanj hkrati in s tem povezano pogosto ali redno zdravljenje z različnimi vrstami zdravil.

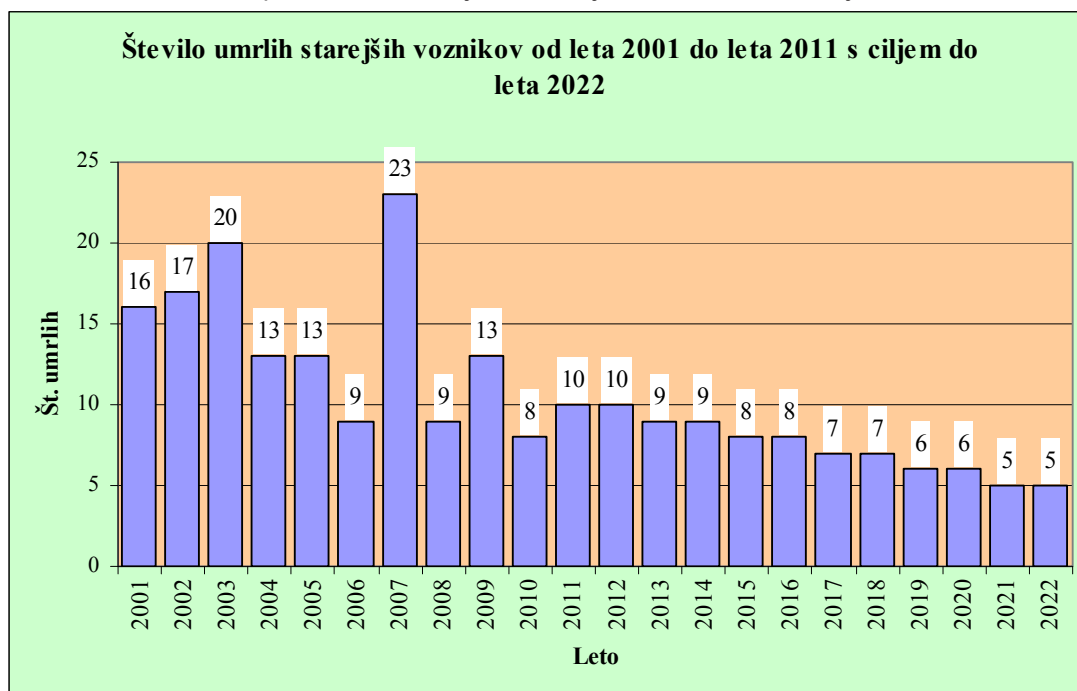
Po drugi strani pa imajo starejši vozniki veliko izkušenj. Študija Ameriškega avtomobilskega združenja (American Automobile Association, AAA) je pokazala, da so vozniki v poznih 50. in v zgodnjih 60. letih starosti med najbolj varnimi vozniki na cesti, v kasnejših letih, zlasti po upokojitvi, pa se njihove vozniške sposobnosti drastično poslabšajo. Verjetnost, da bodo vozniki, starejši od 75 let, umrli v avtomobilski nesreči, je kar štirikrat večja od tveganja voznikov srednjih let, pri voznikih nad 85 let pa se ta možnost poveča še za 50 odstotkov.

Graf 52 Število umrlih starejših voznikov od leta 2001 do leta 2011 s ciljem do leta 2022



Število umrlih starejših voznikov motornih vozil se je v zadnjem desetletju prepolovilo za 50 % (iz 16 v letu 2001 na 8 v letu 2010). V letu 2011 se je število umrlih povečalo na 10. Po cilju nacionalnega programa v letu 2022 ne sme biti več kot 5 mrtvih starejših voznikov.

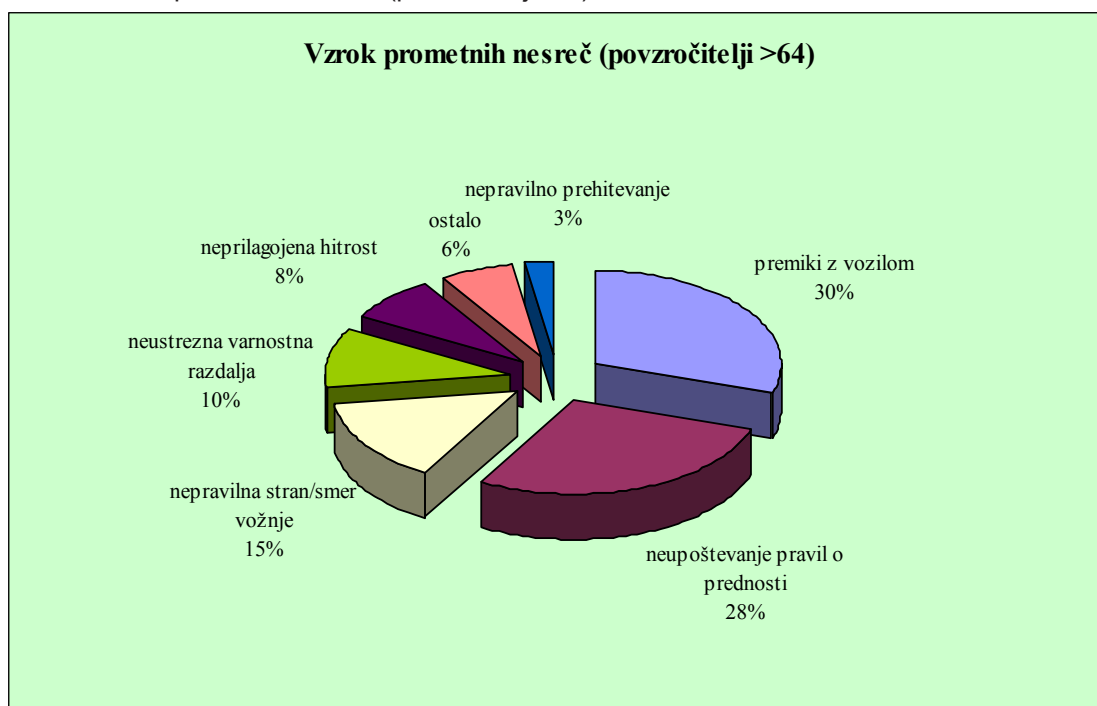
Graf 53 Hude telesno poškodbe in umrljivost starejših voznikov v obdobju 2001–2011



Število hudo telesno poškodovanih starejših voznikov v obdobju od leta 2001 eksponentno narašča kljub temu, da v zadnjih treh letih beležimo padec števila hudo telesno poškodovanih. V letu 2011 jih je bilo 33. Število umrlih pa eksponentno pada, saj je v letu 2011 umrlo 10 starejših voznikov.

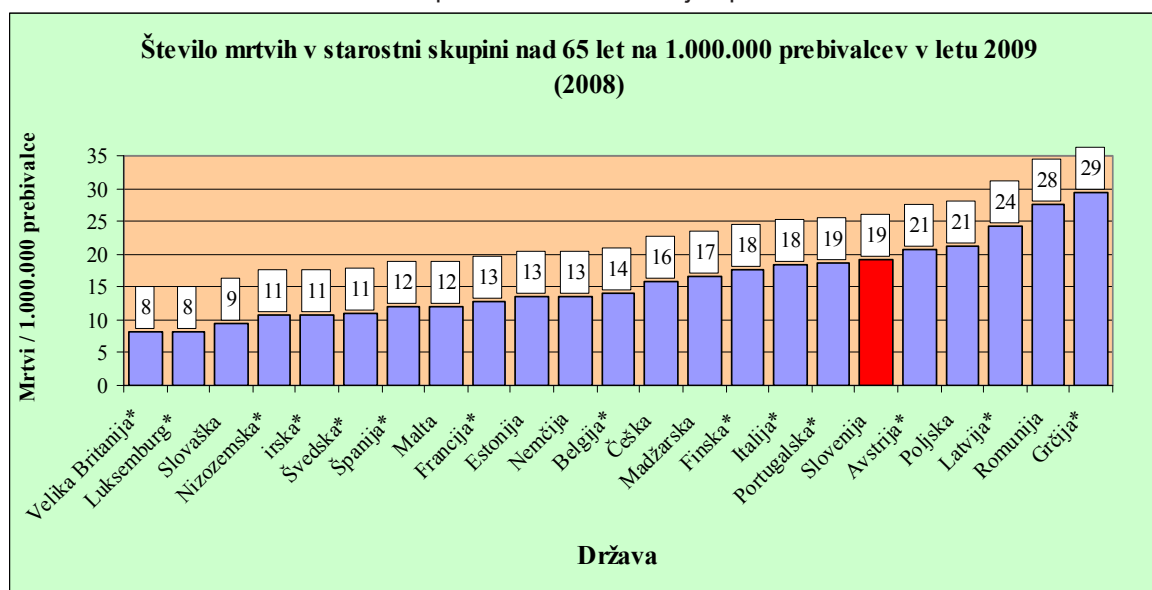
Večja ogroženost je tudi posledica tega, ker so starejši vozniki bolj krhki, ranljivi, dobljene poškodbe so zaradi obstoječega zdravstvenega stanja (na primer bolj krhke kosti) težje, zdravljenje in rehabilitacija daljša in manj uspešna kot pri mlajših osebah.

Graf 54 Vzrok prometnih nesreč (povzročitelji >64)



Glavni vzrok pri prometnih nesrečah, ki jih povzročijo starejši vozniki je v letu 2011 bil premik z vozilom – 30 % in neupoštevanje pravil o prednosti – 28 %. Prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti je samo 8 %.

Graf 55 Število mrtvih v starostni skupini nad 65 let na milijon prebivalcev



Število mrtvih oseb starejših od 65 let uvršča Slovenijo z 19 umrlimi na milijon prebivalcev proti repu članic EU. Velika Britanija z 8 mrtvimi na milijon prebivalcev dokazuje, da je mogoče to število zmanjšati.

Novejše študije potrjujejo pomen vzdrževanja dobre telesne in duševne kondicije, motivacije za vožnjo (dobri voznik mora prevoziti vsaj 4.000 km letno ne glede na starost), učenja kot odgovora staranju ter prilagajanja novim tehnološkim spremembam. Potrebna je promocija, prilagajanje in uporaba pasivne in aktivne varnosti, ki jo prinaša nova oprema vozil, promocija potrebe po obnavljanju in dopolnjevanju veščin, potrebna je izvedba starejšim voznikom prirejenih programov varne vožnje, ki vključujejo, ki so prirejeni zahtevam posameznika, njegovim potrebam in so cenovno sprejemljivi.

Bolezni in bolezenske spremembe, uporaba različnih zdravil hkrati, torej dejavnikov, ki so pogostejši spremljevalci oseb v starejšem življenjskem obdobju, povečujejo tveganje, da starejši vozniki povzročijo prometno nezgodo. Posledično si vzroki za nastanek prometnih nezgod, ki jih povzročajo starejši vozniki sledijo v zaporedju: premiki z vozilom (30 %), neupoštevanje pravil o prednosti (28 %), nepravilna stran/smer vožnje (15 %), neustrezna varnostna razdalja (10 %), nepravilno prehitevanje (3 %) (graf 54), ki je bistveno drugačno od zaporedja, ki ga srečujemo pri mladih voznikih, kjer so na prvih mestih neprilagojena hitrost (34 %), nepravilna stran in smer vožnje (33 %), neupoštevanje pravil o prednosti (14 %).

Temeljni cilj:

ZAGOTOVITI VEČJO MOBILNOST IN VARNOST STAREJŠIH

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– prispevati v največji meri k mobilnosti starejših ob sočasni skrbi za njihovo varnost, – prispevati k pozitivnemu oblikovanju stališča do starejših ljudi, še posebej starejših voznikov, – prispevati k večji umirjenosti prometa in strpnosti med udeleženci v cestnem prometu, – poglobitev medgeneracijskega razumevanje in pripravljenost za produktivno komuniciranje in pomoč.

AKTIVNOSTI	– analiza stanja varnosti starejših udeležencev v cestnem prometu, – spremljanje posledic prometnih nezgod (število mrtvih, hudo in lažje poškodovanih v prometnih nesrečah, – pridobivanje informacij o starejšim prijaznih cestah, o vedenju in navadah starejših voznikov, možnostih alternativnih prevozov, – priprava in izvajanje programov za izpopolnjevanje in ohranjanje veščin starejših voznikov po njihovi meri, – motivacija starejših za komuniciranje in osvajanje znanj ter prilagajanje vedenja, – priprava zbirke celovitih informacij za starejše voznike in voznike, ki uporabljajo zdravila v povezavi s priporočili za varno vožnjo in zahtevami prometne zakonodaje, – intenzivnejše vključevanje dela zdravnikov družinske medicine, referenčnih ambulant in njihovega preventivnega dela v problematiko varnosti cestnega prometa, – edukacijske delavnice za strokovno javnost (delavce v zdravstvu, delavce v šolah varne vožnje, druge strokovnjake na področju prometne varnosti, prostovoljce).
KAZALNIKI	– zmanjšanje posledic prometnih nezgod (število mrtvih, hudo in lažje poškodovanih v prometnih nesrečah, izraženo na celotno število prebivalcev v tem starostnem obdobju) pri starejših udeležencih v cestnem prometu, – izdelani produkti: informacije v obliki zloženk, publikacij, prispevkov na spletnih straneh, strokovnih sestankov, medijskih dogodkov, – rezultati ankete o zadovoljstvu starejših udeležencev v cestnem prometu.
NOSILEC	– AVP, Ministrstvo, pristojno za zdravje, CINDI, Ministrstvo, pristojno za finance, Katedra za družinska medicino, NVO (Združenje FORTOX, Združenje društev upokojencev – ZDUS), Slovenska filantropija, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor, Fakulteta za gradbeništvo.

9.10 PREHODI CEST PREKO ŽELEZNICE

Problematika varnosti cestnega prometa na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo je povezana predvsem z neupoštevanjem prometnih pravil in v nekaterih primerih z nizko kulturo in predrznostjo udeležencev v cestnem prometu.

Posledice takšnega obnašanja so prepogoste prometne nesreče na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, ki imajo hude posledice tako za posameznike, kakor tudi za celotno družbo. Pri tem prednjačijo nesreče na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih kategoriziranih in nekategoriziranih lokalnih cest preko železniških prog, ki so običajno označeni le s prometnim znakom Andrejev križ.

Temeljni cilj:

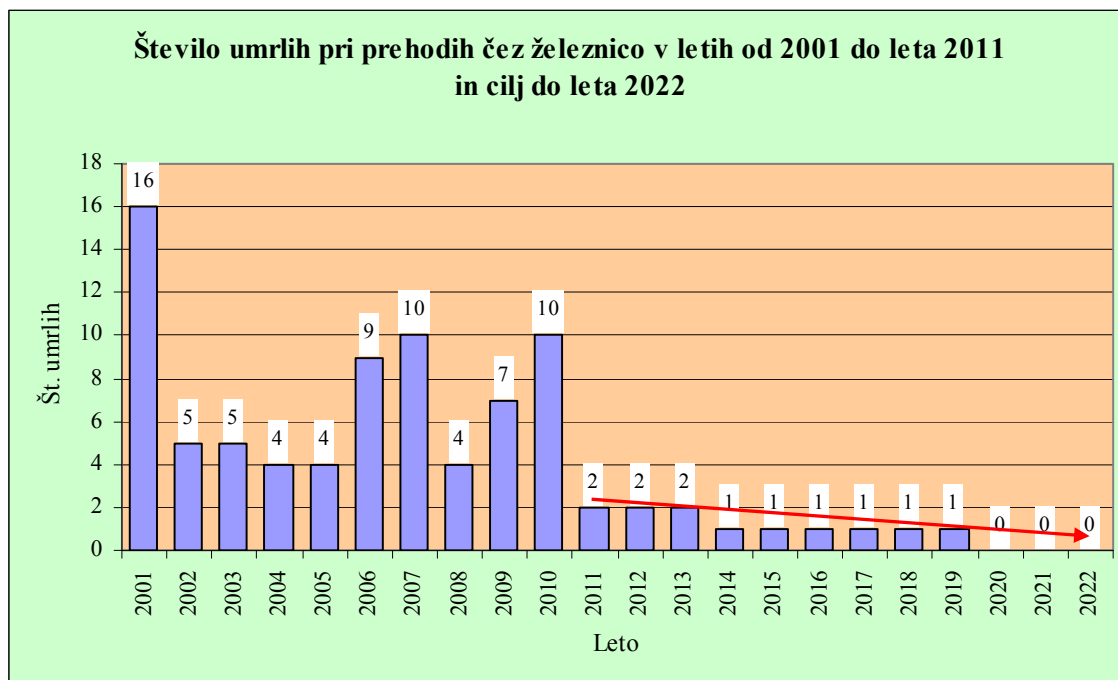
ZMANJŠATI ŠTEVILO SMRTNIH ŽRTEV IN HUDO POŠKODOVANIH NA NIVOJSKIH PREHODIH CESTE ČEZ ŽELEZNIŠKO PROGO ZA 50 % OZIROMA V LETU 2022 NE SME UMRETI NOBEN OD UDELEŽENCEV, ŠTEVILO TELESNO POŠKODOVANIH NE SME BITI VEČ KOT 5 UDELEŽENCEV

Število nivojskih prehodov se postopoma zmanjšuje, podobno velja tudi za število prometnih nesreč, vendar pa število mrtvih in poškodovanih žal zaostaja za tem trendom.

Tabela 6 Število nivojskih prehodov (pasivno zavarovani) od l. 2000–2011

Decembar leta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
št. PN	1018	1006	988	976	974	972	966	944	932	913	888	840
% PN z AK	71%	69%	67%	67%	67%	66%	66%	65%	64%	63%	62%	60%
število PN z AK	725	691	661	651	648	638	637	610	599	573	549	505

Graf 56 Število umrlih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo v letih od 2001 do 2011 s ciljem do leta 2022



Število umrlih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo je v zadnjem desetletju zelo nihalo. V letu 2001 je umrlo 16 udeležencev, v letu 2010 pa 10. V letu 2011 sta na nivojskih prehodih umrle 2 osebi, kar kaže na izboljšanje, vendar so prometne nesreče na nivojskih prehodih specifične in število med leti zelo niha. Cilj v letu 2022 je, da na prehodih cest čez železniško progo nimamo smrtnih žrtev.

Tabela 7 Prometne nesreče na PN

Leto	Prometne nesreče						Posledice	
	PN-avt. zapor.	PN-sign. luči	PN-ročne zap.	PN-Andrejev križ	Prehod za pešce	Skupaj PN	Mrtvi	Telesno pošk.
1995	15	3	0	46	0	64	15	24
1996	8	1	0	50	0	59	11	28
1997	12	5	0	41	0	58	12	17
1998	8	1	0	36	1	46	13	19
1999	12	1	0	32	2	47	17	42
2000	8	1	0	28	1	38	5	19
2001	7	2	2	31	0	42	16	13
2002	6	2	0	22	1	31	5	11
2003	6	1	0	28	0	35	5	7
2004	11	1	0	20	0	32	4	6
2005	2	2	0	26	0	30	4	15
2006	13	3	1	24	0	41	9	9
2007	7	1	0	24	0	32	10	20
2008	6	3	1	25	0	34	4	20
2009	9	2	0	18	0	29	7	14
2010	5	0	1	22	0	28	10	10
2011	4	0	1	18	0	23	2	9
SKUPAJ	139	29	6	491	5	669	149	283

Statistika na tem področju torej ni spodbudna, zato je prava pot, da bomo število žrtev na nivojskih prehodih resnično zmanjšali, aktivno delovanje na naslednjih področjih:

- zmanjšanje števila nivojskih prehodov ceste čez železniško progo,
- ureditev preostalih nivojskih prehodov skladno s predpisi in pogoji za varnost, tako cestnega kot železniškega prometa,
- vzgoja udeležencev cestnega prometa,
- izvajanje nadzora nad prometnimi pravili in ravnanji v cestnem prometu.

V državne strateške plane smo že zapisali, da bomo število nivojskih prehodov zmanjšali. To lahko storimo na način, da bližnje prehode združujemo in s povezovalnimi cestami preusmerimo promet na tiste nivojske prehode, ki so urejeni skladno s predpisi, ali pa na izven nivojska križanja. V ta namen je tudi imenovana komisija za nivojske prehode (116. člen Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 36/10 – uradno prečiščeno besedilo in 60/11)), ki tovrstne prehode obravnava in predlaga rešitve, ki so skladni s predpisi ter ustrezajo vsem uporabnikom.

Poleg naštetega je na področju nivojskih prehodov ceste čez železniško progo potrebno dolgoročno zagovarjati vizijo nič, se pravi pozitiven in odgovoren odnos ustvarjalcev in udeležencev cestnoprometnega in železniškega sistema, ki so s svojim celotnim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč ter zagotoviti varen dolgoročni cilj: nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč na nivojskih prehodih.

Vizija nič obvezuje poleg državnih organov in organizacij, tudi organe samoupravnih lokalnih skupnosti, kjer je omenjena problematika zelo prisotna. Največ pasivno zavarovanih nivojskih prehodov je namreč na lokalnih cestah (212) in na nekategoriziranih javnih poteh (351), torej na cestah, kjer so upravljavci cest lokalne skupnosti. V zvezi s tem je potrebno nemudoma pristopiti k zagotovitvi posameznih ukrepov (postavitve prometne signalizacije, zagotovitev preglednostnega prostora, ukrepov za umirjanje prometa, ureditev povezovalnih cest, povečati nadzor na prehodih, kjer je večje število prometnih nesreč).

Problematika nesreč na nivojskih prehodih se kaže predvsem v premajhnem zavedanju in odgovornosti ljudi pri prečkanju nivojskih prehodov ter pri nespoštovanju prometne signalizacije.

Aktivno zavarovani nivojski prehodi predstavljajo višjo stopnjo varnosti v cestnem prometu, vendar udeleženci v cestnem prometu podcenjujejo nevarnost, ki jim preti. Glede na približno razmerje 1 : 3,5 (aktivno zavarovani : pasivno zavarovani nivojski prehodi) je število smrtnih žrtev v razmerju samo 1 : 2 (smrtne žrtve na aktivno zavarovanih : smrtne žrtve na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih). Razmerje je v kategoriji poškodovanih v razmerju 1 : 3,1 (poškodovani na aktivno zavarovanih : poškodovani na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih).

Tabela 8 Prikaz smrtno ponesrečenih in poškodovanih v prometnih nesrečah na nivojskih prehodih v obdobju 1991 do vključno 2010

Obdobje 1991 do vključno 2010	Način zavarovanja nivojskih prehodov	smrtne žrtve	poškodbe	smrtne žrtve	poškodbe
	Nivojski prehodi zavarovani z avtomatskimi napravami s (pol) zapornicami	50	49	66	84
	Nivojski prehodi zavarovani z avtomatskimi napravami s cestnimi signali	10	25		
	Nivojski prehodi zavarovani z mehanskimi zapornicami	6	10		
	Pasivno zavarovani nivojski prehodi označeni s cestnimi prometnimi znaki (Andrejev križ)	127	263	127	263
	Nivojski prehodi za pešce	3	2	0	0

O zadovoljivi stopnji varnosti na nivojskih prehodih bomo lahko govorili takrat, ko bodo le ti urejeni skladno s predpisi ter opremljeni z varnostno napravo in zapornicami, ostali pasivno zavarovani nivojski prehodi pa bodo imeli zagotovljeno varnost tako cestnega kot tudi železniškega prometa (predvsem ustrezno signalizacijo, preglednost ter majhno gostoto cestnega in železniškega prometa). Nivojski prehodi, ki bodo ukinjeni, pa bodo preusmerjeni prometno na urejena križanja – na zavarovane prehode ali pa na izven nivojska križanja (obstoječa ali nova).

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– zmanjšati število prometnih nesreč na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo za 50 %, – urediti in zavarovati vse nivojske prehode, – zmanjšanje števila pasivno zavarovanih nivojskih prehodov za 10 prehodov na leto in ureditev vsaj petih (s tem povezana tudi gradnja izven nivojskih prehodov).
AKTIVNOSTI	– analiza in preventivni programi v sodelovanju s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in avtošolami pri povečanju zavedanja in odgovornosti udeležencev v cestnem prometu pri prečkanju nivojskih prehodov ter pri spoštovanju prometne signalizacije, – izvedba preventivnih medijskih akcij, ki povečujejo zavedanje in odgovornost ljudi pri prečkanju nivojskih prehodov ter v zvezi s tem spoštovanje prometne zakonodaje in signalizacije (poudarek na območjih, ki imajo številne pasivno zavarovane nivojske prehode ceste čez železniško progo), – odprava nepravilnosti in pomanjkljivosti v zvezi z voziščem, prometno signalizacijo in preglednostjo na nivojskih prehodih, ugotovljenih pri izvajanju rednega inšpekcijskega nadzora državnih cest, – dvig kvalitete in kvantitete ciljno usmerjenega nadzora nad spoštovanjem prometne signalizacije na območju nivojskih prehodov, – umestitev dodatnih vsebin o prečkanju nivojskih prehodov v programe avtošol, posebej za voznike enoslednih in osebnih motornih vozil, avtobusov ter tovornih vozil, – izdelava priročnika o voznikovem ravnanju na nivojskih prehodih, – podpora občinam, ki imajo nivojske prehode, pri izobraževanju in osveščanju lokalnega prebivalstva, – spodbujanje upravljavcev cest in železniške infrastrukture, da vzpostavijo zakonsko predpisane zahteve za urejenost nivojskih prehodov in da zmanjšajo število nivojskih prehodov ceste čez železniško progo, – spodbujanje upravljavcev cest in železniške infrastrukture, da izboljšajo prometno varnost na nivojskih prehodih (izboljšajo prometno signalizacijo in preglednostni prostor v območju pasivno zavarovanih nivojskih prehodov ter da uredijo vozišča na cestah in nivojskih prehodih in izvedejo ukrepe za umiritev prometa pred nivojskimi prehodi), – proučitev novih oziroma višjih kazni za neupoštevanje prometne signalizacije na aktivno zavarovanih nivojskih prehodih, predvsem za primer poškodovanja zapornic.
KAZALNIKI	– število izrednih dogodkov na nivojskih prehodih in analiza teh izrednih dogodkov, – število mrtvih in hudo poškodovanih na PN (zavarovani in nezavarovani PN), – analiza in definiranje kritičnih nivojskih prehodov ter vzpostavitev sistema odpravljanja teh kritičnih točk, – število izvedenih ukrepov upravljavcev cest in železniške infrastrukture, – izvedene preventivne dejavnosti, – število izvedenih ukrepov nadzornih organov, – število urejenih in zavarovanih nivojskih prehodov ceste čez železniško progo.
NOSILEC	– AVP, Slovenske železnice, Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo in prostor (Direktorat za promet, DRSC, Prometni inšpektorat), Policija, Skupnost občin Slovenije, Združenje občin Slovenije, ZŠAM, AMZS.

10 NEVLADNE ORGANIZACIJE

Politika se danes ponekod še vedno izogiba neposrednemu dialogu z nevladnimi organizacijami, v prihodnje pa bo ta dialog primorana sprostiti. S tem bodo postopoma vzpostavljeni pogoji za dejansko vključevanje nevladnih organizacij v vse pore družbenega življenja.

Prometna varnost je pomemben dejavnik kvalitete bivanja in se nanaša na vse državljane skupaj in vsakega od njih posebej. Delovanje velikega števila predstavnikov nevladnih organizacij (prostovoljcev) je že danes temelj večine preventivnih aktivnosti, jutri pa bo to skoraj absolutno področje delovanja nevladnih organizacij, ki se bo organiziralo tako, da bo zaposlovalo strokovnjake in usposabljal svoje članstvo – prostovoljce, da bo svojemu poslanstvu in nalogam kos.

Sistem sofinanciranja delovanja nevladnih organizacij bo v prihodnosti pretežno temeljil na prevzemanju izvajanja različnih del v javnem interesu, vključno s prevzemanjem odgovornosti za opravljeno delo. Preventivne aktivnosti za zagotavljanje večje prometne varnosti sodijo med tipična dela v javnem interesu, ki jih je potrebno izvajati strokovno, plansko in množično, zato tudi oblikovanje nacionalnega programa. Zaradi tega bo preobrazba delovanja civilne družbe nujna, da bo le-ta sposobna izvajati poslanstvo najširšega družbenega nadzora, sicer bo tudi nacionalni program ostal zgolj črka na papirju, večje varnosti in kulture v prometu pa ne bo.

Uspešno izvajanje osnovnih in ostalih preventivnih aktivnosti na terenu je tesno povezano oziroma celo odvisno od delovanja NVO in njihovih prostovoljcev, saj le-ti s svojim delom zagotavljajo neposreden prenos vsebinskih sporočil različnim skupinam in posameznikom.

Kljub velikemu obsegu aktivnosti NVO in njihovih prostovoljcev pa do sedaj ni bilo zagotovljeno sistematsko spremljanje in beleženje dela, ki ga NVO opravljajo v širšem – javnem interesu, kar onemogoča kvantitativno in kvalitativno vrednotenje njihovega dela. Posledično je zaradi tega oteženo tudi planiranje aktivnosti NVO, še posebno kasneje, pri oblikovanju obdobjnih načrtov.

Na področju prometne varnosti, kjer se dnevna politika vse prevečkrat podredi bližjim ciljem, je vloga NVO nujna za doseg dveh pomembnih elementov:

- dolgoročne (strateške) naravnosti delovanja in
- množičnosti delovanja.

Temelj izboljševanja prometne varnosti na dolgi rok je vsakodnevno vplivanje na spremembo odnosa posameznikov (občanov) do vprašanja njihove varnosti in s tem varnosti drugih, to pa je predvsem naloga nevladnih organizacij in tistih NVO, ki preventivne aktivnosti izvajajo kot svoje poslanstvo do družbe kot celote. Družba mora takšne organizacije prepoznati, jim zaupati vlogo nosilcev na posameznih področjih, ter jih s tem postaviti v položaj, da bodo prevzele tudi odgovornost.

Danes ne razpolagamo s popolnimi podatki o delovanju prostovoljcev na področju prometne varnosti. S sprejemom Zakona o prostovoljstvu (Uradni list RS, št. 10/11 in 16/11 – popr.) so bili postavljeni temelji za vodenje evidenc o obsegu in vrsti prostovoljnega dela, kar omogoča tudi njegovo materialno vrednotenje.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– povečevanje množičnosti pri vključevanju prostovoljcev v aktivnosti za večjo prometno varnost, – skrb za večjo varnost spustiti na nivo posameznika (»vsi za varnost-varnost za vse«), – dvig stopnje uspešnosti vseh preventivnih aktivnosti (pešci, kolesarji, varnostni pas, hitrost in druge), – množično vključevanje in strokovno usposabljanje prostovoljcev v izvajanje preventivnih aktivnosti, – izgradnja socialne mreže za preventivo, – doseči in ohraniti dolgoročni sistem sofinanciranja NVO, ki delujejo neposredno na izvajanju preventivnih aktivnosti iz nacionalnega programa.
AKTIVNOSTI	– oblikovati in izvajati sistem operativnega usposabljanja posameznikov za sodelovanje v preventivnih aktivnostih in vključiti čim več prostovoljcev, – predstaviti delovanje NVO, ki delujejo v javnem interesu, – predstaviti prostovoljstvo kot temeljno obliko pri izvajanju preventivnih aktivnosti, – usposabljanje prostovoljcev za sodelovanje v preventivnih aktivnostih, – osveščanje vseh udeležencev, še posebno pa pešcev in mladine, o pomembnosti prometne varnosti, – poenotiti opremljenost in označenost aktivnih udeležencev (prostovoljcev) pri izvajanju preventivnih aktivnosti neposredno v prometu,

AKTIVNOSTI	– poenotiti obliko in vsebino spremljanja, beleženja in poročanja o delu prostovoljcev pri izvajanju preventivnih aktivnosti, ter jo uskladiti z bodočo vsebino Zakona o prostovoljstvu.
KAZALNIKI	– spremljanje rasti števila udeleženi prostovoljcev kot aktivistov za večjo varnost prometa, – spremljanje dogodkov, kjer je neposredna komunikacija z občani, s podatki o številu udeležencev in njihovem odzivu, – spremljanje poročil o delu prostovoljcev v posameznih akcijah in ocenitev vpliva dela prostovoljcev na uspešnost vsake od akcij, – izdelava integralnih poročil vseh NVO s številčnimi podatki in materialnim vrednotenjem.
NOSILEC	– ZŠAM, AMZS, ZGNZ.

11 DRUŽBENO ODGOVORNA IN OSTALA PODJETJA NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

V sodobni družbi, kjer večina podjetij deluje v globalnem okolju, je varen in zanesljiv potek prometa eden od pogojev za uspešno poslovanje in razvoj. Varnost, ekološka sprejemljivost, hitrost in zanesljivost so pomembni na mikro ravni, ko govorimo o prihodu in odhodu z dela, o prevozih blaga in ljudi za izvajanje delovnega procesa, ter hkrati na vseh višjih ravneh do globalnega transporta ljudi in blaga. Izziv večje varnosti v cestnem prometu zahteva spremembe v razmišljanju in delovanju vseh deležnikov, ki oblikujejo prometni sistem, zagotavljajo njegovo delovanje in tudi pri tistih, ki ustvarjajo potrebe za prevoze. Cestni promet povezuje izjemno veliko število deležnikov, ki neposredno ali posredno vplivajo na njegovo učinkovitost in varnost.

Uresničevanje Vizije nič na tem področju zato pomeni, da vsak gospodarski subjekt naredi analizo svojih prometnih procesov in izdelavo strategije za razvoj podjetja, ki bo zagotavljala njegov razvoj in konkurenčnost, ter bo hkrati spodbujala okolju prijaznejše načine prevozov. Okolju prijazen način prevozov in zagotavljanje varnosti sta gradnika za ustvarjanje mreže družbeno odgovornih podjetij.

Za podjetje, ki se opredeljuje kot družbeno odgovorno podjetje v prometu, velja, da ima mobilnostni načrt, da uporablja okolju prijazne načine prevozov in vozila, ki ustrezajo najsodobnejšim zahtevam ekologije in varnosti, da v svoje poslovne procese vgradi oblikovanje ustreznega odnosa do ključnih dejavnikov tveganj v prometu (hitrost, alkohol, uporaba zaščitnih sredstev in opreme) in z materialnimi in moralnimi nagradami spodbuja ustrezno ravnanje. Posebno odgovornost imajo podjetja in posamezniki, ki izvajajo prometne storitve, oziroma tisti, ki morajo sodelovati v cestnem prometu, da izvajajo svojo osnovno dejavnost. Za te še posebej velja, da morajo v svoje poslovne procese vgraditi ključne elemente za zagotavljanje varnosti od skrbnega načrtovanja prometnih poti, do skrbi za vozila, ter seveda za varčno in varno sodelovanje v prometu.

DEJAVNOSTI	UKREPI
CILJ	– 50% zmanjšanje števila žrtev zaradi posledic nesreč med delovnim časom.
AKTIVNOSTI	– priprava in sprejem mobilnostnega načrta podjetja, – vključitev elementov varnosti in izbire okolju prijaznejših načinov prevoza v poslovne procese podjetja, – materialno in moralno nagrajevanje zaposlenih za varnejše in okolju prijaznejše sodelovanje v prometu, – priprava ukrepov in podpis Evropske listine varnosti cestnega prometa, – spodbujanje stalne in načrtno organiziranosti vsebin in metod dela v družbeno odgovornih organizacijah in podjetjih, – spodbujanje vključevanja organizacij in podjetij med podpisnike Evropske listine varnosti cestnega prometa.
KAZALNIKI	– število organizacij z mobilnostnim načrtom, – število organizacij in podjetij, podpisnikov Evropske listine varnosti cestnega prometa.
NOSILEC	– AVP.

12 IZVEDBA IN VREDNOTENJE NACIONALNEGA PROGRAMA

Uresničevanje ciljev nacionalnega programa je potrebno nenehno spremljati in vrednotiti ter ukrepanje prilagajati novim znanstvenim in strokovnim spoznanjem in izkušnjam glede učinkovitosti posameznih ukrepov.

Nacionalni program ponuja temeljne strateške usmeritve za zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji, ki se opirajo na grobe analize prometno-varnostnih razmer in pretežno na izbor t. i. »uspešnih strategij in ukrepov«, ki jih priporočajo države članice Evropske unije z zadovoljivo prometno varnostjo. Po drugi strani pa nepredvidljive spremembe prometnih razmer, na primer problem varnosti voznikov motornih koles, marsikdaj zahtevajo vzpostavitev orodja, s katerim bo omogočeno:

a) merjenje negativnih posledic cestnega prometa in primerjanje razvoja prometne varnosti znotraj Evropske unije ter

b) spremljanje doseganja ciljev in učinkovitosti zastavljene strategije in ukrepov.

To bo omogočeno z uvedbo kazalcev prometne varnosti, katerih uporabo na nacionalni ravni predlagajo evropske institucije in so osnova spremljanja razvoja prometne varnosti v Evropski uniji.

V tabelah so predstavljeni izbrani kazalci uspešnosti oziroma učinkovitosti zagotavljanja prometne varnosti. Ti odražajo operativne razmere cestno-prometnega sistema, ki vplivajo na raven prometne varnosti. Izbrani kazalci tvorijo temeljno platformo za analitično spremljanje razmer prometne varnosti na strateški ravni.

Razdeljeni so na kazalce ravni prometne varnosti ter kazalce učinkovitosti strategij in ukrepov, v razponu od splošnih do posebnih. Vsekakor izračunavanje kazalcev temelji na meritvah in obdelavi potrebnih podatkov.

SPLOŠNI KAZALCI: kazalec tveganje v cestnem prometu; podatki o številu mrtvih udeležencev cestnega prometa na milijon prebivalcev, umrli udeleženci cestnega prometa na 100.000 prebivalcev in mrtvi na milijon prevoženih kilometrov.

POSEBNI KAZALCI: ti kazalci so predvsem posamezne skupine udeležencev v cestnem prometu; mladi v cestnem prometu – podatki o umrlih in hudo telesno poškodovanih; vozniki enoslednih motornih vozil – ločimo na dve podskupini; voznike motornih koles ter voznike koles s motorji in mopedi; podatki številu umrlih in hudo telesno poškodovanih, podatki o številu umrlih potnikov na motornih kolesih, uporaba zaščitne čelade med motoristi; pešci – podatki o številu umrlih in hudo telesno poškodovanih pešcev in uporaba odsevnih materialov za pešce; kolesarji – podatki o številu umrlih in hudo telesno poškodovanih kolesarjev in uporabi zaščitne kolesarske čelade; starejši v cestnem prometu – podatki o številu umrlih in hudo telesno poškodovanih.

VEDENJSKI KAZALCI: povzeti po metodologiji SafetyNet-a, so osrednjega pomena za področje varnosti v cestnem prometu; hitrost – ugotavljanje povprečnih hitrosti (V85), število vozil s prekoračeno hitrostjo za 10 km/h, vrsta ceste in vozila, dan v tednu ter ura; alkohol in droge – število umrlih in poškodovanih z alkoholom oziroma prepovedanimi drogami kot sekundarnim vzrokom, delež alkoholiziranih voznikov v cestnem prometu; prijetost z varnostnim pasom – delež prijetosti v vozilu spredaj in zadaj, prijetost glede na spol, vrsto ceste in regijo; prijetost otrok z varnostnim pasom – delež prijetosti starejših in mlajših otrok ter uporaba zadrževalnih sistemov; oskrba po prometni nesreči – merimo število urgentnih oddelkov, število kadrov usposobljenih za dajanje nujne medicinske pomoči na urgentnih oddelkih, število reševalnih vozil in povprečni reakcijski čas.

Splošni kazalci	
Tveganje v cestnem prometu	Umrli na milijon prebivalcev. Umrli na 100.000 prebivalcev. Mrtvi na milijon voz. km.
Posebni kazalci	
Tveganje mladih v cestnem prometu	Delež umrlih in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu v populaciji starostnikov med 15 in 24 letom.
Tveganje voznikov enoslednih motornih vozil - vozniki motornih koles, - vozniki koles z motorji in mopedov	Delež umrlih in hudo telesno poškodovanih voznikov motornih koles v prometu motornih koles. Delež umrlih in hudo telesno poškodovanih voznikov koles z motorjem in mopedov. Delež umrlih potnikov na motornih kolesih, kolesih z motorjem ter mopedov. Delež uporabe zaščitne čelade za vse voznike enoslednih motornih vozil.

Tveganje pešcev	Delež umrlih in hudo telesno poškodovanih pešcev v prometnih nesrečah. Delež uporabe odsevnih materialov med pešci. Pešci po starostnih skupinah in spolu.
Tveganje kolesarjev	Delež umrlih in hudo telesno poškodovanih kolesarjev v prometu kolesarjev. Delež uporabe kolesarske čelade.
Tveganje starejših v cestnem prometu	Delež umrlih in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu v populaciji starostnikov nad 64 let.
Vedenjski kazalci prometnih udeležencev	
Hitrost	Delež umrlih in hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah z alkoholom kot sekundarnim vzrokom. Povprečna hitrost. Varianca hitrosti (V85). Delež vozil, ki prekoračujejo omejitev hitrosti (za 10 km/h). Vrsta ceste in vozila. Dan v tednu in ura.
Alkohol in droge	Delež umrlih in hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah z alkoholom kot vzrokom. Delež poškodovanih v prometnih nesrečah z alkoholom kot vzrokom. Delež alkoholiziranih voznikov v cestnem prometu. Delež umrlih in poškodovanih v prometnih nesrečah z prepovedanimi drogami kot vzrokom.
Pripetost z varnostnim pasom	Delež pripetosti v vozilu spredaj / zadaj. Delež pripetosti glede na spol. Delež pripetosti glede na vrsto ceste. Delež pripetosti glede na regijo.
Pripetost otrok z varnostnim pasom	Delež pripetosti otrok v vozilu. Uporaba zadrževalnih sistemov.
Nujna medicinska pomoč	Število urgentnih oddelkov. Število kadrov usposobljenih za dajanje nujne medicinske pomoči na urgentnih oddelkih. Število reševalnih vozil. Povprečni reakcijski čas.

Merjenje učinkovitosti ukrepov za večjo prometno varnost se izvaja v državah Evropske unije ne le na strateški, temveč tudi na lokalnih ravneh ter v večjih transportnih združenjih, kar bo potrebno spodbujati tudi pri nas.

Proces izvajanja nacionalnega programa upošteva potrebo po trajnosti in je načrtovan tako, da je po enotni metodologiji razdeljen na obdobja, ki mu bodo zagotovila uspešnost tudi v prihodnje in nas obenem vodila proti zastavljenim strateškim usmeritvam. Časovno razdeljeni proces bo omogočil obdobjno ocenjevanje v skladu s postavljenimi merili in zagotovil primerjavo rezultatov z rezultati predhodnih obdobj.

V strateškem pomenu je razdeljen na 5 obdobj, ki ga dopolnjujejo dvoletni obdobjni načrti po enotno izdelani metodologiji:

- prvo obdobje zajema leto 2013 in 2014, pomeni pa začetek izvajanja ukrepov in prizadevanje za uravnoteženi sistem načrtovanja dejavnosti;
- drugo obdobje zajema leti 2015 in 2016, ki bosta omogočila doseganje prometno-varnostnih ukrepov in vrednotenje učinkovitosti programa;
- tretje obdobje zajema leti 2017 in 2018, ki bosta prav tako omogočila doseganje prometno-varnostnih ukrepov in vrednotenje učinkovitosti programa;
- četrto obdobje zajema leti 2019 in 2020, ki bosta omogočila doseganje prometno-varnostnih ukrepov in vrednotenje učinkovitosti programa;

– peto obdobje v letih 2021 in 2022, ki bosta omogočili nadaljevanje izvajanja prometno-varnostnih ukrepov in primerjavo rezultatov z rezultati predhodnih akcijskih načrtov.

S časovno razdeljenimi obdobjnimi načrti bomo dosegli nepretrgano spremljanje trenutnega stanja na poti do uresničitve zastavljenega cilja in strategije. Po vsaki ocenitvi izvajanja programa bomo pridobili ustrezne informacije za odločanje, kako naprej, v skladu z že doseženim napredkom glede na zastavljene usmeritve.

Po časovno razdeljenih obdobjnih načrtih bodo operativno, organizacijsko, vsebinsko in finančno ovrednoteni ukrepi, ki bodo posledično vodili k izboljšanju prometne varnosti na cestah. Skupni imenovalec časovno ločenih, a nepretrganih obdobjnih načrtov je strateško, sistematično, usmerjeno in načrtovano izvajanje nacionalnega programa z jasno določenimi cilji v prizadevanju za izboljšanje varnosti. Obdobjni načrti bodo pripravljeni in časovno usklajeni z uveljavljenimi metodologijami izdelave letnih načrtov dela državnih organov ter metodologijami in roki finančnega načrtovanja.

Za pripravo obdobjnih načrtov so, v sodelovanju s civilno pobudo (z nevladnimi organizacijami, civilnimi združenji, strokovnimi organizacijami, gospodarskimi družbami, združenji), odgovorne strokovne službe Javne agencije za varnost prometa in državnih organov. Nadzor nad izvajanjem teh načrtov opravlja Državni zbor Republike Slovenije in Odbor direktorjev.

Uspešni programi za prometno varnost se odlikujejo po dolgoročni in enotno izdelani metodologiji, različnih obdobjnih načrtih in vrednotenju svoje učinkovitosti. Za uspešen program je potrebna strokovna podlaga, ki bo omogočila pridobivanje široke družbene podpore za izvajanje ukrepov na državni in lokalni ravni.

13 PLAN IN STRATEGIJA ŠIRJENJA INFORMACIJ

Temeljni cilj:

ZAGOTAVLJANJE INFORMACIJ ŠIRŠI STROKOVNI IN LAIČNI JAVNOSTI

Naslednji cilj je objavljane novic s širšega področja prometne varnosti, kar vključuje tudi obveščanje organov EU, predvsem iz vidika raziskav in razvoja. Pomemben cilj je tudi izboljšanje komunikacij in sodelovanja med skupinami strokovnjakov, ki delujejo na podobnih raziskovalnih in drugih projektih ter zagotavljanje pregleda nad vsemi projekti, ki se izvajajo v okviru prometne varnosti. S strategijo se bo povečala pozornost in ozaveščenost javnosti, strokovne in politične skupnosti, posledično pa tudi možnost za aktivno sodelovanje pri vsebinskih rešitvah na področju varnosti prometa in podlago za spreminjanje in sprejemanje izboljšane zakonodaje s široko podporo javnosti.

V okviru strategije širjenja informacij je potrebno upoštevati tehnične, ekonomske, družbene, politične in pravne ter organizacijske teme in rešitve. Osredotočenost je predvsem na zasebnosti in varovanju informacij v povezavi s prometno varnostjo iz vidika zanesljivosti ITS tehnologij pri nadzoru in spremljanju prometa. Poleg omenjenega je pomembno spremljanje in obveščanje o novostih in izkušnjah iz drugih evropskih držav.

V okviru strategije razširjanja informacij je potrebno izbrati kanale, po katerih se bodo informacije širile, metode in ciljno skupino ljudi. Za učinkovito širjenje informacij se izbere tudi primerno ciljno publiko ter pravilno oceno katere informacije posredovati kateri točno določeni skupini ljudi – na primer splošna javnost, privatni ali industrijski sektor, gospodarstveniki, civilna iniciativa, raziskovalna skupnost v okviru regije (Evropska unija, tujina), drugi državni organi in politični predstavniki.

Poleg kanalov in ciljne publike je potrebno izbrati tudi učinkovite metode, in sicer »pull« ali »push« metodo. Z aktivno »push« metodo se razpošiljajo in širijo informacije ciljno usmerjeno, s pasivno »push« metodo je mišljeno predvsem širjenje informacij za širšo javnost, na primer objavljane informacij preko spletnih strani. Kot druga možnost se pojavlja tudi »pull« metoda, in sicer odkup oglasnega prostora v medijih in širjenje informacij preko liste kontaktov (PN. novinarji).

Sem uvrščamo predvsem:

– vzpostavitev spletnega portala

Vzpostavi se z namenom obveščanja in širjenja informacij ter interaktivnega komuniciranja na področju varnosti cestnega prometa, predvsem iz vsebin tehničnega napredka in procesa standardizacije prometnih vsebin, pomembno pa bo platforma prispevala tudi k seznanjanjem z raziskovalnimi projekti v teku. Predvsem seznanjanje s projekti in zbiranje informacij o prometu in prometni varnosti je ključnega pomena, za optimalno seznanjanje zainteresiranih, možnost vzpostavitve sinergijskih učinkov ter preprečevanje podvajanja projektov. Na istem spletnem portalu oziroma platformi se bodo objavljali tudi datumi posameznih akcij.

– vzpostavitev spletnega časopisa

Priprava in objava spletnega časopisa dvakrat letno, kjer so objavljene informacije in dosežki na področju varnosti v prometu. Poleg tega so objavljene novice o posodobitvah sistemov za nadzor in kontrolo prometa, o zakonodaji, vključena pa so tudi poročila o preteklih dogodkih ter novice iz tujine. V spletnem časopisu so objavljeni tudi datumi najpomembnejših dogodkov na področju varnosti v prometu.

– organiziranje delavnic, konference

Priprava in organizacija konferenc na katerih sodelujejo strokovnjaki, znanstveniki in druge ključne osebe (PN. politiki, gospodarstveniki), a hkrati morajo biti dostopne širši javnosti ter poročila posredovana v medije.

– predstavitve

Organizirane predvsem z namenom podpore pri širjenju informacij ter kot sredstvo za privabljanje ljudi k podpori projektov in drugih dogodkov.

– poročila in strokovni članki

Pomembno je, da je tako strokovna javnost kot tudi širša javnost obveščena o najnovejših razpravah, ugotovitvah in planih na področju varnosti v prometu, zato je pomembno spodbujanje strokovnjakov in drugih ključnih akterjev k pisanju člankov ter objavljanju le teh v strokovnih in drugih publikacijah.

– spremljanje medijev in širjenje informacij preko liste kontaktov (mediji)

Raba medijev je v tem primeru dvosmerna, in sicer kot vir informacij ter kot kanal za širjenje informacij. Spremlja se medijske objave na področju zagotavljanja varnosti prometa, hkrati pa se v medije tudi posreduje informacije o delovanju pomembnih institucij, raziskovalnih projektih, novostih itd.

Pri metodah obveščanja oz. širjenja ključnih informacij v javnosti, je pomembno, da k temu aktivno pristopamo z iskanjem ustreznih kanalov, hkrati pa moramo tudi sami v toku s časom iskati ključne informacije na različne načine.

14 FINANCIRANJE

Finančna sredstva, potrebna za izvajanje nacionalnega programa, so ocenjena orientacijsko in so vodilo ministrstvu, agencijam in službam, da bodo pri načrtovanju proračunov ustrezen odstotek sredstev namenili tudi izvajanju nalog iz nacionalnega programa.

Mnoge od dejavnosti v zvezi s predlaganimi ukrepi za izvajanje programa v ministrstvih se že izvajajo ali so načrtovane zaradi njihovih siceršnjih pristojnosti. Pri tem je namen nacionalnega programa poudariti nujnost povezovanja in usklajevanja ter tesnejšega sodelovanja med pristojnimi organi. Resorna ministrstva, organi in organizacije v sestavi, javne agencije za nemoteno izvajanje ukrepov iz tega programa od leta 2013 do 2021 letno načrtujejo ustrezno proračunskih sredstev znotraj svojih finančnih načrtov. Če je za neko področje pristojnih več organov ali če gre za dejavnost splošne ali skupne narave (PN. projektno delo), si stroške delijo med seboj po dogovoru.

Pri izvedbi nekaterih konkretnih dejavnosti (PN. preventivnih akcij) se poleg zagotavljanja proračunskih sredstev upošteva možnost zagotavljanja sredstev iz skladov ter s sodelovanjem gospodarskih subjektov in zavarovalnih organizacij. V skladu s prednostnimi ukrepi za njeno spodbuditev je treba povečati učinkovitost javnofinančnih sredstev, vzpostaviti pravne in ekonomske mehanizme za uveljavitev trajnostne stopnje varnosti v cestnem prometu, ki bo sledila viziji, ciljem in ukrepom nacionalnega programa.

Zaradi vse bolj restriktivne fiskalne politike dobiva uveljavitev ekonomskih instrumentov za izvajanje ukrepov varnosti cestnega prometa prioritetni pomen. Da bi zagotovili uresničevanje ciljev in izvajanje ukrepov, mora varnost cestnega prometa postati ekonomska kategorija. V skladu s prednostnimi ukrepi za spodbuditev varnosti, je potrebno povečati učinkovitost javnofinančnih sredstev, vzpostaviti pravne in ekonomske mehanizme za uveljavitev koncepta zagotavljanja trajnostne stopnje varnosti cestnega prometa, ki bo sledil viziji, ciljem in ukrepom nacionalnega programa.

Finančna sredstva za izvajanje programa na letni organi zagotovijo ministrstva in tisti organi, ki so za posamezno področje izvirno pristojni (sredstva si delijo sorazmerno glede na pristojnosti ali enakomerno, financiranje dejavnosti pa poteka praviloma neposredno). Če je za določeno področje pristojnih več organov, organizacij ali agencij ali če gre za dejavnost splošne ali skupne narave (PN. projektno delo), si stroške delijo med seboj po dogovoru.

Vrednotenje delovanja nevladnih organizacij pri izvajanju nacionalnega programa predstavlja svojstven problem. Po eni strani v naši družbi še nimamo vzpostavljenih temeljev vrednotenja (delo v splošnem javnem interesu, delo v konkretnem javnem interesu, spremljanje in poročanje o delu, elementi vrednotenja, itd.), po

drugi strani pa veliko aktivnosti poteka po inerciji iz preteklega obdobja vendar brez temeljev v sedanjem obdobju. Brez znanega obsega in enotnih elementov vrednotenja izračun finančne dimenzije delovanja nevladnih organizacij v javnem interesu na področju prometne varnosti ni mogoče izračunati, vendar je delo in obseg nevladnih organizacij neprecenljivega pomena. Ob izvajanju nacionalnega programa bo iz leta v leto naraščal obseg pridobivanja prostovoljcev in njihovega usposabljanja za neposredno delovanje na terenu, ter občasne dopolnilnega usposabljanja vseh v delo vključenih prostovoljcev. Vrednost tega dela v zgornjem znesku ni upoštevana, odvisna pa je od števila prostovoljcev in obsega njihovega usposabljanja.

15 SEZNAM KRATIC

AAA – Ameriško avtomobilsko združenje
AMZS – Avto-moto Zveza Slovenije
AVP – Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa
CURS – Carinska uprava Republike Slovenije
DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSC – Direkcija Republike Slovenije za ceste
GZS – Gospodarska zbornica Slovenije
H – hudo telesno poškodovan
ITS – inteligentni transportni sistemi
L – lahko telesno poškodovan
NVO – nevladne organizacije
PN – prometne nesreče
S – smrtni izid
SCP – Slovenska cestna podjetja
SZZ – Slovensko zavarovalno združenje
URSZR – Urad Republike Slovenije za zaščito in reševanje
Vozniki KM – vozniki koles z motorjem
ZDUS – Združenje društev upokojencev
ZGNZ – Z glavo na zabavo
ZMKS – Zveza moto klubov Slovenije
ZŠAM – Zveza združenj šoferjev in avto mehanikov Slovenije
ZVCP – Zakon o varnosti cestnega prometa

Št. 326-07/13-8/9

Ljubljana, dne 24. aprila 2013

EPA 1063-VI

Državni zbor
Republike Slovenije
Janko Veber l.r.
Predsednik