PRILOGA 3 (jedro gradiva) – Poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2017:

**POROČILO O IZVAJANJU RESOLUCIJE O NACIONALNEM PROGRAMU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA LETO 2017**

****

KAZALO

[1 UVOD 4](#_Toc512412856)

[2 ANALIZA STANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA 5](#_Toc512412857)

[2.1 MEDNARODNA PRIMERJAVA 5](#_Toc512412858)

[2.2 ANALIZA STANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA LETO 2017 7](#_Toc512412859)

[2.2.1 Prometne nesreče in posledice v zadnjih petih letih 7](#_Toc512412860)

[2.2.2 Umrli udeleženci v cestnem prometu po mesecih v obdobju 2015–2017 8](#_Toc512412861)

[2.2.3 Umrli udeleženci v cestnem prometu 8](#_Toc512412862)

[2.2.4 Umrli udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah 9](#_Toc512412863)

[2.2.5 Vzroki za nastanek prometnih nesreč 10](#_Toc512412864)

[2.2.6 Prometne nesreče glede na vrsto ceste 11](#_Toc512412865)

[2.2.7 Vožnja pod vplivom alkohola 12](#_Toc512412866)

[2.2.8 Uporaba varnostnega pasu v prometnih nesrečah 13](#_Toc512412867)

[2.2.9 Povzročitelji prometnih nesreč 13](#_Toc512412868)

[3 VIZIJA 14](#_Toc512412869)

[4 REALIZACIJA NALOG, OPREDELJENIH PO PODROČJIH ReNPVCP13-22 17](#_Toc512412870)

[4.1 Poročilo o delu Odbora direktorjev za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leto 2017 18](#_Toc512412871)

[4.2 Poročilo o delu Medresorske delovne skupine za spremljanje in izvajanje ReNPVCP13-22 v letu 2017 18](#_Toc512412872)

[4.3 CESTNA INFRASTRUKTURA 19](#_Toc512412873)

[4.3.1 Obravnava in odprava nevarnih mest 20](#_Toc512412874)

[4.3.2 Zagotavljanje varnega načrtovanja, gradnje in pregledovanja cestne infrastrukture 20](#_Toc512412875)

[4.3.3 Upravljanje, vodenje in nadzor prometa 22](#_Toc512412876)

[4.3.4 Varnost v predorih 23](#_Toc512412877)

[4.3.5 Upravljanje prometa težkih tovornih vozil in prevoza nevarnega blaga 24](#_Toc512412878)

[4.3.6 Občinska cestna infrastruktura 25](#_Toc512412879)

[4.3.7 Delo na cestah 26](#_Toc512412880)

[4.3.8 Zagotavljanje varnosti cestne infrastrukture 27](#_Toc512412881)

[4.3.9 Obveščanje javnosti 28](#_Toc512412882)

[4.4 VOZILA 28](#_Toc512412883)

[4.4.1 Priprava ustreznih postopkov za delo 29](#_Toc512412884)

[4.4.2 Posodobitev postopka usposabljanja 29](#_Toc512412885)

[4.4.3 Vzpostavitev ustreznega strokovnega in inšpekcijskega nadzora 29](#_Toc512412886)

[4.4.4 Analiza rezultatov tehničnih pregledov 31](#_Toc512412887)

[4.4.5 Ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil 32](#_Toc512412888)

[4.5 PROMETNA VZGOJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE 32](#_Toc512412889)

[4.5.1 PRVO ŽIVLJENJSKO OBDOBJE 33](#_Toc512412891)

[4.5.2 PREDŠOLSKO OBDOBJE 33](#_Toc512412892)

[4.5.3 OSNOVNOŠOLSKO OBDOBJE 34](#_Toc512412893)

[4.5.3.1 PRVO TRILETJE (6–8 LET) 34](#_Toc512412894)

[4.5.3.2 DRUGO TRILETJE (9–11 LET) 35](#_Toc512412895)

[4.5.3.3 TRETJE TRILETJE (12–14 LET) 35](#_Toc512412896)

[4.5.4 OBDOBJE SREDNJEŠOLSKEGA IZOBRAŽEVANJA (15–18 LET) IN MLADI VOZNIKI (18–24 LET) 36](#_Toc512412897)

[4.5.5 VSEŽIVLJENJSKO UČENJE ZA VARNO SODELOVANJE V PROMETU 36](#_Toc512412898)

[4.6 ZDRAVSTVENA OSKRBA PONESREČENCEV 36](#_Toc512412899)

[4.7 NADZOR 38](#_Toc512412900)

[4.7.1 POVEČATI OBSEG NADZORA POLICIJE 38](#_Toc512412901)

[4.7.2 NADZOR V SAMOUPRAVNI LOKALNI SKUPNOSTI 39](#_Toc512412902)

[4.7.3 ZAGOTOVITEV UČINKOVITEGA NADZORA NAD CESTNINJENJEM, VKLJUČNO Z NADZOROM NAD TOVORNIMI VOZILI V ZIMSKIH RAZMERAH 39](#_Toc512412903)

[4.7.4 ZAGOTOVITEV UČINKOVITEGA INŠPEKCIJSKEGA NADZORA 40](#_Toc512412904)

[4.7.5 ZAGOTOVITEV VEČJE VARNOSTI VOJAŠKIH VOZIL 43](#_Toc512412905)

[4.7.6 VZPOSTAVITEV USTREZNEGA STROKOVNEGA IN INŠPEKCIJSKEGA NADZORA NAD IZVAJANJEM PROGRAMOV USPOSABLJANJA 43](#_Toc512412906)

[4.8 VARNOST IN ZDRAVJE PRI DELU 46](#_Toc512412907)

[4.9 POMOČ ŽRTVAM IN SVOJCEM ŽRTEV PROMETNIH NESREČ 47](#_Toc512412908)

[4.10 DELNA PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA 47](#_Toc512412909)

[4.10.1 HITROST 48](#_Toc512412910)

[4.10.2 ALKOHOL 49](#_Toc512412911)

[4.10.3 VOZNIKI MOTORNIH DVOKOLES 61](#_Toc512412912)

[4.10.4 KOLESARJI 62](#_Toc512412913)

[4.10.5 VOZNIKI TRAKTORJEV 66](#_Toc512412914)

[4.10.6 PEŠCI 68](#_Toc512412915)

[4.10.7 VARNOSTNI PAS IN OTROŠKI VARNOSTNI SEDEŽI 69](#_Toc512412916)

[4.10.8 MLADI VOZNIKI 71](#_Toc512412917)

[4.10.9 STAREJŠI VOZNIKI 72](#_Toc512412918)

[4.10.10 VARNOST NA ŽELEZNIŠKIH PREHODIH 73](#_Toc512412919)

[4.11 REALIZACIJA NALOG NA DRUGIH PODROČJIH, KI V ReNPVCP13-22 NISO ZAJETE 74](#_Toc512412922)

[4.12 NEVLADNE ORGANIZACIJE 77](#_Toc512412923)

[4.13 DRUŽBENO ODGOVORNA IN DRUGA PODJETJA NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA 84](#_Toc512412924)

[4.14 NAČRT IN STRATEGIJA ŠIRJENJA INFORMACIJ 84](#_Toc512412925)

[5 ZAKLJUČEK 85](#_Toc512412926)

# 

# 1 UVOD

Državni zbor je na seji 24. aprila 2013 sprejel Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (v nadaljevanju: ReNPVCP13-22). Skladno z usmeritvami na ravni EU (sprejet dokument z naslovom Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020) morajo vse države članice EU sprejeti nacionalni strateški dokument na področju varnosti cestnega prometa za desetletno obdobje, prav tako morajo vsako leto Evropski komisiji predložiti nacionalni načrt za izvajanje dejavnosti na področju varnosti cestnega prometa, katerega podlaga je oblikovan nacionalni program za desetletno obdobje.

Za dosego ciljev na področju varnosti prometa je potreben celosten in integriran pristop na politični, strateški, strokovni in izvajalski ravni. Pri tem so prednostne naloge in cilji določeni z ReNPVCP13-22 in obdobnimi načrti, ki natančno določajo nacionalni program in so sistematična podpora trajnostnemu in celostnemu razvoju na področju varnosti cestnega prometa.

V 7. poglavju ReNPVCP13-22 so opredeljeni nosilci, pristojni za spremljanje razvoja nacionalnega programa Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (Uradni list RS, št. 39/2013). Med drugim je v njem določeno, da Vlada RS najmanj enkrat letno obravnava poročilo o izvajanju ReNPVCP13-22 z vidika strategij, programov in akcijskih načrtov.

Vlada RS predloži letno poročilo o izvajanju ReNPVCP13-22 Državnemu zboru Republike Slovenije najpozneje do 1. julija v tekočem letu za preteklo leto. Državni zbor med drugim obravnava in sprejema letna poročila o rezultatih in izvajanju programa ter daje potrebne usmeritve in konkretne naloge za učinkovitejšo izvedbo ukrepov.

Med nosilci, pristojnimi za spremljanje razvoja nacionalnega programa, sta tudi Odbor direktorjev za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu (imenovan 25. julija 2013 s strani Vlade RS) in Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje ReNPVCP13-22 (imenovana 21. novembra 2013 s strani Vlade RS). Odbor direktorjev na podlagi obdobnih načrtov zagotavlja finančna in druga sredstva za izvajanje nacionalnega programa in daje konkretne naloge za učinkovitejšo izvedbo ukrepov na področju varnosti cestnega prometa. Medresorska delovna skupina pripravi poročilo o uspešnosti izvajanja nacionalnega programa. Po potrditvi s strani Odbora direktorjev poročilo obravnava Vlada RS in ga predloži Državnemu zboru RS. Poročila so izhodišče za načrtovanje prihodnjih letnih in obdobnih akcijskih načrtov, za katere velja enak postopek, končno pa jih obravnava Državni zbor RS.

Oba nosilca med drugim obravnavata letna in končna poročila o rezultatih in izvajanju ReNPVCP13-22 in dajeta v zvezi s tem konkretne naloge za učinkovitejšo izvedbo ukrepov na področju varnosti cestnega prometa. Za zagotavljanje koordinacije in spremljanja uresničevanja ciljev nacionalnega programa Medresorska delovna skupina vsako leto pripravi poročilo o uspešnosti izvajanja nacionalnega programa, vključno z evalvacijo, in ga predloži v potrditev Odboru direktorjev, v nadaljevanju pa ga Vlada RS predloži Državnemu zboru RS za nadaljnje ukrepanje. Poročila so izhodišče za načrtovanje prihodnjih letnih in obdobnih akcijskih načrtov, ki zagotavljajo sprotno spremljanje trenutnega stanja na poti do uresničitve zastavljenega cilja in strategije, ki se pripravijo za ta obdobja:

* *prvo obdobje obsega realizacijo akcijskega načrta za leti 2013 in 2014;*
* *drugo obdobje obsega realizacijo obdobnega načrta za leti 2015 in 2016;*
* *tretje obdobje za leti 2017 in 2018;*
* *četrto obdobje za leti 2019 in 2020;*
* *peto obdobje bo obsegalo čas do konca nacionalnega programa oziroma leti 2021 in 2022.*

Javna agencija RS za varnost prometa (v nadaljnjem besedilu: AVP), ki koordinira Medresorsko delovno skupino za spremljanje in izvajanje ReNPVCP, je za zaustavitev poslabšanja stanja varnosti cestnega prometa pregledala uspešnost izvajanja ukrepov iz ReNPVCP za obdobje 2013–2022 in obdobnega načrta za zagotavljanja varnosti cestnega prometa, organizirala sestanke z različnimi nosilci in sodelujočimi pri izvajanju ukrepov ReNPVCP in obdobnega načrta, ki so neposredno ali posredno povezani s prometno varnostjo.

Zavedati se je treba, da tovrstni sistemi nikjer **ne pokažejo rezultatov na kratek rok**, temveč so sestavni del procesa ali dela varnostne politike in kulture neke države, ki se izražajo v stabilnem sistemu v dolgoročnih obdobjih. Prav zato je in bo tudi v prihodnje treba tako izvajati nacionalni program in obdobni načrt na vseh ravneh družbe (na lokalni, regionalni ravni …), še zlasti pa na lokalni ravni. Večja ozaveščenost občanov o tem, kako pomembna je ustrezna ureditev naselij in prometnic, pomeni tudi vedno **več zahtev za hitro ukrepanje.**

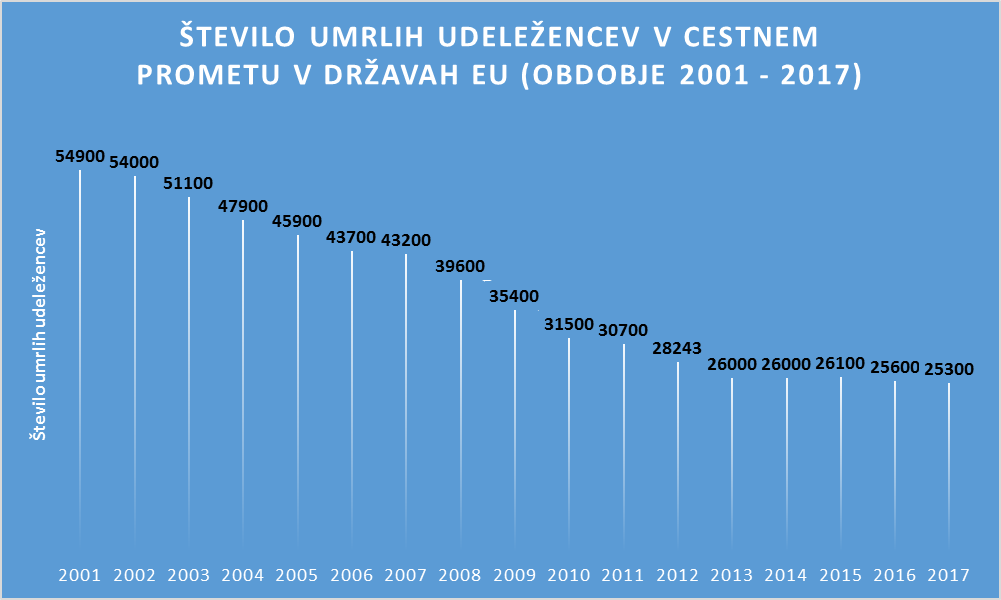
# 2 ANALIZA STANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

## 2.1 MEDNARODNA PRIMERJAVA

Slovenija je podpisnica zaveze oziroma deklaracije OZN Desetletje za večjo varnost na cestah. Z njo se je zavezala, da bo s svojim prizadevanjem, ravnanjem in dejanji pripomogla k zmanjšanju števila žrtev prometnih nesreč od leta 2011 do leta 2020 in uresničila cilje, opredeljene v omenjeni deklaraciji.

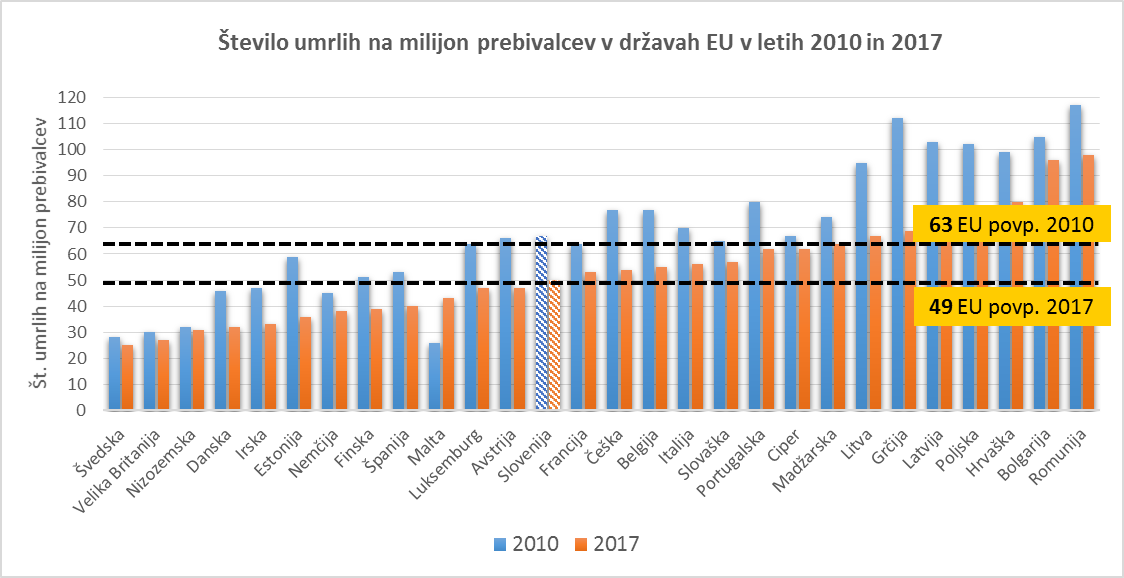
V letu 2010 je bil sprejet nov evropski akcijski načrt za varnost v cestnem prometu, ki je postavil cilj, da se na evropskih cestah do konca leta 2020 za polovico zmanjša število umrlih in hudo telesno poškodovanih oseb. Evropski akcijski program je spodbudil države članice, da so pripravile nacionalne načrte varnosti v cestnem prometu, obenem pa je pripomogel, da je varnost v cestnem prometu v Evropski skupnosti postala prioriteta držav članic. Glavni cilj Evropske unije pojasnjujejo smernice in politične spodbude, pri čemer ga bodo države članice lahko dosegle le s stalnim izboljševanjem ravnanja udeležencev v cestnem prometu in vzpostavitvijo prilagojenih pravil, programov in posegov, za katere se je že v preteklosti izkazalo, da so učinkoviti za povečanje varnosti na evropskih cestah.

Graf 1: Število umrlih v cestnem prometu v državah EU od leta 2001 do leta 2017



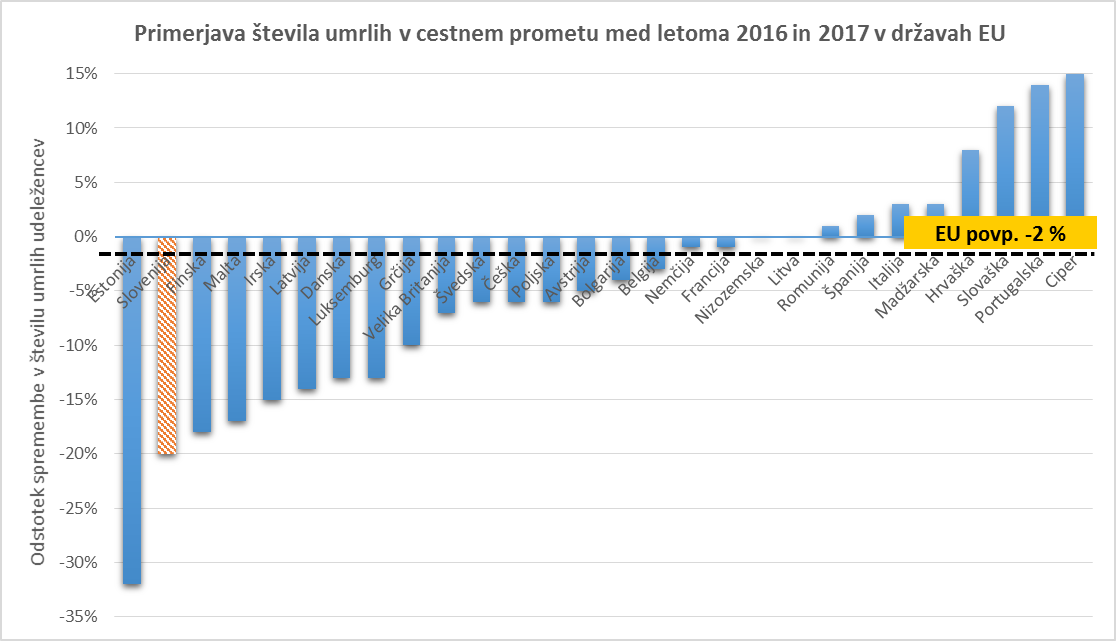
Leta 2017 je v Evropski uniji na cestah umrlo 25.300 oseb, kar je enako številu prebivalcev v srednje velikem mestu. Razvoj prometne varnosti v državah EU od leta 2001 naprej kaže postopno zmanjševanje števila umrlih v prometnih nesrečah. V letu 2001 je bil zastavljen cilj, da se število umrlih, ki je takrat znašalo 54.000, prepolovi do leta 2010. Število umrlih se je zmanjšalo za 43 % na 31.000 umrlih, kar je bil, čeprav cilj ni bil dosežen, pozitiven dosežek. 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 prepoloviti glede na število iz leta 2010 – v letu 2020 ne sme umreti več kot 15.500 udeležencev cestnega prometa.

***Graf 2: Število umrlih v cestnem prometu na milijon prebivalcev v državah EU v letih 2010 in 2017***



Graf prikazuje število umrlih udeležencev na milijon prebivalcev v 28 državah EU v letu 2017. Število umrlih prebivalcev v prometnih nesrečah na milijon prebivalcev kaže, da se Slovenija v letu 2017 uvršča na 13. mesto med državami članicami EU – v lanskem letu je v Sloveniji umrlo 50 udeležencev na milijon prebivalcev. Na podlagi statističnih podatkov je v letu 2017 v državah EU v povprečju umrlo 49 udeležencev na milijon prebivalcev.

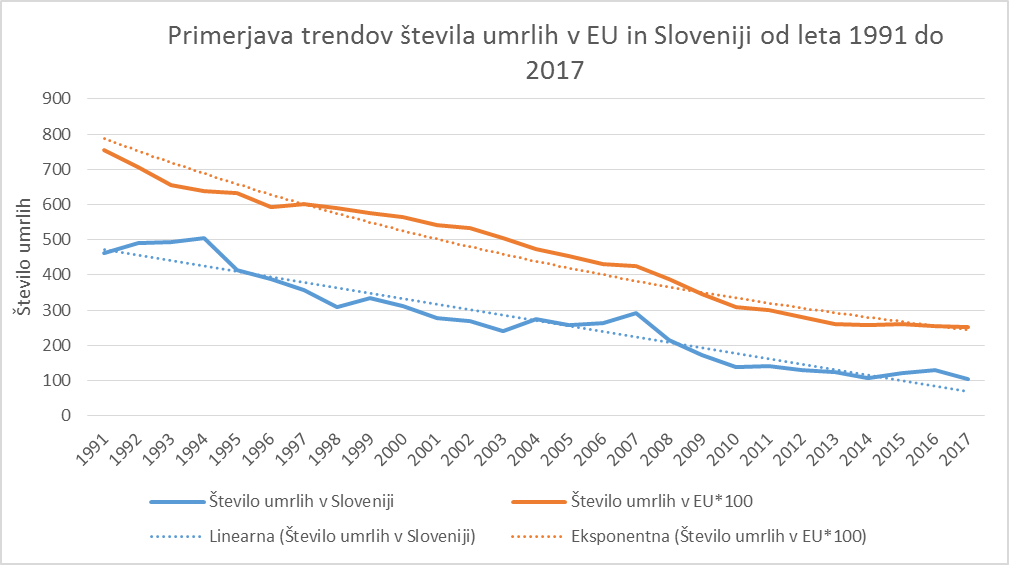
***Graf 3: Primerjava v skupnem številu umrlih v cestnem prometu med letoma 2016 in 2017 v državah EU***

**

Pri izboljšanju stanja varnosti cestnega prometa v letu 2017 v primerjavi z letom 2016 je bila najuspešnejša Estonija, v kateri se je v letu 2017 število umrlih v primerjavi z letom 2016 zmanjšalo za 32 %. Sledita ji Slovenija, ki je v letu 2017 v primerjavi z letom 2016 zmanjšala število umrlih za 20 %. Sledi Finska z 18 % zmanjšanjem ter Malta z 17 % zmanjšanjem števila umrlih udeležencev. Med državami, v katerih se je v letu 2017 v primerjavi s prejšnjim letom najbolj povečalo število umrlih, so: Ciper (15 %), Portugalska (14 %) in Slovaška (12 %). Povprečno zmanjšanje števila umrlih v državah EU je znašalo 2 %.

V Sloveniji število mrtvih in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu od leta 2008 stalno upada, razen v letih 2011, 2015 in 2016, ko je bilo prometnih nesreč in posledic teh več. Primerjava eksponentnih trendov števila mrtvih v državah EU in Sloveniji od leta 1991 do leta 2016 kaže, da sta trenda skoraj vzporedna, kar pomeni, da se v tem obdobju število mrtvih na slovenskih cestah znižuje podobno in sorazmerno kot na cestah na celotnem območju EU. Enako velja tudi za področje telesno poškodovanih.

***Graf 4: Primerjava trendov števila umrlih v državah EU in Sloveniji od leta 1991 do leta 2017***



V Republiki Sloveniji so v letu 2017 umrle 104 osebe. Hudo poškodovanih je bilo 850 oseb, pri čemer so družbenogospodarski stroški prometnih nesreč v letu 2017 znašali **1,1 milijarde EUR, kar je 2,6 % skupnega BDP.**

## ANALIZA STANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA LETO 2017

V letu 2017 so na slovenskih cestah v prometnih nesrečah umrle 104 osebe, kar je najmanj v zadnjih 60 letih. V letu 2017 smo bili poslabšanju stanja varnosti cestnega prometa priča predvsem v obdobju med marcem in majem, ko je umrlo 40 oseb, med katerimi so najbolj izstopali **vozniki osebnih avtomobilov (11 umrlih) – skupaj s potniki je v osebnih avtomobilih umrlo 19 udeležencev.**

## Prometne nesreče in posledice v zadnjih petih letih

Leto 2017 je z vidika števila prometnih nesreč in posledic najuspešnejše do sedaj. V letu 2017 beležimo 1,9 % manj prometnih nesreč in 4,8 % manj prometnih nesreča s poškodbami in smrtjo kot v letu 2016. **Največje zmanjšanje beležimo ravno pri številu umrlih, saj je v letu 2017 umrlo kar 20,0 % manj oziroma 26 umrlih udeležencev manj kot v letu 2016**. Pri številu hudo telesno poškodovanih beležimo minimalno povečanje (1 hudo telesno poškodovan več kot v 2016), pri lažje telesno poškodovanih pa ponovno zmanjšanje za 6,6 %.

***Tabela 1: Število prometnih nesreč, število prometnih nesreč s telesno poškodbo in posledice prometnih nesreč v obdobju 2013–2017***

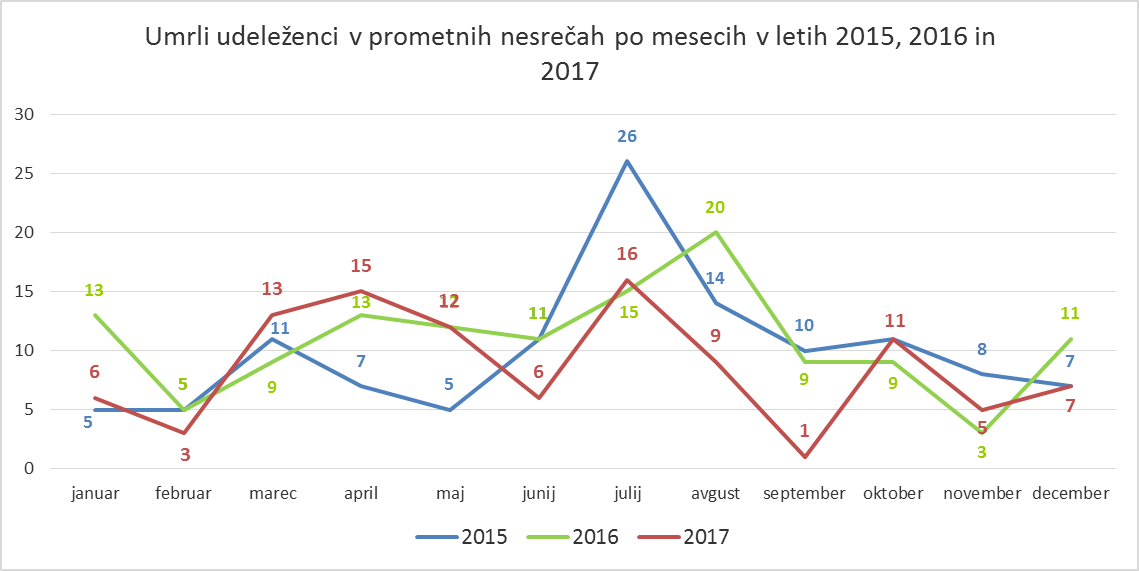
|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LETO | Št. prometnih nesreč | Št. prometnih nesreč s telesno poškodbo in smrtnim izidom | Posledice (poškodbe) | | | Skupaj poškodbe (H + L) |
| Smrt | Huda tel. poškodba | Lažja tel. poškodba |
| 2013 | 18904 | 6426 | 125 | 708 | 8034 | 8742 |
| 2014 | 18251 | 6167 | 108 | 826 | 7394 | 8220 |
| 2015 | 17943 | 6473 | 120 | 932 | 7778 | 8710 |
| 2016 | 17931 | 6495 | 130 | 850 | 7606 | 8456 |
| 2017 | 17584 | 6185 | 104 | 851 | 7050 | 7901 |
| **primerjava 17/13** | **–7,0 %** | **–3,8 %** | **–16,8 %** | **20,2 %** | **–12,2 %** | **–9,6 %** |
| **primerjava 17/16** | **–1,9 %** | **–4,8 %** | **–20,0 %** | **0,1 %** | **–7,3 %** | **–6,6 %** |

Zgornja tabela prikazuje orientacijsko primerjavo podatkov o prometnih nesrečah in posledicah za obdobje zadnjih petih let oziroma od 2013 pa do 2017.

Izboljšanje stanja varnosti cestnega prometa v primerjavi z letom 2016 je vidno skoraj v vseh zgoraj navedenih kategorijah.

## Umrli udeleženci v cestnem prometu po mesecih v obdobju 2015–2017

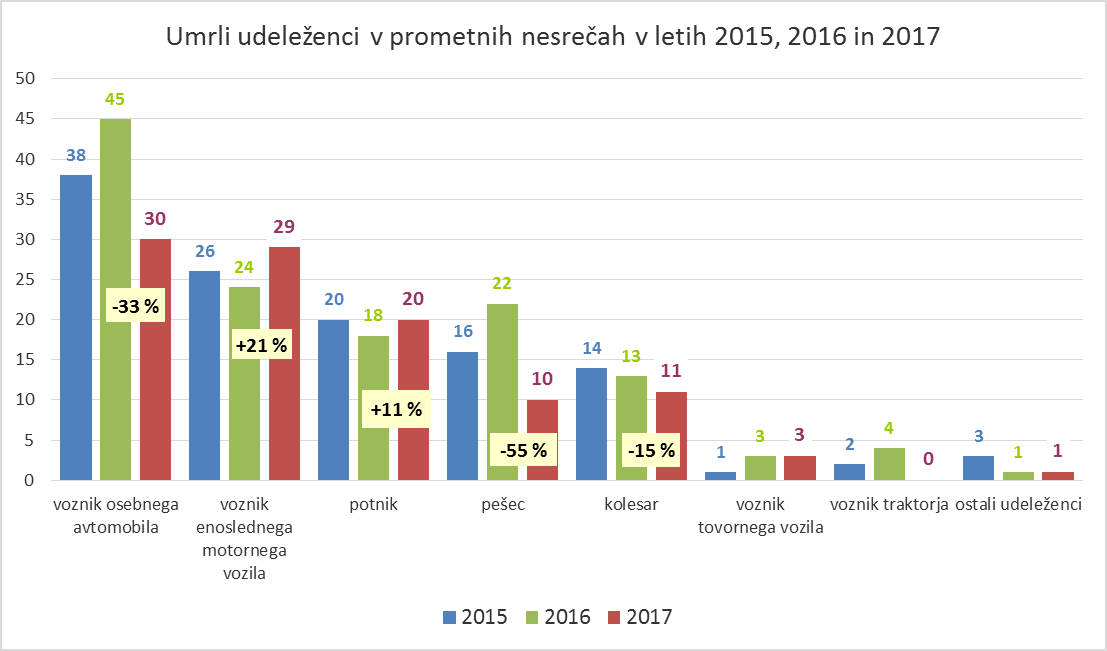
***Graf 5: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah po mesecih v obdobju 2015–2017***



Zgornji graf prikazuje število umrlih udeležencev cestnega prometa po mesecih v obdobju 2015–2017. Glede na to, da je bilo število umrlih v letu 2017 najnižje v zadnjih 60 letih, smo v določenih mesecih beležili najnižje število umrlih udeležencev. **Najnižje število umrlih v letu 2017 je bilo v štirih mesecih,** in sicer: februarja 3 umrli (enako kot v letu 2010), junija 6 umrlih, septembra 1 umrli in decembra 7 umrlih (enako kot v letu 2015). **Število umrlih v omenjenih štirih mesecih je bilo najnižje v zadnjih 25 letih.** V obdobju med marcem in majem 2017 je skupaj umrlo 40 udeležencev cestnega prometa, kar je največ v zadnjem petletnem obdobju.

## Umrli udeleženci v cestnem prometu

***Graf 6: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah v letih 2015, 2016 in 2017***

******

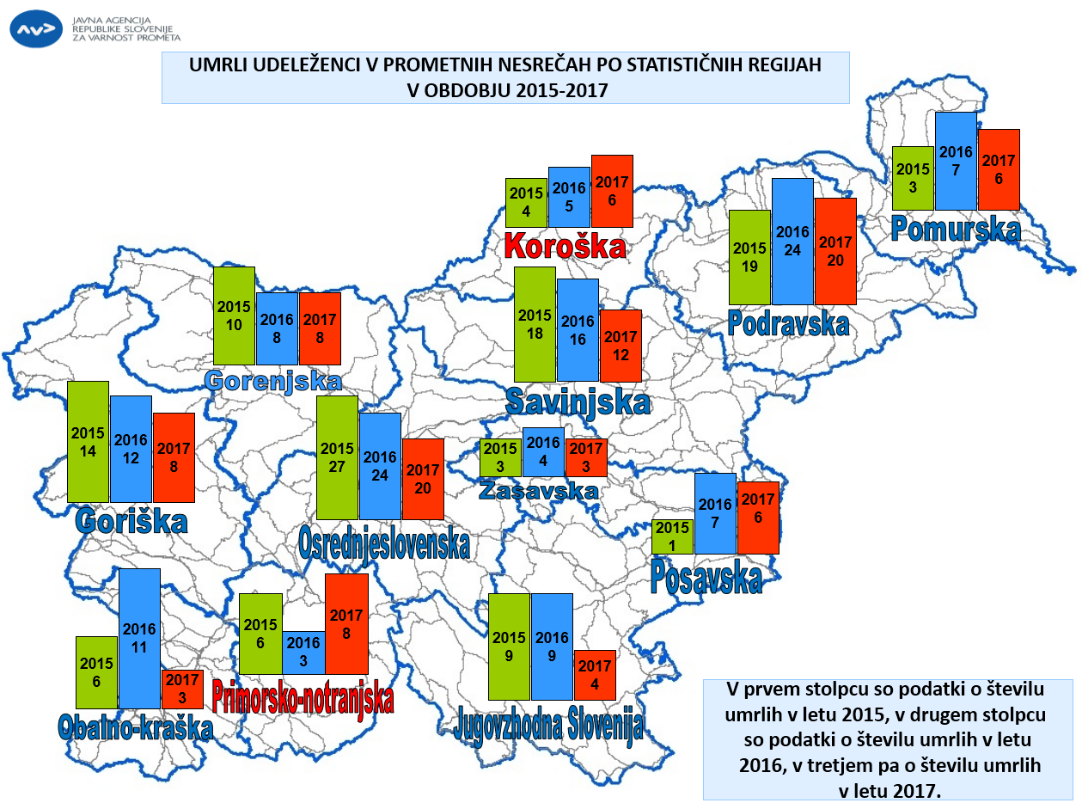
**V letu 2017 izstopa povečano število umrlih voznikov enoslednih motornih vozil**. Do konca leta 2017 je **umrlo 29 voznikov enoslednih motornih vozil (v 2016 24 umrlih) oziroma 21 % več** kot v letu pred tem. Povečanje števila umrlih beležimo tudi pri **potnikih, saj jih je v letu 2017 umrlo 20 (v 2016 18 umrlih) oziroma za 11 % več kot v letu 2016**.

Spodbudnejši statistični podatki so pri voznikih osebnih avtomobilov, pešcih in kolesarjih. V letu 2017 je umrlo **30 voznikov osebnih avtomobilov (45 umrlih v 2016) oziroma 33 % manj kot v letu 2016**. **Zmanjšanje za kar 55 % pa bežimo pri umrlih pešcih – v lanskem letu jih je umrlo 10** (v letu pred tem pa 22). Število **umrlih kolesarjev se je zmanjšalo za 15 % – 11 umrlih kolesarjev v letu 2017 (13 umrlih v letu 2016).**

Poleg naštetih smrtnih žrtev v cestnem prometu so v letu 2017 umrli še 3 vozniki tovornega vozila (3 umrli tudi v letu 2016) ter 1 umrli voznik štirikolesnika.

## Umrli udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah

***Slika 1:*** *Umrli udeleženci v prometnih nesrečah po statističnih regijah v obdobju 2015 - 2017*



V letu 2017 v veliki večini slovenskih regij beležimo zmanjšanje števila umrlih. Zmanjšanje je prisotno v vseh treh največjih slovenskih regijah: osrednjeslovenski (4 umrli manj), podravski (4 umrli manj) in savinjski statistični regiji (3 umrli manj). Edini statistični regiji, ki sta v letu 2017 v primerjavi z letom poprej povečali število umrlih sta bili primorsko-notranjska (5 umrlih več) in koroška statistična regija (1 umrli več).

Kljub zmanjšanju števila umrlih v večini slovenskih statističnih regij v letu 2017 je bilo v nekaterih statističnih regijah število umrlih previsoko glede na kritično število umrlih v posamezni statistični regiji, določeni za leto 2017. Kritično število so poleg primorsko-notranjske in koroške regije presegle tudi: posavska, goriška in podravska statistična regija.

***Tabela 2: Število umrlih udeležencev po statističnih regijah, kritična meja umrlih, določena v ReNPVCP za leto 2017, in število umrlih udeležencev po statističnih regijah na 10.000 prebivalcev***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Statistična regija | Število umrlih | | | Kritična meja umrlih, določena v NPVCP 2017 | Št. umrlih na 10.000 prebivalcev | | | Število prebivalcev 2017 |
| 2015 | 2016 | 2017 | 2015 | 2016 | 2017 |
| obalno-kraška | 6 | 11 | 3 | 5 | 0,53 | **0,97** | **0,26** | 113.517 |
| jugovzhodna Slovenija | 9 | 9 | 4 | 7 | 0,63 | 0,63 | **0,28** | 142.711 |
| osrednjeslovenska | 27 | 24 | 20 | 26 | 0,50 | **0,44** | 0,37 | 539.672 |
| gorenjska | 10 | 8 | 8 | 10 | 0,49 | **0,39** | 0,39 | 203.800 |
| savinjska | 18 | 16 | 13 | 13 | 0,71 | 0,63 | 0,51 | 254.761 |
| pomurska | 3 | 7 | 6 | 6 | **0,26** | 0,61 | 0,52 | 115.477 |
| zasavska | 3 | 4 | 3 | 3 | 0,52 | 0,70 | 0,52 | 57.280 |
| podravska | 19 | 24 | **20** | 16 | 0,59 | 0,75 | 0,62 | 322.043 |
| posavska | 1 | 7 | **5** | 4 | **0,13** | 0,93 | 0,66 | 75.544 |
| goriška | 14 | 12 | **8** | 6 | **1,19** | **1,02** | 0,68 | 117.747 |
| koroška | 4 | 5 | **6** | 3 | 0,57 | 0,71 | **0,85** | 70.761 |
| primorsko-notranjska | 6 | 3 | **8** | 3 | **1,14** | 0,57 | **1,52** | 52.582 |

\* Rdeče obarvane statistične regije s statistično največ umrlimi v posameznem obdobju, modro obarvano statistične regije s statistično najmanj umrlih v posameznem obdobju.

Če primerjamo število umrlih s številom prebivalcev posamezne regije, je v letu 2017 statistično najvarnejša obalno-kraška statistična regija in jugovzhodna SLO. Obalno-kraška regija ima statistično 0,26 umrlega udeleženca na 10.000 prebivalcev, jugovzhodna SLO pa ima statistično 0,28 umrlega udeleženca na 10.000 prebivalcev. Stanje se je precej izboljšalo v obalno-kraški regiji, saj je bila v letu 2016 med statistično najnevarnejšimi statističnimi regijami. Najbolj negativno izstopata primorsko-notranjska (statistično 1,52 umrlega udeleženca na 10.000 prebivalcev) in koroška regija (statistično 0,85 umrlega udeleženca na 10.000 prebivalcev). Primorsko-notranjska statistična regija je bila dvakrat v zadnjih treh letih med najbolj prometno nevarnimi statističnimi regijami. V letu 2017 so bile najbolj prometno nevarne manjše statistične regije z manj kot 100.000 prebivalcev (koroška, posavska, primorsko-notranjska). Prav tako sta primorsko-notranjska in koroška statistična regija edini, kjer se je v letu 2017 povečalo število umrlih v primerjavi z letom 2016.

## 2.2.5 Vzroki za nastanek prometnih nesreč

Najpogostejši vzrok za nastanek prometnih nesreč v letu 2017 je **nepravilen premik z vozilom** – zaradi omenjenega vzroka se je pripetilo 4.159 (4.099) prometnih nesreč oziroma 24 % vseh nesreč. Sledi mu vzrok neprilagojena hitrost – 3.041 (3.371) prometnih nesreč oziroma 17 % ter nepravilna stran oziroma smer vožnje – 2.886 (3.091) prometnih nesreč oziroma 16 %.

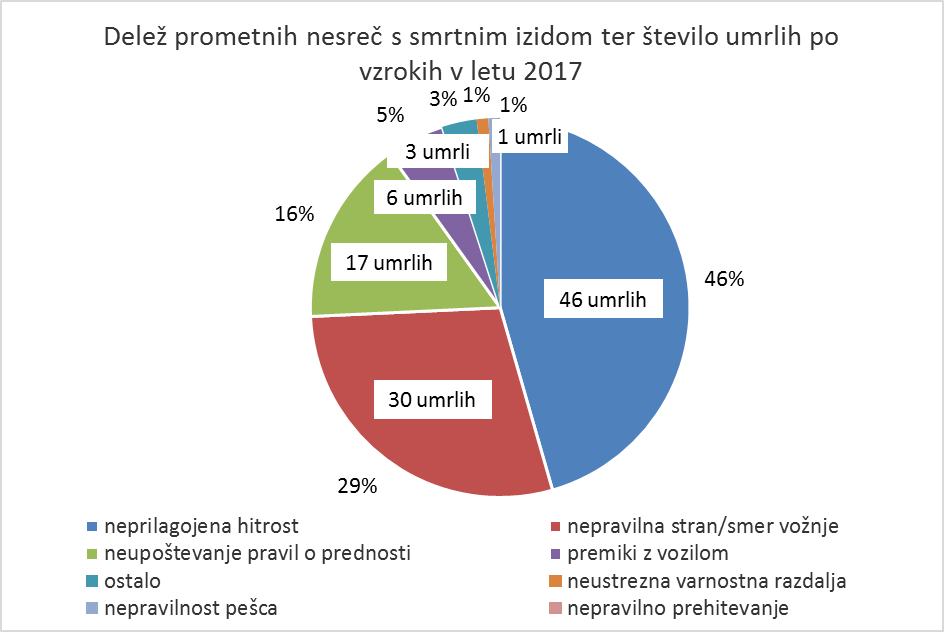
Najpogostejši vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2017 so:

* **neprilagojena hitrost – 46 prometnih nesreč s smrtnim izidom (46 umrlih udeležencev),**
* **nepravilna stran oziroma smer vožnje – 29 prometnih nesreč s smrtnim izidom (30 umrlih udeležencev),**
* **neupoštevanje pravil o prednosti – 16 prometnih nesreč s smrtnim izidom (17 umrlih udeležencev).**

Zaradi omenjenih vzrokov za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom je v letu 2017 umrlo 93 (91) udeležencev oziroma 89 % vseh umrlih. **Največje povečanje med vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom beležimo pri:**

* **neprilagojeni hitrosti** – v letu 2016 je umrlo 42 udeležencev, v letu 2017 pa 46 udeležencev,
* **nepravilna stran oziroma smer vožnje** – v letu 2016 je umrlo 24 udeležencev, v letu 2017 pa kar 30 umrlih udeležencev.

***Graf 7: Prometne nesreče s smrtnim izidom glede na vzrok in število umrlih po posameznih vzrokih v letu 2017***

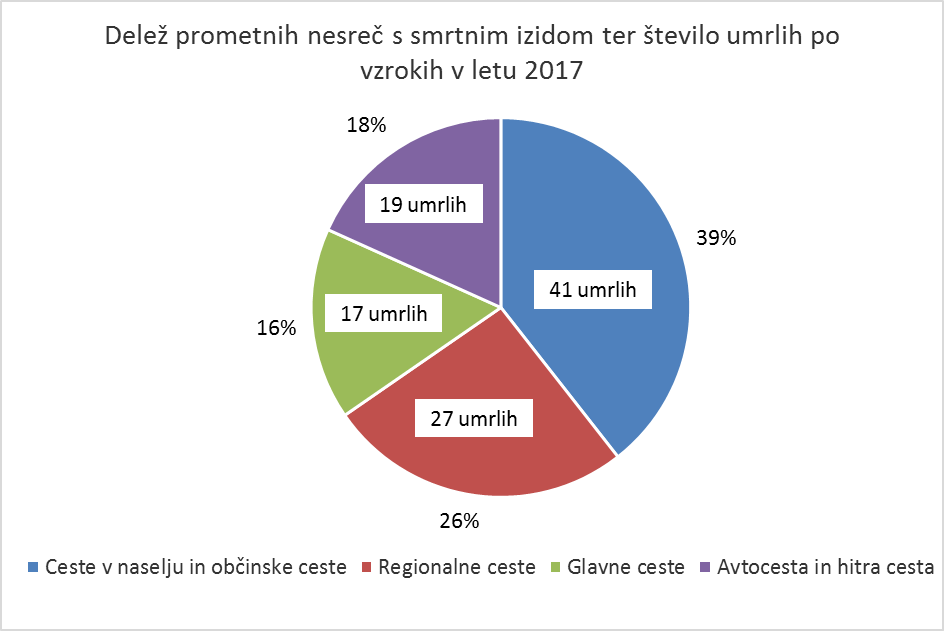


## Prometne nesreče glede na vrsto ceste

Največ prometnih nesreč v letu 2017 se je pripetilo na cestah v naseljih (z uličnim sistemom ali brez le-tega), in sicer 11.105 prometnih nesreč oziroma 63 %. Sledijo mu regionalne ceste z 2.593 prometnimi nesrečami oziroma 15 % deležem ter avtoceste in hitre ceste – 1.991 prometnih nesreč oziroma 11 % vseh nesreč. Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom se je v lanskem letu **pripetilo na regionalnih cestah II reda in v naselju z uličnim sistemom**. Na omenjenih cestah je v letu 2017 umrlo 38 % vseh umrlih.

* + Na cestah **v naselju z uličnim sistemom** se je v lanskem letu pripetilo 19 prometnih nesreč s smrtnim izidom, **umrlo je 20 udeležencev** cestnega prometa.
  + Na **regionalnih cestah II. reda** se je v lanskem letu pripetilo 18 prometnih nesreč s smrtnim izidom, **umrlo je 19 udeležencev** cestnega prometa.
  + Na **avtocestah in hitrih cestah** se je v lanskem letu pripetilo 18 prometnih nesreč s smrtnim izidom, **umrlo je 19 udeležencev** cestnega prometa.
  + Na cestah **v naselju brez uličnega sistema** se je v lanskem letu pripetilo 16 prometnih nesreč s smrtnim izidom, **umrlo je 16 udeležencev** cestnega prometa.
  + Na **glavnih cestah I. reda** se je v lanskem letu pripetilo 10 prometnih nesreč s smrtnim izidom, **umrlo je 10 udeležencev cestnega prometa**.
  + Na **glavnih cestah II. reda** se je v lanskem letu pripetilo 7 prometnih nesreč s smrtnim izidom, **umrlo je 7 udeležencev cestnega prometa**.
  + Na **regionalnih cestah I. reda** so se v lanskem letu pripetile 4 prometne nesreče s smrtnim izidom, **umrli so 4 udeleženci cestnega prometa**.
  + Na **lokalnih cestah** se je v lanskem letu pripetilo 5 prometnih nesreč s smrtnim izidom, **umrlo je 5 udeležencev cestnega prometa**.
  + Na **regionalnih cestah III. reda** so se v lanskem letu pripetile 4 prometne nesreče s smrtnim izidom, **umrli so 4 udeleženci cestnega prometa.**

***Graf 8: Delež prometnih nesreč s smrtnim izidom ter število umrlih po cestah v letu 2017***



## Vožnja pod vplivom alkohola

V letu 2017 se je pripetilo 1.528 prometnih nesreč, ki jih je povzročil alkoholiziran udeleženec. **Število omenjenih prometnih nesreč se je zmanjšalo za 18,3 %** v primerjavi z letom 2016.

***Tabela 3: Število prometnih nesreč, število prometnih nesreč s telesno poškodbo in posledice prometnih nesreč v obdobju 2013–2017 – povzročitelj prometne nesreče pod vplivom alkohola***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LETO | Št. prometnih nesreč | Št. prometnih nesreč s telesno poškodbo | Poškodbe | | | Skupaj poškodbe  (H + L) |
| Smrt | Huda tel. poškodba | Lažja tel. poškodba |
| 2013 | 1651 | 713 | 38 | 131 | 785 | 916 |
| 2014 | 1526 | 621 | 25 | 138 | 643 | 781 |
| 2015 | 1512 | 600 | 37 | 134 | 675 | 809 |
| 2016 | 1870 | 786 | 41 | 175 | 834 | 1009 |
| 2017 | 1528 | 627 | 32 | 140 | 630 | 770 |
| **primerjava 17/13** | **–7,5 %** | **–12,1 %** | **–15,8 %** | **6,9 %** | **–19,7 %** | **–15,9 %** |
| **primerjava 17/16** | **–18,3 %** | **–20,2 %** | **–22,0 %** | **–20,0 %** | **–24,5 %** | **–23,7 %** |

**V lanskem letu je zaradi alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč umrlo 32 udeležencev – 9 manj kot v letu 2016 (zmanjšanje za 22 %).**

Na področju vožnje pod vplivom alkohola prav tako ugotavljamo **zmanjšanje hudo telesno poškodovanih**, tako se je v preteklem letu **hudo telesno poškodovalo 20 % manj udeležencev kot v letu 2016** (140 hudo telesno poškodovanih leta 2017, 175 hudo telesno poškodovanih leta 2016). Število **lažje telesno poškodovanih** se je **zmanjšalo za 24 %** (630 lahko poškodovanih v letu 2017, 834 lahko telesno poškodovanih leta 2016).

## Uporaba varnostnega pasu v prometnih nesrečah

***Tabela 4: Uporaba varnostnega pasu v prometnih nesrečah – vozniki osebnih avtomobilov v obdobju 2013 – 2017***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Uporaba varnostnega pasu med vozniki osebnih avtomobilov | Umrli | | | | | Huje tel. poškod. | | | | | Lažje tel. poškod. | | | | |
| 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| uporabljal | 17 | 28 | 21 | 28 | 17 | 122 | 136 | 167 | 149 | 140 | 3512 | 3225 | 3399 | 3442 | 3205 |
| ni uporabljal | 18 | 9 | 16 | 15 | 10 | 31 | 27 | 26 | 44 | 24 | 124 | 75 | 81 | 83 | 88 |
| neznano | 6 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 11 | 9 | 9 | 9 | 158 | 149 | 154 | 132 | 129 |
| **skupaj** | **41** | **41** | **38** | **45** | **30** | **157** | **174** | **202** | **202** | **173** | **3794** | **3449** | **3634** | **3657** | **3422** |
| % uporabe | 41 % | 68 % | 55 % | 62 % | 57 % | 78 % | 78 % | 83 % | 74 % | 81 % | 93 % | 93 % | 94 % | 94 % | 94 % |
| % neuporabe | 44 % | 22 % | 42 % | 33 % | 33 % | 20 % | 15 % | 13 % | 22 % | 14 % | 3 % | 2 % | 2 % | 2 % | 3 % |

Zgornja tabela prikazuje uporabo varnostnega pasu voznikov osebnih avtomobilov v prometnih nesrečah, ki so se pripetile v letu 2017. Med 30 umrlimi vozniki osebnih avtomobilov je bilo 10 takšnih, ki v prometni nesreči niso uporabljali varnostnega pasu, pri treh pa je bilo (ne)uporabo nemogoče ugotoviti. Delež uporabe je znašal 57 %, manj kot leto poprej (62 %). Delež uporabe varnostnega pasu med poškodovanimi je večji – 81 % hudo telesno poškodovanih je uporabljalo varnostni pas v času prometnih nesreč, delež lažje telesno poškodovanih z uporabo varnostnega pasu pa je 94 %.

V lanskem letu je skupaj umrlo 18 potnikov v osebnih avtomobilih. Med vsemi umrlimi jih je v času prometne nesreče devet uporabljalo varnostni pas (50 %), osem oziroma 44 % pa jih ni uporabljalo (pri enem je bilo nemogoče ugotoviti). Med tremi umrlimi vozniki tovornih vozil v letu 2017 dva v času prometne nesreče nista uporabljala varnostnega pasu.

Na splošno je delež uporabe varnostnega pasu pri umrlih voznikih osebnih avtomobilov v letu 2017 v primerjavi z letom 2013 narasel z 41 % na 57 %. Delež uporabe je prav tako narasel pri hudo telesno poškodovanih ter minimalno tudi pri lažje telesno poškodovanih voznikih.

## Povzročitelji prometnih nesreč

***Tabela 5: Povzročitelji prometnih nesreč v obdobju 2013 – 2017***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Povzročitelj prometne nesreče\* | Število vseh umrlih udeležencev | | | | | Delež vseh umrlih udeležencev | | | | |
| 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| vozniki osebnih avtomobilov | 88 | 67 | 70 | 71 | 65 | 72 % | 63 % | 57 % | 55 % | 61 % |
| vozniki enoslednih motor. vozil | 11 | 13 | 17 | 21 | 22 | 9 % | 12 % | 14 % | 16 % | 21 % |
| pešci | 6 | 3 | 3 | 10 | 1 | 5 % | 3 % | 2 % | 8 % | 1 % |
| kolesarji | 9 | 10 | 7 | 8 | 4 | 7 % | 9 % | 6 % | 6 % | 4 % |
| vozniki tovornih vozil | 5 | 10 | 17 | 14 | 9 | 4 % | 9 % | 14 % | 11 % | 8 % |
| preostali udeleženci | 4 | 4 | 8 | 6 | 5 | 3 % | 4 % | 7 % | 5 % | 5 % |

\* V določenih prometnih nesrečah ni podatka o povzročitelju.

V obdobju zadnjih 5 let so vozniki osebnih avtomobilov najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč s smrtjo udeleženca – v letu 2017 je skupaj v prometnih nesrečah, ki so jih povzročili vozniki osebnih avtomobilov umrlo 65 udeležencev oziroma 61 % vseh umrlih. Delež umrlih v prometnih nesrečah, ki jih je povzročil voznik osebnega avtomobila, se v zadnjih letih zmanjšuje (72 % v letu 2013, 61 % v letu 2017). Po deležu umrlih jim sledijo vozniki enoslednih motornih vozil, zaradi katerih je v letu 2017 umrlo 22 udeležencev (večinoma ravno vozniki enoslednih motornih vozil) oziroma 21 % vseh umrlih. Delež voznikov enoslednih motornih vozil se v zadnjem petletnem obdobju povečuje (z 9 % v letu 2013 na 21 % v letu 2017). Omeniti velja še voznike tovornih vozil, ki so bili v lanskem letu odgovorni za smrt devetih udeležencev oziroma 8 % med vsemi umrlimi. Prav kot pri enoslednih motornih vozilih se je delež umrlih zaradi prometnih nesreč, povzročenih s strani voznikov tovornih vozil, povečal s 4 % v letu 2013 na 8 % v letu 2017 (v letu 2015 je znašal 14 %).

# 3 VIZIJA

V nacionalnem programu je kot izhodišče uporabljena Vizija nič, ki bo skupaj s cilji pripeljala do zmanjšanja **najhujših posledic prometnih nesreč v cestnem prometu. To narekujejo tudi dejstva in pričakovanja slovenske družbe, ki želi, da se v naslednjih letih izboljša varnost cestnega prometa in zagotovi sledljivost evropskim ciljem. Vizija nič obvezuje** državne organe in organizacije, organe samoupravnih lokalnih skupnosti, strokovne ustanove, organizacije civilne družbe in posameznike, da vse svoje odločitve in ravnanja usmerijo k njeni uresničitvi, prometni sistem pa prilagodijo in oblikujejo tako, da ljudje v njem ne bodo umirali ali se telesno poškodovali.

Pri tem se sledi tema temeljnima ciljema:

* *vzpostavitev varnega prometnega sistema, ki bo delno dopuščal morebitne človeške napake;*
* *zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč (število umrlih in hudo telesno poškodovanih oseb v cestnem prometu).*

Poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2016 je četrto tovrstno poročilo po sprejetju ReNPVCP13-22. Osredotoča se na bistvene cilje, dejavnosti in kazalnike sprejete resolucije, ki se nanašajo na posamezne nosilce. Poleg tega se poročilo opira tudi na Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2015 in 2016. Poudarek je na uresničevanju ciljev resolucije nacionalnega programa z vidika strategij, programov za večjo varnost v cestnem prometu in akcijskih načrtov koordiniranih preventivnih akcij v letu 2016. Poročilo prikazuje tudi mednarodno primerjavo in položaj Republike Slovenije v evropskem merilu na področju varnosti v cestnem prometu.

Osrednji dokument za sprotno spremljanje dejavnosti in doseganje ciljev sprejete resolucije ter razvoja in problematike varnosti cestnega prometa je letno poročilo o izvajanju resolucije nacionalnega programa, ki ga obravnava Državni zbor do 1. julija v tekočem letu za preteklo leto. Letno poročilo predloži Vlada RS Državnemu zboru po tem, ko sta to že obravnavala Medresorska delovna skupina za koordinacijo in nadzor nad izvajanjem nacionalnega programa, ki jo vodi Javna agencija RS za varnost prometa, in Odbor direktorjev za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu, ki ga vodi Ministrstvo za infrastrukturo.

V ta namen se organizira točka dnevnega reda redne seje Državnega zbora RS. Na seji DZ sodelujejo minister, pristojen za infrastrukturo, minister, pristojen za notranje zadeve, minister, pristojen za izobraževanje in znanost, minister, pristojen za pravosodje, minister, pristojen za zdravje, minister, pristojen za obrambo, minister, pristojen za finance, predstojnik vladne službe, pristojne za lokalno samoupravo in regionalno politiko, in direktor Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa.

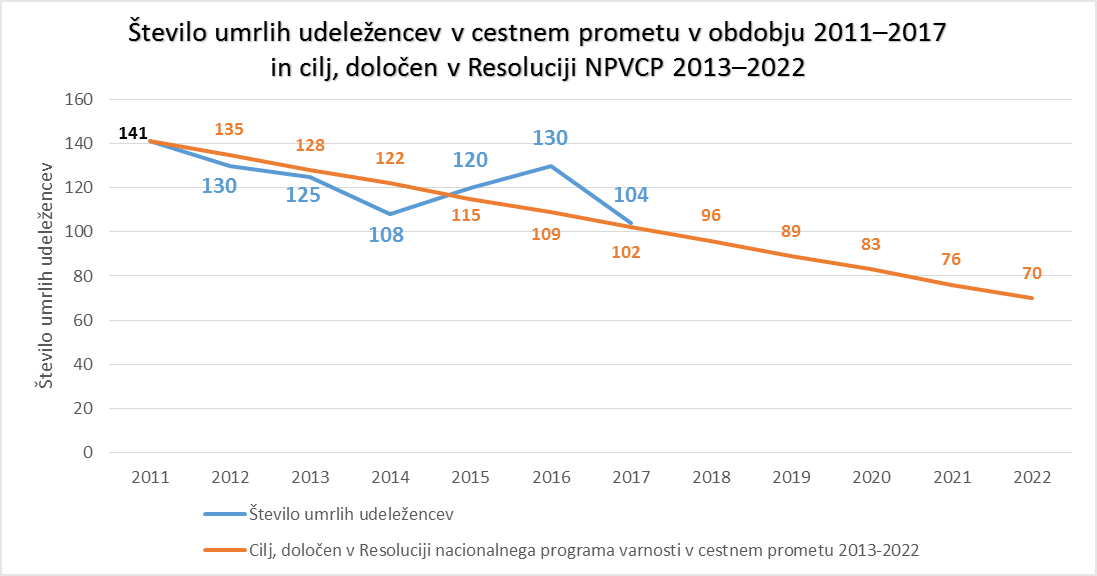
Državni zbor RS obravnava in zagotavlja nacionalnemu programu varnosti cestnega prometa družbenopolitično podporo, obravnava in sprejema letna in končna poročila o rezultatih in izvajanju programa ter daje potrebne usmeritve in konkretne naloge za učinkovitejšo izvedbo ukrepov.

Cilj, postavljen v načrtu za leto 2017, je bil, da:

|  |
| --- |
| **NE SMEMO DOPUSTITI, DA NA SLOVENSKIH CESTAH UMRE VEČ KOT 102 OSEB, IN V PROMETNIH NESREČAH SE NE SME HUDO TELESNO POŠKODOVATI VEČ KOT 631 OSEB.** |

Glede na nacionalni program varnosti cestnega prometa je končni cilj, da do konca leta 2022 na slovenskih cestah ne sme umreti več kot 35 oseb/mio prebivalcev in da se v prometnih nesrečah ne sme hudo telesno poškodovati več kot 230 oseb. Gre za zelo ambiciozen in optimističen cilj, ki je težko uresničljiv, vendar pa mu je treba slediti ter ga poskušati doseči z učinkovitim vodenjem in nadziranjem.

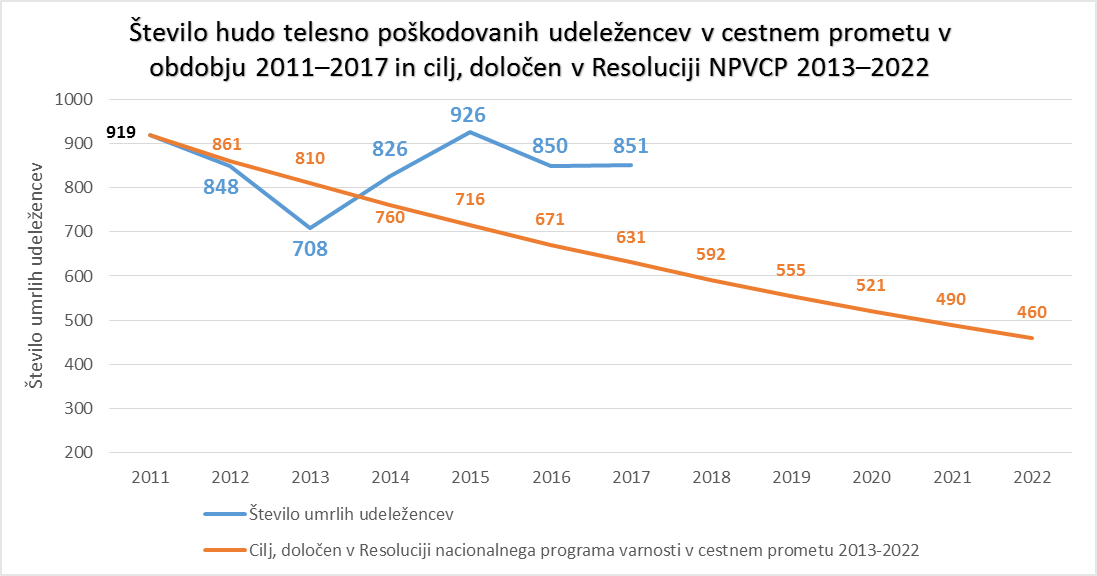
***Graf 9: Število umrlih udeležencev v cestnem prometu v obdobju 2011–2017 in cilj, določen v ReNPVCP13-22***

******

V letu 2017 cilj zmanjšanja števila umrlih oseb v prometnih nesrečah iz nacionalnega programa za leto 2017 ni bil v celoti nominalno dosežen, vendar smo se mu popolnoma približali, saj smo zmanjšali število umrlih v prometnih nesrečah v primerjali z letom poprej za 26 oseb oziroma za 20 odstotkov.

Če želimo uresničiti cilje nacionalnega programa o številu umrlih v prometnih nesrečah in obdobnih načrtov za večjo varnost cestnega prometa, bo treba zagotoviti več finančnih in kadrovskih resursov ter ustvariti primerne pogoje za izvajanje ukrepov Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022.

***Graf 10: Število hudo telesno poškodovanih udeležencev v cestnem prometu v obdobju 2011–2017 in cilj, določen v ReNPVCP13-22***



Pri hudo telesno poškodovanih sta v uporabi dve definiciji: policijska in zdravstvena. Po podatkih policije cilj hudo telesno poškodovanih v letu 2017 ni bil v celoti dosežen, vendar smo število hudo telesno poškodovanih oseb uspeli znižati za 9 odstotkov v primerjavi z 2015. Prav tako podatek o hudo telesno poškodovanih osebah v prometnih nesrečah ni primerljiv z definicijami HTP najvarnejših evropskih držav, saj je slovenska opredelitev hudo telesno poškodovane osebe preveč ohlapna. Slovenija bi ob primerljivi definiciji hudo telesno poškodovane osebe zabeležila precej manjše število hudo telesno poškodovanih in tako lažje uresničila cilj nacionalnega programa hudo telesno poškodovanih oseb.

Če želimo uresničiti cilj nacionalnega programa o hudo telesno poškodovanih osebah in obdobnih načrtov za večjo varnost cestnega prometa, bo treba zagotoviti več finančnih in kadrovskih resursov ter ustvariti primerne pogoje za izvajanje ukrepov Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022.

Za doseganje končnega cilja – ne več kot 70 mrtvih – bo treba v naslednjih letih najprej upoštevati cilje, ki so določeni za vsako leto posebej. Če želimo doseči zastavljeni cilj, bo treba med letoma 2013 in 2022 v povprečju zmanjšati število umrlih za šest udeležencev na leto.

Za doseganje cilja nacionalnega programa varnosti cestnega prometa je bilo pripravljenih več simulacij scenarijev.

**Scenarij 1**: Brez dodatnih dejavnosti in z zmanjšanjem obsega nekaterih dejavnosti. Dejavnosti in njihov obseg se bodo zaradi pomanjkanja resursov in povečanja prihrankov na vseh področjih nekoliko zmanjšali. Pri tem scenariju lahko pride v posameznih obdobjih celo 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 mrtvih 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 ostrejše kazni za kršitelje predpisov, zaradi katerih prihaja do hudih prometnih nesreč. 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 11: Število umrlih udeležencev do leta 2017 ter trije možni scenariji do leta 2022***

# 4 REALIZACIJA NALOG, OPREDELJENIH PO PODROČJIH ReNPVCP13-22

V smislu načrtnega in koordiniranega dela Obdobnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2015 in 2016 so poudarjena ta najbolj problematična področja varnosti cestnega prometa, ki so izbrana na podlagi analize stanja in poznavanja prometnovarnostne problematike in postavljena kot prioritetne naloge za splošno izboljšanje varnosti cestnega prometa:

– *uresničevanje Vizije nič: nič smrtnih žrtev v cestnem prometu – uskladitev in uveljavitev tehnologije za varnost cestnega prometa, kot so sistemi za pomoč voznikom, (pametni) omejevalniki hitrosti, opozorilniki pripetosti varnostnih pasov, e-klic, sistemi sodelovanja, vmesniki med vozili in infrastrukturo in izboljšani tehnični pregledi, vključno za alternativne sisteme pogona;*

– *oblikovanje celostne strategije za upravljanje poškodb v prometu in ukrepanje ob nesrečah, vključno z oblikovanjem enotne definicije hudo telesno poškodovanih oseb za uresničitev cilja zmanjšanja števila poškodb;*

– *osredotočenje na usposabljanje in izobraževanje vseh udeležencev v cestnem prometu;*

– *spodbujanje uporabe varnostno-zaščitne opreme (varnostni pasovi, zaščitna oblačila, preprečevanje nedovoljenih sprememb vozila);*

– *izboljšanje stanja cestne infrastrukture, prometnega okolja in tehnologije vozil;*

– *posebna pozornost se nameni ranljivim udeležencem, kot so pešci, kolesarji in motoristi, med drugim z varnejšimi tehnologijami za infrastrukturo in vozila.*

Cestni promet je izjemno zapleten sistem, v katerem je treba za dosego dolgoročne vizije, da se zmanjša število mrtvih in hudo poškodovanih v prometnih nesrečah, z različnimi ukrepi preprečiti človeške napake in zmanjšati njihov pomen. Z intervencijskimi, kratkoročnimi in srednjeročnimi ukrepi bodo obdobni načrti prispevali k doseganju ciljev sprejetega nacionalnega programa varnosti cestnega prometa.

Na nastanek prometnih nesreč vpliva več dejavnikov, glavni pa so udeleženci v cestnem prometu, cestna infrastruktura, motorno vozilo 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 ustanov, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in državnih organov.

***Slika 2: ReNPVCP13-22***



## 4.1 Poročilo o delu Odbora direktorjev za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leto 2017

Dne 12. junija 2017 je potekala 1. dopisna seja Odbora direktorjev za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu za obdobje od 2013 do 2022 (v nadaljnjem besedilu: odbor direktorjev), v katero so bili vključeni predstavniki Ministrstva za infrastrukturo, Javne agencije RS za varnost prometa, DRSI-ja, DARS-a, Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, Policije, Ministrstva za zdravje, Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, Ministrstva za pravosodje in Uprave RS za zaščito in reševanje, katerega temeljne naloge so:

– priprava strateških usmeritev in izhodišč ukrepov na področju razvoja varnosti cestnega prometa;

– obravnava letnih poročil in zaključnega poročila o rezultatih in izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (ReNPVCP13-22);

– dajanje konkretnih nalog za učinkovitejšo izvedbo ukrepov na področju varnosti cestnega prometa;

– zagotavljanje finančnih in drugih resursov, potrebnih za izvajanje ReNPVCP13-22 ter

– spremljanje izvajanja ReNPVCP13-22.

Na 1. dopisni seji dne 12. junija 2017 je odbor direktorjev obravnaval in sprejel Poročilo o izvajanju ReNPVCP13-22 za leto 2016.

Na 1. dopisni seji je bil sprejet naslednji sklep:

1. Odbor direktorjev za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu za obdobje od 2013 do 2022 je obravnaval in sprejel Poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2016 v predloženem besedilu.

## 4.2 Poročilo o delu Medresorske delovne skupine za spremljanje in izvajanje ReNPVCP13-22 v letu 2017

Vlada RS je na 38. redni seji 18. decembra 2013 sprejela Sklep o ustanovitvi Medresorske delovne skupine za spremljanje in izvajanje Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022. Medresorsko delovno skupino za spremljanje in izvajanje nacionalnega programa vodi Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

Njene naloge so:

* priprava in po potrebi obravnava vmesnih problemskih poročil, ki zahtevajo dodatne vire za izvedbo načrtovanih ukrepov;
* spremljanje izvajanj nalog iz nacionalnega programa;
* sprejemanje poročil o izvedenih akcijskih programih;
* sprejemanje akcijskih načrtov za dvoletna obdobja do leta 2022;
* skrb za koordinacijo izvajanja programov, ki zahtevajo sodelovanje vladnih organov, drugih organizacij, civilne družbe, vseslovenskega zavarovalniškega združenja in strokovnjakov;
* nadziranje izvajanja operativnih programov za posamezna obdobja;
* pomoč pri delu lokalnih odborov in sodelovanje pri usklajevanju programov za reševanje težav, ki presegajo lokalno raven;
* skrb za predstavitev in uveljavitev programa.

Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 se je v letu 2016 sestala trikrat, in sicer:

– 23. februarja 2017 in

– 15. maja 2017.

Medresorska delovna skupina je v letu 2017 obravnavala te pomembne teme:

– ključne ukrepe za večjo varnost cestnega prometa v letu 2017;

– Poročilo o izvajanju nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za leto 2016, ki je bilo predloženo v obravnavo Vladi RS in Državnemu zboru RS;

– predlog spremembe Zakona o omejevanju porabe alkohola o točenju alkoholnih pijač na športnih prireditvah in sprejela ključni sklep;

– analizo stanja o vzgoji za cestnoprometno varnost v vzgojno-izobraževalnih zavodih (Ministrstvo za znanost, izobraževanje in šport).

## 4.3 CESTNA INFRASTRUKTURA

***TEMELJNI CILJ: zagotavljanje varne cestne infrastrukture vsem udeležencem cestnega prometa***

Varnost cestne infrastrukture oziroma skrb za varne tehnične rešitve je v zadnjih letih v ospredju. Začetek veljavnosti nacionalnega programa sovpada z začetkom veljavnosti Direktive 2008/96/ES, ki uvaja nove načine zagotavljanja varnosti cestne infrastrukture, obstoječe in tudi načrtovane.

Čeprav so se varnostni normativi poostrili, je cestno omrežje iz leta v leto starejše in je v zvezi s tem potrebno načrtno obnavljanje cest. Sredstva, namenjena za redno vzdrževanje državnih cest, se krčijo, kar se bo vsekakor kmalu izrazilo tudi na področju prometne varnosti (prometne nesreče in posledice teh).

Prometna varnost na AC/HC se je v preteklem letu izboljšala (glede na predhodno leto), vendar podatki še vedno ne kažejo na pozitivno rast. Zato bo DARS z vsemi ukrepi, ustaljenimi in novimi, intenzivno nadaljeval in skrbel, da bodo uporabnikom nudili varno potovanje po AC/HC. Glede na rast prometa v zadnjem letu na AC/HC 2–7 % (odvisno od odseka) je zaznan relativno visok padec vseh prometnih nesreč, ki jih obravnava policija, in sicer za 44 %. Število nesreč se je zmanjšalo v vseh kategorijah (brez poškodb, z lahkimi poškodbami, s hudimi poškodbami, smrti). V letu 2017 je zaznan padec smrtnih žrtev za 27 % glede na leto 2016. Velik vpliv na prometno varnost je imela pilotna uvedba sistema sekcijskega merjenja hitrosti na odseku čez Trojane. Na podlagi rezultatov, navodil s strani MZI in Uprave družbe DARS smo pristopili k pripravi in izvedbi javnega naročila za nabavo sistema na potencialno nevarnih odsekih po državi.

Zagon prvega sistema je predviden že v letu 2018. Na prometno varnost pozitivno vplivajo kampanje ozaveščanja in sodelovanje z deležniki, zato so aktivnosti na tem področju zelo široke in kontinuirane. Posebej učinkovita so nova orodja za distribucijo kampanj, kot so Twitter, Facebook, YouTube in mobilna aplikacija DarsPromet. V letu 2017 so morali izpustiti predvidene (planirane) projekte presoje varnosti cest (skladno z direktivo EU), saj so bili primorani prekiniti prakso angažiranja presojevalcev, kot smo jo izvajali v prejšnjih letih (težave na postopkih javnega naročanja).

Ukrepi za izboljšanje prometne varnosti so namenjeni zmanjšanju števila prometnih nesreč in hkrati izboljšanju prometnovarnostnih razmer za vse udeležence v prometu. Tovrstne ukrepe delimo na ureditve cest (hodniki za pešce, prehodi za pešce, avtobusna postajališča itd.) in ureditve posameznih križišč, kadar ta niso zajeta v okvir daljših ureditev cest. Največ projektov ureditve cest in križišč je predvidenih na regionalnih cestah drugega reda, kjer je na državnem cestnem omrežju ugotovljena tudi največja stopnja prometnih nesreč s smrtnim izidom.

***Graf 12: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom po kategoriji ceste v letu 2017***

V letu 2017 se je na AC zgodilo 1.778 (1.783) prometnih nesreč, v katerih je umrlo 17 (23) udeležencev, 43 (46) se jih je hudo telesno poškodovalo, 492 (545) pa lahko telesno poškodovalo. V letu 2017 se je na HC zgodilo 213 (244) prometnih nesreč, v katerih sta umrla dva udeleženca (3), pet (6) se jih je hudo telesno poškodovalo, 49 (95) pa lahko telesno poškodovalo

Ministrstvo za pravosodje bo v zvezi s proučitvijo podlag za uvedbo raziskovalcev prometnih nesreč pri pripravi predmetnega instituta sodelovalo z Ministrstvom za infrastrukturo, saj iz točke 5.1.2. obdobnega načrta, ki določa aktivnosti in ukrepe Ministrstva za infrastrukturo, izhaja, da bodo pristojnosti raziskovalcev prometnih nesreč urejene v Zakonu o pravilih cestnega prometa, ki je glede na vsebinsko zamejenost izključno na cestni promet po mnenju Ministrstva za pravosodje primernejši predpis za ureditev tega področja.

## 4.3.1 Obravnava in odprava nevarnih mest

***CILJ: zmanjšanje števila nevarnih mest na državnem cestnem omrežju***

V letu 2017 se je na slovenskih cestah zgodilo 2 % manj prometnih nesreč kot leto prej, umrlo je 20 % manj udeležencev in 7,3 % manj se jih je lahko telesno poškodovalo. Se je pa za 0,1 % povečalo število hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah. V letu 2017 je policija začela skupaj z AVP izvajati dodatne oglede krajev prometnih nesreč s pomočjo presojevalcev cestne infrastrukture.

AVP je nadaljevala projekt raziskovanja dejavnikov za nastanek prometnih nesreč s področja cestne infrastrukture (sodelovanje s presojevalci varnosti cest). V letu 2017 je bilo raziskanih 24 prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je skupaj umrlo 26 udeležencev cestnega prometa. Poleg umrlih je bilo pet udeležencev hudo telesno poškodovanih, dvanajst udeležencev pa se je lažje telesno poškodovalo. Na motornih kolesih je umrlo šestnajst udeležencev (štirinajst voznikov in dva potnika), kar je bilo največ v raziskanih prometnih nesrečah. Umrlo je še šest udeležencev v osebnih avtomobilih (trije vozniki in trije potniki), dva voznika tovornega vozila ter po en pešec (na avtocesti) in kolesar. Največ obravnavanih prometnih nesreč se je pripetilo na regionalnih cestah II. reda – sedem prometnih nesreč (osem umrlih udeležencev), štiri prometne nesreče so se pripetile na občinskih cestah (pet umrlih udeležencev) in avtocestah (štirje umrli udeleženci) ter tri prometne nesreče na regionalnih cestah I. reda (trije umrli). Na glavnih cestah I. reda, II. reda in regionalnih cestah III. reda so se pripetile po dve prometni nesreči (s prav toliko umrlimi udeleženci).

V nekaterih prometnih nesrečah so bili raziskovalci mnenja, da obstaja verjetnost, da je cestna infrastruktura v določenem deležu pripomogla k nastanku prometne nesreče, seveda vedno v kombinaciji s človeškim dejavnikom. Nesporno dejstvo je, da je bilo praktično pri vseh prometnih nesrečah človeški dejavnik prevladujoč dejavnik za nastanek prometne nesreče. Je bilo pa pri velikem številu prometnih nesreč ugotovljeno, da je prometna infrastruktura vplivala na posledice prometnih nesreč. Dejstvo je, da bi bile posledice prometnih nesreč blažje, če bi bila prometna infrastruktura v določenih prometnih nesrečah drugačna oziroma ustrezna.

Nekatere ugotovljene nepravilnosti na cestni infrastrukturi so bile: pomanjkljivo vodenje prometa, neizvedenost ustreznih jeklenih varnostnih ograj, nepravilnosti na jeklenih varovalnih ograjah, manjkajoča zaščita za motoriste, pomanjkljiva vertikalna prometna signalizacija (dotrajana), neurejene bankine, nevzdrževana in neurejena vegetacija ob cestišču, neurejena pregledna berma, neustrezna omejitev hitrosti (velja splošna omejitev namesto znižane omejitve hitrosti), poškodbe na vozišču itd.

Policija sklicuje komisijske oglede krajev prometnih nesreč s smrtnim izidom s službami, ki so neposredno povezane z zagotavljanjem varne cestnoprometne infrastrukture. Kjer se ugotovijo pomanjkljivosti in morebitna odstopanja na prometni infrastrukturi, se predlagajo rešitve za izboljšanje stanja. Policija periodično in lokalno analizira stanje prometne varnosti, kjer identificiramo odseke, ki negativno izstopajo po prometni varnosti, in tam izvaja nadzor.

## 4.3.2 Zagotavljanje varnega načrtovanja, gradnje in pregledovanja cestne infrastrukture

***CILJ: pravočasno odkrivanje neustreznih gradbenih in prometnih rešitev v fazi načrtovanja in uporabe cest***

V letu 2017 je DARS v sisteme nadzora in vodenja prometa (ESO- in ITS-opremo) investiral pribl. 7,5 mio EUR, prav tako so bile investicije na področju obnov in rednega vzdrževanja vsekakor dodaten velik doprinos k večji prometni varnosti. V sklopu ITS-sistemov so bile postavljene tri nove cestno-vremenske postaje in izvedla nadgradnja MDSS-sistema za spremljanje plužnih vozil. Zamenjalo oziroma namestilo se je 50 števcev prometa. Zaključil se je projekt ureditve prometne signalizacije z znaki spremenljive vsebine na AC Postojna–Senožeče ter postavil nov portal s spremenljivo prometno signalizacijo na viaduktu Ravbarkomanda. Izvajalo se je več projektov, ki pa se bodo zaključili v pričetku leta 2018 (centralizacija video sistema, SNVP Koper–Izola, SNVP Celje–Tepanje, nadgradnja RNC Kozina). Zaključenih je bilo še nekaj manjših obnov in naložb v elektrostrojno opremo in ITS.

***Graf 13: Povprečna rast PLDP-a na AC in HC po krakih med 2016 in 2017***

***Graf 14: Izredni dogodki v nadzornih centrih v obdobju 2010 – 2017***

***Tabela 6: Posledice prometnih nesreč na avtocestah in hitrih cestah v obdobju 2010 – 2017***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Posledice prometnih nesreč na avtocestah in hitrih cestah** | | | | | |
| **Leto** | **Kategorija cesta** | **Brez poškodb** | **Lahka telesna poškodba** | **Huda telesna poškodba** | **Smrt** |
| 2010 | AC | 3480 | 674 | 60 | 18 |
| HC\* | 481 | 142 | 13 | 1 |
| 2011 | AC | 3259 | 647 | 60 | 16 |
| HC | 391 | 69 | 7 | 4 |
| 2012 | AC | 3048 | 631 | 59 | 18 |
| HC | 371 | 66 | 7 | 0 |
| 2013 | AC | 2038\*\* | 564 | 44 | 16 |
| HC | 233\*\* | 80 | 0 | 0 |
| 2014 | AC | 1.817 | 548 | 51 | 16 |
| HC | 235 | 61 | 6 | 0 |
| 2015 | AC | 2.677 | 551 | 55 | 13 |
| HC | 275 | 82 | 5 | 2 |
| 2016 | AC | 2824 | 545 | 46 | 23 |
| HC | 358 | 64 | 7 | 3 |
| 2017 | AC | 1227 | 491 | 43 | 17 |
| HC | 317 | 49 | 5 | 2 |

***Graf 15: Smrtne žrtve na avtocestah in hitrih cestah od leta 2001 dalje***

\* Nepravilna stran oziroma smer vožnje: ne gre samo za vožnjo v nasprotno smer, temveč tudi (večinoma) za 'izlete' z AC/HC v brežino.

Na prometno varnost bistveno vpliva dobra obveščenost in ozaveščenost voznikov v realnem času. Cilja DARS-a je, da so vozniki, preden gredo na pot in med potjo, prometno informirani. To pomeni, da se znajo izogniti bodisi planiranim zaporam (dela na cesti) bodisi izrednim dogodkom, zaradi katerih je treba zapirati celotno cestišče ali njegov del (nesreča, vremenske okoliščine). DARS je v letu 2017 poleg stalnega razvoja spletne strani [www.promet.si](http://www.promet.si) in vzdrževanja klicnega centra na tel. št. 1970 nadgradil aplikacijo za pametne telefone DarsPromet+ in odprl dodaten (prometni) Twitter račun @promet\_si. V letu 2017 je število naloženih aplikacij preseglo 80.000 (imela je 3.676.709 obiskov), Twitter račun je že ob začetku delovanja dobil več kot tristo sledilcev, spletna stran pa je v letu 2017 presegla 6.500.000 obiskov.

V letu 2017 so bili pripravljeni podatki prometnih nesreč udeležencev za 2016 za v BCP DARS. Po protokolih EuroRAP je bilo v mesecih julij–september opravljeno video snemanje 65 km izbranih odsekov AC in HC (preostalih odsekov s seznama rekonstruiranih odsekov v letih 2014 in 2015), obdelanih po postopku Video Coding, ter izdelana fizična ocena stanja cest Star Rating skupaj z naborom možnih ukrepov Safer Roads Investment Plan. Vmesno poročilo za leto 2017 je bilo oddano v novembru 2017.

AMZS je že od leta 2008 aktivni član konzorcija EuroRAP. V letu 2017 so bili v okviru strokovnih analiz EuroRAP izdelani:

– ocena Star Rating ter nabor ukrepov Safer Roads Investment Plan za 500 km G in R cest za DRSI,

– ocena Star Rating ter nabor ukrepov Safer Roads Investment Plan za 65 km AC in HC cest za DARS.

## 4.3.3 Upravljanje, vodenje in nadzor prometa

***CILJ: izboljšanje prepustnosti cestne infrastrukture, optimizacija potovanj, spoštovanje prometnih predpisov, izboljšanje obveščenosti uporabnikov z informacijami v realnem času***

V letu 2017 je bil podpisan dogovor med MZI in policijo za sodelovanje policije v NCUP. V letu 2017 je predstavnik policije pričel delo v NCUP in aktivno sodeluje pri upravljanju in vodenju prometa. Policija je z nakupom in uporabo enega skenerja pripomogla k učinkoviti in hitri obravnavi krajev prometnih nesreč ter posledično krajšemu času obravnave prometnih nesreč in zmanjšanju zastojev na cestah (trenutno le na območju PU Ljubljana).

## 4.3.4 Varnost v predorih

***CILJ: izboljšanje prometne varnosti v predorih***

V letu 2017 se je v predorih zgodilo 24 prometnih nesreč, v katerih je en udeleženec umrl, eden se je hudo telesno poškodoval in pet lahko telesno poškodovalo.

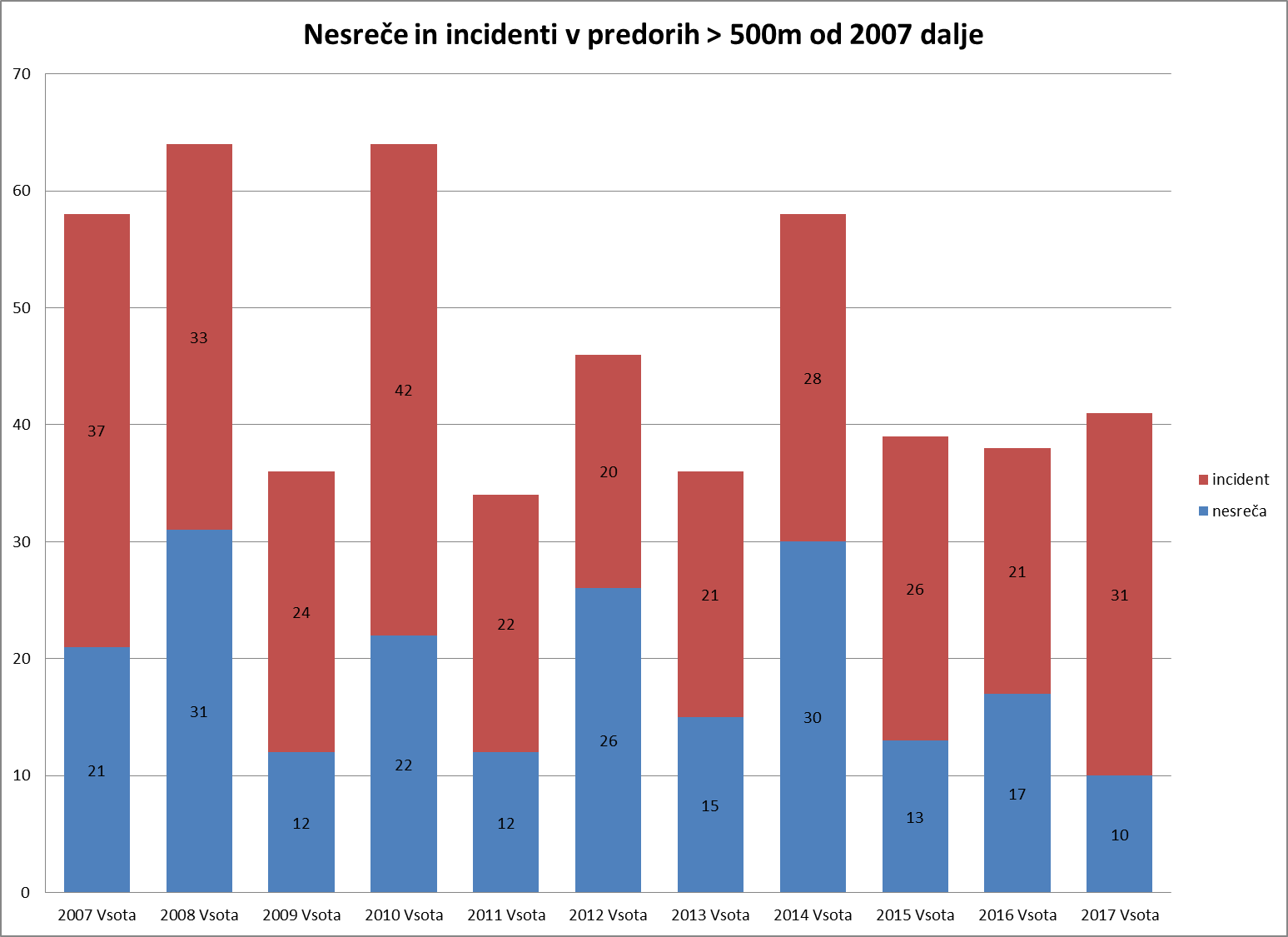
V letu 2017 je bilo v predorih, daljših od 500 m, skupaj 41 nesreč in incidentov, ko je bilo potrebno ukrepanje reševalnih služb in začasno izločanje celotnega predora ali njegovega dela iz obratovanja. Največkrat je bil primarni vzrok dogodka prometna nesreča I. ali II. kategorije (29 %), sledijo okvare vozil (27 %) in drugi dogodki kot previsoko vozilo, vozilo brez goriva in pešec v predoru (15 %). Po nekajletnem premoru smo spet zabeležili (nameren ?) nalet v zadnjo steno odstavne niše, ki se je zaradi velike hitrosti kljub naletnemu blažilniku za voznika končal s smrtjo. Po naletu je vozilo zagorelo. Zaradi pregleda dogodka s strani preiskovalnih organov in zaradi kontrole delovanja poškodovanih varnostnih sistemov je bila predorska cev izločena iz prometa več kot deset ur. Poleg omenjenega požara sta se zgodila še požar avtobusa in požar tovornega vozila, oba z velikim požarnim potencialom. V obeh primerih velja izpostaviti izjemno prisebno ravnanje voznikov, ki sta uspela požara z uporabo predorske opreme močno omejiti še pred prihodom pristojnih gasilcev in s svojim ravnanjem preprečiti hujše posledice. Zaradi učinkovitega ravnanja voznikov in sistema odziva na požarni dogodek s hitro intervencijo poklicnih gasilcev in hitro odpravo poškodb je prišlo v obeh primerih le do minimalnih izločitev obremenjenih predorskih cevi iz prometa. Daljša izločitev je trajala manj kot 2,5 ure. Med dogodki je treba izpostaviti tudi nesrečo z udeleženim vozilom za prevoz nevarnih snovi, tj. trk osebnega vozila v cisterno za prevoz goriva, ki se je končal brez vsakršnih posledic.

DARS ugotavlja:

* da je število dogodkov še vedno relativno majhno in na nivoju števila dogodkov zadnjih let;
* da so bili dogodki posledica ravnanja uporabnikov, na kar DARS praktično ne more neposredno vplivati;
* da gostitve dogodkov niso bile ugotovljene;
* da je odziv pristojnih služb ob izrednih dogodkih učinkovit.

Poleg navedenih konkretnih nesreč je bilo treba izvajati tudi preventivne zapore predorov zaradi nesreč na trasi in zaradi vpliva burje na predor Kastelec v januarju, ki je trajala kar 46 ur.

***Graf 16: Število prometnih nesreč in incidentov v predorih daljših od 500 m v obdobju 2007 – 2017***



Glede na to, da so se predori do konca leta 2015 uredili skladno z zahtevami Direktive 2004/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju, daljše od 500 m, se je v letu 2017 pripravil program dolgoročnega planiranja obnov v predorih na platformi dTIMS, ki bo podlaga za izvajanje vseh obnovitvenih del v predorih na AC in HC. V letu 2017 je bilo izvedenih nekaj manjših obnovitvenih del elektrostrojne opreme predorov (nadgradnja hidrantnega omrežja in zamenjava LED-smernikov v predoru Šentvid, sanacije kontrolerjev linijskega požarnega sistema v predoru Kastelec in Dekani, sanacija linijskega javljanja požara v predoru Jasovnik) in pripravljena projektna dokumentacija za načrtovane obnove v letu 2018 (PZI ter izvlečka iz PZI za potrebe razpisa za nadgradnjo sistema za preprečevanje zamrzovanja požarne vode v hidrantnem sistemu v predorih Trojane in Jasovnik, idejni projekti za prezračevanje v predorih Golovec, Pletovarje in Golo Rebro, PZI-projekt in izvleček PZI-projekta za potrebe razpisa za izvedbo oziroma posodobitev samodejnega zaznavanja izrednih dogodkov v predorih – ADP).

## 4.3.5 Upravljanje prometa težkih tovornih vozil in prevoza nevarnega blaga

***CILJ: spremljanje in nadzor tovornih vozil in vozil, ki prevažajo nevarno blago***

Uradne osebe FURS nadzorujejo izvajanje Zakona o prevozih nevarnega blaga in na njegovi podlagi izdane izvršilne predpise pri vnosu nevarnega blaga na carinsko območje Evropske unije ali iznosu z njega, pri postopkih za odobritev carinsko dovoljene rabe ali uporabe nevarnega blaga ter v okviru finančnega nadzora na cesti.

Zakon o prevozu nevarnega blaga (ZPNB) poskuša zagotoviti, da bi se nevarnosti pri prevozu zmanjšale na sprejemljivo raven, in sledi temeljnim načelom preventive, načelu vzročnosti in načelu sorazmernosti, predpisuje pa tudi obvezno upoštevanje varnostnih ukrepov v vseh fazah prevoza nevarnega blaga.

V okviru izvajanja nadzora se preverja, ali prevoznik (voznik) in drugi udeleženci pri prevozu nevarnega blaga spoštujejo določila konvencije ADR (*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*) o prevozu nevarnega blaga v mednarodnem cestnem prometu in določila Zakona o prevozu nevarnega blaga. Preverjata se veljavnost in ustreznost listin glede na vrsto nevarnega blaga, ki se prevaža:

–prevozna listina,

–navodilo za ukrepanje ob nesreči,

–certifikat o strokovni usposobljenosti,

–dovoljenje za prevoz (eksplozivi, radioaktivne snovi),

–certifikat za vozilo (cisterne (AT, FL, OX), eksplozivi (EX II, EX III) ter –ali se dejansko prevaža blago, ki je navedeno na tovornem listu in drugih listinah.

Policisti spremljajo izredne prevoze, katerih dimenzije tovora so take, da prihajajo na nasprotno smerno vozišče oziroma prestavljajo nevarnost za nemoten potek prometa. V letu 2017 so policisti opravili 303 spremstva izrednih prevozov.

DARS je beležil odstotek nesreč, ki so jih povzročili vozniki tovornih vozil, in ta sovpada približno z odstotkom samih tovornih vozil na cesti. Je pa res, da vse nesreče vztrajno padajo, s strani tovornih vozil pa ostajajo na enakem številu. Torej se odstotek nesreč tovornih vozil zvišuje!

Javna agencija RS za varnost prometa je v letu 2017 nadaljevala nacionalno akcijo za večjo varnost v turistični sezoni.Z izvedenimi dejavnostmi so se usmerili predvsem na ključno problematiko na slovenskih cestah, kot so prehitra vožnja in neprilagojena hitrost ter vožnja pod vplivom alkohola. Pozornost je bila namenjena tudi motoristom ter voznikom avtobusov in tovornih vozil. Pripravljena je bila zloženka za večjo varnost v turistični sezoni, ki je bila izdana v 20.000 izvodih in je namenjena tujcem, saj je pripravljena v treh tujih jezikih (angleški, hrvaški in romunski). Zloženka je bila razdeljena na najprometnejših počivališčih in bencinskih črpalkah na avtocesti. AVP je pripravila napotke, namenjene širši javnosti, predvsem pa voznikom, v njih je pojasnjeno, kako je treba ravnati in na kaj biti pozoren med vožnjo v času turistične sezone.

AVP je v letu 2017 izvedla sistematično opazovanje pripetosti voznikov v vozilih, usposabljanje policistov v osmih policijskih upravah in SENP za izvajanje učinkovitejšega nadzora pritrjevanja in nalaganja tovora ter nadzora preobremenjenosti tovornih vozil, razdelila zloženke za domače in tuje voznike osebnih vozil, tovornih vozil in avtobusov o prometnih pravilih, stanju varnosti in pomembna skupna priporočila za pravilno nalaganje, zavarovanje in pritrditev tovora.

## 4.3.6 Občinska cestna infrastruktura

***CILJ: izboljšanje prometne varnosti na občinskih cestah***

V letu 2017 se je na lokalnih cestah zgodilo za 7,5 % manj prometnih nesreč, 58,5 % manj udeležencev je umrlo, za 7 % manj je bilo hudo telesno poškodovanih in za 27,5 % manj lahko telesno poškodovanih.

AVP je tudi v letu 2017 objavila javni poziv lokalnim skupnostim za sodelovanje pri razvijanju in pospeševanju preventivnih programov ter izvajanju nacionalnih akcij na lokalni ravni v letu 2017. Namen javnega poziva je bil izbor lokalnih skupnosti, ki so se z izvajanjem dejavnosti vključile v nacionalne preventivne akcije AVP, s posebnim poudarkom na ranljivejših skupinah udeležencev v prometu (otroci in kolesarji). V javnem pozivu so lahko sodelovale vse slovenske lokalne skupnosti. Občine so lahko sodelovale v treh kategorijah, in sicer mestne občine, srednje velike občine in manjše občine.

Na temo krepitve sodelovanja in aktivnosti z lokalnimi skupnostmi je Javna agencija RS za varnost prometa v 2017 organizirala pet regijskih posvetov, ki so potekali v večjih regijskih središčih. Regijske posvete smo organizirali z namenom, da se na njih obravnava ožja problematika, usmerjena v posamezno regijo, in z namenom izmenjave in povezovanja med posameznimi občinami, prenosa dobrih praks, skupnega izvajanja aktivnosti in tudi podpore.

AVP je z namenom lažjega dostopa otrok in njihovih staršev do načrtov šolskih poti ter osveževanja le-teh skladno s pripravljenimi smernicami, ki so jih na AVP izdali v letu 2016, s pomočjo zunanjega izvajalca pričela izvedbo prenove načrtov in njihove digitalizacije kot nadgradnje. V 2017 je bila skupno dokončana izvedba načrtov šolskih poti za sedemnajst osnovnih šol po Sloveniji na predlog posameznih občin, ki so bile izbrane v okviru javnega poziva za podporo občinskim SPV. V okviru priprave osveženih načrtov so bili pridobljeni vsi potrebni podatki o prihodih učencev, opravljen je bil pregled šolskih potih in obstoječe ureditve na terenu, pripravljeni so bili osnutki digitalnih načrtov z opozorili in navodili za otroke ter usklajeni tako z AVP, občinskim SPV in predstavnikom šole ter vključeni v mobilno aplikacijo Lilly in Val s pregledom v Google earth za vsako šolo posebej. Povezave so bile posredovane tako občini kot šoli za njihovo uporabo.

V letu 2017 je AVP vzpostavila spletni portal Načrtov šolskih poti, na katerega osnovne šole v Sloveniji naložijo svoje načrte šolskih poti. Portal Načrti šolskih poti je namenjen tako otrokom in staršem, da lahko pridobijo informacije za svojo šolo, pa tudi učiteljem in drugim, ki so aktivni pri urejanju in informiranju o šolskih poteh. Priprava preglednega spletnega portala z zbranimi dokumenti je eden izmed pomembnih korakov pri nadgradnji tega področja in spodbujanju sistematičnega urejanja šolskih poti. AVP zagotavlja delovanje platforme, nudi vse potrebne informacije in podporo uporabnikom (učitelji, starši, občine) ter izvaja usposabljanja za pripravo načrtov šolskih poti skladno s Smernicami za šolske poti iz 2016. Portal je dosegljiv na povezavi: <http://solskepoti.avp-rs.si/> Do konca leta 2017 je bilo na portal naloženih 82 načrtov šolskih poti ter 88 digitaliziranih načrtov. Izvedena so bila tudi usposabljanja za načrtovanje šolskih poti, ki se jih je udeležilo več kot 170 udeležencev – koordinatorji prometne varnosti na šolah, vodstvo šol, policija, občinski SPV-ji, strokovnjaki.

AVP je v 2017 preučila in se odzvala na problematiko na šolskih poteh iz lokalnih okolij. V sodelovanju z lokalnimi SPV so poskušali vzpostaviti sodelovanje različnih akterjev na lokalni ravni za osem primerov. Največkrat se problematika nanaša na neprimerno infrastrukturo, neodzivnost upravljavcev cest ter zahteve staršev po (ponovni) vzpostavitvi šolskih avtobusov v krajih, ki so od šole oddaljeni manj kot štiri kilometre. Želeli bi si, da občine ukinjajo šolske prevoze le v primerih, ko z manjšimi in večjimi infrastrukturnimi ukrepi poskrbijo za manjšo ogroženost otrok na šolski poti, ter da starši in šole pomislijo še na druge rešitve (organizirano spremljano vodenje otrok v šolo, šolska prometna služba) vsaj kot kratkoročni ukrep, preden se šolske poti infrastrukturno ne uredijo.

AVP je v okviru urejanja šolskih poti v letu 2017 za vse slovenske občine zagotovila po en prometni troznak Šolska pot, skladno s Pravilnikom o prometni signalizaciji, ki se je uveljavil v letu 2016. S tem smo želeli spodbuditi in promovirati uporabo novega prometnega znaka na lokacijah na šolskih poteh, kjer je treba dodatno opozoriti voznike na potek šolske poti.

V Ljubljani je oktobra 2017 potekal letni posvet predstavnikov občinskih SPV, ki je namenjen predvsem lokalnim skupnostim za lažjo in boljšo ter predvsem učinkovitejšo organizacijo dela lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Posveta se je udeležilo več kot 140 udeležencev.

Na predlog javne agencije se je v začetku leta 2017 s spremembo zakonodaje okrepil tudi status občinskih SPV z jasno opredelitvijo, da gre za strokovno telo občinskega sveta. Skladno s 6. členom Zakona o voznikih je članstvo v občinskih SPV kot strokovnem posvetovalnem telesu občinskega SPV jasno navedeno iz predstavnikov organov in organizacij, aktivnih na področju prometne varnosti.

AVP je v letu 2017 v sodelovanju z različnimi partnerji (občinskimi SPV, vrtci in šolami, društvi in nevladnimi organizacijami, državnimi organi, organizacijami in podjetji) izvedla 116 preventivnih dogodkov na lokalni ravni:

– pešci: 15 dogodkov,

– varnostni pas in Pasavček: 12 dogodkov,

– kolesarji in Evropski teden mobilnosti: 23 dogodkov,

– motoristi: 6 dogodki,

– alkohol: 7 dogodkov,

– začetek šole: 11 dogodkov,

– splošne prireditve (hitrost, sejmi): 18 dogodkov,

– delavnice na srednjih šolah: 28 dogodkov,

– starejši v prometu: 7 dogodkov.

AVP je izvedla tudi devet večjih preventivnih dogodkov po mestnih občinah po Sloveniji v obdobju od maja do oktobra 2017.

AVP je na podlagi razpisa v juniju in juliju 2017 slovenskim občinam razdelila v brezplačni najem sedem prikazovalnikov hitrosti. Mesta so bila izbrana na podlagi lokacij z visoko stopnjo prometnih nesreč s poškodbami in smrtjo udeležencev ter lokacij, kjer so pogoste prekoračitve. Občine, ki so prejele prikazovalnike hitrosti: Prevalje, Šmarje pri Jelšah, Naklo, Pivka, Radlje ob Dravi, Koper in Žalec.

V mesecu novembru 2017 smo ponovno pripravili razpis, in sicer v sodelovanju s podjetjema Intermatic d.o.o. in Sipronika d.o.o. V brezplačni polletni najem smo skupaj podelili 31 prikazovalnikov hitrosti prav toliko občinam, ki so najbolj ustrezale razpisnim kriterijem oziroma merilom. Prednost so imele občine, ki so predlagale lokacije oziroma mesta z visoko stopnjo prometnih nesreč s poškodbami in smrtjo udeležencev, lokacije, kjer poteka šolska pot (vendar ni zagotovljen minimalni standard za šolsko pot), lokacije s pogostimi prekoračitvami hitrosti in lokacije z visokim povprečnim letnim dnevnim prometom (PLDP). Občine, ki so prejele prikazovalnike hitrosti: Ribnica, Jesenice, Grosuplje, Kidričevo, Rogaška Slatina, Oplotnica, Grad, Hoče - Slivnica, Gornji Petrovci, Mežica, Vitanje, Selnica ob Dravi, Slovenska Bistrica, Vojnik, Prevalje, Razkrižje, Jezersko, Ptuj, Hodoš, Ankaran, Logatec, Tržič, Šmarje pri Jelšah, Ruše, Radeče, Dol pri Ljubljani, Bistrica ob Sotli, Medvode, Trebnje, Dobrepolje in Škocjan.

Namen razpisov je bil opozoriti voznike k strpnejši vožnji in s tem prispevati k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Prav tako želimo občine vzpodbuditi za uporabo prikazovalnikov, saj so dokazano učinkovit kratkoročni ukrep za zmanjšanje povprečnih hitrosti v naselju in izven njega. Prikazovalniki imajo tudi dostop do spletne aplikacije Vi vozite, ki omogoča upravljanje prikazovalnika na daljavo.

## 4.3.7 Delo na cestah

***CILJ: izboljšanje prometne varnosti na območjih cestnih del***

Policija v skladu z dogovorom z upravljavcem cest izvaja meritve hitrosti na mestih, kjer se izvajajo dela oziroma so zapore cest in se dogajajo pogoste kršitve prekoračitve hitrosti.

Inšpektorji za ceste IRSI so vse leto 2017 izvajali inšpekcijski (tudi akcijski) nadzor zapor cest zaradi del in prireditev na cestah v upravljanju DRSI in DARS d.d., predvsem v delih, nanašajočih se na izpolnjevanje zahtevanih pogojev iz posameznih dovoljenj upravljavca za zapore, ki se postavljajo pri rednem vzdrževanju, izvajanju investicijskih vzdrževalnih del oziroma vzdrževalnih delih v javno korist.

V sklopu inšpekcijskih nadzorov cestnih zapor je bil poudarek na ugotavljanju:

* ali je bilo za zaporo na cesti izdano ustrezno dovoljenje (izjeme ...);
* ali je zapora skladna s pogoji iz dovoljenja (postavitev, vzdrževanje, dopolnitev ...);
* ali je postavitev zapore na cesti skladna z elaboratom;
* ali je spoštovan dovoljeni čas trajanja zapore ceste;
* obveščanja pristojnih institucij in inšpekcije za ceste o prvi postavitvi zapore, preusmeritvi prometa in vsaki spremembi zapore ceste.

V okviru inšpekcijskih nadzorov cestnih zapor na državnih cestah so bile ugotovljene določene kršitve, ki so se nanašale v glavnem na:

* pridobitev dovoljenja upravljavca za zaporo ceste;
* na postavitev zapore v nasprotju z izdanim dovoljenjem;
* nepopolno prometno signalizacijo (vertikalno in horizontalno) in prometno opremo v sklopu zapore ceste in
* neustrezno obveščanje pristojnih institucij in inšpekcije za ceste o zapori oziroma o spremembi postavitve zapore ceste.

Ob tem so bili v inšpekcijskih nadzorih zavezancem odrejeni ukrepi za odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti ter izrečeni ustrezni prekrškovni ukrepi.

Inšpektorji za ceste IRSI so zaradi zagotavljanja večje varnosti udeležencev v prometu na državnih cestah (avtocestah), v obdobju od 1. 4. do 15. 11. 2017 izvedli poostren inšpekcijski nadzor ureditve cestnih zapor in preusmeritev prometa pri izvajanju vzdrževalnih in obnovitvenih del ter poteku prireditev na državnih cestah, ki so v upravljanju upravljavcev DRSI in DARS d.d.

V okviru akcijskega nadzora je bilo izvedenih 90 inšpekcijskih pregledov ter uvedenih deset prekrškovnih postopkov. Zaradi ugotovljenih nepravilnosti in pomanjkljivosti je bilo izrečenih 31 opozoril po določilih ZCes-1 in ZIN, za odpravo ugotovljenih nepravilnosti in pomanjkljivosti, na zapisnik inšpektorja o inšpekcijskem pregledu. V enem primeru je bila izrečena ustna odločba, s katero je inšpektorica odredila začasno omejitev uporabe ceste, da se odvrne nevarnost in prepreči škoda, kar je skladno s 1. odstavkom 119. člena Zces-1. V enem primeru je bila izdana odločba zavezanki zaradi izvajanja gradbenih del – javne gospodarske infrastrukture v območju javne ceste brez ustrezne zapore. V prekrškovnem postopku so bile izdane tri odločbe o prekršku (opomin) in izdanih pet plačilnih nalogov kršiteljem. Ugotovljene pomanjkljivosti so se nanašale na pridobitev dovoljenja upravljavca za zaporo ceste, na postavitev zapore v nasprotju z izdanim dovoljenjem, nepopolno prometno signalizacijo (vertikalno in horizontalno) in prometno opremo v sklopu zapore ceste ter neustrezno obveščanje pristojnih institucij in inšpekcije za ceste o zapori oziroma o spremembi postavitve zapore ceste.

## 4.3.8 Zagotavljanje varnosti cestne infrastrukture

***CILJ: izvajanje ukrepov na cestni infrastrukturi za izboljšanje prometne varnosti***

V letu 2017 je AVP pripravila predlog Poslovnika za oddajo del presojevalcem cest ter predlog Uredbe o določitvi drugih javnih cest, na katerih se izvajajo varnostne zahteve za cestno infrastrukturo. Z uredbo se zagotavljajo presoja varnosti cest na najbolj obremenjenih cestah in statistično najmanj varnih ter ustrezne normativne podlage, ki zavezujejo pristojne subjekte v postopku gradnje novih odsekov cest, rekonstrukcij in obnov obstoječih cest ter k vzdrževanju in upoštevanju sodobnih prometno-tehničnih normativov.

AVP je v oktobru 2017 organizirala obdobno izobraževanje presojevalcev varnosti cest. Presojevalec varnosti cest ocenjuje prometno varnost v vseh fazah načrtovanja, gradnje in obratovanja cestne infrastrukture. Pri svojem delu je popolnoma neodvisen, njegova naloga pa je skrbeti za tehnično pravilne rešitve ne glede na stroškovno dimenzijo predlagane rešitve. Na podlagi zakonodaje se mora presojevalec, ki želi obdržati licenco, udeležiti obdobnega izobraževanja vsaka tri leta. Kandidati so 16. in 17. oktobra 2017 uspešno opravili teoretični del izobraževanja, na koncu pa so vsi kandidati uspešno opravili preizkus znanja. Slovenija trenutno razpolaga s 33 licenciranimi presojevalci varnosti cest.

DARS je po posebnih pogodbah (obnove niso upoštevane) zamenjal obstoječe neatestirane ograje z novimi v naslednjih količinah: jeklene varnostne ograje nivoja zadrževanja H1 in H2: 11.656 m in betonske varnostne ograje nivoja zadrževanja H2: 2.918 m. V konkretne projekte prometne varnosti je DARS v letu 2017 investiral pribl. 3 mio EUR (ograje, naletni mehovi, pregledi cest, študije...).

Na priključkih in počivališčih Gorenjske in Štajerske so se zamenjala cestna svetila z varčnimi LED-svetili, izvedla se je cestna razsvetljava priključkov Višnja Gora in Grosuplje ter dogradnja razsvetljave na priključku Blagovica sever in jug. V letu 2017 se je zaključila obnova sistema Klica v sili (KVS), ki sta se obnovila na odsekih AC Arja vas–Slivnica, Šentilj–Pesnica, Brezovica–Unec, Senožeče–Divača in Gaberk–Fernetiči. Pričela pa se je zamenjava radijskega sistema DARS, ki prehaja z analognih na digitalne radijske zveze (DMR). V procesu oziroma zaključevanju so bile izdelava in/ali recenzija projektno-tehnične dokumentacije za nadaljnja načrtovana obnovitvena dela ter izdelava študij, analiz, strokovnih podlag in algoritmov za izvedbo prezračevanja predorov, strokovnih mnenj in dopolnitev navodil. Med ta dela sta spadala tudi pridobivanje preostale dokumentacije ter zagotavljanje ukrepov varstva pri delu.

## 4.3.9 Obveščanje javnosti

***CILJ: seznanjanje javnosti o novostih v predpisih in na cestni infrastrukturi, opozarjanje na najpogostejše kršitve in nepravilnosti***

Policija spremlja stanje prometne varnosti in po posameznih obdobjih ter preko spletnega obveščanja seznanja javnost o stanju prometne varnosti in aktivnostih policije v posameznih obdobjih. Prav tako preventivno obvešča o pričakovanih dogajanjih in potrebnih previdnostih v prometu.

Na prometno varnost bistveno vplivata dobra obveščenost in ozaveščenost voznikov v realnem času. Cilj DARS-a je, da so vozniki, preden gredo na pot in med potjo, prometno informirani. To pomeni, da se znajo izogniti bodisi planiranim zaporam (dela na cesti) bodisi izrednim dogodkom, zaradi katerih je treba zapirati celotno cestišče ali njegov del (nesreča, vremenske okoliščine). DARS je v letu 2017 poleg stalnega razvoja spletne strani [www.promet.si](http://www.promet.si) in vzdrževanja klicnega centra na tel. št. 1970 nadgradil aplikacijo za pametne telefone DarsPromet+ in odprl dodaten (prometni) Twitter račun @promet\_si. V letu 2017 je število naloženih aplikacij preseglo 80.000 (imela je 3.676.709 obiskov), Twitter račun je že ob začetku delovanja dobil več kot 300 sledilcev, spletna stran pa je v letu 2017 presegla 6.500.000 obiskov.

AVP je ponovno vzpostavila delovanje aplikacije EPN2, ki je v preteklosti delovala pri Ministrstvu za infrastrukturo. Prenesena je bila na strežnik AVP, prav tako je bil izveden prenos znanja o njeni konfiguraciji in delovanju. Aplikacija je bila posodobljena v najnovejšo različico, ki vključuje najnovejše podatke, ti pa se tedensko samodejno nalagajo z Ministrstva za notranje zadeve, s čimer se omogočajo vedno sveži podatki o prometnih nesrečah in posledicah. Prav tako je bil posodobljen spletni zemljevid prometnih nesreč, ki deluje na spletni strani AVP. Aplikacija EPN2 omogoča vedno sveže podatke o prometnih nesrečah in posledicah. V mesecu 2017 je bila dopolnjena z uradnimi podatki za leto 2016.

V sklopu spletne aplikacije z naslovom Šole vožnje za boljšo prometno signalizacijo, kjer lahko vsakodnevno sporočajo agenciji nepravilnosti v zvezi s prometno signalizacijo na občinskih in državnih cestah ter posredujejo predloge, npr. da je v njihovi občini prometna signalizacije neustrezna oziroma pomanjkljiva, sta bili objavljeni dve takšnih pobudi oziroma elektronski sporočili. Obvestili smo ustrezne organe, da v okviru svojih pristojnosti preverijo in odpravijo pomanjkljivosti na cestah.

## VOZILA

***TEMELJNI CILJ: zagotavljanje varnih vozil v cestnem prometu***

Na področju vozil ima Javna agencija RS za varnost prometa kot homologacijski organ osnovno nalogo zagotavljati varna in okolju prijazna vozila. V letu 2017 je bilo izdanih 101.728 SA-, 44.126 SB- in 2.295 SC-potrdil o skladnosti vozil. To pomeni, da je bilo približno toliko vozil, skladnih z evropskimi predpisi, danih v promet v Republiki Sloveniji. Homologacijski organ ima tudi pristojnost strokovno nadzirati izvajalce postopkov registracije in tehničnih pregledov vozil. S tem vpliva na višjo kakovost opravljanja storitev na področju vozil v uporabi, kar prispeva k večji varnosti vozil v cestnem prometu in manjšemu onesnaževanju okolja.

FURS, v okviru nadzorov na cesti po Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter zapisovalni opremi v cestnih prevozih (v nadaljnjem besedilu: ZDCOPMD), ugotavlja povečano število kršitev, kjer prevozniki v vozila vgrajujejo naprave za manipuliranje tahografov. Z uporabo teh naprav je omogočeno prikrivanje dejanskih hitrosti vozila oziroma prikrivanje gibanja vozila, kar ogroža varnost vseh udeležencev v prometu.

FURS v postopkih nadzora, kadar se ob odkritju oziroma sumu, da ima v vozilu vgrajeno manipulacijsko napravo, se odredi izredni pregled zapisovalne opreme v pooblaščeni delavnici tahografov. Najdeno manipulacijsko napravo se izgradi ter uvede postopek o prekršku proti kršitelju.

FURS je v postopkih nadzora v letu 2017 odredil skupno 231 izrednih pregledov zapisovalne opreme zaradi suma zlorabe tahografa, ponarejanja, zatajitve ali uničenja podatkov, tahografskega vložka ali voznikove kartice oziroma goljufije. V 105 primerih je bila v vozilu najdena vgrajena manipulacijska naprava.

V primerih, ko je prevoznik manipuliral s tahografom in se v postopku nadzora ugotovi, da je v vozilu vgrajena manipulacijska naprava, prevoznik pa je v mednarodnem cestnem prometu za prevoz uporabil tudi dovolilnico CEMT, se po uvedbi prekrškovnega postopka prevozniku, zaradi kršitev določil večstranskega kontingenta CEMT, zaseže tudi CEMT dovolilnica.

Pri cestnih kontrolah so bile ugotovljene tudi hujše kršitve in goljufije, ki so jih prevozniki izvedli s pomočjo vgrajenih naprav in pripomočkov za manipuliranje s tahografom, prikrivanjem dejavnosti in aktivnosti vožnje, počitkov, odmorov, zlorabo tahografa oziroma s ponarejanjem, zatajitvijo ali uničenjem podatkov, tahografskega vložka ali voznikove kartice.

Podatki in analize zadnjih odkritih primerov manipulacij tahografov kažejo, da se pojavljajo vedno nove oblike ter mesta, kjer so manipulacijske naprave nameščene, odkrivanje le teh pa je zelo kompleksno in zahteva specifično znanje in poglobljen pristop. V letu 2017 je bilo odkritih 486 takšnih primerov, za katere so bili uvedeni prekrškovni postopki. V 105-ih primerih je bila izdana odločba o prekršku, 381 primerov takšnih kršitev pa je bilo obravnavanih z izdajo plačilnega naloga. V letu 2017 je bilo pri nadzorih po ZDCOPMD ugotovljeno povečano število teh kršitev v primerjavi z letom 2016, kar povečuje tveganje nevarnosti za nastanke prometnih nesreč s tovornimi vozili.

Pod temeljnim ciljem zagotavljanja varnih vozil v cestnem prometu, v okviru izvajanja nadzorov nad prevozi blaga in potnikov v mednarodnem cestnem prometu, FURS nadzoruje tudi upoštevanje določil večstranskega kontingenta CEMT v povezavi z Resolucijo CEMT /CM(95)4 in Sporazumom o mednarodnih občasnih avtobusnih prevozih potnikov (Sporazum INTERBUS) (Uradni list RS, št. 14/01).

## 4.4.1 Priprava ustreznih postopkov za delo

***CILJ: vzpostavitev ustreznih postopkov za delo zaposlenih pri tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil***

Ministrstvo za infrastrukturo je v letu 2017 pripravilo predlog novele Zakona o motornih vozilih (ZMV-1), ki je bil sprejet v decembru leta 2017. V okviru strokovnih nadzorov je AVP ozaveščala izvajalce tehničnih pregledov o dolžnosti ureditve postopkov za delo in obveznosti zagotavljanja sledljivosti tehničnih pregledov vozil. Vodje tehničnih pregledov vozil morajo zagotoviti sistematično izvajanje notranjih nadzorov nad svojim delom. O tem smo jih ozaveščali na strokovnih nadzorih, posvetih in v okviru izvajanja izpitov.

V letu 2017 je bilo opravljenih 83 rednih in osem izrednih strokovnih nadzorov nad izvajanjem dela pooblaščenih organizacij za tehnične preglede vozil. Poleg naštetega so bili organizirani izpiti za kontrolorje in vodje tehničnih pregledov vozil, voden je bil register izpitov in drugih nalog, povezanih z usposabljanjem, v okviru katerega je v bilo v letu 2017 izvedenih 19 izpitnih rokov, k izpitu za kontrolorja tehničnih pregledov vozil je pristopilo 76 kandidatov, za vodjo tehničnih pregledov 13 kandidatov in za referenta registracije vozil 84 kandidatov.

## 4.4.2 Posodobitev postopka usposabljanja

***CILJ: ustrezni postopki usposabljanja zaposlenih pri tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil***

Delo pristojnega ministrstva in AVP je usmerjeno k vzpostavitvi in vodenju slovenskega nacionalnega sistema ugotavljanja skladnosti vozil, registracije in tehničnih pregledov vozil ter zagotavljanju optimalne tehnične infrastrukture, prek katere se zagotavljata mednarodna primerljivost in prepoznavnost, prebivalcem Republike Slovenije pa se omogočajo kakovostna in visokostrokovna storitev, tehnična varnost ter varovanje zdravja in okolja.

Pooblastilo za izvajanje usposabljanj za referente, kontrolorje tehničnih pregledov vozil in vodij se je s strani podjetja Interservice d.o.o. skladno z univerzalnim pravnim nasledstvom preneslo na podjetje AMZS d.d., ki sedaj izvaja usposabljanja.

## 4.4.3 Vzpostavitev ustreznega strokovnega in inšpekcijskega nadzora

***CILJ: ustrezen strokovni in inšpekcijski nadzor nad delom zaposlenih pri tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil***

Skladno s 66. členom Zakona o motornih vozilih (Uradni list RS, št. 106/2010, 23/2015 in 68/16) je AVP v letu 2017 izvajala redne in izredne strokovne nadzore pooblaščenih organizacij za registracijo in tehnične preglede vozil in kontrolnih organov za izvajanje postopkov ugotavljanja skladnosti vozil. Ugotavlja se, da je zastavljeni cilj nacionalnega programa v okviru strokovnih nadzorov skoraj v celoti dosežen, saj je bil izveden ustrezen strokovni nadzor nad delom zaposlenih pri tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil, v registracijskih organizacijah in kontrolnih organih.

V letu 2017 so se izvajali redni in izredni strokovni nadzori nad izvajanjem dela pooblaščenih organizacij za tehnične preglede in registracijo vozil. Pri SN so bile v pooblaščenih organizacijah za tehnične preglede in registracijo vozil ugotovljene naslednje nepravilnosti:

– nedosledno izvajanje postopkov meritev (emisije, zavore, svetlobna telesa itd.),

– nedosledno izvajanje identifikacije vozil,

– opuščanje posameznih meritev, katerih izmerjeni rezultati se ne beležijo v zapisniku o tehničnem pregledu vozila (npr. meritev vrelišča zavorne tekočine),

– napake glede obvezne opreme (pokvarjene naprave in oprema, obrabljeni zavorni valji, nepravilno delujoče tehtnice za tehtanje vozil po oseh ob meritvah zavornih sil ipd.),

– neizpolnjevanje pogojev overjanja naprav in opreme (neupoštevanje rokov za kalibracijo in overjanje opreme: fonometri, odsesavanje, kalibri itd.),

– poškodovana in manjkajoča merilna oprema,

– nedosledno pripravljena navodila za delo, kontrolorji niso seznanjeni z navodili za delo,

– nedosledno izvajanje notranjega nadzora nad delom kontrolorjev,

– neizpolnjevanje kadrovskih pogojev in

– nedosledno izvajanje postopkov registracije vozil (nepravilno izpolnjene vloge, neustrezna pooblastila strank v postopku, neustrezna dokumentacija itd.).

Organizacijam je bil dan rok za odpravo nepravilnosti ali pomanjkljivosti (odvisno od teže pomanjkljivosti).

Izvedeni ukrepi agencije so bili:

– kadrovske pomanjkljivosti so bile odpravljene v rokih, ki so bili podani,

– organizacije in izvajalci so bili opozorjeni na pomanjkljivosti pri delu; podan je bil rok za odpravo ugotovljenih nepravilnosti in pomanjkljivosti in

– odpravljanje nepravilno izvedenih postopkov registracije vozil.

V letu 2017 je bilo opravljenih 73 rednih strokovnih nadzorov in en izredni nadzor nad izvajanjem dela pooblaščenih organizacij za ugotavljanje skladnosti vozil. Pri pregledu dokumentacije in dela KO je razvidno:

1. da je strokovno osebje, ki izvaja postopke pri KO, strokovno usposobljeno za tiste postopke, za katere ima pooblastilo;

2. da premalo posvečajo pozornosti prejeti in urejeni dokumentaciji (razvidno iz zapisnikov pregleda – izpolnjevanje rubrik v obrazcih, pregled prejete dokumentacije, nepreverjanje pravilnosti podatkov prejete dokumentacije, sprejemanje dokumentacije v jezikih, ki jih ne razumejo, neizpolnjevanje potrebnih obrazcev za dokumentiran postopek dela (izpolnjevanje ocene tehničnega stanja vozila, čeprav je zahtevana samo identifikacija, navajajo pa, da za vozilo ni izvedena ocena tehničnega stanja), sprejemanje dokumentacije, ki ni potrebna za postopek, kar povzroča nepreglednost, izdelano potrdilo o skladnosti nima vedno pravilnih podatkov);

3. da premalo poznajo predpise, ki jih morajo upoštevati pri svojem delu (standard 17020, ZMV, pravilniki – zahtevana dokumentacija in predpisi za predelana vozila, vsebina tehničnih poročil je pomanjkljiva, ugotovitve pregledov so premalo podrobno zabeležene, v dokumentih niso označeni podatki, ki so upoštevani za odločitve v postopku);

4. v postopkih pregleda je ugotovljeno, da je v nekaterih primerih število postopkov na enoto časa takšno, ki ne omogoča kvalitetno izvedenega postopka. KO so tudi opozorjeni na navedeno ugotovitev;

5. pri kontrolah predelav na vozilih niso kontrolirani vsi zahtevani elementi kontrole (niso upoštevane zahteve pravilnikov ECE – (meritve dimenzij naprave za spenjanje vozil niso zabeležene).

Področje inšpekcijskega nadzora po navedeni problematiki spada v delovno področje IRSI Inšpekcije za cestni promet. V letu 2017 je inšpekcija za cestni promet nadzor na zadevnem področju izvajala v skladu z letnim načrtom in strateškimi usmeritvami v obsegu, ki ga dopušča kadrovska zasedenost inšpekcije za cestni promet, upoštevajoč obseg preostalih zadolžitev po področnih pristojnostih. V letu 2017 je IRSI nadaljeval z izvedbo krajših usmerjenih inšpekcijskih pregledov strokovnih organizacij za tehnične preglede. Krajši usmerjeni postopki so navkljub istemu številu inšpektorjev omogočili vključitev večjega števila obravnavanih strokovnih organizacij. Nadaljevala se je tudi praksa usmerjanja v odkrivanje večjih nepravilnosti pri izvajanju postopkov tehničnih pregledov. Odkritim nepravilnostim so sledili inšpekcijski ukrepi za odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti ter prekrškovni postopki.

Inšpekcija za cestni promet IRSI v skladu z določili ZMV izvaja nadzor nad pooblaščenimi strokovnimi organizacijami, ki izvajajo tehnične preglede motornih vozil. Inšpekcijski nadzor je usmerjen v nadzor celovitosti izvedbe kontrolnih postopkov s strani pooblaščenih kontrolorjev in uporabo predpisane opreme.

V letu 2017 je inšpekcija za cestni promet izvedla 57 tovrstnih nadzorov. V dveh primerih je bila na licu mesta izdana začasna prepoved nadaljevanja izvedbe postopkov do odprave nepravilnosti in v treh primerih odrejena odprava manjših nepravilnosti. Zaradi ugotovljenih kršitev je bilo izdanih triindvajset glob, štirje opomini in osem opozoril. Najpogostejše ugotovljene kršitve: neuporaba predpisane opreme in druge pomanjkljivosti v izvedbi postopkov tehničnega pregleda vozila ter pomanjkljiva oprema.

Inšpekcija za cestni promet IRSI izvaja nadzor prevoza šoloobveznih otrok v skladu z določili Zakona o prevozih v cestnem prometu, ob tem pa se hkrati preverjajo še čas vožnje, odmorov in počitkov voznikov, uporaba tahografa po določilih ZDCOPMD in nadzor tehnične brezhibnosti motornih vozil po določilih ZMV. V letu 2017 sta bila izvedena dva akcijska nadzora, in sicer ob začetku in koncu šolskega leta. Izvedenih je bilo 55 nadzorov, v dveh primerih je bila ugotovljena večja nepravilnost po ZMV in izdana začasna prepoved uporabe vozila za namen prevoza šoloobveznih otrok. V preostalih primerih je šlo za nepravilnosti po ZPCP-2 glede označevanja vozil ter kršitve določil ZDCOPMD, kot sta neuporaba časovnih skupin na tahografu ter neupoštevanje predpisanih počitkov voznikov. Za ugotovljene kršitve je bilo izdanih devet glob in sedem opozoril.

Inšpekcija za cestni promet IRSI izvaja nadzor v skladu z določili ZDCOPMD in navedenih uredb ES. Inšpekcija za cestni promet navedene aktivnosti izvaja v obsegu izvajanja načrtovanih mesečnih nadzorov v samostojnih ali skupnih koordiniranih nadzorih na cesti z drugimi organi (policija, mobilne enote FURS) tri- do petkrat mesečno. V postopku pregleda vozila s področja t. i. socialne zakonodaje se izvede nadzor nad časi vožnje, odmori in počitki voznikov, ustreznostjo zapisovalne naprave (tahograf) ter njeno uporabo. V letu 2017 je inšpekcija za cestni promet izvedla 859 nadzorov gospodarskih vozil ter ugotovila 229 kršitev tega področja. Najpogostejše kršitve: nezadostni počitek ali odmor voznikov ter manjkajoči zapisi o aktivnostih voznika za predpisano predhodno obdobje. V zvezi s kršitvami je bilo izdanih 212 glob, v štirih primerih je bil odrejen izredni pregled tahografa in v enem primeru zasežena naprava za manipuliranje tahografa.

## 4.4.4 Analiza rezultatov tehničnih pregledov

***CILJ: stalno analiziranje rezultatov tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil***

V letu 2017 je bilo v Republiki Sloveniji opravljenih 1.431.573 tehničnih pregledov vozil. Od tega je bilo brezhibnih 1.196.742 in pogojno brezhibnih 144.029 vozil. Pri tehničnih pregledih je bilo ugotovljenih 151.987 napak, 31.431 kritičnih napak in 224.601 pomanjkljivosti.

***Tabela 6: Najpogostejše ugotovljene napake pri tehničnih pregledih***

|  |  |
| --- | --- |
| ZAVORNA OPREMA | **52054** |
| zmogljivost | 31180 |
| učinkovitost | 16087 |
| zavorne obloge | 87 |
| naletna zavora | 25 |
| celoten zavorni sistem | 128 |
| toge zavorne cevi | 1150 |
| ostale napake | 3397 |
| SVETLOBNA IN ELEKTRIČNA OPREMA | **28441** |
| žarometi | 10739 |
| prednje in zadnje pozicijske svetilke, bočne in gabaritne svetilke, ter svetilke za dnevno vožnjo | 6850 |
| ostale napake | 10852 |
| OSI, KOLESA, PNEVMATIKE IN OBESITEV | **22280** |
| sistem obesitve koles | 10180 |
| ostale napake | 12100 |
| EMISIJE | **16233** |
| emisije izpušnih plinov | 14161 |
| ostale napake | 2072 |
| KRMILJENJE | **13358** |
| mehansko stanje | 9199 |
| zračnost krmiljenja | 2381 |
| ostale napake | 1778 |
| OSTALE NAPAKE | **275653** |

Inšpekcija za cestni promet IRSI in Policija izvajata nadzor v skladu z Direktivo 2000/30/ES po določilih Zakona o motornih vozilih. Inšpekcija za cestni promet izvaja navedene dejavnosti v obsegu izvajanja načrtovanih mesečnih nadzorov v samostojnih ali skupnih koordiniranih nadzorih na cesti z drugimi organi (Policija, mobilne enote FURS) od tri- do petkrat mesečno. V postopku pregleda vozila s področja tehnične brezhibnosti se s strani nadzornih organov izvede poenostavljen postopek »cestnega pregleda tehnične brezhibnosti vozila« in v primeru ugotovitev pomanjkljivosti se vozilo izloči iz prometa do odprave nepravilnosti oziroma se odredi izredni tehnični pregled vozila.

## 4.4.5 Ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil

***CILJ: ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in vsemi dejavniki, povezanimi z vozili***

Policija je v letu 2017 odredila 627 izrednih tehničnih pregledov, od tega za 120 vozil, udeleženih v prometnih nesrečah.

## 4.5 PROMETNA VZGOJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE

***TEMELJNI CILJ: prisotnost prometne vzgoje in učenja v vseh življenjskih obdobjih***

Varnost v cestnem prometu je pomemben del delovanja družbe, zato so v veljavnih učnih načrtih vključene prometne vsebine po vertikali, od predšolske vzgoje in osnovnošolskega izobraževanja do srednješolskega izobraževanja.

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

Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport (MIZŠ) s potrjenimi in veljavnimi programi v vzgojno-izobraževalnih zavodih zagotavlja izvajanje vsebin prometne vzgoje v sistemu vzgoje in izobraževanja v kurikulu za vrtce, učnih načrtih za osnovne šole, kjer so cilji in vsebine kulture in vzgoje cestnega prometa medpredmetno povezani, pri rednem pouku, dnevnih dejavnosti, kolesarskem izpitu, preventivnih akcijah, projektih, natečajih in z neobveznimi izbirnimi vsebinami v srednjih šolah. Prav tako se vzgojno-izobraževalni zavodi za izvajanje vsebin prometne varnosti povezujejo z Zavodom RS za šolstvo, Javno agencijo RS za varnost prometa, Policijo, lokalno skupnostjo, društvi, nevladnimi organizacijami in prostovoljci.

V vrtcih ter osnovnih in srednjih šolah vse leto potekata organizacija in spodbujanje dejavnosti prometne vzgoje oziroma varne mobilnosti: načrtovanje, izvajanje in analiza uresničevanja ciljev in vsebin prometne vzgoje in kulture v tednih preventivnih akcij.

Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport (MIZŠ) in Zavod Republike Slovenije za šolstvo (ZRSŠ) sta obveščala vzgojno-izobraževalne zavode o pomembnih aktivnostih, akcijah, predlogih z obvestili ter spodbujala aktivnosti ob vseh preventivnih akcijah, in sicer: ozaveščanje in opolnomočenje otrok, učencev in dijakov za strpnost v družbi, skrbi za lastno varnost in krepitev zdravja, druženja in povezovanja, skrbi za okolje in ekologijo. MIZŠ in ZRSŠ sta spremljala in vrednotila nove pobude, predloge za obogatitev dejavnosti v vzgojno-izobraževalnih zavodih.

V vrtcih in osnovnih ter srednjih šolah sta vse leto potekala organizacija in spodbujanje aktivnosti prometne vzgoje oziroma varne mobilnosti: načrtovanje, izvajanje in analiza uresničevanja ciljev in vsebin prometne vzgoje in kulture v tednih preventivnih akcij. V osnovnih šolah so učitelji izvajali kolesarske izpite v 4. in/ali 5. razredu na podlagi Koncepta usposabljanja za vožnjo kolesa in kolesarski izpit v osnovni šoli. Cilji in vsebine kulture in vzgoje cestnega prometa – medpredmetno povezovanje so vključeni v kurikul za vrtce, učne načrte za osnovne šole, neobvezne vsebine v srednjih šolah z namenom krepitve kompetenc za kulturo vedenja v cestnem prometu in varno mobilnost v vrtcu, v rednem delu in razširjenem delu vzgojno-izobraževalnega procesa z inovativnimi pedagoški metodami in pristopi, digitalnimi orodji in novimi usmeritvami.

ZRSŠ in MIZŠ sta podpisala dogovor s partnerji o sodelovanju pri izvajanju aktivnosti v triletni akciji Dijaki dijakom za varno mobilnost v srednjih šolah. Partnerji, ki sodelujejo v akciji, so Ministrstvo za infrastrukturo, Javna agencija RS za varnost prometa, Policija, Rdeči križ Slovenije, Zavod varna pot, Zavod Vozim, Avto-moto zveza Slovenije, Inštitut za raziskave in razvoj Utrip, NERVteh d.o.o. Namen akcije je ozavestiti čim večje število dijakov o pomenu varne mobilnosti. V okviru akcije se je ustanovil klub Dijaki za varno mobilnost, kjer bodo dijaki opravljali različne preventivne aktivnosti s ciljem razvijanja kompetence varne mobilnosti, predstavljali bodo svoje dosežke na področju varne mobilnosti in se medsebojno povezovali z namenom širjenja znanja in izkušenj. Aktivnosti so izvajali in koordinirali različni potencialni partnerji. V akciji sodeluje 250 dijakov, 60 strokovnih delavcev, 30 vodstvenih delavcev iz 30 srednjih šol. Nosilec akcije je ZRSŠ.

MIZŠ je nosilec preventivne akcije ob začetku šolskega leta, ki so jo izvajali policija, prostovoljci, občinski sveti za preventivo in varnost v cestnem prometu (v nadaljevanju: SPV) v koordinaciji z agencijo. ZRSŠ je organiziral in vodil seminarje, delavnice, strokovna usposabljanja za vodstvene in strokovne delavce, regijska srečanja in posvet. Namen Posveta o varni mobilnosti za vodstvene in strokovne delavce vrtcev, osnovnih šol in srednjih šol je bil senzibilizirati udeležence za razvoj področja varne mobilnosti in predstaviti primere praks ter poiskati rešitve za izvajanje različnih aktivnosti. Na posvetu je sodelovalo 80 udeležencev, ki so bili vodstveni in strokovni delavci vrtcev, osnovnih in srednjih šol, evropska komisarka za mobilnost in promet, prometni strokovnjaki, predstavniki nevladnih organizacij in društev. Za namen ozaveščanja strokovnih delavcev na posvetu, seminarjih in usposabljanjih je bil pripravljen promocijski material o varni mobilnosti: mape, brošure, plakati, svinčniki.

ZRSŠ je izvedel tri usposabljanja za 94 osnovnošolskih učiteljev za izvajanje kolesarskih izpitov v drugem vzgojno-izobraževalnem obdobju. V sodelovanju s SPV je izvajal predavanja o prometni vzgoji v vzgojno-izobraževalnih zavodih, na konferencah in posvetih. Na območnih enotah ZRSŠ v Kranju, Ljubljani in Mariboru je predstavnica ZRSŠ predstavljala *Koncept usposabljanja za vožnjo kolesa in kolesarski izpit v osnovni šoli* (program osnovne šole in prilagojeni programi osnovne šole). Delovna skupina svetovalcev za varno mobilnost na ZRSŠ je imela štiri delovna srečanja. Člani delovne skupine so izvajali terensko delo s šolami, vrtci, sodelovali so pri organizaciji posveta. Predstavnica ZRSŠ je sodelovala v komisiji za ocenjevanje otroških izdelkov v projektu Varno na kolesu podjetja Butan plin.

Predstavnici MIZŠ in ZRSŠ sta delovali kot članici v medresorski delovni skupini za uresničevanje Resolucije nacionalnega programa v RS in letno poročali o izvedenem delu. Direktorja Direktorata [za predšolsko vzgojo in osnovno šolstvo](http://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjwwJawuufSAhUF6RQKHXzQDC4QFggYMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.mizs.gov.si%2Fsi%2Fdelovna_podrocja%2Fdirektorat_za_predsolsko_vzgojo_in_osnovno_solstvo%2F&usg=AFQjCNHt_TK0VNbC-7mPun7CWH3HkTZ77Q&sig2=J0ZXa2LejjeKZayDVNR2nQ&bvm=bv.150120842,d.bGs) ter Direktorata za srednje in višje šolstvo ter izobraževanje odraslih sta bila člana Odbora direktorjev s področja spremljanja zavez prometne varnosti. MIZŠ in ZRSŠ sta sodelovala z mediji in drugimi institucijami na novinarski konferenci, pripravljata odgovore na vprašanja medijev o prometni vzgoji in kolesarskih izpitih v osnovni šoli. Na svoji spletni strani sta obveščala vzgojno-izobraževalne zavode o poteku preventivnih akcij ter objavljala aktualna gradiva in publikacije, ki se nanašajo na konkretno preventivno akcijo.

## 4.5.1 PRVO ŽIVLJENJSKO OBDOBJE

***CILJ: nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v prvem življenjskem obdobju***

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

V okviru dejavnosti za prvo življenjsko obdobje je AVP izvajala program Prva vožnja, varna vožnja, namenjen bodočim staršem za varno vožnjo dojenčkov v ustreznih varnostnih sedežih; poučili so jih o varni vožnji dojenčka v avtomobilu, praktični namestitvi sedežev v avtomobil in ključnih ravnanjih za varnost otrok, vse navedeno pa so starši tudi praktično preizkusili.

## 4.5.2 PREDŠOLSKO OBDOBJE

***CILJ: nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od prvega do petega leta***

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

## 4.5.3 OSNOVNOŠOLSKO OBDOBJE

## 4.5.3.1 PRVO TRILETJE (6–8 LET)

***CILJ: nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od šestega do osmega leta***

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 vedenja v prometu in varne hoje, pomen vidnosti in nošenja rumene rutice in kresničke, seznanijo se z načini vedenja sopotnika v različnih prevoznih sredstvih, učijo se vključevanja v promet po varnih šolskih poteh, seznanijo se z orientacijo v prometnem prostoru (levo, desno), seznanijo se z varno hojo po pločniku in cesti, kjer ni pločnika, s hojo ob nevarnem cestnem robu in varnim prečkanjem ceste. Učenec se seznani s prometnovarnostnim načrtom šole.

V okviru nacionalne preventivne akcije Začetek šole in varnost otrok je AVP pripravila akcijski načrt ter pozvala različne deležnike k sodelovanju v akciji: Ministrstvo za izobraževanje in osnovne šole, občinske SPV, Policijo, občinska redarstva, nevladne organizacije. Preventivne aktivnosti so bile predstavljene v medijih. V 2017 je v akciji Začetek šolskega leta aktivno sodelovalo 184 občin, skupno je bilo zagotovljeno preko 30.000 knjižic Prvi koraki v svetu prometa za vse slovenske prvošolce in plakati Šolska pot ter Poskrbimo za varnost otrok. V sodelovanju z občinskimi SPV so bile izvedene tudi druge preventivne aktivnosti s pregledom šolskih poti še pred začetkom šolskega leta, z zagotavljanjem dela prostovoljcev pri varovanju otrok v sodelovanju z ZŠAM in drugimi prostovoljci, s podporo zavarovalnic pa zagotovljene rumene rutice za vse prvošolce in druge. Občinske SPV smo predhodno pozvali k ustreznemu urejanju šolskih poti in organiziranju ustreznega organiziranega prevoza v primerih nevarnih poti za otroke, ravnateljem smo preko skupne okrožnice z Ministrstvom za izobraževanje predstavili aktivnosti ter prometnovzgojne programe v letošnjem šolskem letu. V okviru nacionalne akcije ob začetku šole so bile izvedene tudi številne medijske aktivnosti, ki so potekale od konca avgusta skozi ves september. Prav tako smo opozarjali na ponovno prisotnost otrok na šolskih poteh preko city lightov v Ljubljani, s številnimi medijskimi aktivnosti na nacionalnih in lokalnih televizijskih in radijskih postajah. Na OŠ Koseze v Ljubljani je AVP izvedla dogodek ob začetku pouka. Na enem mestu so se zbrali vsi ključni akterji na področju varnosti prometa med otroki in ob tej priložnosti podpisali Dogovor o sodelovanju pri izvajanju preventivnih dejavnosti na področju prometne vzgoje in izobraževanja v okviru vrtcev, osnovnih in srednjih šol. Sporazum, ki so ga podpisali najvišji predstavniki Ministrstva za izobraževanje, Ministrstva za infrastrukturo, AVP in Zavoda RS za šolstvo, predstavlja jasno zavezo, da se okrepijo ter nadgradijo aktivnosti prometne vzgoje v šolah, s poudarkom predvsem na tretji triadi OŠ in srednjih šolah.

V sodelovanju z Zvezo ZŠAM je AVP pilotno izvedla varovanje otrok na problematičnih prehodih v okolici 55 šol. Nosilci nalog so bili prostovoljci 26 združenj Zveze. Na vsako šolo sta bila predvidena vsaj dva prostovoljca. Pred pričetkom izvajanja ŠPS sta bili izvedeni dve izobraževanji za delo prostovoljcev. Prostovoljce je AVP opremila tudi s kapami in brezrokavniki, vsak pa je prejel navodila za izvajanje aktivnosti na prehodih za pešce. Ob začetku akcije 11. 9. 2017 je AVP izvedla tudi novinarsko konferenco na OŠ Škofljica. Po zaključku je bila izvedena anketa med prostovoljci, sodelujočimi šolami in starši. Odzivi na podaljšano varovanje otrok so bili pozitivni pri vseh skupinah.

V začetku šolskega leta je NIJZ s svojimi območnimi enotami pripravil natečaj za osnovne šole in vrtce na temo alkohola in prometa. Šole in vrtci, ki so se vključili, so obravnavali problematiko alkohola in prometa na otrokom razumljiv način. Pod vodstvom mentorjev in v sodelovanju s starši so izdelali likovne izdelke s ključnimi sporočili. Na martinovo so območne enote NIJZ skupaj z eno od sodelujočih šol, območno policijsko postajo in nevladnimi organizacijami organizirale ulično akcijo. Ta je potekala tako, da so policisti v izbrani prometni ulici ustavili voznika, opravili kontrolo dokumentov, potem pa sta pristopila otroka in vozniku podarila svoj izdelek oziroma otroški izdelek iz natečaja (risbico s sporočilom) in zloženko o alkoholu ter mu zaželela srečno vožnjo. Na martinovo 2016 (11. novembra) so tako območne enote NIJZ v vseh slovenskih regijah izvedle celoten program in končno ulično akcijo Otroci za varnost v prometu. Tudi v letu 2017 je bil namen akcije opozoriti voznike na nevarnost alkohola v prometu.

Inšpekcija za cestni promet IRSI izvaja nadzor prevoza šoloobveznih otrok v skladu z določili Zakona o prevozih v cestnem prometu, ob tem pa se preverjata še čas vožnje, odmorov in počitkov voznikov in uporaba tahografa po določilih ZDCOPMD. V letu 2017 sta bila izvedena dva akcijska nadzora, in sicer ob začetku in koncu šolskega leta. Inšpekcija je v letu 2017 v okviru tega izvedla 64 nadzorov, pri čemer je bila v enem primeru ugotovljena večja nepravilnost po ZMV in je bila za vozilo izdana začasna prepoved uporabe, v preostalih primerih pa je šlo za nepravilnosti po ZPCP-2 glede označevanja vozil in kršitve določil ZDCOPMD, kot sta nezmožnost predložitve dokazil o dejavnostih voznika za predhodna obdobja in neupoštevanje časov vožnje, odmorov in počitkov voznikov, za katere je bil voden le prekrškovni postopek, skupaj pa je bilo izdano trinajst plačilnih nalogov in šest opozoril.

## 4.5.3.2 DRUGO TRILETJE (9–11 LET)

***CILJ: nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od devetega do enajstega leta***

V drugem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci usvojijo pomen varnosti v prometu in kodeks etike v prometu ter razvijajo skrb in odgovornost za svojo varnost in varnost drugih udeležencev v prometu. Razvijajo spretnosti opazovanja prometa in spoznajo vrste prometa. Seznanijo se s teoretičnimi znanji za opravljanje kolesarskega izpita ter usposobijo za vožnjo na spretnostnem in prometnem poligonu. Usvojijo teoretična znanja in se usposobijo za praktično vožnjo za opravljanje kolesarskega izpita. Aktivno se vključijo v različne akcije na področju prometne vzgoje na ravni šole in zunaj nje. Spoznajo vlogo policista. Seznanijo se o pomenu kolesarjenja za zdravje.

Zavod RS za šolstvo je izvedel tri usposabljanja za 115 učiteljev v osnovnih šolah za izvajanje kolesarskih izpitov v drugem vzgojno-izobraževalnem obdobju ter dve delovni srečanji z vzgojitelji in učitelji na temo varne mobilnosti.

Izobraževalni program za vožnjo kolesa (z dne 11. 3. 2004) je bil posodobljen, dopolnjen in spremenjen oktobra 2016 z vidika prometne zakonodaje, s prevodom dokumenta v italijanščino in madžarščino in z navodili za izvajanje kolesarskih izpitov za otroke s posebnimi potrebami. Sprejet je bil nov dokument Koncept usposabljanja za vožnjo kolesa in kolesarskega izpita v osnovni šoli, s katerim se je seznanil Strokovni svet Republike Slovenije za splošno izobraževanje v oktobru 2016.

V okviru sodelovanja v projektu (Po)mislimo na otroke s podjetjem Media24 je AVP ob začetku šolskega leta ves september opozarjala na varnost otrok v prometu s konkretnimi vsebinskimi prispevki. V okviru projekta so potekali natečaj za osnovne šole, vsebinski medijski prispevki na radijskih postajah, reportaže v tiskanih in spletnih medijih in končni dogodek 8. oktobra 2017 na poligonu v Logatcu. Vsi udeleženci so prejeli tudi praktične nagrade in darilca, s katerimi bodo tudi varnejši v prometu. Številni otroci iz več kot sto slovenskih šol in vrtcev, ki so sodelovali tudi pri likovnem natečaju, so prejeli posebne nagrade in priznanja. V okviru projekta sta potekala tudi CPP-kviz na Radiu Aktual in nagradna igra, kjer se je prijavilo tisoč sodelujočih.

V okviru društva Sobivanje – društva za trajnostni razvoj je letos potekal projekt Varno v vrtec in šolo, ki ga je podprla tudi AVP. Projekt je obsegal izvedbo delavnic s promocijo in učenjem o trajnostni in varni mobilnosti na poti v šolo in vrtec. V dvanajstih vrtcih in osnovnih šolah po Sloveniji smo izpeljali trideset delavnic, na katerih smo skupaj s strokovnjaki in animatorji govorili o varnosti v prometu, pripravili poligon varne vožnje ter vsem otrokom razdelili promocijski material AVP – kresničke, odsevne trakove, plakate in knjižne označevalnike. Poleg tega je potekal v okviru projekta tudi likovni natečaj na temo varne poti v šolo ali vrtec. 19. maja 2017 je potekal zaključni dogodek Festival sobivanja v Adrenalinskem parku v BTC Ljubljana z udeležbo številnih sodelujočih otrok, na katerem so razglasili tudi zmagovalce projekta.

AMZS v okviru mednarodne avtomobilistične organizacije FIA že 21 let sodeluje v evropskem prometno-izobraževalnem tekmovanju ETEC za mlade kolesarje, stare med deset in dvanajst let. Izvedba tekmovanja poteka v sodelovanju z lokalnimi avto-moto društvi in osnovnimi šolami v njihovem okolju. Tekmovanje ima že tradicijo in je dobro sprejeto. Izvede se na treh nivojih, od lokalnih/šolskih izborov do nacionalnega izbora, kot finalno tekmovanje pa se zmagovalna ekipa udeleži evropskega tekmovanja, ki jo vsako leto organizira ena izmed sodelujočih držav. Na finalnem nacionalnem izboru je v letu 2017 sodelovalo enajst ekip iz osmih AMD društev s 66 tekmovalci, izvedeno 12. maja 2017. Zmagovalna ekipa AMD Gorica se je udeležila 32. evropskega tekmovanja v Albaniji ter zasedla 15. mesto, med 22 ekipami iz 21 držav.

AMZS je izvedel tudi akcijo »Samo še 3, 2, 1 in vseh 365 dni«: avgust–september 2017, kjer je aktivno sodelujočih sedem društev: AMD Dravograd, AMD Markovci, AMD Izlake, AMD Slovenska Bistrica, AMD Šenčur, AMD Koper in AMD Pohorje. Akcija je že v dneh pred pričetkom novega šolskega leta z maskotami in transparenti z odštevanjem dni opozarjala voznike v okolici šol na bližajoči se ponovni pričetek šolskega leta in s tem na ponovno prisotnost otrok na šolskih poteh.

## 4.5.3.3 TRETJE TRILETJE (12–14 LET)

***CILJ: nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od 12. do 14. leta***

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 usvajanje moralnih norm, pomembnih za varno sodelovanje v prometu.

Tekmovanje Kaj veš o prometu? je sestavljeno iz preverjanja teoretičnega znanja prometnih predpisov, spretnostne vožnje na poligonu in praktične vožnje v dejanskem prometu. Na tekmovanjih sodelujejo v dveh kategorijah kolesarji in vozniki koles s pomožnim motorjem (skuter), učenci od petega do devetega razreda osnovne šole s kolesi ter učenci devetega razreda in dijaki srednjih šol po opravljenem izpitu AM-kategorije – kolesa z motorjem in lahka štirikolesa.

## 4.5.4 OBDOBJE SREDNJEŠOLSKEGA IZOBRAŽEVANJA (15–18 LET) IN MLADI VOZNIKI (18–24 LET)

***CILJ: nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od 15. do 18. leta***

Mladi vozniki, še posebej začetniki, so najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s potniki v osebnih avtomobilih tudi najpogostejše žrtve.

V skladu z Resolucijo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 je AVP v okviru Prometne vzgoje in vseživljenjskega učenja izvajala delavnice v srednjih šolah za dijake 2. in 3. letnikov. V sklopu izbirnih vsebin in drugih programov so delavnice izvajali v sodelovanju z drugimi partnerji (Policija, Rdeči Križ, Gasilska zveza Slovenije, Zavod Vozim, Zavod Varna pot in Združenje DrogART), kjer je naš del (AVP) dal poudarek predvsem alkoholu, drogam in drugim psihoaktivnim snovem ter prikazu in razumevanju, zakaj so mladi ogroženi v prometu. Program za izvedbo delavnic je narejen tako, da bi v čim večji meri dosegli, da mladostniki pridobijo novo znanje in spretnosti ter da bi ustrezno spremenili svoje vedenje do šibkejših udeležencev v prometu, do alkohola, hitrosti, varnostnega pasu in drugih pomembnih dejavnikov varnosti. V letu 2017 so izvedli delavnice na 24 srednjih šolah oziroma šolskih centrih po Sloveniji (povečanje za 60 %, v 2016 petnajst srednjih šol). Delavnic Vozimo pametno se je udeležilo približno 2.300 dijakov, kar je 53-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2016 (1.500 dijakov).

Dijaki so v sklopu delavnic Vozimo pametno spoznali zaskrbljujoče podatke o udeležbi mladih v prometnih nesrečah, informacije o vozniškem izpitu ter nekatere zanimivosti s področja alkohola in drog v prometu in v različnih prometnih situacijah. S pomočjo resničnih videoposnetkov in fotografij so se dijaki seznanili s posledicami prometnih nesreč, nato pa so tudi ponovili postopke oživljanja z namenom, da bi znali pomagati pomoči potrebnim v kritičnih situacijah. Poslušali so lahko gasilce o ravnanju v prometnih nesrečah in kaj storiti ob požaru na vozilu. Slišali so lahko osebno izpoved invalida po prometni nesreči ter o poškodbah glave v prometnih nesrečah. Preizkusili so različne demo-naprave, kot so alko-očala, stopko, fleksi in naletne tehtnice. Na vsaki delavnici so dijaki izpolnili tudi anketo o zadovoljstvu s programom, kjer so njihove ocene zelo dobre, saj se zdijo delavnice dijakom zelo zanimive in koristne, z uporabnimi informacijami.

AMZS izvaja EU-projekt Safety Tunes, ki se je začel julija 2015. EU financiran projekt se je zaključil.

* Na zaključnem dogodku izbora stand-up skečev z vsebinami, vezanimi na promet in varno udeležbo v prometu, je bil izmed sedmih sodelujočih tekmovalcev-srednješolcev izbran zmagovalec iz Slovenije.
* Zaključni dogodek in predstavitev vseh zmagovalcev iz partnerskih držav sta potekala v Varšavi na Poljskem junija 2017.
* Sodelujočih pet srednjih šol iz Slovenije: ŠC za pošto, ekonomijo in telekomunikacije Ljubljana, ŠC Nova Gorica, ŠC Kočevje, ŠČ Celje, SŠ za oblikovanje Maribor, http://www.safetytunes.eu/web/.

## 4.5.5 VSEŽIVLJENJSKO UČENJE ZA VARNO SODELOVANJE V PROMETU

***CILJ: prisotnost prometne vzgoje in učenja v vseh življenjskih obdobjih***

Za varno sodelovanje v prometu sta nujna vseživljenjsko učenje in ohranjanje vozniških spretnosti. Starejši vozniki so najhitreje rastoča skupina med udeleženci v cestnem prometu.

V letu 2017 je AVP izvajala program Sožitje za večjo varnost cestnega prometa z namenom, da bi se starejši vozniki in voznice na naših cestah čim dlje počutili varne in da bi čim dlje ostali mobilni. Projekt Sožitje za večjo varnost starejših voznikov in voznic se je v letu 2017 izvedel v Idriji, Vrhniki, Temenici, Beli Cerkvi, Velenju, Cerknici, Grosuplju, Novem mestu, Ljubljani, Radovljici, Trbovljah, Škofji Loki, Slovenj Gradcu, na Ptuju, v Izoli, Kozjem in Murski Soboti. Dvajsetih celovitih preventivnih dogodkov Sožitje za večjo varnost v cestnem prometu se je v letu 2017 udeležilo skupaj 459 slušateljev, opravljenih pa je bilo 60 svetovalnih voženj.

## 4.6 ZDRAVSTVENA OSKRBA PONESREČENCEV

***CILJ: izboljšanje kakovosti zdravstvene oskrbe ponesrečencev v prometu***

Zdravstvena oskrba ponesrečencev v prometu je kompleksna in multidisciplinarna, ker zajema tehnične in zdravstvene vidike reševanja ter koordinacijo celotnega ukrepanja. Reševanje na mestu nesreče in zdravstveno oskrbo med transportom ponesrečencev izvajajo ekipe nujne medicinske pomoči.

Ministrstvo za zdravje je v okviru zagotavljanja zdravstvene oskrbe ponesrečencem odgovorno za zagotavljanje primerne tehnične in medicinske opreme za ekipe, ki sodelujejo v reševanju (imobilizacijski material, monitoring, prenosni ultrazvok), in za ustrezno zagotavljanje helikopterske nujne medicinske pomoči za celotno Slovenijo. Druge dejavnosti, ki so navedene v nacionalnem programu, izvajajo drugi akterji (npr. Uprava RS za zaščito in reševanje, Rdeči križ Slovenije itd.).

Republika Slovenija zagotavlja 24-urno zdravstveno varstvo vsem prebivalcem. V letu 1996 je bila prvič oblikovana mreža enot nujne medicinske pomoči, s katero je bila ta dostopnost tudi zagotovljena. Razvoj medicinske stroke, tehnologije, opreme in predvsem znanja ekip je bistveno spremenil pogoje dela ekip, možnosti preživetja življenjsko ogroženih pacientov in s tem povezano boljšo kakovost življenja.

V Republiki Sloveniji deluje mreža desetih urgentnih centrov, in sicer: UC Maribor, UC Celje, UC Izola, UC Jesenice, UC Murska Sobota, UC Novo mesto, UC Slovenj Gradec, UC Nova Gorica, UC Brežice in UC Trbovlje. Začetne organizacijske težave v urgentnih centrih se postopoma rešujejo. Z namenom, da se uredi področje financiranja dejavnosti urgentnih centrov kot samostojnih organizacijskih enot v bolnišnicah, je bila na Ministrstvu za zdravje ustanovljena delovna skupina za pripravo prenove financiranja dejavnosti NMP v RS. Imenovana je bila tudi posebna delovna skupina za pregled vodenja stroškov na stroškovnem mestu urgentnega centra. Omenjena delovna skupina je po pregledu dokumentacije pripravila predlog prenove financiranja dejavnosti urgentnih centrov in obračunavanja stroškov v urgentnih centrih, in sicer do sprejetja Aneksa k Splošnemu dogovoru za leto 2017. Ministrstvo za zdravje je prav tako v skladu s Pravilnikom o službi NMP pričelo urejati pogoje glede usposobljenosti in potrebnih znanj za izvajanje NMP vseh poklicnih profilov, ki delujejo v sklopu službe NMP, predvsem glede doseganja enotnih standardov kakovosti oskrbe za vse prebivalce v RS. Prvo preverjanje znanj in usposobljenosti za izvajanje zunajbolnišnične službe NMP je bilo izvedeno v mesecu septembru 2017.

Oktobra 2017 je bil v Uradnem listi RS objavljen Pravilnik o dispečerski službi zdravstva, ki predstavlja pravno podlago za vzpostavitev in pričetek delovanja dispečerskih centrov v RS. Dispečerska služba zdravstva je ključnega pomena za vzpostavitev predvidene reorganizacije službe NMP, saj bodo dispečerski centri temelj za delovanje in koordiniranje sistema NMP. S to nadgradnjo sistema NMP bomo zagotovili enako dostopnost do storitev NMP, nenujnih in sanitetnih prevozov na območju celotne države. S tem bomo izboljšali kakovost storitev NMP in povečali možnost preživetja v življenje ogrožajočih stanjih. Dispečerska služba zdravstva bo delovala neprekinjeno 24 ur na dan, vse dni v letu, sprejemala nujne klice z zdravstvenega področja, spremljala, razporejala in koordinirala delovanje vseh mobilnih enot nujne medicinske pomoči, ekip helikopterske nujne medicinske pomoči in ekip izvajalcev nenujnih prevozov. Poleg tega bo vodila evidenco razpoložljivih zmogljivosti bolnišnic, urgentnih centrov in javnih zdravstvenih zavodov, ki so vključeni v mrežo NMP. S tem bomo dosegli enotnost v strokovnosti, organiziranosti, opremljenosti in delovanju na področju celotne države, saj bo DSZ usmerjala najbližje mobilne enote na kraj dogodka po vnaprej določenih kriterijih in na tak način bo odposlana najbližja mobilna enota nujne medicinske pomoči, ne glede na to, kateri občini »pripada«. Odločitev o najprimernejši ekipi za izvoz bo prav tako sprejel zdravstveni dispečer na podlagi analize klica in ocene konkretne situacije v skladu z odločitvenim modelom Slovenski indeks za nujno medicinsko pomoč, ki ga je izdalo Ministrstvo za zdravje avgusta 2017. Eden od pogojev za zagon in vzpostavitev ter v nadaljevanju delovanje te službe so usposobljeni zdravstveni dispečerji, zato je Ministrstvo za zdravje v letu 2016 že financiralo organizacijo in izvedbo treh osnovnih izobraževanj za delo v dispečerski službi zdravstva. Zaradi velikega interesa in zanimanja za omenjeni tečaj je ministrstvo v letu 2017 financiralo organizacijo in izvedbo še dveh osnovnih izobraževanj za dispečerje, med katerim se je eden izvedel v mesecu juliju 2017, drugi pa v mesecu septembru 2017.

Na Ministrstvu za zdravje se zavedajo pomembnosti helikopterskega reševanja, saj ta omogoča reševanje na težje dostopnih mestih in je zaradi hitrosti in usposobljenosti ekip pri življenjsko ogrožajočih stanjih ključnega pomena. Zato pri ureditvi izvajanja HNMP v prihodnje aktivno sodelujejo z drugimi pristojnimi ministrstvi in organi. V ta namen je Vlada RS na seji dne 7. 12. 2017 sprejela sklep o določitvi izvajanja HNMP in sekundarnih prevozov (medbolnišnični prevozi in prevozi nedonošenčkov v inkubatorju) kot državne aktivnosti in se izvaja s helikopterji Policije in Slovenske vojske. Kljub temu pa je treba na podlagi poglobljene analize obstoječega stanja nujno pripraviti predlog dolgoročne rešitve ureditve dejavnosti HNMP. Zato je Vlada RS sprejela tudi sklep o ustanovitvi medresorske delovne skupine, ki trenutno pripravlja predlog kratkoročne in dolgoročne ureditve področja HNMP in sekundarnih prevozov.

Prvi posredovalec je posameznik, ki praviloma nima zdravstvene izobrazbe in se odzove na poziv dispečerske službe zdravstva ter pride na kraj dogodka z namenom izvajanja ukrepov za ohranitev življenja pred prihodom službe NMP in je vključen v sistem t. i. tihega aktiviranja sil za zaščito in reševanje. DSZ aktivira prve posredovalce, ki so najbližje kraju dogodka. Tako je omogočena skoraj enako dobra možnost preživetja predvsem v ruralnih okoljih, kjer je dostopnost ekipam nujne medicinske pomoči podaljšana. Dispečerska služba zdravstva bo vodila evidenco o javno dostopnih avtomatskih zunanjih defibrilatorjih (v nadaljnjem besedilu: AED) in njihovih uporabi, ozaveščanje, izobraževanje in usposabljanje laikov o uporabi AED na svojem območju pa organizira lokalna skupnost. Poleg tega je bila novembra 2017 ustanovljena tudi Medresorska delovna skupina za področje prvih posredovalcev in mreže AED, katere člani so predstavniki Ministrstva za zdravje in Ministrstva za obrambo ter zunanji strokovnjaki. Ena izmed nalog delovne skupine je tudi izdelava temeljnega dokumenta za vzpostavitev mreže AED.

S sistemom dispečerske službe zdravstva izboljšujemo tudi pripravljenost zdravstva za delovanje ob posebnih in izrednih dogodkih. V primeru množičnih nesreč služba NMP deluje skladno s smernicami oziroma načrtom za množične nesreče. Tako z načrtovanjem in ustreznim odzivom poskušamo zagotoviti, da služba ali službe NMP in zavod ali zavodi nesrečo obvladajo v čim bolj optimalnem času za oskrbo čim več, po možnosti vseh pacientov. Glede na to, da je v sistemu NMP prišlo do ključnih sprememb, ki vplivajo na trenutno veljavne smernice iz leta 2013, smo se na Ministrstvu za zdravje odločili, da bomo smernice posodobili in prilagodili. Nove smernice bodo izdane predvidoma v mesecu oktobru 2018. Ker se zavedamo pomembnosti ustrezne usposobljenosti zdravstvenih delavcev za ukrepanje ob množičnih nesrečah, Ministrstvo za zdravje sofinancira izvedbo tečaja oziroma usposabljanj za delovanje zdravstva v primeru množičnih nesreč. Za namen usposabljanja zdravstvenih delavcev za primer množičnih nesreč in izrednih dogodkov je Ministrstvo za zdravje v mesecu januarju 2017 kupilo opremo MACSIM; ta vključuje opremo za inštruktorje, ki bodo izvajali izobraževanja, in opremo za udeležence tečaja, in sicer oznake osebja, premične znake, oznake za simulacijo vozil, oznake za simulacijo triažne kategorije udeležencev, triažne mape, priročnike, zemljevide in drug material, potreben za simulacijo množičnih nesreč in načrtovanje ukrepov zdravstva. Oprema MACSIM temelji na principih, določenih v smernicah, in uporablja enake triažne sisteme in simulacijska izhodišča, kot so določena v prej navedenih smernicah. V skladu s Pravilnikom o službi NMP se je izdelal tudi novi triažni karton, katerega lastnik je ministrstvo. Kartoni so bili razdeljeni vsem enotam NMP in sodelujočim pri zagotavljanju zdravstva v primeru množičnih nesreč.

Helikopter Policije je v letu 2017 opravil 244 voženj poškodovanih oseb, ki so potrebovali nujno medicinsko pomoč. S podatki o prevozu poškodovanih v prometnih nesrečah ne razpolagamo.

## 4.7 NADZOR

***TEMELJNI CILJ: zagotovitev učinkovitega nadzora prometa na slovenskih cestah***

Pomemben element nadzora je učinkovita koordinacija med nadzornimi subjekti. Poleg policije imajo pomembno nadzorno vlogo državne in lokalne inšpekcijske službe, občinski redarji, vojska, carina in drugi subjekti, ki lahko neposredno in posredno vplivajo na stanje prometne varnosti.

## 4.7.1 POVEČATI OBSEG NADZORA POLICIJE

***CILJ:*** **zagotovitev učinkovitega nadzora prometa na avtocestah in hitrih cestah,** **povečanje vidnosti policijskega nadzora, zagotovitev multidisciplinarnega nadzora cestnega prometa,zagotovitev učinkovitega nadzora nad večkratnimi kršitelji cestnoprometnih predpisov**

Število policistov v enotah prometne policije se ni povečalo, zato ostaja kadrovska problematika enot enaka kot v letu 2016. Se je pa število policistov povečalo (za sedem policistov) v Specializirani enoti za nadzor prometa. V letu 2017 so se izvajala izobraževanja novih policistov, kar bi lahko v prihodnje pomenilo izboljšanje na tem področju. V 2017 je bil opravljen nakup nove opreme za nadzor prometa, s katero je bila nadomeščena odpisana in izrabljena oprema (dopplerski merilniki hitrosti za vgradnjo v vozilo, hitri testi za droge, videonadzorni sistemi Provida, programska oprema za nadzor digitalnih tahografov, programska oprema za avtomatizirano obdelavo kršitev iz laserskih merilnikov hitrosti, svetilke za izvajanje postopkov prepoznave simptomov vožnje pod vplivom drog itd.). Postaje prometne policije in SENP so dobili nova patruljna vozila, vozila za vgradnjo sistema Provida in nova motorna kolesa. Med MZI in Policijo je bil podpisan dogovor, na podlagi katerega je delo v NCUP pričel predstavnik Policije. Policija je nabavila nove polo majice, vetrne in dežne jakne za policiste prometnike iz odsevnih materialov.

V letu 2017 (2016) se je na AC zgodilo 1.779 (1.783) prometnih nesreč, v katerih je umrlo 17 (23) udeležencev, 45 (46) se jih je hudo telesno poškodovalo in 494 (545) lahko telesno poškodovalo. V letu 2017 (2016) se je na HC zgodilo 213 (244) prometnih nesreč, v katerih sta umrla 2 (3) udeleženca, 5 (6) se jih je hudo telesno poškodovalo in 49 (95) lahko telesno poškodovalo

Policisti so kontrolirali 112.348 delovnih dni voznikov tovornih vozil. Na avtocestah in hitrih cestah je bilo izvedenih 195 nadzorov po metodologiji PEGAZ. PU izvajajo obdobno nadzore še po metodologiji MORSKA DEKLICA, PROMIL, VERIGA in PAS.

Policija je v skladu s problematiko na cestah sodelovala na tiskovnih konferencah in izjavah za javnost, kjer je udeležence cestnega prometa seznanjala z aktivnostmi na tem področju in opozarjala na nevarnosti, ki jih je zaznala pri svojem delu.

Policisti so zasegli 3.429 (3.128) motornih vozil po ZPrCP in ZP-1 ter odredili 73 (58) kontrolnih zdravstvenih pregledov.

## 4.7.2 NADZOR V SAMOUPRAVNI LOKALNI SKUPNOSTI

***CILJ: s ciljno usmerjenim in preventivno/represivno uravnoteženim delovanjem na področju varnosti cestnega prometa prispevati svoj delež k doseganju lokalnih in nacionalnih prometnovarnostnih ciljev, zagotovitev izvajanja nalog občinskega redarstva na območju celotne države, vzpostavitev kakovostnih programov usposabljanja in nadzora cestnega prometa, kakovostno sodelovanje pri pripravi ter izvedbi skupnih in usklajenih nadzorov cestnega prometa z državnimi nadzornimi organi, strokovna, učinkovita in hitra izvedba prekrškovnih postopkov ob ugotovljenih kršitvah***

Naloge občinskega redarstva zajemajo nadzor nad prometom, varovanje cest v naseljih in izvajanje nadzora na občinskih cestah zunaj naselja. Cilj, ki ga želimo doseči, je, da občinsko redarstvo postane 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.

V letu 2016 se je krepila vloga občinskih redarstev na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu. Predstavniki občinskih redarstev se aktivno vključujejo v delo lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in tudi v izvedbo dejavnosti na terenu. Redarstva sodelujejo tudi pri varovanju otrok na poti v šolo.

Večina ukrepov občinskega redarstva v lokalnih okoljih se nanaša na nepravilno parkiranje in prekoračitve hitrosti, v zadnjem času pa tudi na nadzor uporabe prenosnih telefonov, varnostnih pasov, pešcev in izrednih obremenitev cestne infrastrukture (prevoz tovora in izredni prevozi).

Na področju hitrosti je aktivnih 25 občinskih redarstev, ki opravljajo nadzor v 58 občinah. Nadzor hitrosti z radarskimi merilniki se opravlja predvsem na območjih šol in vrtcev, zdravstvenih domov in naselij. Ocenjuje se, da so občinska redarstva v preteklem letu ugotovila več kot 50.000 kršitev. Skupaj z AVP je bilo pripravljeno več predstavitev dobrih praks na področju načrtovanja, izvajanja in ocenjevanja koristi nadzora hitrosti v lokalnih skupnostih. Področje nadzora hitrosti v lokalnih skupnosti prinaša možnost za izboljšanje prometne varnosti, kar potrjujejo tudi dejstva o številu radarskih merilnikov, kjer je Slovenija z 18 merilniki na milijon prebivalcev (VB 100, AT 93, NEM 49 itd.) še vedno na repu evropskih držav.

Policijska akademija je v letu 2017 izvedla eno strokovno usposabljanje za občinske redarje, na katerem je bilo 23 udeležencev, in dve obdobni usposabljanji za občinske redarje, na katerih je bilo 48 udeležencev.

Skupni nadzori z državnimi nadzornimi organi se vzpostavljajo prek AVP v okviru načrtovanih preventivnih akcij na državni ravni. Pri izvedbi prekrškovnih postopkov niso bile zaznane težave, saj je zakonska obveza o tridesetdnevnem roku za uvedbo postopka o prekršku za prekrške, ugotovljene z radarskimi merilniki, privedla do takojšnjih obravnav pri skoraj vseh postopkih v cestnem prometu, ki imajo skupno osnovo v informacijskih sistemih občinskih redarstev. Tudi sodna statistika potrjuje zmanjševanje zaostankov in skrajševanje prekrškovnih obravnav na sodiščih.

## 4.7.3 ZAGOTOVITEV UČINKOVITEGA NADZORA NAD CESTNINJENJEM, VKLJUČNO Z NADZOROM NAD TOVORNIMI VOZILI V ZIMSKIH RAZMERAH

***CILJI:***

* ***pooblaščene 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 bosta zagotavljali večja mobilnost in varnost prometa na cestninskih cestah v tem obdobju;***
* ***zagotovitev učinkovitega nadzora nad plačevanjem cestnine z ustreznimi tehničnimi sredstvi, taktiko in metodiko dela;***
* ***takojšnje obveščanje policije o zaznanih hujših prekrških (vožnja pod vplivom alkohola, očitna prekoračitev hitrosti vožnje, vožnja v nasprotno smer);***
* ***zaradi zagotovitve večje varnosti pri nadzorni funkciji se predlaga sprememba zakonodaje, da bo upravljavec cestninskih cest za opravljanje nadzora na cestninskih cestah vseh subjektov z javnim pooblastilom lahko preusmeril promet preko nadzornih točk.***

Problematiki vožnje v napačno smer se posveča posebna pozornost, saj število teh nevarnih dejanj na naših avtocestah žal ne upada. Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru je izdelala razvojno-raziskovalno nalogo Ukrepi za zmanjšanje možnosti in analiza voženj v nepravilno smer na slovenskem avtocestnem omrežju, v kateri so nadgradili ukrepe za zmanjšanje možnosti voženj v napačno smer.

Težave z vozniki, ki vozijo v napačno smer, imajo vse države z avtocestnim omrežjem. Rešujejo jih na različne načine, saj ni univerzalnega recepta za odpravo tovrstnih voženj. Vsaka država izbere pristop, ki je kar najbolj prilagojen realnim razmeram v tej državi (splošni in prometni kulturi, višini denarnih kazni, deležu ugotovljenih kršiteljev in izterjanih kazni itd.), zato je tudi učinek takih pristopov v teh državah razmeroma visok, ne pa tudi stoodstoten.

## 4.7.4 ZAGOTOVITEV UČINKOVITEGA INŠPEKCIJSKEGA NADZORA

***CILJI:***

* ***povezava nadzora omejevanja porabe alkohola v prodajalnah in*** ***nadzora obratovalnih časov gostinskih obratov;***
* ***zagotovitev večje stopnje spoštovanja določb Zakona o omejevanju porabe alkohola;***
* ***večja omejitev porabe alkoholnih pijač na delovnem mestu (nadzor nad izvajanjem 51. člena Zakona o varnosti in zdravju pri delu; Uradni list RS, št. 43/11);***
* ***večja stopnja omejevanja dostopnosti alkohola mladim in voznikom motornih vozil;***
* ***učinkovit nadzor nad prometom živali;***
* ***zagotovitev doslednega spoštovanja določb Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev (ZDCOPMD);***
* ***zagotovitev doslednega upoštevanja določb ZDCOPMD o povprečnem tedenskem delovnem času, odmorih in nočnem delu;***
* ***zagotovitev doslednega izvajanja dolžnosti delodajalcev o obveščanju in vodenju evidenc v skladu z ZDCOPMD in zakonom o evidencah na področju dela in socialne varnosti;***
* ***zagotovitev učinkovitega nadzora prevoza blaga in potnikov na avtomobilskih cestah in hitrih cestah;***
* ***zagotovitev nadzora vožnje z vozili v naravnem okolju, na gozdnih cestah, vlakah, poljskih poteh in planinskih poteh.***

Policija je opravila številne nadzore skupaj z inšpekcijskimi službami. V letu 2017 (2016) je bilo ugotovljeno 2.976 (2.110) kršitev ZDCOPMD. V letu 2017 (2016) je policija ugotovila 463 (387) kršitev Zakona o ohranjanju narave. V letu 2017 (2016) se je na slovenskih cestah zgodilo 17.584 (17.933) prometnih nesreč, v katerih je umrlo 104 (130) udeležencev, 851 (850) se jih je hudo telesno poškodovalo in 7.050 (7.606) lahko telesno poškodovalo. Najpogostejši vzrok za prometne nesreče z najhujšimi posledicami so neprilagojena hitrost, nepravilna stran oziroma smer vožnje in neupoštevanje pravil o prednosti.

Po organiziranosti IRSI navedeno področje nadzora spada v delovno področje inšpekcije za cestni promet. Področje nadzora po ZDCOPMD je v Republiki Sloveniji urejeno skladno z zahtevami regulative ES (Direktiva ES 22/2006, Uredba ES 561/2006, Uredba ES 165/2014) in mednarodnega sporazuma AETR. Obseg nadzorov po t. i. »socialni zakonodaji« je za države članice predpisan, in to v določenem %, za nadzore, ki se izvedejo na cesti (izvajajo jih IRSI, policija in mobilne enote FURS) in nadzore, ki se izvedejo na sedežu podjetij (izvaja jih samo IRSI).

Z namenom zagotavljanja učinkovitosti, izmenjave informacij in poročanja je bila s strani MZI ustanovljena »delovna skupina za koordinacijo in načrtovanje nalog nadzora s področja cestnih prevozov potnikov in blaga in predpisov o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi«, ki že več let uspešno povezuje nadzorne organe (IRSI, policijo, FURS, IRSD ...). Skupina se je v letu 2017 sestala dvakrat in člani so v stalnem medsebojnem delovnem stiku glede obravnavane tematike.

Nadzor po določilih ZDCOPMD se vodi statistično po izvedenih nadzorih in ugotovljenih kršitvah tudi za potrebe poročanja Komisiji ES. V ta namen so vzpostavljene povezave za izmenjavo podatkov med preostalimi nadzornimi organi in IRSI.

V navedeni sklop nadzorov spada tudi nadzor tehnične brezhibnosti vozil, ki ga inšpektorji za cestni promet IRSI izvajajo na cesti v koordiniranih mesečno planiranih nadzorih s preostalimi nadzornimi organi. Izvaja se t. i. začetni cestni tehnični pregled vozil v obsegu, ki ga je mogoče izvesti vizualno in z uporabo preprostih tehničnih pomagal. Ta del nalog po določbah ZMV izvajata policija in inšpektorji za cestni promet IRSI. Plan nadzorov na cesti se mesečno usklajuje med nadzornimi organi (IRSI, policija, FURS).

Inšpekcija za cestni promet IRSI je v letu 2017 izvajala nadzore po »socialni zakonodaji« po ZDCOPMD na cesti in sedežu podjetij ter nadzore tehnične brezhibnosti vozil po ZMV na cesti. Predpisana obveznost nadzora delovnih dni voznikov je bila glede izvedenih nadzorov na cesti in na sedežu podjetij minimalno presežena.

V organizaciji IRSI je bilo v septembru 2017 uspešno izvedeno mednarodno sodelovanje z nadzori v cestnem prometu. V sodelovanju z nadzornimi organi iz Hrvaške, Madžarske, Nemčije in Češke republike ter slovensko policijo je tri zaporedne dni na več nadzornih točkah potekal poostren nadzor prevozov v cestnem prometu, v katerem so bile preko praktičnega dela izmenjane prakse, metode in tehnike predvsem s področja odkrivanja goljufij s tahografi in ad-blue sistemi ter preverjanja tehnične ustreznosti vozil.

Inšpektorji za železniški promet in inšpektorji za ceste so vse leto 2017 izvajali redni nadzor nivojskih križanj železniških prog in državnih cest v skladu s svojimi pristojnostmi. Zaradi zagotavljanja večje varnosti udeležencev v cestnem in železniškem prometu je bil poleg tega v obdobju od 1. 4. do 30. 11. 2017 izveden tudi poostren inšpekcijski nadzor na nivojskih prehodih, ki so ga izvedli inšpektorji za železniški promet. Pri tem je bil dan poseben poudarek na ugotavljanju:

* brezhibnega delovanja naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih,
* vzdrževanja naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih,
* pravilnosti in ustreznosti izvedbe ter delovanju prometne signalizacije in prometne opreme na območju nivojskih prehodov,
* pregledu stanja cestišča na območju nivojskega prehoda,
* zagotavljanju ustrezne preglednosti v območjih zavarovanih in nezavarovanih (pasivno urejenih) nivojskih prehodov, v progovnem in varovalnem progovnem pasu,
* izvajanju predpisanih postopkov v primeru izrednosti na nivojskih prehodih.

V okviru akcijskega nadzora je bilo izvedenih 29 inšpekcijskih pregledov v povezavi z nivojskimi prehodi. V sklopu nadzora obveščanja o napakah na nivojskih prehodih s strani prometnikov je bilo izvedenih sedem nadzorov na naslednjih postajah: Velenje, Ilirska Bistrica, Bled - Jezero, Mirna Peč, Metlika, Šmartno ob Paki in Stranje. V omenjenih nadzorih ni bilo ugotovljenih nepravilnosti. V sklopu nadzora vzdrževanja in delovanja naprav za zavarovanje prometa na nivojskih prehodih je bilo izvedeno devet nadzorov, in sicer na Npr 571.8 Ljubljana–Sežana; 148.2 Metlika–Ljubljana, 548.0 Dobrova–Ljubljana, 46.6 Jesenice–NG, 14.1 Pi-II-Bistrica, 57.1 Rogatec–Grobelno, 534.1 ZM–Šentilj. Ob opravljenih nadzorih ni bilo ugotovljenih nepravilnosti. V sklopu nadzora infrastrukture so bili izvedeni štirje nadzori, in sicer so bili pregledani naslednji nivojski prehodi: 10 d.m. Dobrova–Ljubljana, LV Zidani Most (v km 504 + 18), 21 Ljubljana–Šiška–Kamnik Graben (v km 17 + 523), 20 Ljubljana–Jesenice–d.m. (v km 586 + 909), 20 Ljubljana–Sežana (v km 577 + 288). Ob opravljenih nadzorih ni bilo ugotovljenih nepravilnosti. V inšpekcijskih nadzorih se ugotavlja, da se stanje na tem področju v zadnjih letih izboljšuje tako, da ni zaznanih hujših kršitev, ki bi predstavljale resno tveganje za varnost udeležencev v cestnem in železniškem prometu.

Inšpekcija za cestni promet IRSI ter policija izvajata nadzor v skladu z navedeno Direktivo po določilih Zakona o motornih vozilih. Inšpekcija za cestni promet navedene aktivnosti izvaja v obsegu izvajanja načrtovanih mesečnih nadzorov v samostojnih ali skupnih koordiniranih nadzorih na cesti z drugimi organi (policija, mobilne enote FURS) tri- do petkrat mesečno. V postopku pregleda vozila s področja tehnične brezhibnosti se s strani nadzornih organov izvede poenostavljen postopek začetnega cestnega pregleda tehnične brezhibnosti vozila in v primeru ugotovitev pomanjkljivosti se vozilo izloči iz prometa do odprave nepravilnosti ali se odredi izredni tehnični pregled vozila.

V letu 2017 je inšpekcija za cestni promet izvedla 124 tovrstnih nadzorov ter v osmih primerih prepovedala nadaljevanje vožnje z vozilom do odprave nepravilnosti. V štirih primerih bil odrejen izredni tehnični pregled vozila. Večina kršitev je bila povezana z nepravilnostmi glede delovanja tahografa ali omejilnika hitrosti ter slabim stanjem pnevmatik.

Inšpekcija za cestni promet IRSI izvaja nadzor prevoza šoloobveznih otrok v skladu z določili Zakona o prevozih v cestnem prometu, ob tem pa se hkrati preverjajo še čas vožnje, odmorov in počitkov voznikov, uporaba tahografa po določilih ZDCOPMD in nadzor tehnične brezhibnosti motornih vozil po določilih ZMV. V letu 2017 sta bila izvedena dva akcijska nadzora, in sicer ob začetku in koncu šolskega leta. Izvedenih je bilo 55 nadzorov, v dveh primerih je bila ugotovljena večja nepravilnost po ZMV in izdana začasna prepoved uporabe vozila za namen prevoza šoloobveznih otrok. V preostalih primerih je šlo za nepravilnosti po ZPCP-2 glede označevanja vozil ter kršitve določil ZDCOPMD, kot sta neuporaba časovnih skupin na tahografu in neupoštevanje predpisanih počitkov voznikov. Za ugotovljene kršitve je bilo izdanih devet glob in sedem opozoril.

Inšpektorji za ceste v sklopu rednega nadzora investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del izvajajo nadzor državnih kolesarskih povezav, ki je niz prometnih površin, namenjenih javnemu prometu kolesarjev in drugih udeležencev pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa, in predpisi, ki urejajo javne ceste, in so označene s predpisano prometno signalizacijo. Ob ugotovljenih nepravilnostih in pomanjkljivostih so inšpektorji odredili upravljavcem oziroma vzdrževalcem cest ustrezne ukrepe za odpravo le-teh.

FURS je udeležen pri zagotavljanju cilja učinkovitega nadzora prometa iz pristojnosti po Zakonu o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD) ter po Zakonu o prevozih nevarnega blaga (ZPNB).

Z izvajanjem svojih pooblastil FURS pomembno vpliva k učinko­vitejšemu in sistematičnemu nadzoru na cestah in na področjih, ki neposredno vplivajo na stanje udeležencev v cestnem prometu. S takšnim načinom dela lahko udeleženci v prometu pričakujejo nadzor v vsakem trenutku.

FURS izvaja nadzor po več zakonskih osnovah, kar omogoča celovit nadzor prevozov v cestnem prometu. FURS zagotavlja nadzor nad večkratnimi kršitelji in jih v primeru ponavljajočih se kršitev kaznuje strožje v primerih, kadar so predpisane globe v razponu.

Na področju nadzorov po ZPCP-2 je FURS v letu 2017 izvedel naslednje nadzore:

***Tabela 7: Število izvedenih nadzorov v letu 2017***

|  |  |
| --- | --- |
| Izvedeni nadzori v skladu s planom dela IRSI | |
| Število izvedenih nadzorov na terenu | 36 |
| Število kontroliranih prevozov (vozil) | 295 |
| Izvedeni nadzori (lastne aktivnosti organa) | |
| Število izvedenih nadzorov na terenu | 6.193 |
| Število kontroliranih vozil | 6.193 |
| Število nadzorov skupaj: | 6.229 |
| Število kontroliranih prevozov (vozil) skupaj | 6.452 |

V okviru teh nadzorov je bilo za ugotovljene kršitve izrečenih 995 glob v skupnem znesku 519.475,00 EUR. Kar 340 kršitev je bilo ugotovljenih pri prevozih brez izvoda licence v vozilu, oziroma brez veljavne licence, kar predstavlja 37 % vseh ugotovljenih kršitev. Posledično se za prevoznike, ki nimajo strokovno usposobljenih upravljavcev prevozov in voznikov šteje, da nimajo dobrega ugleda (Uredba Sveta 1071/2009). Takšne kršitve prevoznikov pomenijo tudi tveganje za varnost cestnega prometa.

Finančna uprava RS opravlja tudi nadzor nad izvajanjem določb 11. in 12. Odstavka 102. člena ZPCP-2 na sedežu in v drugih poslovnih prostorih oseb, navedenih v tem členu. V letu 2017 je bil izveden nadzor nad izvajanjem določb 11. in 12. odstavka 102. člena ZPCP2 v 177 podjetjih, kjer je bilo ugotovljenih 37 kršitev, za katere so bile izrečene globe v skupnem znesku za 12.375,00 eur.

**Na področju nadzorov po ZDCOPMD v letu 2017:**

Nadzor pripomore k večji varnosti tovornega in avtobusnega prometa na slovenskem cestnem križu ter zmanjšuje izkrivljanje konkurence v dejavnosti cestnega prevoza. Prevozniki, ki ne spoštujejo predpisanih časov počitkov, s tem spravljajo v življenjsko nevarnost sebe in druge udeležence v prometu.

V FURS ugotavljamo, da je največ kršitev zaradi nezadostnega dnevnega oziroma tedenskega počitka, nezadostnih odmorov, prekoračitve neprekinjenega časa vožnje, goljufij ter zaradi zlorab tahografa, tahografskega vložka ali voznikove kartice. Voznik pogosto ne more predložiti izpisov aktivnosti za tekoči dan oziroma za preteklih 28 dni.

Ob ugotovljenih kršitvah, ko je to predpisano v ZDCOPMD, so bili izvedeni tudi upravni ukrepi, kot so odreditev izrednega pregleda zapisovalne naprave (tahografa), začasni odvzem vozniškega dovoljenja in registrskih oznak vozila, zaseg voznikove kartice ter izrek prepovedi vožnje do izpolnitve dnevnega oziroma tedenskega počitka.

FURS prav tako redno obvešča širšo javnost o svojem delu na vseh področjih.

***Tabela 8: Število opravljenih nadzorov in število kontrolnih pregledov na cesti***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| VRSTA PREVOZA | EGS | | Tretje države | SKUPAJ |
| Državljani | Druge države članice |
| (a) prevoz potnikov | 15 | 134 | 109 | 258 |
| (b) prevoz blaga | 450 | 1.894 | 942 | 3.286 |
| SKUPAJ | 465 | 2.028 | 1.051 | 3.544 |

## 4.7.5 ZAGOTOVITEV VEČJE VARNOSTI VOJAŠKIH VOZIL

***CILJ: izboljšanje nadzora vojaškega prometa, okrepitev preventivne dejavnosti***

Zaradi sodelovanja Slovenske vojske (SV) pri zagotavljanju večje stopnje varnosti bo ta še okrepila dejavnosti, ki so usmerjene v zagotavljanje večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu. V letu 2017 je SV izvajala redne periodične preglede in tehnično vzdrževanje motornih vozil SV.

## 4.7.6 VZPOSTAVITEV USTREZNEGA STROKOVNEGA IN INŠPEKCIJSKEGA NADZORA NAD IZVAJANJEM PROGRAMOV USPOSABLJANJA

***CILJ: izboljšanje nadzora nad izvajanjem programa usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil, izboljšanje nadzora nad izvajanjem drugih programov usposabljanja voznikov (učitelj predpisov, učitelj vožnje, strokovni vodja avtošole itd.)***

Strokovni nadzori nad izvajanjem dejavnosti v šolah vožnje so se izvajali na podlagi drugega odstavka 20. člena Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 85/16) in v skladu s Pravilnikom o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje (Uradni list RS, št. 44/11, 38/13 in 105/13) ter Pravilnikom o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil (Uradni list RS, št. 48/11). Prav tako so bili na podlagi drugega odstavka 20. člena Zakona o voznikih in v skladu s Pravilnikom o programih dodatnega usposabljanja voznikov in programu usposabljanja izvajalcev programa (Uradni list RS, št. 48/11) ter Pravilnikom o pogojih za izvajanje programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (Uradni list RS, št. 45/11) izvedeni strokovni nadzori nad dodatnim usposabljanjem voznikov začetnikov in vadbo varne vožnje.

V letu 2017 je AVP opravila 169 strokovnih nadzorov v šolah vožnje. V primerjavi z letom 2016 je bilo v letu 2017 opravljenih 79 strokovnih nadzorov več. Strokovni nadzori so obsegali pregled dokumentacije (register kandidatov, dnevnik dela, evidenčni karton vožnje in dnevni razvid vožnje), izpolnjevanje kadrovskih pogojev (ustrezna dovoljenja in zaposlitev), izpolnjevanje materialnih pogojev (poslovni prostor, učilnica, neprometna površina, ustrezna motorna vozila) ter pregled izvajanja teoretičnega in praktičnega dela usposabljanja. Strokovne nadzore je javna agencija izvajala na podlagi letnega načrta (redni strokovni nadzori) in tudi na podlagi prejetih prijav glede ugotovljenih nepravilnosti s strani policije, inšpektorata za infrastrukturo in drugih služb ter tudi na podlagi anonimnih prijav (izredni strokovni nadzori).

AVP je v letu 2017 prejela skupno šest prijav s strani Inšpektorata za infrastrukturo v zvezi z ugotovljenimi kršitvami v šolah vožnje pri opravljanju teoretičnega dela usposabljanja. Dva predlagana strokovna nadzora se nista izvedla, ker sta šoli vožnje že podali vlogo za izbris iz registra šol vožnje, v dveh primerih je javna agencija izdala pisno opozorilo, v dveh pa ustno opozorilo. Prejeli smo tudi eno prijavo od Inšpektorata za delo, in sicer glede kršitev pri opravljanju praktičnega dela usposabljanja v šoli vožnje, kjer pa je javna agencija izdala ustno opozorilo in pozvala šolo vožnje k odpravi nepravilnosti. V enem primeru se je glede posredovanja podatkov v zvezi z ugotovljenimi kršitvami na nas obrnila policija. Javna agencija je opravila en strokovni nadzor nad izvajanjem praktičnega dela usposabljanja kandidatov in 22 strokovnih nadzorov v povezavi z ugotavljanjem izvajanja teoretičnega dela usposabljanja kandidatov. Trenutno število šol vožnje, ki so vpisane v register šol vožnje, je 148. Od uveljavitve ZVoz-1 (12. 1. 2017) se je izbrisalo 57 šol vožnje.

V primerjavi z lanskim letom je bilo zaznati porast izbrisov šol vožnje iz registra šol vožnje, in sicer od uveljavitve novega ZVoz-1. Do izbrisov šol vožnje je prišlo večinoma zaradi neizpolnjevanja kadrovskih pogojev za delovanje šol vožnje. S strani šol vožnje se kaže vse več zanimanja glede pravilnega izvajanja usposabljanja ter pravilnega izpolnjevanja evidenc (vpisovanje vaj v evidenčni karton vožnje in izpolnjevanje dnevnih razvidov vožnje).

Najpogostejše nepravilnosti, ugotovljene med strokovnim nadzorom:

* nepravilno vodenje evidenc (popravljanje in izpolnjevanje uradnih dokumentov evidenčnega kartona vožnje, dnevnih razvidov, dnevnika dela in registra kandidatov – izpuščanje določenih rubrik, prirejanje podatkov v dokumentih – kilometri, čas trajanja usposabljanja …);
* neizvajanje usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil v skladu s predpisi (tako teoretičnega kot praktičnega dela usposabljanja);
* pri šolah vožnje, ki imajo v register šol vožnje vpisano kategorijo za enosledna vozila, se pojavlja veliko napak pri izvajanju praktičnega dela usposabljanja kandidatov v smislu prirejanja podatkov v evidencah, ker se program usposabljanja ne izvede v celoti oziroma v skladu s predpisi;
* neobveščanje ali pa prepozno obveščanje o kraju in času izvajanja teoretičnega dela usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil;
* nekaj ugotovljenih nepravilnosti se nanaša tudi na neizpolnjevanje novih pogojev v šolah vožnje, kot so kadrovski pogoji, ustrezni poslovni prostor in ustrezna vadbena površina.

Skupno je bilo v letu 2017 opravljenih petnajst strokovnih nadzorov v pooblaščenih organizacijah za izvajanje dodatnega usposabljanja za voznike začetnike in vadbo varne vožnje. Strokovni nadzori so bili izvedeni nad usposabljanjem teoretičnega oziroma praktičnega dela usposabljanja ter pregledom dokumentacije oziroma izpolnjevanjem pogojev za opravljanje dodatnega usposabljanja. Na strokovnih nadzorih večje nepravilnosti niso bile ugotovljene. Ugotovljene nepravilnosti se nanašajo predvsem na neustrezno obveščanje javne agencije o poteku usposabljanja skladno z dvanajstim odstavkom 39. člena ZVoz-1. Pri strokovnih nadzorih je predstavnikom pooblaščenih organizacij pojasnjeno in razloženo, kako je treba vnašati podatke o kraju in času usposabljanja ter podatke o kandidatih v RPO. Glavni ugotovitvi oziroma predloga po opravljenih strokovnih nadzorih v pooblaščenih organizacijah sta, da naj bi bila med usposabljanjem na poligonu v vozilu največ dva kandidata in da je treba spodbuditi kandidate, da pridejo na usposabljanje z lastnim vozilom.

Aplikacija Registra šol vožnje in pooblaščenih organizacij (RPO) zahteva neprestano ažuriranje in nadgrajevanje sistema, saj mora biti usklajena z vsemi statusnimi, organizacijskimi in zakonskimi spremembami šol voženj in pooblaščenih organizacij, ki so stopile v veljavo z uveljavitvijo novega Zakona o voznikih.

Šole vožnje morajo redno skrbeti za obveščanje javne agencije o vsaki spremembi, ki je nastala po vpisu v register šol vožnje, vezano na podatke v registru šol vožnje, ter o kraju in času izvajanja posameznega dela teoretičnega usposabljanja kandidatov za voznike, vključno s seznamom registrskih številk kandidatov za voznike, ki so bili prisotni na posameznem delu usposabljanja. Kasnejših dodatnih vpisov ali popravkov s strani izvajalcev teoretičnega dela usposabljanja ni mogoče izvesti, pri čemer je mogoče z navzkrižnim preverjanjem usposabljanja ugotoviti morebitna odstopanja. Z ažuriranjem registra je omogočeno izvajanje učinkovitega strokovnega nadzora nad izvajanjem usposabljanj.

AVP je pripravila nov predlog Pravilnika o usposabljanju kandidatov za voznike motornih vozil, Pravilnika o programih varne vožnje, Pravilnika o izobraževanju in dodatnem usposabljanju učiteljev vožnje, učiteljev predpisov in strokovnih vodij šol vožnje in je s Sektorjem za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sodelovala pri pripravi Pravilnika o edukacijskih in psihosocialnih delavnicah. Vsi predlogi so se usklajevali tudi z zainteresirano javnostjo in bili posredovani na resorno ministrstvo v nadaljnjo obravnavo.

AVP je v letu 2017 izvedla tudi vse osnovne programe izobraževanja in usposabljanja za kadre šol vožnje in pooblaščenih organizacij. Vsi programi so se izvajali v skladu z veljavnimi predpisi. Izvedena so bila naslednja izobraževanja:

* izobraževanje kandidatov za učitelje vožnje (za kategorije A, B in višje kategorije),
* izobraževanje kandidatov za učitelje predpisov,
* izobraževanje kandidatov za strokovne vodje šol vožnje in
* izobraževanje kandidatov za izvajalce programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo (za kategoriji A in B) in izvajalcev skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa.

AVP je v letu 2017 izvedla tudi programe dodatnih usposabljanj, ki zajemajo usposabljanja za podaljšanje dovoljenj učiteljev vožnje, usposabljanja za podaljšanje dovoljenj učiteljev predpisov in dodatno usposabljanje za izvajalce programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo (za kategoriji A in B) in izvajalcev skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa. Izvedeno je bilo redno dodatno usposabljanje za podaljšanje dovoljenj učiteljev vožnje in učiteljev predpisov (skupaj 42 izvedb, ki se jih je udeležilo 813 udeležencev) o novostih Zakona o voznikih z določenim učnim načrtom Novela Zakona o voznikih. Dodatna usposabljanja so bila glede na sprejem novega Zakona o voznikih vsebinsko posvečena tematikam, povezanim z novimi pogoji za opravljanje dejavnosti usposabljanja kandidatov za voznike, hkrati pa so omogočila širši pogled na delo in vlogo učitelja vožnje in predpisov. Glede na povpraševanje je AVP izvedla tudi posebna dodatna usposabljanja za podaljšanja dovoljenj učiteljev vožnje in predpisov, z vključevanjem predpisanih tem za obdobja preteklih let (od leta 2012 do 2016).

Izvedba dodatnega usposabljanja za izvajalce programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo (za kategoriji A in B) in izvajalcev skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa je zajemala naslednje teme:

* novosti na področju cestnoprometnih predpisov: predstavitev Zakona o voznikih in Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah;
* psihologija in profili voznika začetnika: predstavitev različnih profilov voznika začetnika, njegove vzorce razmišljanja in obnašanja, odzive ob začetku, spremembo v razmišljanju, pričakovanja;
* didaktika: v obliki delavnice med udeleženci predstaviti izkušnje pri delu iz obdobja zadnjih let – s kakšnimi težavami so se srečevali, kako so jih reševali, primeri dobre prakse usposabljanja;
* motorna vozila: predstavitev posebnosti vozil z napredno tehnologijo (npr. samovozeča vozila), koncepte, uporabnost, prednosti, pomanjkljivosti in primerjalno stanje Slovenija – EU;
* tehnika vožnje – praktičen del usposabljanja: predstaviti, kako obnašanje voznika vpliva na varnost njegove vožnje, elektronske varnostne sisteme, ki vozniku pomagajo pri vožnji, ter obnašanje dveh različno opremljenih vozil na poligonu.

S pričetkom veljavnosti Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. [85/16](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2016-01-3686) in [67/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2017-01-3163)) se morajo izvajalci programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo vsako leto usposabljati zaradi obnavljanja in dopolnjevanja svojega znanja. Predhodni zakon je tovrstno usposabljanje določal enkrat v treh letih.

Ena od prednostnih nalog AVP v letu 2017 je bilo tudi izvajanje rehabilitacijskih programov za voznike, ki so bili pravnomočno kaznovani zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog ali psihoaktivnih snovi. V letu 2017 so se rehabilitacijski programi (edukacijske in psihosocialne delavnice) izvajali na področju celotne Slovenije (v devetih različnih mestih po Sloveniji). Izvedenih je bilo skupaj 480 edukacijskih delavnic, ki se jih je udeležilo 5.116 udeležencev, in 77 psihosocialnih delavnic, ki se jih je udeležilo 724 udeležencev. V letu 2017 smo izvedli 160 edukacijskih in 26 psihosocialnih delavnic več kot v letu 2016. Posledično se je teh programov udeležilo tudi več udeležencev, in sicer kar 1.966 več kot v letu 2016. Tak porast pripisujemo predvsem pogostejšemu in strožjemu nadzoru voznikov s strani policije.

***Tabela 9: Število izvedenih delavnic in število udeležencev delavnic***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Izobraževanje** | **Število izvedb** | **Število udeležencev** |
|  |  |  |
| edukacijske delavnice | 480 delavnic | 5.116 udeležencev |
| psihosocialne delavnice | 77 delavnic | 724 udeležencev |

AVP je v letu 2017 pripravila predlog sprememb Pravilnika o edukacijskih in psihosocialnih delavnicah, ki se bo v začetku leta 2018 posredoval Ministrstvu za infrastrukturo. Ključne spremembe se nanašajo na spremembo Zakona o voznikih, v okviru katerega je AVP edina izvajalka programov edukacijskih in psihosocialnih delavnic, spremembe glede opredelitve minimalnega števila udeležencev v posameznih programih in možnost izvajanja programov delavnic posebej za kršitelje, ki so vozili pod vplivom drog, saj gre za specifično problematiko.

AVP je v letu 2017 opravila nadzore tako glede delovanja posameznega izpitnega centra kot tudi strokovne nadzore nad ocenjevanjem na vozniškem izpitu. V skladu z določbami 75. člena ZVoz-1 so bili strokovno nadzorovani štirje ocenjevalci in vodje območij s strani predsednika imenovane komisije za strokovne nadzore in opravljenih je bilo šestnajst nadzorov s strani člana navedene komisije. Na podlagi ugotovljenega so se pripravili strokovni predlogi za nadaljnje izboljšanje strokovne ravni članov izpitne komisije v obliki mentorstva ali dodatnega izobraževanja.

Področje inšpekcijskega nadzora po navedeni problematiki spada v delovno področje IRSI Inšpekcije za cestni promet. V letu 2017 je inšpekcija za cestni promet nadzor na zadevnem področju izvajala v skladu z letnim načrtom in strateškimi usmeritvami v obsegu, ki ga dopušča kadrovska zasedenost inšpekcije za cestni promet, upoštevajoč obseg preostalih zadolžitev po področnih pristojnostih. Nadzor se je izvajal kot nadzor na sedežih pooblaščenih organizacij in na način neposrednega nadzora na cesti samostojno ali ob sodelovanju policije, z namenom učinkovitega nadzora pravilnosti izvajanja programov v praksi. Z AVP je v smislu povečanja učinkovitosti obeh organov vzpostavljen sistem izmenjave informacij, predvsem glede vodenja prekrškovnih postopkov s strani IRSI na podlagi podaje predlogov za prekrške s strani AVP.

Inšpekcija za cestni promet IRSI je v letu 2017 izvajala nadzore v segmentu ZVoz v obliki rednih in izrednih nadzorov na sedežu šol vožnje ter v nekoliko večji meri kot prejšnja leta v obliki nadzorov neposredno na cesti. Na zadevnem področju inšpekcija zaznava postopno izboljšanje stanja.

## 4.8 VARNOST IN ZDRAVJE PRI DELU

***TEMELJNI CILJ: tesnejša povezava varnosti in zdravja pri delu z varnostjo v cestnem prometu***

Izboljševanje varnosti in zdravja pri delu se izraža tudi v boljši varnosti v cestnem prometu, kadar gre za delavce, ki v cestnem prometu opravljajo svoje delo. Vlaganje delodajalcev v varnost in zdravje pri delu v cestnem prometu morajo delodajalci pojmovati tudi kot posledično zniževanje stroškov v povezavi z varnostjo in zdravjem pri delu. Od zviševanja ravni varnosti pri delu v cestnem prometu imajo koristi delavci in delodajalci ter tudi država.

***CILJ: zmanjšanje števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih v ciljnih skupinah zaposlenih***

AVP in drugi deležniki zagotavljanja varnosti cestnega prometa so z izvajanjem preventivnih dejavnosti in infrastrukturnih ukrepov posredno vplivali na večjo varnost in zdravje pri delu ter na večjo varnost za delavce v cestnem prometu (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, in druge delavce, ki delajo na cestah).

Leto 2017 je na področju zagotavljanja varnosti delavcev DARS-a pri delu minilo v znamenju nekaj večjega števila nezgod pri delu (32) kot leto prej (26). Večina nezgod pa je imela za posledico lažje poškodbe. Sedem delavcev sploh ni odšlo na bolniški dopust, manjše pa je bilo tudi skupno število dni, ko so bili delavci na bolniškem dopustu. Na okrevanju (na domu) je v času izdelave poročila samo še en delavec, ki se je poškodoval v naletu v oktobru (med naletom je sedel v poltovornem vozilu, ki je opozarjalo na kolono).

Tipične nezgode s težjimi poškodbami, ki se ponavljajo iz leta v leto, se dogajajo pri naslednjih delih:

– naleti na vozila za zavarovanje delovišč in varovanje kolon: v zadnjem času poškodbe voznikov v tovornih vozilih z naletnim mehom (na voznem in prehitevalnem pasu) ter voznikov v poltovornih vozilih brez naletnega mehu, ki opozarjajo na kolono in vozijo vzvratno po odstavnem pasu;

– padci delavcev pri sestopanju s kesona vozila;

– padci delavcev po brežinah (pri košnji in sečnji).

***Tabela 10: Pregled naletov na ac/hc po deloviščih, državi povzročitelja in vrsti povzročitelja v obdobju 2012 – 2017***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LETO | | **2012** | | **2013** | | | | **2014** | | | **2015** | | **2016** | **2017** |
| Avtocesta | |
| A1 Ljubljana - Štajerska | | 7 | | 9 | | | | 8 | | | 2 | | 6 | 7 |
|
| A5 Pesnica - Prekmurka | | 2 | | 0 | | | | 0 | | | 2 | |  |  |
|
| A1 Ljubljana - Primorska | | 3 | | 6 | | | | 10 | | | 4 | | 3 | 7 |
|
| A3 Gabrk - Fernetiči | | 2 | | 2 | | | |  | | |  | |  |  |
|
| A4 Slivnica - Draženci | |  | |  | | | | 1 | | |  | |  |  |
|
| H4 Razdrto - Vrtojba | | 2 | | 0 | | | | 1 | | | 1 | |  | 1 |
|
| A2 Ljubljana - Gorenjska | | 1 | | 1 | | | | 2 | | | 2 | | 2 | 2 |
|
| A2 Ljubljana - Dolenjska | | 2 | | 0 | | | | 5 | | | 5 | | 2 | 2 |
|
| H2 Šentilj Pesnica | |  | |  | | | | 1 | | | 1 | |  |  |
|
| SKUPAJ | | 19 | | 18 | | | | 28 | | | 17 | | 13 | **19** |
| **Pozicija delovišča** | | **2012** | | | **2013** | | **2014** | | | **2015** | | | **2016** | **2017** |
| ODSTAVNI PAS | | 8 | | | 8 | | 8 | | | 3 | | | 4 | 7 |
| VOZNI PAS | | 5 | | | 5 | | 14 | | | 6 | | | 5 | 4 |
| PREHITEVALNI PAS | | 2 | | | 2 | | 6 | | | 7 | | | 4 | 8 |
| STEZA NA CP, priključek | | 4 | | | 3 | | 0 | | | 1 | | | 0 | / |
| SKUPAJ | | **19** | | | **18** | | **28** | | | **17** | | | **13** | **19** |
| Država reg. vozila povzročitelja | | **2012** | | **2013** | | | **2014** | | | **2015** | | | **2016** | | **2017** |
| Slovenija | | 12 (63 %) | | 14 (77 %) | | | 18 (65 %) | | | **14 (82 %)** | | | 6 (46 %) | | 13 (68 %) |
| tujina | | 7 (33 %) | | 4 (23 %) | | | 8 (28 %) | | | 2 (12 %) | | | 6 (46 %) | | 6 (32 %) |
| neznan – pobegnil | |  | |  | | | 2 (7 %) | | | 1 (6 %) | | | 1 (8 %) | | / |
| Vrsta vozila povzročitelja | | **2012** | | **2013** | | | **2014** | | | **2015** | | | **2016** | | **2017** |
| osebno vozilo | | 9 | | 6 | | | 13 | | | 11 | | | 2 | | 11 |
| kombinirano vozilo | | 2 | | 1 | | | 1 | | | 2 | | | 3 | | 1 |
| tovorno vozilo | | 8 | | 11 | | | 12 | | | 4 | | | 8 | | 6 |
| avtobus | | / | | / | | | / | | | / | | | / | | 1 |
| neznano | | / | | / | | | 2 | | | / | | | / | | / |

## 4.9 POMOČ ŽRTVAM IN SVOJCEM ŽRTEV PROMETNIH NESREČ

***TEMELJNI CILJ: povezava socialnega varstva z varnostjo v cestnem prometu***

Socialno varstvo lahko k večji varnosti v cestnem prometu prispeva s svojimi preventivnimi in 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 tem ciljnim skupinam: *1. povzročiteljem prometnih nesreč/nezgod; 2. posameznikom, ki so v prometni nesreči/nezgodi utrpeli poškodbe, in 3. svojcem poškodovanih in/ali umrlih v prometnih nesrečah/nesrečah. Gre za programe in storitve informiranja in ozaveščanja, psihosocialne pomoči, svetovanja in terapije.*

***CILJ: dvig kakovosti in kvantitete institucionalnega dela na področju pomoči povzročiteljem prometnih nesreč/nezgod, žrtvam in svojcem žrtev prometnih nesreč/nezgod***

## 4.10 DELNA PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Nacionalni program navaja najpogostejše dejavnike tveganja, najranljivejše skupine udeležencev in ukrepe za spreminjanje ravnanja. Področja so bila izbrana na podlagi analize stanja in poznavanja prometnovarnostne problematike. Z vidika obsega posamezne problematike in vidika ocene stroškov in koristi so opredeljena delna področja s cilji, dejavnosti in kazalniki, ki so usmerjena v:

* ***hitrost kot*** *najpogostejši vzrok najhujših prometnih nesreč,*
* ***alkohol****, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi,*
* ***voznike motornih dvokoles****,*
* ***kolesarje****,*
* ***voznike traktorjev****,*
* ***pešce****,*
* ***uporabo varnostnega pasu****,*
* ***mlade voznike****,*
* ***starejše voznike****,*
* ***nivojske prehode ceste čez železniško progo****.*

## 4.10.1 HITROST

***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***

Neprimerna oziroma neprilagojena hitrost je na slovenskih in tudi evropskih cestah glavni dejavnik prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. Ukrepi, povezani s hitrostjo, se izvajajo z večjo intenzivnostjo med trajanjem akcije, v okviru katere nosilec oziroma koordinator izdela podroben načrt dela s cilji, ukrepi in sodelujočimi. Kontrola hitrosti bo posebej intenzivna na cestah in odsekih v Republiki Sloveniji, kjer so registrirane črne točke. Po končani akciji bo izdelano končno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

***PODCILJ: zmanjšanje povprečnih hitrosti v naselju in zunaj naselja***

***Graf 17: Število umrlih v prometnih nesrečah – vzrok neprilagojena hitrost – do leta 2017 ter cilj do leta 2022***

*Nosilec dejavnosti: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.*

*Čas izvedbe: od 17. do 30. aprila 2017, od 26. junija do 2. julija 2017 in od 21. do 27. avgusta 2017.*

Zaradi neprilagojene hitrosti je v letu 2017 (2016) umrlo 46 (42) udeležencev, 284 (299) se jih je hudo telesno poškodovalo in 1.605 (1.917) lahko telesno poškodovalo.

Zaradi neprilagojene hitrosti je v letu 2017 (2016) umrlo 46 (43) udeležencev, 288 (300) se jih je hudo telesno poškodovalo in 1.606 (1.925) lahko telesno poškodovalo. Sistem za sekcijsko merjenje hitrosti je bil v letu 2017 v pilotni uporabi od januarja do oktobra. Po podatkih Darsa je pozitivno vplival na zmanjšanje povprečnih hitrosti na obravnavanem odseku in zmanjšanje števila prometnih nesreč. V letu 2017 (2016) je bilo ugotovljenih 116.815 (77.2015) kršitev prekoračitev hitrosti.

V okviru akcije Hitrost je bil pripravljen akcijski načrt z vključenimi tudi drugimi partnerji, predvsem Policijo, občinskimi redarstvi, DARS-om, različnimi nevladnimi organizacijami, in več medijskih prispevkov (spletni portali ...) ter prispevkov v lokalnih glasilih. Uporabljena je bila medijska- kampanja s sloganom »Če si divjak, nisi junak! Vozimo pametno!«, s TV- in radijskimi spoti, plakati in letaki. Za potrebe občinskih SPV, organizacij za tehnične preglede, šol vožnje ter IC-je je AVP zagotovila preventivna gradiva, poleg tega pa so potekale terenske akcije s promocijo »superjunaka« po slovenskih mestih predvsem na lokacijah, kjer se zbirajo mladi. Ob tem smo podelili tudi praktične nagrade. Na AC plakatnih mestih smo z enakimi sporočili medijske kampanje opozarjali voznike na hitrost vožnje. V avgustu smo v sodelovanju z MOL, SOS, Policijo in presojevalcem varnosti cest za lokalne SPV-je ponovno organizirali delavnico »Umirjanje hitrosti – problematika in izvajanje aktivnosti na lokalni ravni«. Konec leta je AVP ob preostalih obstoječih preventivnih filmih na vse lokalne skupnosti in matične šole poslala USB-ključke s preventivno-izobraževalnim filmom o hitrosti vožnje v prometu in varnostni razdalji.

V okviru akcije Hitrost se je izvajala tudi terenska akcije Bodi superjunak v sodelovanju z zunanjimi izvajalci, ki so med večjimi dogodki po mestnih občinah od junija do septembra 2017 (Ljubljana, Celje, Velenje, Kranj, Maribor, Ptuj, Murska Sobota) dodatno nagovarjali predvsem mlade, da se fotografirajo z maskoto superjunaka in sliko kot promocijo akcije objavijo v svojih družbenih omrežjih. Tako so se lahko potegovali za praktične nagrade. Skupno je bilo v terenskih akcijah superjunaka udeleženih 578 mladih, v povprečju več kot 80 na posamezen dogodek.

V okviru naših aktivnosti se je AVP pridružila tudi 4. svetovnemu dnevu prometne varnosti, ki sta ga razglasila OZN ter Svetovna zdravstvena organizacija. Tako smo osrednji dogodek izvedli 11. maja 2017 v Ljubljani na Kongresnem trgu. Tema svetovnega dneva prometne varnosti je bila »Rešimo življenje – #upočasnimo!« (Save Lives - #SlowDown), zato je AVP pripravila tudi sporočila in povabila politike, da se pridružijo skupni pobudi. Poleg praktičnih vsebinskih preventivnih delavnic, povezanih s področjem prometne varnosti otrok in varne vožnje otrok (svetovanje glede uporabe otroških varnostnih sedežev, hitrost in alkohol kot glavna dejavnika tveganja, varno kolesarjenje in uporaba kolesarske čelade), je AVP pripravila tudi atraktiven animacijski program za otroke: ustvarjalne delavnice, lutkovno predstavo s Pasavčkom v prometu in nastop čarovnika Grega. Dogodka se je udeležilo več kot 350 otrok in učiteljev iz vrtcev in osnovnih šol v Ljubljani in okolici.

|  |  |
| --- | --- |
| IMG_6066 | IMG_6125 |

V letu 2017 se je z inšpekcijskimi nadzori izvajal pregled cestne infrastrukture po uradni dolžnosti in tudi na podlagi prijav oziroma pobud upravljavcev ter vzdrževalcev cest, Policije in posameznikov, pri čemer je bil med drugim poudarek na pregledu obstoječe prometne signalizacije. V okviru inšpekcijskih pregledov je bila ob ugotovljenih pomanjkljivostih zavezancem (upravljavcem in vzdrževalcem državnih cest) v inšpekcijskih postopkih z zapisniki o inšpekcijskih pregledih ali odločbami odrejena ali predlagana postavitev ustrezne prometne signalizacije, predvsem z namenom zmanjševanja in umirjanja hitrosti.

Večina problematike prometne varnosti v lokalnih okoljih se nanaša na nepravilno parkiranje in prekoračitve hitrosti. Redarstva sodelujejo tudi pri varovanju otrok na poti v šolo. Izvaja se tudi nadzor hitrosti z radarskimi merilniki, predvsem na območjih šol in vrtcev, zdravstvenih domov in naselij. Izvajanje nadzora nad hitrostjo običajno poteka usklajeno med policijo in občinskimi redarstvi. Redarska služba v Mestni občini Ljubljana je v letu 2017 ugotovila 22.372 kršitev v povezavi s prekoračitvijo hitrosti.

## 4.10.2 ALKOHOL

***TEMELJNI CILJ:* zmanjšanje števila prometnih nesreč, pri katerih so kot sekundarni dejavnik prisotni alkohol, prepovedane droge ali druge psihoaktivne snovi, za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 17 udeležencev**

V zadnjih letih so bili v Sloveniji narejeni nekateri pomembni koraki glede učinkovite alkoholne politike. Sprejetih je bilo nekaj naprednih in učinkovitih ukrepov za zmanjševanje rabe alkohola. Tako je leta 2001 Zakon o medijih popolnoma prepovedal oglaševanje alkoholnih pijač, leta 2003 pa je bil sprejet Zakon o omejevanju porabe alkoholnih pijač (ZOPA), ki je pomembno prispeval k omejevanju dostopnosti alkoholnih pijač, še posebej za mlade. Popolna prepoved oglaševanja alkoholnih pijač je bila uzakonjena le krajše obdobje, do leta 2002, ko je bil sprejet Zakon o zdravstveni ustreznosti živil, izdelkov in snovi, ki prihajajo v stik z živili, saj je pod določenimi pogoji znova dovolil oglaševanje alkoholnih pijač. Z uveljavitvijo sprememb prometne zakonodaje, ki po novem vključuje tudi zdravstvene ukrepe, se je zmanjšalo število prometnih nezgod, v katerih je prisoten alkohol. Z uvedbo referenčnih ambulant v primarnem zdravstvu so se povečale zmogljivosti za preventivno obravnavo tistih, ki tvegano in škodljivo pijejo. K boljšemu povezovanju vseh ključnih akterjev so pripomogla tudi vlaganja države v spletni portal MOSA – *Mobilizacija skupnosti za odgovornejši odnos do alkohola* (www.infomosa.si) – ter redna strokovna srečanja na nacionalni in lokalni ravni.[[1]](#footnote-1)

Slovenija pri sprejemanju učinkovitih ukrepov alkoholne politike zaostaja za najnaprednejšimi državami v Evropi in se med 29 evropskimi državami glede obsega uvedbe učinkovitih ukrepov uvršča na 16. mesto, medtem ko je po obsegu posledic zaradi škodljive rabe alkohola v samem evropskem vrhu (NIJZ, 2016). Po podatkih iz presečne raziskave ESPAD (2015), ki vsake štiri leta poteka v evropskem prostoru, je razvidno, da 85 % slovenskih mladostnikov ocenjuje, da je dostopnost do alkohola lahka, kar je za sedem % več od povprečja evropskih držav.

Za boljše rezultate potrebujemo odločitev politike, da na nacionalni ravni in lokalnih ravneh za to področje sprejme celovito strategijo, ki bo bolje povezala ključne akterje, zagotovila potrebne vire in vključevala učinkovite ukrepe.

Najpogosteje je alkohol kot sovzrok prisoten skupaj s hitrostjo in nepravilno smerjo ali stranjo vožnje. Preventivni in represivni ukrepi se v okviru nacionalnih akcij izvedejo dvakrat letno, nosilec oziroma koordinator izdela podroben načrt dela s cilji, ukrepi in sodelujočimi. Za učinkovito alkoholno politiko in s tem zmanjšanje števila in deleža alkoholiziranih voznikov je odločilen celovit pristop, ki vključuje dejavnosti za preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola.

***PODCILJA:***

* ***delež povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi, ne presega 30 %;***
* ***50-odstotno zmanjšanje števila udeležencev v prometu, ki so pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi.***

V letu 2017 (2016) je 1.528 (1.870) alkoholiziranih udeležencev povzročilo prometno nesrečo, kar predstavlja 10,2 % (12,0 %) povzročiteljev. Od tega so povzročili 30 (40) prometnih nesreč s smrtnim izidom, 126 (157) s hudimi telesnimi poškodbami, 471 (589) z lahkimi telesnimi poškodbami in 901 (1.084) z materialno škodo.

Število alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom se je zmanjšalo za 25 % (leta 2015 je bilo 34 povzročiteljev, leta 2016 pa 40). V omenjenih nesrečah se je zmanjšalo tudi število umrlih, in sicer za 22 % (z 41 umrlih v letu 2016 na 32 umrlih v letu 2017).

Na področju vožnje pod vplivom alkohola ugotavljamo zmanjšanje tudi pri prometnih nesrečah s hudo telesno poškodbo. Tako se je v preteklem letu hudo telesno poškodovalo 20 % manj udeležencev kot v letu 2016 (v letu 2016 je bilo 175 hudo telesno poškodovanih, leta 2017 pa 140). Število lažje telesno poškodovanih se je zmanjšalo za 24 % (v letu 2016 je bilo lahko telesno poškodovanih 834, v letu 2017 pa 630).

Policisti so v letu 2017 (2016) odredili 394.729 (293.924) alkotestov, od tega 22.117 (22.785) v prometnih nesrečah. Od vseh odrejenih je bilo 13.851 (10.887) pozitivnih. Policisti so odredili tudi 1.405 (912) strokovnih pregledov na droge ali druge psihoaktivne snovi, od katerih je bilo 238 (236) pozitivnih. Od skupaj 15.076 (15.612) povzročiteljev prometnih nesreč jih je bilo 1.529 (1.872) pod vplivom alkohola in 64 (94) pod vplivom drog oziroma drugih psihoaktivnih snovi. Alkoholizirani povzročitelji prometnih nesreč so povzročili 30 (40) prometnih nesreč s smrtnim izidom.

***Graf 18: Število umrlih zaradi vožnje pod vplivom alkohola v obdobju 2011–2017 ter cilj do leta 2022***

*Nosilec dejavnosti: Ministrstvo za zdravje.*

*Čas izvedbe: od 5. do 11. junija 2017, od 6. do 12. novembra 2017 in od 11. do 24. decembra 2017.*

Temeljni cilj področja je 50-odstotno zmanjšanje števila prometnih nesreč, pri katerih so kot sekundarni dejavnik prisotni alkohol, prepovedane droge ali druge psihoaktivne snovi. V letu 2022 zaradi teh vzrokov ne sme umreti več kot 17 udeležencev.

V okviru akcije Alkohol je AVP v mesecu juniju 2017 izvedla naslednje aktivnosti:

– priprava akcijskega načrta z analizo podatkov o problematiki alkohola v prometu,

– sporočilo za javnost in medijske aktivnosti,

– sofinanciranje projektov nevladnih organizacij, in sicer sedem projektov v skupni vrednosti 23.400,00 EUR, za področje alkohola: Alkoholne ključavnice, reci ne alkoholu, Mlad voznik – odgovoren voznik, After TAXI, Čista nula – čista vest, Fotr fura, Ko vozim, sem abstinent.

Prvi del akcije je potekal v juniju in novembru 2017 pod okriljem Ministrstva za zdravje s sloganom Pihamo 0,0 in s sodelovanjem policije. AVP je pripravila tudi medijske aktivnosti preko različnih tiskanih in spletnih vsebinskih prispevkov o vplivu alkohola na varnost v prometu (MMC, Siol portal, 24ur.com, Prometni vestnik, Slovenske novice, Radio 1, lokalna glasila) in vsebinska prispevka v oddaji Dobro jutro (december 2017). V decembru je nacionalna akcija **Alkohol** potekala v sodelovanju z drugimi partnerji pod skupnim sloganom: **Premisli. Alkohol ubija. Vozimo pametno.** V medijski akciji so bila uporabljena obstoječa medijska gradiva, in sicer televizijski spot, radijski spoti, plakati in letaki. V novembru in decembru je AVP izvedla tudi preventivne dogodke na temo alkohola v prometu, in sicer v okviru koncertov, prireditev. V okviru dogodkov so lahko udeleženci aktivno preizkusili simulacijo alkoholiziranosti na posebnem poligonu, preverili so svojo alkoholiziranost na alkotestu in se poučili o delovanju alkohola na naše sposobnosti. Ob tem smo razdelili 200 alkotesterjev za enkratno uporabo.

V 2017 je AVP dala večji poudarek prepovedanim drogam v prometu, v sodelovanju z DrogART-om je bila na koncertu Ritem mladosti v Ljubljani, kjer je mlade ozaveščala o negativnih učinkih alkohola in prepovedanih drog med vožnjo. Sodelovala je tudi na koncertu Izštekanih 10 in poskrbela za medijsko pokritost na temo nevarnosti alkohola in drog v prometu. Udeleženci so se lahko preizkusili tudi na preventivnih demo napravah in opravljali so preizkuse alkoholiziranosti na napravah za preverjanje alkoholiziranosti. V bližini izbranih krajev, kjer so preventivni dogodki potekali, pa so policisti opravljali nadzor prometa (predvsem so preverjali alkoholiziranost voznikov). Demonstratorji so na dogodkih delili preventivno gradivo in ozaveščali udeležence dogodkov. V letu 2017 smo za izvajanje še bolj učinkovitega nadzora za vožnjo pod vplivom drog kupili Slovenski policiji 1.000 testerjev DrugWipe.

Med 11. in 24. decembrom so policisti [po vsej Sloveniji preverjali, ali vozite pod vplivom alkohola in tudi drog](https://www.policija.si/index.php/novinarsko-sredie/index.php?option=com_content&view=article&id=90556&Itemid=190). V tem času so odredili 18.916 alkotestov, od katerih je bilo 619 pozitivnih. Od 619 voznikov, ki so vozili pod vplivom alkohola, jih je 396 imelo do 0,52 mg alkohola na liter izdihanega zraka, 223 pa nad 0,52 mg/l. Policisti so pridržali 37 voznikov, v 204 primerih pa so odstopili od pridržanja. Začasno so odvzeli 560 vozniških dovoljenj. Policisti so odredili tudi 32 strokovnih pregledov zaradi suma vožnje pod vplivom drog. Namen poostrenega nadzora je bil ozaveščati o problematiki vožnje pod vplivom alkohola in drog, zmanjšati število neodgovornih voznikov in s tem tudi število prometnih nesreč, ki jih povzročijo taki udeleženci. Po podatkih Javne agencije RS za varnost prometa se vsaka tretja smrtna prometna nesreča zgodi zaradi vožnje pod vplivom alkohola. V letošnjem letu so do 27. decembra alkoholizirani udeleženci povzročili trideset smrtnih prometnih nesreč, 116 s hudimi telesnimi poškodbami, 451 z lahkimi telesnimi poškodbami in 862 z materialno škodo. V enakem obdobju so udeleženci pod vplivom drog povzročili dve smrtni prometni nesreči, dvanajst s hudimi telesnimi poškodbami in dvajset z lahkimi telesnimi poškodbami.

|  |  |
| --- | --- |
| 20151111_131507 | 20151111_132659 |

AVP je kot partner tudi v letu 2017 aktivno sodelovala v akciji 40 dni brez alkohola s Slovensko karitas in Zavodom Med.Over.Net v obdobju od 1. 3. do 15. 4. 2017 s skupnim sloganom »Izberi prav. Bodi z mano.«, ki je v ospredje postavil medčloveške odnose. V letu 2017 se je kot ambasador sporočila pridružil tudi priljubljeni voditelj in glasbenik, član zasedbe Modrijani, g. Blaž Švab, ki je iz svoje osebne izkušnje ter profesionalne drže glasbenika jasno izpostavil svoje stališče, da alkohol in nastopi ter promet nikakor ne gredo skupaj. Na AVP smo podprli aktivnosti na lokalni ravni, kjer smo zagotovili plakate in letake, medijske aktivnosti in prispevke, sodelovali smo na novinarski konferenci, dogodkih, kot so npr. smučarski skoki v Planici, kjer smo opozarjali predvsem otroke in mlade na škodljiv vpliv alkohola, posebej v prometu. Javna agencija že od samega začetka sodeluje v akciji 40 dni brez alkohola, ki vsako leto poveže različne organizacije civilne družbe v skupnem prizadevanju za zmanjšanje tveganja zaradi alkohola: prometnih nesreč, zdravja in nasilja. Ob zaključku akcije so bila pripravljena tudi nova medijska sporočila na obcestnih plakatih in radijskih postajah, kjer se je Blaž zahvalil vsem sodelujočim v akciji in pozval na popolno treznost v prometu vse leto.

1. K boljšemu povezovanju vseh ključnih akterjev na področju alkohola so pripomogla vlaganja države v spletni portal MOSA – Mobilizacija skupnosti za odgovornejši odnos do alkohola ([www.infomosa.si](http://www.infomosa.si)).
2. V okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 je ministrstvu uspelo zagotoviti okrog 6 milijonov EUR evropskih sredstev za projekt, namenjen odkrivanju in podpori pri opuščanju tveganega in škodljivega pitja alkohola, ki ga vodi Nacionalni inštitut za javno zdravje. Gre za nadgradnjo obstoječih programov v zdravstvu ter ozaveščanje in usposabljanje delavcev iz zdravstvenega in socialnega sektorja ter nevladnih organizacij za učinkovito odkrivanje in izvedbo kratkih ukrepov tako pri osebah, ki čezmerno pijejo, kot pri njihovih družinah. Svetovanje v zdravstvu velja za enega najučinkovitejših ukrepov, ki pa prav tako ni poceni. Pomemben del projekta, ki se je začel v letu 2017, bo tudi ozaveščanje in usposabljanje novinarjev za odgovorno poročanje o alkoholu v množičnih medijih in ozaveščanje splošne javnosti o alkoholni problematiki.
3. Podatki o dostopnosti do različnih drog kažejo v Sloveniji slabše povprečje od povprečja drugih evropskih držav. Poleg tega pa v Slovenijo prihajajo tudi nove sintetične droge, zato se v zadnjih letih povečuje število pacientov, ki so se zdravili zaradi zastrupitev s sintetičnimi drogami in tudi zaradi uporabe konoplje. Po podatkih iz presečne raziskave ESPAD (2015), ki vsake štiri leta poteka v evropskem prostoru, je razvidno, da slovenski mladostniki ocenjujejo, da je dostopnost do različnih drog pri nas večja kot v povprečju v evropskih državah. Najbolj odstopamo pri konoplji, pri čemer 45 odstotkov mladih ocenjuje, da je dostopnost do konoplje lahka, medtem ko je povprečje evropskih držav le 30 odstotkov.
4. S premestitvijo rastline konoplja iz I. v II. skupino seznama prepovedanih drog v marcu 2017 se je vzpostavila pravna podlaga za uporabo te rastline v medicinske namene, saj se skladno s 3. členom Zakona o proizvodnji in prometu s prepovedanimi drogami za tovrstne namene lahko uporabljajo le prepovedane droge, ki so razvrščene v II. skupino seznama. V II. skupino je bila premeščena celotna rastlina, njeni ekstrakti in smola, pri čemer je glavni namen spremembe omogočiti uporabo standardiziranih cvetnih ali plodnih vršičkov konoplje, iz katerih smola ni bila iztisnjena, v medicinske namene. Vlada RS je tako s spremembo Uredbe o razvrstitvi prepovedanih drog omogočila uporabo vseh zdravil iz konoplje, ki ustrezajo standardom za zdravila. To sicer ne pomeni, da so vsa zdravila pri nas v lekarnah že na voljo, lahko pa se za potrebe zdravljenja posameznih bolnikov zagotovijo v okviru zdravstvene obravnave. Zdravila iz konoplje morajo biti obravnavana enako rigorozno, kot to velja za vsa preostala zdravila, ki jih predpiše zdravnik. To pomeni, da so za bolnika varna, učinkovita in kakovostna. Pobudo za omogočanje predpisovanja tovrstnih preparatov za zdravljenje ob določenih indikacijah je podala Zdravniška zbornica v svojem poročilu z dne 21. 9. 2016. Na podlagi omenjenega poročila in širše razprave je tudi Odbor za zdravstvo Državnega zbora Ministrstvu za zdravje naložil pripravo ustreznih pravnih podlag za predpisovanje tovrstnih preparatov bolnikom. Uredba o razvrstitvi prepovedanih drog (Uradni list RS, št. 45/14, 22/16 in 14/17).
5. Vlada RS je septembra 2017 potrdila dvoletni akcijski načrt za obdobje 2017−2018, katerega podlaga je Resolucija o nacionalnem programu Slovenije na področju drog za obdobje 2014–2020. Z njim se nadaljuje celovit in uravnotežen pristop na področju drog v Sloveniji, ki zajema tako programe zmanjševanja povpraševanja in ponudbe po prepovedanih drogah.
6. Ministrstvo za zdravje je 5. aprila 2017 v Ljubljani organiziralo strokovni posvet »Tveganja, priložnosti in izzivi, povezani z regulacijo medicinske konoplje«. Namen srečanja je bil predstavitev modelov regulacije proizvodnje in rabe medicinske konoplje in predstavitev drugih relevantnih vsebin s tega področja v EU in drugod po svetu. Pomemben cilj srečanja je bila tudi razprava o možnih tveganjih in škodi (na zdravstvenem, varnostnem, družbenem in duševnem področju), ki jo nadaljnja deregulacija konoplje lahko predstavlja za družbo. Posvet je bil namenjen slovenski stroki in odločevalcem na različnih ravneh, da bi se seznanili s širšim mednarodnim pravnim in siceršnjim kontekstom, v katerem v Sloveniji uvajamo medicinsko konopljo kot zdravilo in pripravljamo predlog ureditve, s katero bi omogočili tudi njeno gojenje.
7. Ministrstvo za zdravje je v marcu 2017 pričelo izvajati operativni program na področju drog, ki bo potekal do konca leta 2022, v skupni vrednosti projekta 3,3 milijona evrov. Program obsega razvoj in nadgradnjo mreže mobilnih enot za izvajanje preventivnih programov in programov zmanjševanja škode na področju prepovedanih drog – MZ kupuje deset nadgrajenih (preurejenih) vozil za delo na terenu; nakup laboratorijske opreme za podporo projektu Mreža mobilnih enot za izvajanje preventivnih programov in programov zmanjševanja škode na področju prepovedanih drog; vzpostavitev projektne pisarne in organizacijo ter izvajanje izobraževanj ter usposabljanj za izvajanje preventivnih programov in programov zmanjševanja škode na področju prepovedanih drog; modernizacijo mobilnih enot za podporo programom, namenjenim osebam iz druge prednostne naložbe te osi in z drugimi različnimi oblikami zasvojenosti.

Ministrstvo za zdravje je kot nosilec preventivne akcije »Slovenija piha 0,0« le-to v letu 2017 skupaj s preostalimi deležniki izvajalo v naslednjih terminih:

* 19. maj 2017, maturantska četvorka,
* junij in julij 2017, mladi in alkohol,
* 6. do 12. november 2017, akcija v sodelovanju s Policijo na cesti,
* 28. november 2017 – koncert.

Namen akcij je bil zmanjšati škodljivo in tvegano rabo alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi pri udeležencih v prometu, ob tem pa tudi celovito opozarjati na druge škodljive učinke teh snovi za posameznika in družbo. Ministrstvo za zdravje je redno seznanjalo javnost o poteku akcije z načrtovanjem medijskih aktivnosti in vključevanjem partnerjev v izvedbo načrtovanih aktivnosti.

Akcija Slovenija piha 0,0 je terminsko potekala v obdobjih, ko je največ zabavnih prireditev za mlade, saj so ti tudi najbolj kritična starostna skupina glede vožnje pod vplivom alkohola, in sicer: ob zaključku šolanja (četvorka, pričetek šolskih počitnic), za martinovo in v prednovoletnem času, ko se poraba teh snovi poveča. Sočasno smo se s preventivnimi sporočili usmerili tudi na njihove starše ter na druge deležnike, ki lahko vplivajo na porabo alkohola med mladimi (npr. lastniki gostinskih lokalov, šole, vrtci). V akcijah so sodelovale tudi nevladne organizacije, večina tistih, katerim je Ministrstvo za zdravje sofinanciralo programe preprečevanja škodljive rabe alkohola in drog.

Ministrstvo je 19. maja 2017 na maturantski četvorki po več kot 30 slovenskih mestih že osmič povezalo državne in strokovne institucije, nevladne organizacije in organizatorje dogodkov v aktivnosti z namenom zmanjšanja škodljivega in tveganega pitja alkohola in prepovedanih drog. Maturantom po vsej Sloveniji smo pripravili aktivnosti, ki povezujejo realno dogajanje na maturantski četvorki in digitalni svet, ki je mladim tako blizu. Zagotovili smo piščalke, skozi katere so »pihali 0,0«. Vratni trakovi piščalk so vabili na facebook stran 0,0 šofer – Slovenija piha 00, kjer je potekala nagradna igra s pomočjo aplikacije Spomin, ki je na zelo jasen način nakazovala škodljivo vez med možgansko aktivnostjo in vplivom alkohola. Naše sporočilo je bilo: »Alkohol škoduje. In ne zgolj v prometu, temveč tudi v drugih delih posameznikovega življenja.«

Pred šolskimi počitnicami smo na FB Slovenija piha 0,0 mlade z nagradami igrami spodbujali k zabavi brez alkohola in jih opozarjali, da alkohol škoduje zdravju in da ne spada za volan. Nagradna igra Spomin se je odvijala na FB Slovenija piha 0,0 v juniju in juliju, vsak mesec pa smo razdelili tudi lepe nagrade – slušalke. V mesecu novembru smo skupaj s policijo akcijo Slovenija piha 0,0 izvajali med vozniki. V desetdnevni akciji je potekal nadzor alkoholiziranosti med vozniki motornih vozil po vsej Sloveniji. Policija je preizkuse alkoholiziranosti usmerjala zlasti v bližino gostinskih lokalov, zabaviščnih prostorov in v kraje, kjer se zadržuje večje število ljudi. Vozniki, ki so na preizkusu vinjenosti napihali 0,0, so prejeli nagrado – vstopnico za koncert, ki je bil izveden 28. novembra v Festivalni dvorani v Ljubljani. Več kot petsto vzornih voznikov – 0,0 šoferjev – si je ogledalo vrhunski nastop Policijskega orkestra z zasedbo Tabu. Akcija je aktivno potekala tudi na FB Slovenija piha 0,0, prek storitve Facebook Live pa so se nam na koncertu lahko pridružili tudi tisti, ki niso dobili vstopnic. V akciji smo uporabili več komunikacijskih kanalov (TV, radio, plakati, družbena omrežja), medijski sponzor akcije je bil Val 202.

V akciji so aktivno sodelovale tudi inšpekcijske službe (tržni, zdravstveni in delovni inšpektorat), ki so skladno s svojimi pristojnostmi izvajale poostrene nadzore v gostinskih lokalih, na prireditvah, na delovnem mestu in nad prodajo alkoholnih pijač v prodajalnah. Inšpektorji so bili pri tem še posebej pozorni na prodajo in ponujanje alkoholnih pijač mladoletnim.

Ministrstvo za zdravje je promocijskim dogodkom za podporo akcijam ozaveščanja, katerih namen je zmanjšanje škodljive in tvegane rabe alkohola, prepovedanih drog in psihoaktivnih snovi v povezavi z varnostjo v cestnem prometu, vse leto sledilo na FB Slovenija piha 0,0, kjer aktivno širimo razpravo o nezdružljivosti alkohola, drog in drugih psihoaktivnih snovi z udeležbo v prometu.

V mesecu marcu je bil sprejet nov Zakon o omejevanju uporabe tobačnih in povezanih izdelkov, ki prepoveduje kajenje v vseh vozilih v navzočnosti oseb, mlajših od 18. let. V akciji ozaveščanja smo sodelovali skupaj s policisti na terenu, ki je prvi teden septembra voznike z letalki in opozorili osveščalo o prepovedi kajenja v avtomobilu ob prisotnosti mladoletnikov. Akcijo smo širili tudi na televizijo in družbena omrežja z dodatnim sporočilom – ko vozim ne kadim.

Ministrstvo za zdravje je v letu 2017 v okviru triletnega javnega razpisa na področju varovanja in krepitve zdravja za obdobje 2017–2019 sofinanciralo tudi programe preprečevanja rabe, škode in odvisnosti zaradi dovoljenih in prepovedanih drog in nekemičnih zasvojenosti. Za to smo namenili skupaj 4.140.592,00 EUR oziroma v letu 2017 okoli 890.000,00 EUR. Razpis pokriva tudi aktivnosti nevladnih organizacij, ki se ukvarjajo s preprečevanjem vožnje pod vplivom alkohola in drog ter sodelujejo tudi pri izvedbi akcije Slovenija piha 0,0.

***Tabela 11: Programi preprečevanja rabe, škode in odvisnosti zaradi dovoljenih in prepovedanih drog ter nekemičnih zasvojenosti (29 programov)***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Naslov programa | Prijavitelj | Dodeljena sredstva (EUR) za obdobje 2017–2019 |
| Starajmo se trezno | Inštitut Antona Trstenjaka | 21.643,00 |
| Življenje brez omame | Društvo žarek upanja | 72.900,00 |
| Izberi sam | DrogArt | 72.717,00 |
| Skupaj za zmanjšanje škodljivega pitja alkohola | Društvo za urejeno življenje Abstinent | 87.723,00 |
| Še vedno vozim, vendar ne hodim | Zavod Vozim | 197.865,00 |
| Varna mobilnost brez alkohola in prepovedanih substanc | Zavod Varna pot | 116.374,00 |
| Preventiva, terapija, rehabilitacija in raziskovanje na področju zmanjševanja rabe psihoaktivnih sredstev | Združenje bonding psihoterapevtov Slovenije | 215.095,00 |
| Zmorem in želim se imeti rad | Zveza klubov zdravljenih alkoholikov Slovenije | 123.151,00 |
| Izberi zdravo življenje | Zavod IZRIIS | 113.588,00 |
| Brez izgovora 2017–2019 | Mladinsko združenje brez izgovora | 506.697,00 |
| Za zdravje mladih 2.0 ZZM 2.0 | Mladinsko združenje za preprečevanje zasvojenosti | 227.639,00 |
| Zmanjševanje rabe tobaka, tobačnih in povezanih izdelkov ter alkohola med prebivalci RS | Slovenska zveza za okolje zdravje in tobačno kontrolo | 249.000,00 |
| Neodvisen.si | Zavod 7 | 90.956,00 |
| Zmanjševanje povpraševanja po drogah, osvajanje socialnih veščin, preprečevanje škodljive uporabe drog in nastanitvena podpora kot del rehabilitacije | Kralji ulice | 124.720,00 |
| Mreža programov za mlade, ki zlorabljajo alkohol, marihuano in druge PAS, čezmerno uporabljajo digitalne tehnologije in imajo druge težave v odraščanju | Društvo projekt Človek | 305.991,00 |
| Preventivni program Mladinske delavnice | Društvo za preventivno delo | 87.443,00 |
| Podpora mladostnikom | Društvo Up | 32.982,00 |
| Mostovi | Ars Vitae | 55.340,00 |
| Ne zakockaj svoje prihodnosti | Zavod Etnika | 98.974,00 |
| eMCe plac ozaveščanja | Zavod eMCe plac, Zavod mladine Šaleške doline | 9.208,00 |
| Nadgradnja in širitev programa zmanjševanja škode zaradi drog | Šent | 76.461,00 |
| Celostna obravnava in mreženje sistema pomoči za ženske odvisnice od prepovedanih drog | Društvo Zdrava pot | 38.684,00 |
| Zmanjševanje škodljivih posledic klubskih drog med mladimi | DrogArt | 140.372,00 |
| Logout and restart – program zdrave in uravnotežene uporabe spleta ter psihosocialna pomoč čezmernim in zasvojenim uporabnikom | Zavod Nora, center sodobnih zasvojenosti (LOGOUT) | 245.275,00 |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | Preventivna platforma – celovit pristop na področju preventivnega dela |  |  | | Inštitut Utrip | 270.750,00 |
| Mreža programov za mlade, ki zlorabljajo alkohol, marihuano in druge PAS, čezmerno uporabljajo digitalne tehnologije in imajo druge težave v odraščanju | Društvo projekt Človek | 305.991,00 |
| Mladinsko ulično delo – zgodnja intervencija na področju varovanja zdravja otrok, mladostnikov | Svit Koper | 256.284,00 |
| Program zmanjševanja škode zaradi drog – širitev programa | Društvo za zmanjševanje škode zaradi drog Stigma | 105.600,00 |
| Recimo ne odvisnosti | Društvo za zdravje srca in ožilja Slovenije | 197.160,00 |
| Skupaj v letih 2017–2019 |  | 4.140.592,00 |

Ministrstvo za zdravje sofinancira opravljanje javne službe Nacionalnega inštituta za javno zdravje (NIJZ). Med njihove naloge spadajo tudi naloge s področja preprečevanja škodljive rabe alkohola in prepovedanih drog.

Nacionalni inštitut za javno zdravje (NIJZ) je v letu 2017 nadaljeval spremljanje porabe alkohola ter posledic škodljive rabe alkohola za zdravje prebivalcev in izdal publikacijo *Poraba alkohola in zdravstveni kazalniki tvegane in škodljive rabe alkohola: Slovenija, 2015*. NIJZ je s področja alkohola objavljal tudi v drugih publikacijah, npr. Zdravstveni statistični letopis 2015, in o stanju obveščal ter ozaveščal strokovno in drugo javnost. NIJZ o tvegani in škodljivi rabi alkohola prebivalcev Slovenije poroča tudi z rezultati populacijskih raziskav. V letu 2017 je potekala priprava na izvedbo ATADD-raziskave Raziskava o rabi alkohola, tobaka in prepovedanih drog in HBSC-raziskave Z zdravjem povezana vedenja v šolskem obdobju; obe bosta izvedeni v letu 2018. V letu 2017 je potekala priprava publikacije s podatki iz CINDI-raziskave in podatki o souporabi več psihoaktivnih snovi med mladimi iz HBSC-raziskave. Podatki o rabi in posledicah rabe alkohola so tudi v letu 2017 dostopni na Podatkovnem portalu zdravstvenih podatkov NIJZ.

V letu 2017 je NIJZ v okviru aktivnosti na področju zagotavljanja podatkov za Mednarodno bazo o prometu in nesrečah dopolnil gradivo Ministrstva za zdravje (MZ) o aktivnostih za pripravo podatkov o poškodbah v prometu (MAIS3+) in predstavil stanje na področju avtomatske prevedbe poškodb (MKB-10 AM) glede na težo (AIS) za potrebe policije za delovno skupino e-Komunikacije.

NIJZ je v letu 2017 izdal monografijo *Uporaba prepovedanih drog, tobaka in alkohola med obsojenimi osebami v Sloveniji*. Publikacija je rezultat raziskave, ki smo jo na NIJZ izvedli leta 2015 v sodelovanju z Upravo RS za izvrševanje kazenskih sankcij zapora. Njen namen je prikazati razširjenost tveganih vedenj med zaprtimi osebami v slovenskih zaporih, spodbuditi razpravo o ustreznosti obstoječih ukrepov in programov preprečevanja in zmanjševanja tveganjih vedenj v teh okoljih ter spodbuditi nadaljnje raziskovanje na tem področju.

Vse leto 2017 je NIJZ nudil strokovno podporo in opolnomočenje relevantnih deležnikov za učinkovito delo na področju dokazano učinkovitih ukrepov, izvajanja programov in zmanjševanja škodljive rabe alkohola, z analizami, informacijami, poročili za MZ in druge deležnike, javnost, vključno medije. NIJZ je v sodelovanju z nekaterimi območnimi enotami tudi v 2017 izvedel obeležitev Dneva fetalnega alkoholnega sindroma (FAS) in promoviral Maturantsko četvorko brez alkohola.

NIJZ je v letu 2017 krepil aktivnosti projekta SOPA – skupaj za odgovoren odnos do pitja alkohola, ki se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014–2020, in sicer v okviru 9. prednostne osi Socialna vključenost in zmanjševanje tveganja revščine. Projekt je sofinanciran s strani Evropskega strukturnega in investicijskega sklada in nacionalnega sofinanciranja. Projekt SOPA se izvaja v obeh regijah, kohezijski regiji vzhodna Slovenija in kohezijski regiji zahodna Slovenija, in sicer v okoljih pod koordinacijo devetih območnih enot (OE) NIJZ. Osnovni namen projekta SOPA je zmanjšati čezmerno pitje alkohola in njegove negativne učinke na zdravje ter vzpostaviti odgovoren odnos do alkohola pri vključenih deležnikih.

V letu 2017 so bile v okviru projekta SOPA izvedene nekatere aktivnosti ciljev 1–5, in sicer: vzpostavitev interdisciplinarnega razvojnega tima za razvoj pristopa, usposabljanje NIJZ in drugih strokovnjakov za izvedbo pilotnega usposabljanja izvajalcev pristopa na terenu, promocija projekta med potencialnimi deležniki na projektu.

V okviru izobraževanja za izvajanje integrirane preventive na področju kroničnih nenalezljivih bolezni (KNB) v referenčni ambulanti družinske medicine je bilo izvedeno usposabljanje diplomiranih medicinskih sester za odkrivanje tveganega in škodljivega pitja alkohola. V okviru Nacionalnega programa primarne preventive srčno-žilnih bolezni, v sklopu redne letne CINDI šole, je bilo za izvajalce svetovanj v zdravstvenovzgojnih centrih (ZVC) izvedeno izobraževanje za pridobitev specialnih znanj na področju promocije zdravja in preventive KNB, tudi za svetovanje v primeru tveganega in škodljivega pitja alkohola odraslih.

V okviru projekta Zdravi na kvadrat je bil za publikacijo Izzivi v izboljšanju zdravega življenjskega sloga zaposlenih v kemijski in predelovalni industriji pripravljen prispevek o promociji zdravja na delovnem mestu za področje alkohola.

NIJZ je tudi v letu 2017 soustvarjal spletni portal MOSA – Mobilizacija skupnosti za odgovornejši odnos do alkohola (www.infomosa.si). MOSA je z delom v preteklih letih v Sloveniji postala prepoznana kot nadorganizacijska entiteta, ki na dinamičen, jasen, lahko dostopen način povezuje in/ali združuje akterje, ki so neposredno ali posredno vpeti v oblikovanje programov in/ali politik za reševanje alkoholne problematike. MOSA s povezovanjem akterjev in njihovim informiranjem prispeva k celostni obravnavi alkoholne problematike v Sloveniji. Med svojimi uporabniki se je uveljavila kot zbirališče kredibilnih informacij, ki so vsem javno dostopne. Namen MOSE je tudi opozarjanje na izstopajoče probleme na področju alkoholne tematike in spodbujanje akterjev k delovanju. Na spletnem portalu MOSA so dostopni najrazličnejši podatki o alkoholni problematiki v Sloveniji (npr. podatki o raziskavah, preventivno promocijskih programih, virih pomoči, publikacijah, razpisih ipd.) in tujini. MOSA vzdržuje stalen stik z raznovrstnimi akterji na področju problematike alkohola z rednim razpošiljanjem mesečnega MOSA e-novičnika (400 prejemnikov novičnika v letu 2017), v katerem so zbrane aktualne novice alkoholne problematike, prihajajoči in pretekli dogodki ter razpisi s področja alkoholne problematike.

NIJZ izvaja številne druge preventivne programe, kot so program »Slovenska mreža zdravih šol«, preventivni program »To sem jaz«, program »Zdravje v vrtcu« ipd.

NIJZ je v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje programov varovanja in krepitve zdravja za leta 2017, 2018 in 2019 Ministrstva za zdravje v letu 2017 aktivno sodeloval z nevladnimi organizacijami, kot sledi.

– V letu 2017 je sodeloval pri projektu Zavoda Vozim – Heroji furajo v pižamah. Cilj projekta je zmanjševanje voženj pod vplivom alkohola, zagotavljanje alternativnih oblik prevoza in spodbujanje lokalnih skupnosti za bolj kritičen odnos do alkohola. NIJZ je v letu 2017 pri projektu sodeloval z izobraževanji o značilnostih rabe alkohola med mladimi in značilnostih učinkovitih preventivno promocijskih programov s področja problematike alkohola, s sodelovanjem na treh lokalnih strokovnih diskusijah »Foter Fura – Starši v pižamah« ter s sodelovanjem v CIASVP (Celjska interdisciplinarna akcijska skupina za varnost prometa).

– Projekt NVO Društvo žarek upanja – pomoč pri odvisnostih in zasvojenostih. Cilj projekta je usposabljanje dolgoletnih abstinentov za aktivno sodelovanje v programih za osebe s težavami zaradi tvegane, škodljive rabe ali odvisnosti od alkohola, izvajanje preventivnih aktivnosti informiranja in obveščanja ter priprava baze z viri pomoči. NIJZ je v letu 2017 sodeloval pri pripravi in izvedbi prvega izobraževanju za dolgoletne abstinente v okviru projekta »Življenje brez omame«, modul Javno zdravje.

– Projekt NVO Brez izgovora. Glavni namen: prispevati k splošnemu cilju varovanja in krepitve zdravja mladih. Specifični cilji: zmanjšati tvegano in škodljivo rabo alkohola, zmanjšati rabo tobaka, tobačnih in povezanih izdelkov, zmanjšati povpraševanje po prepovedanih drogah in drugih psihoaktivnih snoveh ter preprečevati nekemične zasvojenosti (zasvojenosti z digitalnimi tehnologijami in igrami na srečo), opolnomočiti mladinske delavce v nevladnem sektorju in druge deležnike, ki so v stalnem stiku z otroki in mladimi, z orodji za izvajanje preventivne dejavnosti zdravja otrok in mladih v lokalnih skupnostih.

– Projekt Društva Projekt Človek z naslovom Mreža programov za mlade Križišče – (ki eksperimentirajo in zlorabljajo alkohol, marihuano in ostale PAS, čezmerno uporabljajo digitalne tehnologije in imajo druge težave v odraščanju). Vloga NIJZ v projektu je informiranje in obveščanje o mreži ter sodelovanje s strokovnimi prispevki v okviru projekta. Aktivno sodelujejo naslednje območne enote NIJZ: Maribor, Koper, Novo mesto, Nova Gorica in Ravne na Koroškem.

V letu 2017 je NIJZ sodeloval pri oblikovanju Akcijskega načrta na področju prepovedanih drog za obdobje 2017–2018. Na področju prepovedanih drog je bilo pripravljeno Nacionalno poročilo 2017 o stanju na področju prepovedanih drog angleškem jeziku, v slovenskem jeziku pa nekoliko krajša publikacija z naslovom Stanje na področju prepovedanih drog v Sloveniji.

NIJZ je v letu 2017 organiziral nacionalno konferenco ob mesecu preprečevanja zasvojenosti z naslovom Mladi, aktualne vrednote in opore, ki je potekala v Laškem. Konferenca je bila namenjena spoznavanju »net generacije«, njenih značilnosti ter izzivov, ki jih prinaša delo s to generacijo, in tudi izzivov, s katerimi se v sodobnem svetu sooča mladostnik. Gost iz Evropskega centra za spremljanje drog in zasvojenosti z drogami (EMCDDA) je predstavil najnovejše podatke o stanju na področju drog v Evropi. V popoldanskem delu pa so bili predstavljeni primeri dobrih praks na področju preventivnega dela z mladimi.

Nacionalna koordinacija Lokalnih akcijskih skupin (LAS) je potekala predvsem v obliki ohranjanja povezave z LAS, MZ in drugimi pomembnimi deležniki. LAS smo nudili strokovno podporo, jih redno obveščali o novostih na področju preventive (vsaj dve sporočili mesečno: MOSA e-novičnik in NIJZ e-bilten) in jih vabili na strokovne dogodke.

Aktivnosti s področja dovoljenih in nedovoljenih drog izvajajo samostojno tudi posamezne območne enote NIJZ v svojih lokalnih okoljih, na primer regijske posvete, aktivnosti v okviru manjših projektov občin, strokovno sodelovanje s šolami in nevladnimi organizacijami idr.

NIJZ prav tako koordinira in nudi strokovno podporo izvajalkam vzgoje za zdravje, ki delujejo v okviru zdravstvenovzgojnih centrov oziroma centrov za krepitev zdravja v zdravstvenih domovih po celotni Sloveniji. Izvajalke vzgoje za zdravje namreč z otroki in mladostniki v osnovnih in srednjih šolah izvajajo načrtovane preventivne delavnice na temo psihoaktivnih snovi, zasvojenosti, tveganih vedenj in zdravega življenjskega sloga.

NIJZ je v okviru območnih enot izvajal tudi akcijo Otroci za varnost v prometu, ki traja že od leta 2002 v pomurski regiji in od leta 2014 tudi v preostalih slovenskih regijah. Ciljna skupina programa so učenci nižjih razredov osnovnih šol, starejši otroci v vrtcih, njihovi starši, udeleženci v prometu. Cilj akcije je dvig ozaveščenosti o posledicah pitja alkohola v prometu, temeljno sporočilo pa: udeleženci v prometu naj ne pijejo alkohola. Akcija uporablja slogan: Varen voznik je trezen voznik. Ko piješ ne vozi, če voziš, ne pij! V mesecu novembru 2017 je v večini slovenskih regij potekala akcija Otroci za varnost v prometu. Območne enote Nacionalnega inštituta za javno zdravje že vrsto let v začetku šolskega leta pripravijo likovni natečaj za osnovne šole in vrtce. Šole in vrtci, ki se vključijo, obravnavajo problematiko alkohola in prometa na otrokom prilagojen način. Pod vodstvom mentorjev otroci izdelajo likovne izdelke s sporočili na tematiko varnosti v prometu. Ulična aktivnost na martinovo poteka tako, da policisti ustavijo voznika, opravijo kontrolo dokumentov, potem pa pristopijo otroci in vozniku podarijo svoj izdelek, zloženko o alkoholu in mu zaželijo srečno vožnjo brez alkohola.

V programu »Otroci za varnost v prometu« je v letu 2017 do 20. 11. 2017 sodelovalo 4.730 učencev in otrok ter 329 mentorjev iz 136 slovenskih osnovnih šol in vrtcev. V sodelovanju s policijo in šolarji slovenskih šol v sedmih regijah je bilo izvedenih dvaindvajset uličnih akcij, do konca leta 2017 in v prvih treh mesecih 2018 bosta aktivnosti izvedli še dve preostali regiji.





V podporo akciji ozaveščanja o škodljivosti kajenja v vozilih, ki je potekala v septembru 2017, smo na NIJZ sodelovali pri pripravi gradiv za akcijo in pri njihovi distribuciji do določenih ciljnih skupin. V času akcije smo na spletu objavili ključne informacije v zvezi s pasivnim kajenjem nasploh in v vozilih ter različna gradiva, uporabljena v akciji. Objava je dostopna na povezavi http://www.nijz.si/sl/pasivno-kajenje-skoduje-zdravju-otrok-in-odraslih.

Ministrstvo za pravosodje se je do vpeljave alkoholnih ključavnic v pravni red Republike Slovenije opredelilo že v lanskem letu ob poročanju o izvajanju aktivnosti v zvezi z Obdobnim načrtom za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leto 2016 (dokument št. 007-110/2017/2 z dne 21. 3. 2017). Stališče Ministrstva za pravosodje v zvezi z alkoholnimi ključavnicami ostaja nespremenjeno.

Inštitut za raziskave in razvoj je izdal publikacijo *Smernice in priporočila za preventivno delo na področju vožnje pod vplivom alkohola*. V sklopu projekta so izvedli obsežen pregled relevantne strokovne literature, tako da dokument temelji na verodostojnih znanstvenih dognanjih in splošnih preventivnih standardih. Publikacija je namenjena zlasti tistim ustanovam in programom, ki se ukvarjajo z varnostjo v cestnem prometu, in še posebej tistim, ki delujejo na področju preprečevanja vožnje pod vplivom alkohola. Novembra 2017 so s pomočjo sofinanciranja Ministrstva za zdravje v sklopu programa »Preventivna platforma« smernice in priporočila natisnili v 250 izvodih in izvedli ustrezno promocijo publikacije, zlasti pri pristojnih ministrstvih in Javni agenciji Republike Slovenije za varnost prometa (AVP) ter drugih ustanovah in organizacijah, ki se ukvarjajo s področjem varnosti v cestnem prometu (zlasti s preventivo). Projekt je sofinancirala AVP. Promocijske aktivnosti se bodo nadaljevale tudi v letu 2018.

Združenje Drogart je v letu 2017 izvedlo aktivnosti s področja prometne varnosti in alkohola, to sta projekt After taxi in program Izberi sam. After taxi je inovativen projekt, namenjen informiranju in ozaveščanju javnosti (predvsem mladih) o vplivu alkohola na sposobnosti za vožnjo ter o pomenu načrtovanja varne poti z zabave domov, spodbujanju k odgovornemu ravnanju in načrtovanju varnega povratka z zabave domov, zagotavljanju subvencioniranih taksi prevozov z zabav v nočnem času. Projekt v Ljubljani in okolici ob sofinanciranju MOL uspešno izvajajo že od leta 2010, v letih 2016 in 2017 pa so ozaveščevalne aktivnosti s pomočjo sofinanciranja AVP prenesli na državno raven. V klubih in na odprtih javnih prostorih so v sklopu programa Izberi sam informirali mlade o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola ter delili informativne/preventivne materiale na temo nezdružljivosti vožnje in uporabe psihoaktivnih snovi s sporočilom »Furaš 0,0?«. Ob zaključku prireditev/zabav so obiskovalcem omogočali preverjanje vsebnosti alkohola v izdihanem zraku z alkotestom, uporabnike pa so informirali tudi o varnih načinih povratka z zabave domov. Opravljenih je bilo 429 preizkusov z alkotestom. Sodelovali so tudi s Policijo, in sicer pri poostrenih nadzorih prometa (deset akcij). Informatorji so ustavljenim voznikom delili informativni material na temo alkohola in vožnje ter voznike, ki so napihali 0,0, nagradili z obeskom za ključe »Furam 0,0«. Z omenjenimi akcijami smo sodelovali tudi v preventivni akciji »Slovenija piha 0,0«. Izvedli so tudi dve specifični akciji na temo psihoaktivnih snovi in vožnje; v sodelovanju z AVP so na Ritmu mladosti, 8. 12. 2017, obiskovalce prireditve na interaktiven način (alkotest, kviz) ozaveščali o nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola in drog ter 22. 9. 2017 v okviru Evropskega tedna mobilnosti v Mariboru izvajali informativno igro »šofer, ne jezi se«. Mobilna aplikacija Furam 0,0, ki nudi informativen izračun alkohola v izdihanem zraku, je bila ob koncu leta 2017 naložena na 548 mobilnih napravah. Ozaveščanje o nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi je potekalo tudi prek spletne strani, Facebook profila, letakov in plakatov ter drugih kanalov.

## 4.10.3 VOZNIKI MOTORNIH DVOKOLES

***TEMELJNI CILJ: zmanjšanje števila 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 jih ne sme biti več kot 108***

Zagotavljanju večje varnosti voznikov enoslednih motornih vozil (motoristi) je treba nameniti več pozornosti. Dejavnosti morajo biti usmerjene v preventivno in represivno delo nadzornih organov in s tem v ozaveščanje glede medsebojnega opozarjanja motoristov na agresivno in nevarno vožnjo oziroma vožnjo v nasprotju s prometnimi pravili. Po končani akciji se izdela končno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

***PODCILJ: zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil za 50 %***

***Graf 19: Število umrlih voznikov enoslednih motornih vozil v obdobju 2011–2017 in cilj do leta 2022***

*Nosilec dejavnosti: Javna agencija RS za varnost prometa.*

*Čas izvedbe: od 27. marca do 9. aprila 2017.*

V letu 2017 je v prometnih nesrečah umrlo 29 (24) voznikov enoslednih motornih vozil, 204 (168) se jih je hudo telesno poškodovalo in 618 (520) lahko telesno poškodovalo.

Posamezne PU so v letu 2017 izvedle nadzore nad vozniki enoslednih motornih vozil v terminskih obdobjih, ki so potekali predvsem v poletnih mesecih, in pripravile tudi preventivne aktivnosti. V letu 2017 (2016) je v prometnih nesrečah umrlo 29 (22) voznikov enoslednih motornih vozil, 205 (177) se jih je hudo telesno poškodovalo in 671 (520) lahko telesno poškodovalo. Policisti so ugotovili 2.723 (1.233) kršitev neuporabe čelade in zasegli 608 (579) enoslednih motornih vozil.

Inšpektorji za ceste skladno z ZCes-1 redno vse leto nadzirajo, ali se investicijska vzdrževalna dela ali vzdrževalna dela v javno korist izvajajo skladno s pogoji tega zakona in predpisi, ki urejajo javne ceste, in ali so izpolnjeni pogoji za izločitev ceste v uporabo po tem zakonu. V primeru ugotovljenih nepravilnosti in pomanjkljivosti so upravljavcem in vzdrževalcem cest odredili ustrezne ukrepe. Na predlog AVP in po pridobljenem seznamu kritičnih odsekov, kjer so se v preteklosti dogajale hujše prometne nesreče enoslednih vozil, je bil ob začetku »motoristične sezone« izveden poostren inšpekcijski nadzor teh odsekov, predvsem z namenom pregleda izvajanja vzdrževalnih del na voziščih državnih cest po končani zimi.

AVP je vodila in koordinirala nacionalno preventivno akcijo, kjer so organizirali številna **preventivna srečanja z izobraževalno vsebino s poudarkom na praktičnem znanju motoristov, izvajali širšo medijsko kampanjo in skrbeli za dvig kakovosti usposabljanja motoristov.** Pripravili so tudi izobraževalne filmčke z naslovom *Mali triki* za večjo varnost motoristov, ki so jih prejeli vse šole vožnje v Sloveniji. Organizirali so tudi dneve odprtih vrat v sodelovanju z lastniki poligonov ob začetku motoristične sezone.

Za izboljšanje varnost motoristov so v okviru raziskovanja dejavnikov prometnih nesreč vključili tudi strokovnjaka za varnost motoristov. Poročilo o raziskavah dejavnikov prometnih nesreč so predstavili na posvetu policijskih inšpektorjev, vodij policijskih uprav, pripravili predlog vprašalnika za nadgradnjo raziskovanja nesreč motoristov v letu 2018, informirali so združenja motoristov o opravljenem delu na tem področju ter pripravili načrta za večjo varnost motoristov v letu 2018.

V okviru nacionalne akcije je AVP pripravila in izdala strokovne knjižice za motoriste ***Motorizem je strast, neznanje je past*** poznanega strokovnjaka motorista Mitja Gustinčiča. Prav tako so v sodelovanju na ravni AVP z delovno skupino članov izpitnih komisij in zunanjimi strokovnjaki pripravili **3 preventivne izobraževalne filme** o varni vožnji motorja in najnevarnejših pasteh, opremi motorista in motorja ter vožnji mopeda v prometu. V okviru preventivnih dogodkov na poligonih varne vožnje je AVP sodelovala tudi s svojimi demonstracijski napravami in zagotovila praktične varnostne pripomočke za motoriste (podkape, rokavice, merilce tlaka v pnevmatikah, našitke »Motorist za vedno«) za spodbujanje varnosti. Udeleženci so lahko spoznali različno zaščitno opremo motorista in različne vrste motorističnih čelad, preizkusili so lahko težo glave in naletno težo pri določeni hitrosti.

AVP je v letu 2017 v sodelovanju s podjetjem Spar Slovenija predstavnikom policije in reševalcem, ki pri svojem delu uporabljajo motorna kolesa, podelila 64 kosov naprednega sistema za samodejno ugašanje smernih kazalcev na motorjih.

AMZS je v letu 2017 izvedel projekt, sofinanciran v okviru razpisa AVP za NVO. Ker motoristi spadajo med ranljivejše udeležence cestnega prometa, so v AMZS za motoriste v letu 2017 pripravili dve vrsti dogodkov, preko katerih so jih seznanjali, kako lahko sami poskrbijo za večjo lastno varnost v prometu. 2. aprila so jim tako v AMZS Centru varne vožnje na Vranskem v sodelovanju z različnimi partnerji pripravili dogodek, na katerem je bila udeležba brezplačna, dogodek pa je vseboval: prikaz vaj za varno vožnjo; nasvete, kako se izogniti kritičnim situacijam; kako pravilno reagirati v kritičnih situacijah; kako se pripraviti na vožnjo; kako vzdrževati motor in opremo; uporabo ustrezne zaščitne opreme. Dogodek je potekal med 9. in 16. uro, udeležilo pa se ga je več kot tisoč motoristov. Moto društvom pa so ponudili tudi možnost brezplačne izvedbe predavanj o prometni varnosti, in sicer z izvedbo na njihovi lokaciji. Za predavanja so se odločili v štirih društvih: Nova Gorica, Idrija, Vransko in Podbrezje. Skupaj so se predavanj udeležili 104 motoristi. https://www.amzs.si/cvv/projekti-in-dogodki/motorist-pripravi-se

## 4.10.4 KOLESARJI

***TEMELJNI CILJ:* zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih med kolesarji za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot sedem kolesarjev, hudo telesno poškodovanih pa jih ne sme biti več kot 74.**

Kolesarjem je kot pomembnim in enakovrednim udeležencem v prometu treba posvečati posebno pozornost v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture in pri preventivnem opozarjanju na njihovo varnost v cestnem prometu. Dejavnosti morajo biti usmerjene v ozaveščanje voznikov motornih vozil o večji previdnosti in zmanjšanju povprečnih hitrosti, kolesarje pa je treba opozarjati na vožnjo v nasprotju s prometnimi pravili. Po končani akciji se izdela končno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

***PODCILJI:***

* ***povečanje varnih površin in ukrepov, namenjenih za večjo varnost kolesarjev;***
* ***povečanje deleža uporabe kolesarske čelade pri otrocih do 14. leta na 95 % do leta 2021;***
* ***povečanje deleža uporabe luči za boljšo vidljivost zunaj naselja na 80 % do leta 2021.***

V letu 2017 (2016) je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 1.231 (1.391) kolesarjev. Od teh jih je umrlo enajst (13), 189 (179) se jih je hudo telesno poškodovalo in 859 (991) lahko telesno poškodovalo. Delež umrlih kolesarjev znaša 10,6 %. Pod vplivom alkohola je bilo 107 (141) povzročiteljev kolesarjev, od tega je en (1) umrl.

V prometnih nesrečah je bilo udeleženih 1.2345 (1.391) kolesarjev, umrlo jih je enajst (13), 189 (179) se jih je hudo telesno poškodovalo in 859 (991) lahko telesno poškodovalo. Delež umrlih kolesarjev znaša 10,5 %. Pod vplivom alkohola je bilo 107 (141) povzročiteljev kolesarjev, od tega sta dva (4) umrla.

Policisti so izvajali nadzor nad kolesarji predvsem v mestnih središčih in na relacijah, kjer se ti pogosto pojavljajo. Poleg tega so bile pripravljene tudi opozorilne vsebine o varnosti kolesarjev, ki so bile objavljene na spletu in posredovane medijem.

Vse leto se je kot redna naloga inšpektorjev za ceste izvajal inšpekcijski nadzor državnih kolesarskih povezav, pri čemer so bili upravljavcem in vzdrževalcem cest odrejeni ustrezni ukrepi za odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti.

***Graf 20: Število umrlih kolesarjev do leta 2017 in cilj do leta 2022***

*Nosilec dejavnosti: Javna agencija RS za varnost prometa.*

*Čas izvedbe: od 15. do 28. maja 2017.*

V okviru akcije Kolesar je AVP preventivne aktivnosti večinoma usmerjala v promocijo zaščitne kolesarske čelade, varnosti kolesarjev kot ranljivejših udeležencev v prometu, varnega kolesarjenja in ustrezne tehnične opreme kolesa. Zagotavljali so preventivna gradiva za aktivnosti po šolah v okviru usposabljanj za vožnjo kolesa in na lokalni ravni (zapisniki o pregledih koles, demo čelade, nalepke Varno kolo itd.). V mesecu maju 2017 je potekala nacionalna akcija Kolesar v sodelovanju z drugimi organizacijami, v okviru katere smo izvedli tudi nekatere medijske aktivnosti (članki, sporočilo za javnost, prispevek z dogodkov za večjo varnost kolesarjev). Z demonstracijskimi napravami smo sodelovali na več preventivnih dogodkih in akcijah Bistro glavo varuje čelada, varnost kolesarjev pa se je promovirala tudi v okviru drugih aktivnosti, kot so Evropski teden mobilnosti, tekmovanja Kaj veš o prometu. V akcijo se je aktivno vključilo 96 občinskih SPV, 26 občin je izvedlo tudi konkretne terenske aktivnosti na lokalni ravni. V okviru akcije smo zagotovili za partnerje in občinske SPV preventivna gradiva (letake *Varno s kolesom v prometu*, plakate *Kaj veš o prometu*, knjižice *Kolesar sem*), prav tako pa zagotavljamo gradiva za izvajanje kolesarskih izpitov (zapisnike za pregled kolesa, nalepka varno kolo itd.).

V okviru sofinanciranja projektov nevladnih organizacij je AVP podprla osem projektov za večjo varnost kolesarjev v skupni vrednosti 18.800,00 EUR. Združenje DrogArt je izdalo v času akcije letak *Prestavi na OFF*, s katerim opozarjajo mlade kolesarje na tveganje zaradi poskušanja glasbe ali uporabe mobilnega telefona med kolesarjenjem.

Maja 2017 je AVP skupaj z lokalnimi SPV-ji v Ljubljani, Kranju in Mariboru izvedla terensko ozaveščevalno akcijo za kolesarje, kjer smo mimoidočim delili izobraževalna gradiva, jih opozarjali na varno kolesarjenje ter med njimi izvedli kviz. Akcije so potekale v Ljubljani, Mariboru in Novem mestu. Skupno smo opozorili več kot 1.400 kolesarjev in jim razdelili preventivna gradiva in materiale. Tudi v okviru promocije uporabe zaščitne kolesarske čelade smo izvajali akcijo *Bistro glavo varuje čelada*, v okviru katere smo preko okrožnice Ministrstva za izobraževanje vsem osnovnim in srednjim šolam posredovali dopis ter preventivno-izobraževalni film o uporabi zaščitne čelade in varnem kolesarjenju. V okviru medijskih aktivnosti smo ozaveščali glede nujnosti uporabe zaščitne čelade ter nove zakonodajne obveze uporabe čelade za vse otroke in mladostnike do 18. leta starosti (uveljavitev spremembe v decembru 2016).

V okviru izvajanja programa usposabljanja za vožnjo kolesa je bil v letu 2015/16 uspešno izveden prenos vsebin in celotnega teoretičnega dela kolesarskega izpita na spletni portal Kolesar, ki deluje v okviru javnega omrežja SIO v sodelovanju z Zavodom RS za šolstvo in Arnesom. V ta namen so bila izvedena tudi številna strokovna usposabljanja učiteljev ter predstavitev samega portala v okviru usposabljanj učiteljev izvajalcev pod okriljem Zavoda RS za šolstvo. AVP – SPV je zagotavljal strokovno podporo ter delovanje spletnega mesta za opravljanje teoretičnega dela kolesarskega izpita. V spletnem portalu Kolesar je bilo v šolskem letu 2016/2017 v sistem registriranih 459 slovenskih osnovnih šol. Testiranje teoretičnega dela je bilo izvedeno več kot 26.000-krat, kolesarski izpit pa je uspešno opravilo 18.065 učencev, preko on-line sistema pa je bilo izvedenih 249.533 testiranj za splošno rabo. Testiranje za kolesarski izpit je preko SIO v šolskem letu 2016/2017 izvajalo 424 matičnih in 134 podružničnih šol, v bazo je vključenih 923 učiteljev mentorjev prometne vzgoje. Še vedno pa ostaja okrog deset šol, ki niso vključene v sistem, in pribl. dvajset šol s prilagojenim programom, ki tudi niso vključene v sistem. Za potrebe izvajanja usposabljanja v šolah smo zagotovili tudi preventivna gradiva.

AVP izvaja tudi tekmovanja *Kaj veš o prometu*, ki so tradicionalna oblika prometno-vzgojnih aktivnosti, ki potekajo na šolah skupno že 49 let. Letošnje tekmovanje je bilo že 26. državno tekmovanje v samostojni Sloveniji. Tekmovanja *Kaj veš o prometu* potekajo na šolski ravni, na občinski oziroma regijski ravni, sledi finalno državno tekmovanje. Tekmovanje *Kaj veš o prometu* je sestavljeno iz preverjanja teoretičnega znanja prometnih predpisov, spretnostne vožnje na poligonu ter praktične vožnje v dejanskem prometu. Na tekmovanjih *Kaj veš o prometu* sodelujejo v dveh kategorijah: kolesarji ter vozniki koles s pomožnim motorjem (skuter), udeleženci pa so učenci od 5. do 9. razreda osnovne šole s kolesi, in učenci 9. razreda in dijaki srednjih šol po opravljenem izpitu AM kategorije s kolesi z motorjem. V okviru šolskih tekmovanj je v letošnjem šolskem letu sodelovalo 115 osnovnih šol, v sistem tekmovanj *Kaj veš o prometu* pa je bilo vključenih skupno 1.075 učencev. Izvedenih je bilo tudi 39 regijskih (kvalifikacijskih) tekmovanj s sodelovanjem 84 občin, samo najboljši tekmovalci pa so se lahko uvrstili na državno raven. V soboto 27.5.2017 je potekalo na OŠ Ljudski vrt Ptuj 26. državno tekmovanje *Kaj veš o prometu*, ki so se ga udeležili samo najboljši kolesarji in vozniki koles s pomožnim motorjem. Državno tekmovanje je potekalo v organizaciji Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine PTUJ, člani izpitnih komisij kot ocenjevalci, predstavniki ZŠAM in drugi prostovoljci, predstavniki policije, redarstva. Skupno je sodelovalo 53 tekmovalcev.



Evropski teden mobilnosti 2017 je potekal od 16. do 22. septembra 2017 in se zaključil z dnem brez avtomobila. Tokrat je potekal pod skupnim sloganom »Združimo moči, delimo si prevoz« oziroma AVP se že od samega začetka pridružuje aktivnostim Evropskega tedna mobilnosti, ki jih koordinira Ministrstvo za infrastrukturo, ter sodeluje v medresorski delovni skupini za trajnostno mobilnost. V okviru naših aktivnosti se osredotočamo bolj na varno kolesarjenje kot obliko alternativnega prevoza, ki je tudi ekološko in zdravstveno priporočljiva in trajnostna, hkrati pa ne smemo pozabiti na zagotavljanje varnosti pri vožnji kolesa. Sodelujemo tudi v medresorski delovni skupini za trajnostno mobilnost v okviru MZI. Udeležili smo se nacionalne konference za trajnostno mobilnost, ki je potekala v marcu 2017 v Ljubljani. Prav tako smo v okviru aktivnosti in s sodelovanjem MZI organizirali in vsebinsko izvedli aktivnosti za večjo mobilnost mladih, kjer je bila z našega vidika v ospredju varnost mladih. Aktivno smo sodelovali na konferenci, ki je potekala 21. 9. 2017 v Hiši EU v Ljubljani, kjer so udeleženci diskutirali in razmišljali o različnih vidikih varne mobilnosti mladih in načinih za krepitev uporabe javnega prevoza in kolesa pri mladih. V sodelovanju z lokalnimi skupnostmi smo izvajali aktivnosti na dogodkih, ki spodbujajo uporabo koles in javnega prevoza za vsakodnevni prevoz na delovno mesto ali v šolo, prav tako pa tudi razvoj kolesarske infrastrukture v urbanih okoljih. Udeleženci so se lahko poučili o nujnosti uporabe zaščitne čelade in pravilni namestitvi, preizkusili so se lahko tudi na spretnostnem poligoni in preverili svoje znanje.

AVP je organizirala šest preventivnih dogodkov v času ETM: v Murski Soboti, Tržiču, na Jesenicah, v Metliki, Ljubljani in Mariboru. Skupaj z MOL je AVP organizirala tudi postojanke ob petih postajah sistema Bicikelj (sistem izposoje koles v Ljubljani), pred Hišo EU v Ljubljani in na stojnicah četrtnih skupnosti, ki so bile postavljene na sedemnajstih cestah, zaprtih na dan brez avtomobila. Uporabnikom smo delili nasvete in nagrade, ki so si jih lahko priigrali s kvizom o prometni varnosti kolesarjev.

AVP je v letu 2017 v okviru Evropskega tedna mobilnosti dokončala opazovanje kolesarjev in njihovega ravnanja v dejanskem prometu. Skupno so opazovali 3.597 kolesarjev iz različnih krajev Slovenije (Ljubljane, Maribora, Kopra in Novega mesta), in sicer je opazovanje potekalo na cestah znotraj naselij ter zunaj njih, torej na regionalnih cestah. Tako so vključili tako vsakodnevne kolesarje po opravkih v mestih kot rekreativne kolesarje zunaj mest. Opazovanje je potekalo v mesecu maju in juniju 2017 v jutranjih urah in popoldanskih urah. Rezultati opazovanj kažejo, da so kolesarji v 70,6 % ustrezno ravnali v prometu oziroma z manjšimi kršitvami, približno 29 % pa jih je izvedlo nekatere resnejše kršitve. Med kršitvami so bile najpogostejše vožnja po pločniku oziroma drugi neustrezni površini (10,7 %), nepravilnosti pri prečkanju ceste (9,5 %), vožnja v napačno smer oziroma po napačni strani (7 %), sledijo pa uporaba mobilnega telefona med kolesarjenjem oziroma slušalk, vožnja v rdečo luč in nekateri drugi manevri. Med vožnjo kolesa je v povprečju 15,4 % kolesarjev uporabljalo zaščitno kolesarsko čelado. Delež njene uporabe je najvišji pri otrocih (66 %), pri odraslih znaša 15,6 %, najnižji pa je pri mladostnikih (6,3 %). Delež uporabe čelade je višji pri moških v primerjavi z ženskami ter višji pri kolesarjih zunaj naselij kot znotraj naselja. Na podlagi teh podatkov lahko zaključimo, da je treba aktivnosti za promocijo varnega kolesarjenja nadaljevati, saj skoraj 30 % kolesarjev tvegano ravna v prometu (npr. vožnja v nasprotni smeri, kjer jih vozniki ne pričakujejo, nepravilnosti pri prečkanju, vožnja skozi rdečo luč). Poudarek mora biti tudi na ustreznem ravnanju kolesarjev znotraj naselij ter v odnosu do pešcev, ki jih lahko z vožnjo po peščevih površinah ogrožajo. Prav tako je treba izpostaviti tveganje zaradi uporabe mobilnega telefona in slušalk na kolesu. Seveda je potrebna tudi promocija uporabe kolesarske čelade, posebej pri kolesarjenju znotraj naselja, pri ženskah, odraslih kolesarjih in posebej pri mladostnikih, kjer je delež uporabe najnižji.

AVP je izvajala tudi projekt Varno na kolesu, katerega nosilec je podjetje Butan plin d.d. AVP sodeluje kot strokovni partner že od samega začetka izvajanja projekta, ki poteka že peto leto. Razpis Varno na kolesu je namenjen šolarjem, ki se pripravljajo na kolesarski izpit in se s tem v novi vlogi šele vključujejo v promet. V šolskem letu 2016/17 je razpis k skupnim prizadevanjem za varnejše poti in uporabo kolesa povezal 87 osnovnih šol oziroma rekordnih 3.000 učenk in učencev, ki so vse leto izvajali različne poučne aktivnosti in načrtovali večjo varnost kolesarjev v svojem kraju. V okviru razpisanih nalog so spoznavali morebitne nevarne poti v svoji občini, še posebej pa v okolici svoje šole, se povezovali s predstavniki lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v prometu ter drugimi predstavniki lokalnih oblasti in tako opozarjali in ozaveščali k oblikovanju ustreznejših pogojev za kolesarje. Naloge in aktivnosti so se nanašale na pripravo posebnih kotičkov na šoli za promocijo vsebin v zvezi z varnim kolesarjenjem, na pregled in popis varnih poti za kolesarje v šolskem okolišu, na obravnavo in predstavitev nevarnejših mest za kolesarje predstavnikom občinskega SPV itd.

Redarji v Mestni občini Ljubljana so v času akcijskega nadzora (v okviru nacionalne akcije) zaznali 202 kršitvi kolesarjev.

Ljubljanska kolesarska mreža, društvo za vzpodbujanje kolesarjenja in trajnostnega prometa (LKM), je v letu 2017 na področju varnosti kolesarjev izvedla, nadaljevala ali pričela izvajati več aktivnosti. V okviru programa mentoriranje za NVO-je je pod vodstvom Pravno-informacijskega centra nevladnih organizacij pripravila dokument »Območje omejene hitrosti 30 km/h v razširjenem mestnem jedru Ljubljane: analiza stanja in možnosti uvedbe«. Namen te analize je identifikacija ukrepov, potrebnih za razširitev mreže območij omejene hitrosti 30 km/h v širšem mestnem jedru. Prvi del analize predstavlja opis zdajšnjega stanja, problematike in dosedanjih prizadevanj. V nadaljevanju so predstavljeni pomembni strateški dokumenti, ki podpirajo širitev območij omejene hitrosti in relevanten normativni okvir. Na njihovi podlagi so na koncu oblikovani konkretni predlogi ukrepov, ki bi bili potrebni, da se tako območje vzpostavi. V projektu zbiranja podatkov o kritičnih mestih na območju MOL (»Pasti za kolesarje«) so razširili in posodobili obstoječo bazo podatkov, ki so jo iz tabelarne oblike prenesli v do uporabnikov prijaznejšo kartografsko obliko. V okviru Kolesarskih predavanj so 13. januarja 2017 v Okoljskem centru gostili Majo Baloh, ki je predstavila magistrsko nalogo *Načrtovanje kolesarskih povezav Mestne občine Ljubljana z njenim zaledjem za dnevne migracije*. Predavateljica je predstavila obstoječe stanje medkrajevnih kolesarskih povezav Ljubljane s pomembnimi sosednjimi mesti in naselji ter opozorila na potrebne izboljšave, ki bi prebivalcem ljubljanske urbane regije omogočile sodobno, prijazno in varno medkrajevno kolesarsko infrastrukturo. V aprilu in juniju so v večgeneracijskem centru Skupna točka v Mostah organizirali predavanje *Kolesarjenje kot zdrav življenjski slog*.

V okviru tedna mobilnosti so 22. septembra uspešno izvedli kolesarsko parado z namenom opozoriti mestne prometne in politične odločevalce na prometnovarnostno problematiko t. i. notranjega mestnega obroča za kolesarje. Za promocijo dogodka so natisnili tudi letak. Dogodka se je udeležilo okrog trideset kolesarjev, o dogodku je bil posnet tudi video. Dogodek so vključili in registrirali v sklopu aktivnosti projekta Edwards. LKM je leta 2017 postala članica Road safety Charter, najširše platforme evropskih civilnih iniciativ na področju varnosti v cestnem prometu.

## 4.10.5 VOZNIKI TRAKTORJEV

***TEMELJNI CILJ:* zmanjšanje števila umrlih voznikov traktorjev za 50 % oziroma v letu 2022 ne smejo umreti več kot štirje vozniki traktorjev**

Naš cilj je zmanjšanje števila voznikov traktorjev, ki umrejo ali so hudo poškodovani v prometnih nesrečah na cestah ter pri izvajanju kmetijskih in gozdarskih del zunaj cestnega prometa.

***PODCILJ: zmanjšanje števila hudo in lahko telesno poškodovanih voznikov traktorjev za 50 % in uveljavitev minimalne zahteve za opremo traktorjev, ki se uporabljajo za kmetijska in gozdarska dela zunaj cestnega prometa***

***Graf 21: Število umrlih voznikov traktorjev od leta 2011 do 2017 in cilj do leta 2022***

V letu 2017 (2016) se je zgodilo 137 (163) prometnih nesreč z udeležbo traktorjev, v katerih ni umrl noben voznik traktorja (4), deset (3) je bilo hudo telesno poškodovani, petnajst (18) pa je bilo lahko telesno poškodovanih. V letu 2017 se je zgodilo 47 (51) delovnih nesreč s traktorjem, v katerih je umrlo sedem (8) oseb, dvaindvajset (25) se jih je hudo telesno poškodovalo in štirinajst (17) se jih je lahko telesno poškodovalo.

V letu 2017 (2016) je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 137 (163) voznikov traktorjev; umrl ni noben voznik traktorja (4), deset (4) se jih je hudo telesno poškodovalo in petnajst (17) lahko telesno poškodovalo. V letu 2017 (2016) se je zgodilo 47 (52) delovnih nesreč s traktorjem, v katerih je umrlo sedem (8) oseb, dvaindvajset (25) se jih je hudo telesno poškodovalo in štirinajst (17) lahko telesno poškodovalo.

Izstopajo torej smrtne žrtve v delovnih nesrečah traktoristov, kar potrjuje, da je treba pripraviti ukrepe na področju varstva pri delu. Problematika prometnih nesreč traktoristov statistično gledano ni toliko pereča kot problematika delovnih nesreč traktoristov, saj delež umrlih v cestnem prometu v letu 2016 znaša 33 % vseh umrlih traktoristov na letni ravni.

Analizo vzrokov nesreč s traktorji ter tudi vseh nesreč s smrtnim izidom v kmetijstvu in gozdarstvu pripravlja Gozdarski inštitut Slovenije, njeni rezultati za leto 2016 pa bodo znani v letu 2017. Z veliko verjetnostjo lahko povečano število nezgod pri uporabi traktorjev zunaj cestnega prometa pripišemo povečanemu obsegu del v gozdovih zaradi obsežne sanacije gozdov po žledolomu iz leta 2014 ter posledične čezmerne razmnožitve podlubnikov v letih 2015 in 2016.

***Tabela 12: Število umrlih traktoristov po letih, razdeljeno na smrtne žrtve traktoristov zaradi delovnih in prometnih nesreč med letoma 2001 in 2017***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Leto | Št. umrlih | S\_pn | S\_dn | Delež umrlih v pn |
| 2001 | 27 | 10 | 17 | 37 % |
| 2002 | 19 | 5 | 14 | 26 % |
| 2003 | 25 | 7 | 18 | 28 % |
| 2004 | 25 | 11 | 14 | 44 % |
| 2005 | 12 | 4 | 8 | 33 % |
| 2006 | 11 | 2 | 9 | 18 % |
| 2007 | 17 | 5 | 12 | 29 % |
| 2008 | 12 | 2 | 10 | 17 % |
| 2009 | 14 | 5 | 9 | 36 % |
| 2010 | 8 | 2 | 6 | 25 % |
| 2011 | 8 | 1 | 7 | 13 % |
| 2012 | 4 | 1 | 3 | 25 % |
| 2013 | 16 | 4 | 13 | 24 % |
| 2014 | 9 | 0 | 9 | 0 % |
| 2015 | 5 | 2 | 3 | 40 % |
| 2016 | 12 | 4 | 3 | 33 % |
| **2017** | **7** | **0** | **7** | **0 %** |

Delež umrlih traktoristov v prometnih nesrečah je zelo različen. Največji je bil leta 2004 (44 %), najmanjši pa v letih 2014 in 2017, saj v prometnih nesrečah ni umrl noben voznik traktorja.

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo) je aktivno sodelovalo pri pripravi ZVoz-1, ki je bil v Državnem zboru RS sprejet decembra 2016. Aktivno sodelovanje pri pripravi ZVoz-1 je bilo potrebno predvsem za zagotovitev podlag kot izhodišča za prenovo pravilnika, ki bo urejal usposabljanje za varno delo s traktorjem in traktorskimi priključki.

***Tabela 13: Ukrepi razvoja podeželja 2007–2013: število sofinanciranih naložb, število vseh novih traktorjev in delež sofinanciranih naložb***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Leto izplačila** | **Povečanje gospodarske vrednosti gozdov** | | **Posodabljanje kmetijskih gospodarstev (osnovni tip naložb)** | **Posodabljanje kmetijskih gospodarstev (gorska mehanizacija)** | **Skupaj sofinancirani** | **Skupaj vsi novi** | **% sofinan-ciranja**  **naložb** |
| **traktor** | **traktorska kabina** | **traktor** | **traktor** | **traktor** | **traktor** | **traktor** |
| 2008 | 101 | 1 | 354 | 90 | 545 | 2.451 | 22,2 |
| 2009 | 60 | 1 | 251 | 20 | 331 | 1.823 | 18,2 |
| 2010 | 87 | 0 | 129 | 13 | 229 | 1.417 | 16,2 |
| 2011 | 10 | 1 | 122 | 5 | 137 | 1.490 | 9,2 |
| 2012 | 3 | 0 | 150 | 7 | 160 | 1.463 | 10,9 |
| 2013 | 23 | 0 | 60 | 0 | 83 | 1.504 | 5,5 |
| 2014 | 0 | 0 | 51 | 0 | 51 | 1.352 | 3,8 |
| 2015 | 2 | 0 | 24 | 1 | 27 | 1.101 | 2,5 |
| **Skupaj** | **284** | **3** | **1.117** | **135** | **1.563** | **12.601** | **12,4** |

\* Izplačil za leto 2016 še ni bilo.

V preglednici so prikazani podrobni podatki o izplačilih za sofinancirane naložbe v nove traktorje v navedenem programskem obdobju 2007–2013. Sofinanciranih je bilo 1.563 oziroma 12,4 % kupljenih novih traktorjev, sofinanciran pa je bil tudi nakup treh kabin.

## 4.10.6 PEŠCI

***TEMELJNI CILJ: zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, in zmanjšanje teže posledic teh prometnih nesreč za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 11 pešcev***

Pešci so v dolgoročnem obdobju prav gotovo med najbolj ogroženimi v cestnem prometu, saj je delež mrtvih na sto poškodovanih med največjimi glede na druge skupine udeležencev. Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti, neustrezne barve oblačil in neuporabe odsevnih izdelkov. Ukrepi za nadzor nad ravnanjem pešcev v prometu se izvedejo enkrat letno, nosilec oziroma koordinator izdela podroben načrt dela za izvedbo preventivne akcije. Po končani akciji se izdela končno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

***PODCILJ:* povečanje uporabe odsevnih teles pešcev ob slabši vidljivosti, še posebej pri otrocih in starejših, na 50 %, znižanje povprečnih hitrosti vozil v naseljih na 47 km/h**

***Graf 22: Število umrlih pešcev v obdobju 2011–2017 ter cilj do leta 2022***

*Nosilec dejavnosti: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.*

*Čas izvedbe: od 6. do 12. februarja in od 2. do 15. oktobra 2017.*

V letu 2017 (2016) je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 654 (714) pešcev, od teh jih je umrlo deset (22), 126 (134) je bilo hudo telesno poškodovanih in 475 (508) lahko telesno poškodovanih. V prometnih nesrečah sta bila med mrtvimi pešci dva (4) pod vplivom alkohola (1 povzročitelj), med poškodovanimi pa jih je bilo 27 (18).

V letu 2017 (2016) je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 655 (714) pešcev, od katerih jih je umrlo deset (22), 127 (134) je bilo hudo telesno poškodovanih in 474 (508) lahko telesno poškodovanih. V prometnih nesrečah je bil med mrtvimi pešci eden (4) pod vplivom alkohola, med poškodovanimi pa deset (18) pod vplivom alkohola.

Nacionalna preventivna akcija za večjo varnost pešcev je v koordinaciji AVP in s sodelovanjem drugih državnih in lokalnih organov ter nevladnimi organi potekala v oktobru 2017, ko so pešci najbolj ogroženi. Ciljne skupine, ki jim je predvsem namenjena preventivna akcija, so starejši in otroci kot pešci, ter vozniki, ki morajo prilagoditi svojo vožnjo in tako prispevati k večji varnosti pešcev. V okviru akcije sta bila pripravljena analiza prometnih nesreč, v katerih so bili v preteklem letu udeleženi pešci, ter Akcijski program nacionalne akcije Pešci, v katerem so bili navedeni vsi načrtovani ukrepi. Skladno s cilji nacionalnega programa in obdobnega načrta za leti 2017 in 2018 se krepijo tako preventivne aktivnosti kot tudi ukrepi za umirjanje prometa, hkrati pa se zagotavlja pešcem prijaznejša infrastruktura z inovativnimi prometnimi ukrepi za večjo varnost udeležencev. AVP je v zvezi s tem oblikovala in medresorsko uskladila akcijski načrt in seznam ukrepov za leto 2017. V okviru začetka nacionalne akcije smo pripravili številne strokovne prispevke, članke za medije na temo večje varnosti pešcev, izvedli terenske preventivne akcije, javnosti posredovali področne statistike in primere dobrih praks za večjo varnost pešcev.

V okviru akcije Bodi preViden je AVP v oktobru 2017 zagotovila preventivna gradiva za izvedbo vseh aktivnosti na lokalni ravni v okviru občinskih SPV in osnovnih šol (plakati, letaki, pisma, odsevni trakovi in kresničke). Za namene izobraževanja in prometne vzgoje so pripravili elektronsko predstavitev za potrebe občinskih SPV in učiteljev v okviru aktivnosti na lokalni ravni. Osnovne šole so bile povabljene v aktivnosti s pisanjem pisem starim staršem s strani otrok. V okviru nacionalne akcije so potekale tudi številne medijske aktivnosti, od prispevkov v tiskanih in spletnih medijih (Slovenske novice, Gorenjski glas, Prometni vestnik, Siol portal, MMC portal, 24ur.com, Žurnal24 …), nacionalnih in lokalnih televizijskih (POP TV, RTV SLO, VTV Velenje, PETV Ptuj, TIPK Tv) in radijskih postajah (Val 202, Radio 1, Radio Capris in drugi). Prav tako so bili uporabljeni citylight plakati v Ljubljani.

Ob pričetku nacionalne akcije je AVP **4. oktobra 2017 ponovno organizirala vseslovensko terensko akcijo** z namenom ozaveščanja pešcev in opozarjanja voznikov kar v 65 slovenskih občinah po Sloveniji v izvedbi občinskih SPV in sodelujočih prostovoljcev, osrednji dogodek pa je potekal v Mariboru na Slomškovem trgu. Aktivnosti so potekale zelo uspešno, razdelili smo skoraj 10.000 odsevnih trakov in 2.500 kresničk, opozarjali voznike na prisotnost pešcev pred označenimi prehodi za pešce ter svetovali glede varnega ravnanja v prometu. V okviru nacionalne akcije Pešci, je AVP na več območjih v Ljubljani ozaveščala pešce in tekače. Podelili so več kot 1.500 odsevnikov, 1.000 brošur *Posveti mi pozornost* in 200 kresničk. Terensko delo smo izvedli v poznih popoldanskih urah, ko se že mrači in se vidnost pešcev zmanjša. Osredotočili so se na starejše pešce, ki so najbolj ogrožena skupina v prometu.

V okviru sodelovanja na Festivalu za tretje življenjsko obdobje (26.–29. 9. 2017) je AVP v okviru programa sodelovala na okrogli mizi Starejši pešci v prometu, ki jo je organiziral ZDUS, ter ozaveščala starejše pešce.

V mesecu oktobru so na AVP izvedli tudi pilotno opazovanje pešcev, in sicer je bilo opazovanih 1.227 pešcev v treh dneh na različnih lokacijah po Sloveniji (mesto, podeželje, naselje, zunaj naselja, osvetljeno, neosvetljeno, državna, lokalna cesta) in beležili kršitve, opazovanje pa je potekalo med 12.–15. uro ter med 16.–19. uro. Opazovanja smo izvedli na štirih lokacijah v Celju in okolici, štirih lokacijah v Kamniku in okolici ter štirih lokacijah v MO Ljubljana. Glede uporabe odsevnikov so podatki pokazali, da je delež uporabe različnih odsevnikov izredno nizek: samo 1,2 % pešcev je imelo kresničko ali odsevni trak in 4,2 % neko drugo odsevno površino. Večina pešcev ni uporabljala nobenega odsevnika (93 %). Res pa je, da je bila približno polovica pešcev oblečena v svetla oblačila, kar je lahko povezano tudi z suhim in lepim vremenom v času opazovanja. Glede na ustreznost ravnanja v prometu je 77 % pešcev ravnalo ustrezno, skoraj 22 % pešcev pa je kršilo določeno pravilo. Med neustreznimi ravnanji so prevladovali prečkanje izven označenega prehoda za pešce (71 %) in uporaba mobilnega telefona ali slušalk med hojo v prometu (16 %), sledijo pa še prečkanje čez sredino križišča in pri rdeči luči za pešce.

Kot redna naloga inšpektorjev za ceste se je izvajal inšpekcijski nadzor površin, namenjenih za pešce, pri tem je bil na teh površinah dan poudarek na: preglednosti, prometni signalizaciji, javni razsvetljavi, umirjanju prometa (pločniki, hodniki za pešce) in gibanju funkcionalno oviranih oseb. Ob ugotovljenih pomanjkljivostih in nepravilnostih so bili upravljavcem in vzdrževalcem cest odrejeni ustrezni inšpekcijski ukrepi za odpravo le-teh.

Redarji v Mestni občini Ljubljana so v času akcijskega nadzora (v okviru nacionalne akcije) zaznali 164 kršitev pešcev.

## 4.10.7 VARNOSTNI PAS IN OTROŠKI VARNOSTNI SEDEŽI

***TEMELJNI CILJ: dvig stopnje uporabe varnostnega pasu med vozniki in potniki osebnih vozil na 98 %***

Varnostni pas je v primeru prometne nesreče najučinkovitejša naprava za zaščito potnikov v osebnih in lahkih dostavnih vozilih. Uvajanje varnostnih pasov v vozila je v vseh letih obstoja avtomobilske industrije pomenilo doslej največji korak k izboljšanju pasivne varnosti potnikov med trčenjem. Manjša stopnja privezanosti ob trčenju nedvomno pomeni večjo verjetnost nastanka hudih telesnih poškodb ali smrti. Preventivna akcija za nadzor nad uporabo varnostnih pasov se izvede dvakrat letno, nosilec oziroma koordinator pa izdela podroben načrt dela. Po končani akciji se izdela končno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov. Namen akcije je vplivati na vedenje voznikov in potnikov v vozilih in s tem zmanjšati najhujše posledice prometnih nesreč.

M – m

***PODCILJ: dvig stopnje uporabe varnostnega pasu na avtobusih, ki prevažajo otroke, na 100 %, dvig stopnje uporabe varnostnega pasu med vozniki avtobusov in tovornih vozil na 100 %***

***Graf 23: Odstotek umrlih voznikov in potnikov v osebnih in tovornih vozilih, ki med vožnjo so/niso uporabljali varnostni/-nega pas/-u v obdobju 2013–2017***

*Nosilec dejavnosti: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.*

*Čas izvedbe: od 13. do 26. marca 2017 in od 11. do 17. septembra 2017.*

V okviru nacionalne akcije Varnostni pas v marcu (13.–26. 3. 2017) in septembru 2017 je AVP koordinirala aktivnosti med sodelujočimi partnerji in pripravljen akcijski načrt. Akcija je potekala pod skupnim sloganom **Vam je že KLIKnilo? KLIK VARNOSTNEGA PASU vam lahko reši življenje. Vozimo pametno.** V okviru akcije so poleg AVP in Policije sodelovala tudi občinska in medobčinska redarstva, Ministrstvo za izobraževanje ter nekatere nevladne organizacije. S skupno okrožnico so bile vse osnovne in srednje šole pozvane, da temi nujnosti uporabe varnostnega pasu namenijo nekaj časa v okviru organiziranih oblik dela z otroki in mladostniki ter informirajo tudi starše. Prav tako so bile pozvane vse šole vožnje in člani izpitnih komisij, da v okviru svojih usposabljanj in vozniških izpitov kandidate za voznike dodatno opozorijo na uporabo varnostnega pasu, predvsem na zadnjih sedežih, kjer je po podatkih delež pripetosti odraslih veliko nižji (približno 68 %). V ta namen je bila pripravljena tudi kratka elektronska predstavitev, ki so jo lahko uporabili tudi predstavniki občinskih SPV ter predavatelji predpisov. V okviru medijskih aktivnosti so bili pripravljeni vsebinski prispevki v medijih: POP TV, RTV Slo, Slovenske novice, oddaja Volan, različne nacionalne in lokalne radijske postaje, lokalna glasila (objava v 40 glasilih). Za potrebe partnerjev, občinskih SPV (v akciji je aktivno sodelovalo 54 občin) in izpitnih centrov so bila zagotovljena preventivna tiskana gradiva (plakati, letaki).

AVP je tudi v letu 2017 izvajala projekt Pasavček, ki je že več let eden izmed najuspešnejših in najučinkovitejših ter tudi množičnih prometno-preventivnih projektov v Sloveniji. Poleg številnih in pestrih preventivnih aktivnostih je izrednega pomena tudi evalvacija projekta, ki se preverja tako preko zadovoljstva in pridobljenih informacij o varni vožnji v avtu pri otrocih, starših in strokovnih delavcih kot tudi z opazovanjem uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov. Osnovni namen projekta Pasavček je informiranje in ozaveščanje glede pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov na vseh sedežev in pri vseh potnikih v vozilih. Osnovna ciljna skupina so otroci, učitelji in vzgojitelji, preko otrok pa tudi starši in stari starši ter širša javnost. Po statističnih podatkih so otroci v prometu največkrat udeleženi v prometnih nesrečah, ko so potniki v vozilu. Projekt Pasavček poteka kot celoletni projekt v okviru vrtcev in razredov prve triade osnovnih šol.

V okviru projekta so sodelujoče skupine in oddelki izvajali projektno delo, v katerega so bili vključeni otroci, njihovi starši ter občinski SPV, policija in drugi. V okviru projekta za potrebe projektnega dela zagotavljamo tudi različna preventivna gradiva, namenjena informiranju, spodbujanju aktivnosti in nagrajevanju vključenih otrok: plakati in urniki *Red je vedno pas pripet*, metri, knjižica *Red je vedno pas pripet*, ravnilca, tatuji, štampiljke, kazala, kartončki za spremljanje pripetosti, vzdržuje pa se tudi spletna stran [www.pasavcek.si](http://www.pasavcek.si), preko katere se vodi celotna baza podatkov in sodelujočih v projektu.

V projektu je v šolskem letu 2016/17 sodelovalo 793 skupin in šolskih oddelkov, skupaj več kot 15.600 otrok. V času akcije so sodelujoče skupine izvajale aktivnosti spodbujanja pripetosti s spremljanjem na vsaki vožnji, kjer so bili otroci ambasadorji sporočila Red je vedno pas pripet! V Mariboru je potekala večja zaključna prireditev Pasavček 15. 3. 2017, skupno smo izvedli dvanajst dogodkov na temo Pasavčka (Ljubljana, Piran, Maribor …). V okviru sodelujočih skupin in oddelkov so potekali preventivni dogodki z demonstracijo pravilne uporabe otroških sedežev in varnostnih pasov. V ta namen smo omogočili brezplačno izposojo demonstracijskega sedeža, s katerim so lahko mentorji sami izvajali aktivnosti za otroke in starše. Skupno so trije kompleti demo sedežev obkrožili 32 vrtcev in osnovnih šol. Prav tako so potekale v lokalnih medijih predstavitve projektov otrok in učiteljev na razstavah izdelkov in primerov dobre prakse. V preteklih letih je bila v okviru projekta oblikovana posebna enotna metodologija opazovanja, ki vključuje različne vrste cest več dni v tednu ob različnih časovnih obdobjih in tako omogoča primerjavo podatkov med leti. Rezultati dosedanjih opazovanj kažejo, da se pripetost otrok med vožnjo iz leta v leto povečuje za 5–7 %, saj je po projektu Pasavček v prvem letu pripetost narasla za skoraj 7 % (z začetnih 53,7 % na 60,4 %), v zadnjih letih pa se je še povečala na preko 94 % (maj 2017) v povprečju pripetih otrok. Izvedli smo tudi usposabljanje za izvajanje projekta za sodelujoče, in sicer je potekalo v Mariboru 15. 2. 2017, udeležilo se ga je 54 učiteljev in vzgojiteljev. Kot nagrado najboljšim projektom in občinam, ki več let aktivno sodelujejo pri izvajanju projekta s šolami in vrtci, smo od marca do junija izvedli 28 lutkovnih predstav Pasavček v prometu. Izvedbe predstav smo nadaljevali še v novembru in decembru 2017, in sicer smo izvedli 22 predstav. V septembru 2017 smo v okviru nacionalne akcije o uporabi varnostnega pasu v vozilih objavili poziv za sodelovanje v projektu Pasavček v novem šolskem letu. Prijavljenih v novem šolskem letu 2017/18 je 820 skupin in oddelkov, kar pomeni več kot 18.000 otrok v starosti 3–12 let. Vsi otroci sodelujočih skupin so prejeli preventivna gradiva, ki spodbujajo projektno delo in aktivnosti otrok: šolski koledar, urnik, kazala, balone, obešanke, knjižice *Red je vedno pas pripet*. V jesenskem delu smo nadaljevali izvedbe lutkovne predstave Pasavček v prometu.

Policisti so v letu 2017 (2016) ugotovili 49.026 (33.844) kršitev, povezanih z neuporabo varnostnih pasov in zadrževalnih sistemov. Redarji v Mestni občini Ljubljana so v času akcijskega nadzora (v okviru nacionalne akcije) zaznali 317 kršitev glede uporabe varnostnega pasu.

## 4.10.8 MLADI VOZNIKI

***TEMELJNI CILJ:* zmanjšanje števila umrlih mladih voznikov za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot osem mladih voznikov**

***CILJ: zmanjšanje števila hudo in lahko telesno poškodovanih mladih voznikov za 50 %***

Število hudo telesno poškodovanih in umrlih mladih voznikov (15–24 let) se je v obdobju 2001–2017 precej zmanjšalo. V letu 2001 je v prometnih nesrečah umrlo 39 mladih voznikov, v letu 2017 pa le pet. Kljub zmanjšanju v letu 2017 smo v letih 2015 in 2016 zabeležili povečanje števila umrlih mladih voznikov motornih vozil.

V letu 2017 so mladi vozniki motornih vozil, stari od 15 do 24 let, povzročili 2.327 (2.471) prometnih nesreč. V skupnem deležu to predstavlja 13 % (13 %) vseh prometnih nesreč.

V letu 2017 (2016) je bilo od skupaj 11.687 (12.317) povzročiteljev nesreč voznikov osebnih avtomobilov 1.742 (1.840) povzročiteljev voznikov osebnih avtomobilov v starostni skupini med 18 in 24 let.

***Graf 24: Število umrlih mladih voznikov (starost med 15 in 24 let) med letoma 2011 in 2017 in cilj do leta 2022***

AVP je v letu 2017 izvedla delavnice »Vozimo pametno« po srednjih šolah v Sloveniji, ki se jih je udeležilo 2.300 dijakov, največ prav v času opravljanja vozniškega izpita (več v poglavju 4.5.4 – Obdobje srednješolskega izobraževanja).

Zavod VOZIM je organiziral interaktivne delavnice »Še vedno vozim, vendar ne hodim« za vse srednješolce, ki se pripravljajo na opravljanje vozniškega izpita. Zanje so zgodbe predstavili predavatelji, ki so bili v povprečju na dan svoje prometne nesreče stari 22 let. Poudarjali so pomen varnosti v cestnem prometu, zlasti z vidika opozarjanja na precenjevanje lastnih sposobnosti, neizkušenosti v prometu, objestnosti ipd.

## 4.10.9 STAREJŠI VOZNIKI

***TEMELJNI CILJ: zagotovitev večje mobilnosti in varnosti starejših***

***CILJI:***

* ***kar najbolj prispevati k mobilnosti starejših ob sočasni skrbi za njihovo varnost;***
* ***prispevati k oblikovanju pozitivnega stališča do starejših ljudi, še posebej starejših voznikov;***
* ***prispevati k večji umirjenosti prometa in strpnosti med udeleženci v cestnem prometu;***
* ***poglobitev medgeneracijskega razumevanja in pripravljenost na produktivno komuniciranje in pomoč.***

Z dejavnostmi za večjo varnost starejših voznikov v cestnem prometu je treba povečati njihovo prometno varnost ter hkrati dvigniti njihovo stopnjo ozaveščenosti in usposobljenosti glede na posebne nevarnosti pri vožnji, ki izvirajo iz njihovih osebnostnih lastnosti. Ker s staranjem prebivalstva narašča tudi število starejših voznikov in se podaljšuje obdobje nujne aktivne udeležbe v prometu, je namen akcije ohraniti starejše čim dalj časa samostojne in mobilne ter obenem tudi varne v cestnem prometu.

***Graf 25: Število umrlih starejših voznikov (nad 65 let) med letoma 2001 in 2017 in cilj do leta 2022***

V letu 2017 je umrlo deset (9) starejših voznikov motornih vozil, hudo telesno poškodovanih jih je bilo 59 (50), lažje telesno poškodovanih pa 328 (314).

AVP vodi in koordinira projekt *Sožitje za večjo varnost v cestnem prometu*, ki se izvaja po vsej Sloveniji, da bi se starejši vozniki in voznice na naših cestah čim dalj časa počutili varne in bi čim dlje ostali mobilni. V okviru celovitih preventivnih dogodkov oziroma usposabljanj za seniorje in upokojence sodelujejo: Javna agencija RS za varnost prometa (koordinator), Policija, DARS, Zveza društev upokojencev Slovenije, Združenje FORTOX in drugi (več v poglavju 4.5.5. Vseživljenjsko učenje za varno sodelovanje v prometu).

## 4.10.10 VARNOST NA ŽELEZNIŠKIH PREHODIH

Dejavnosti so usmerjene na problematiko, ki je povezana z varnostjo cestnega prometa na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, z neupoštevanjem prometnih pravil in v nekaterih primerih z nizko kulturo udeležencev v cestnem prometu.

***TEMELJNI CILJ: 50-odstotno zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo poškodovanih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo oziroma v letu 2022 ne sme umreti noben udeleženec, telesno poškodovanih pa ne sme biti več kot pet udeležencev***

***CILJI:***

* ***50-odstotno zmanjšanje števila prometnih nesreč na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo;***
* ***ureditev in zavarovanje vseh nivojskih prehodov;***
* ***zmanjšanje števila pasivno zavarovanih nivojskih prehodov za deset prehodov na leto in ureditev vsaj petih (s tem povezana tudi gradnja zunajnivojskih prehodov).***

V letu 2017 se je na železniških prehodih zgodilo 24 (27) prometnih nesreč. V njih so umrli štirje (2) udeleženci, osem (4) pa se jih je telesno poškodovalo.

V letu 2017 (2016) se je na železniških prehodih zgodilo triindvajset (27) prometnih nesreč, v katerih so umrli štirje (2) udeleženci, trije (1) so bili hudo telesno poškodovani in pet (3) jih je bilo lahko telesno poškodovanih.

Policisti so v letu 2017 (2016) ugotovili 229 (186) kršitev pri prečkanju nivojskih prehodov.

Policija na regionalni ravni sodeluje v komisijah za nivojske prehode, kjer se ocenjuje varnost nivojskih prehodov in se sprejemajo predlogi za večjo varnost nivojskih prehodov.

***Tabela 14: Primerjava infrastrukturnih ukrepov na nivojskih prehodih v povezavi z izrednimi dogodki in posledicami v letih 2001 in 2007 ter od leta 2013 do leta 2017***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Leto*** | ***Št. zavarovanih prehodov*** | | ***Št. izrednih dogodkov*** | ***Mrtvi*** | ***Telesno poškodovani*** |
| ***pasivno (Andrejev križ)*** | ***aktivno (zapornice)*** |
| 2001 | 691 | 315 | 42 | 16 | 13 |
| 2007 | 610 | 334 | 32 | 10 | 20 |
| 2013 | 490 | 340 | 24 | 5 | 14 |
| 2014 | 451 | 336 | 20 | 3 | 8 |
| 2015 | 437 | 322 | 14 | 1 | 11 |
| 2016 | 434 | 273 | 24 | 2 | 4 |
| **2017** | **426** | **272** | **14** | **4** | **8** |

V letu 2017 je bilo 426 pasivno zavarovanih nivojskih prehodov ter 272 aktivno zavarovanih nivojskih prehodov. V omenjenem letu je bilo ukinjenih dvanajst nivojskih prehodov (en nivojskih prehod je bil dodan). Po podatkih Slovenskih železnic se je pripetilo 126 (79) lomov zapornic. Kot redna naloga inšpektorjev za ceste se je izvajal inšpekcijski nadzor državnih cest, pripadajoče prometne signalizacije in preglednosti na nivojskih prehodih, pri čemer so bili ob ugotovljenih pomanjkljivostih in nepravilnostih upravljavcem in vzdrževalcem cest odrejeni ustrezni inšpekcijski ukrepi za odpravo le-teh.

Kot redna naloga inšpektorjev za ceste se je izvajal inšpekcijski nadzor državnih cest s pripadajočo prometno signalizacijo in nadzor preglednosti prostora izven pragovnega pasu na nezavarovanih nivojskih prehodih, pri čemer so bili ob ugotovljenih pomanjkljivostih in nepravilnostih upravljavcem in vzdrževalcem cest odrejeni ustrezni inšpekcijski ukrepi za odpravo le-teh.

Inšpektorji za železniški promet so izvajali reden in poostren inšpekcijski nadzor na nivojskih prehodih. Pri tem so opravili nadzore nad vzdrževanjem in delovanjem naprav za zavarovanje prometa (SVN), vzdrževanjem infrastrukture nivojskih prehodov, obveščanjem vlakovnega osebja o napakah na nivojskih prehodih s strani prometnikov in evidentiranjem okvar kontrolnih signalov na nivojskih prehodih ter ukrepanjem strojnega osebja. Po ugotovljenih pomanjkljivostih in nepravilnostih so bili upravljavcu javne železniške infrastrukture ali preostalim zavezancem (lastnikom različnih nepremičnin) odrejeni in izrečeni ustrezni inšpekcijski ter prekrškovni ukrepi.



## 4.11 REALIZACIJA NALOG NA DRUGIH PODROČJIH, KI V ReNPVCP13-22 NISO ZAJETE

***CILJ: zagotovitev evropsko primerljive prometne zakonodaje***

Na varnost cestnega prometa pomembno vpliva tudi ustrezna zakonodaja. V skladu z Obdobnim načrtom za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2015 in 2016 so bili na področju zakonodaje načrtovani dodatni ukrepi:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **NAČRTOVANA AKTIVNOST ZA LETO 2015** | **REALIZACIJA** | **PROBLEMATIKA** |
| Spremembe in dopolnitve Zakona o prekrških:  – proučitev možnosti vpeljave pravne podlage za obvezno uporabo alkoholnih ključavnic za osebe, ki jim je bilo izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja zaradi uporabe alkohola v prometu;  – proučitev možnosti za prilagoditev določb ZP-1, ki se nanašajo na prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja in odložitve izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja (npr. odprava podvajanja postopkov pri odvzemu vozniškega dovoljenja v prekrškovnem postopku in postopkov v zvezi z omejitvijo uporabe vozniškega dovoljenja v upravnih postopkih);  – proučitev možnosti za poenostavitev prekrškovnega postopka v primerih kršitev pravil cestnega prometa (Policija). | Ministrstvo za pravosodje je preučilo možnost vpeljave alkoholnih ključavnic v pravni red Republike Slovenije in zavzelo stališče, da vpeljava alkoholnih ključavnic – kot sankcije za prekršek – z vidika sistema sankcij za prekrške, ki jih določa 4. člen ZP-1, ni primerna. Morebitna razmišljanja ob uvedbi alkoholnih ključavnic v Republiki Sloveniji, glede na to, da že imamo koherenten sistem obravnavanja kršiteljev cestnoprometnih predpisov v okviru prekrškovnega prava, ter glede na možnost izreka (stranskih) sankcij oziroma varnostnih ukrepov v kazenskem postopku, morajo biti zato toliko bolj premišljena, saj instituta ne gre (brez vrednostne umestitve v obstoječi sistem) preprosto prenesti v pravni red Republike Slovenije. Po razpoložljivih informacijah (iz tujine) gre namreč za relativno drag institut, ki je namenjen zelo ozkemu krogu prepovedanih ravnanj, ob tem pa se je treba zavedati, da bi vpeljava alkoholnih ključavnic pomenila relativiziranje načela ničelne tolerance do alkohola v cestnem prometu, kar pa po našem mnenju zagotovo ni sporočilo, ki bi ga želeli z uvedbo alkoholnih ključavnic sporočiti. Poleg navedenega menimo, da bi institut vožnje z alkoholno ključavnico skoraj zagotovo postal »žrtev lastnega uspeha«, če bi storilci poleg izjemno visokih glob, plačila zdravniških pregledov in delavnic morali nositi še visoke stroške uporabe alkoholnih ključavnic – vožnja z alkoholno ključavnico bi v tem primeru bolj kot preventivni mehanizem delovala kot dodatna kazen, ki pa jo je mogoče preprosto obiti – po naši oceni bi osebe v tem primeru raje sprejele prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja, morebitno odvzeto vozilo pa, kot je že sedaj praksa, nadomestile z drugim (poceni) vozilom, kar bi na koncu pomenilo, da bi kljub prizadevanjem zakonodajalca na cestah še vedno vozili nevarni (vinjeni) vozniki. Kaznovalno naravo alkoholnih ključavnic bi bilo seveda mogoče omiliti na način, da bi stroške alkoholnih ključavnic krila država, pri čemer pa po našem mnenju ponovno pridemo v konflikt z načelom ničelne tolerance do vinjenih voznikov – nevarnih oseb si nihče ne želi v prometu, vendar bi po drugi strani država financirala drag preventivni ukrep, ki je glede na ekonomsko stanje v Republiki Sloveniji po vsej verjetnosti nesorazmeren glede na učinke, ki bi jih sicer prinesel.  Novi 202.d člen ZP-1 z naslovom »odložitev izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja« po novem onemogoča t. i. »veriženje« odložitve izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja: predlog za odložitev izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja se zavrže, če od dneva poteka preizkusne dobe, določene z zadnjim sklepom o odložitvi prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja, še nista minili dve leti – četrti odstavek 202.d člena ZP-1. »Dvojnost« postopkov pa se odpravlja z novim petim odstavkom 202.d člena ZP-1, ki ureja primere, ko oseba v postopku predloži zdravniško spričevalo, iz katerega izhaja, da je trajno nezmožna upravljati motorno vozilo – odložitev izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja v tem primeru ni mogoča. Dvojnost postopkov v novem šestem odstavku 202.d člena ZP-1 pa se delno odpravlja tudi v primeru, ko oseba predloži zdravniško spričevalo, iz katerega izhaja, da je začasno nezmožna upravljati motorno vozilo.  Zaradi sistemske narave ZP-1 na področju prekrškovnega prava, ki zadeva vse prekrškovne organe, ne le Policijo, poenostavitev hitrega prekrškovnega postopka ni vključena v novelo ZP-1J, saj bi šlo za sistemsko spremembo v obsegu, presegajočem okvire prekrškovnih postopkov, ki se vodijo v primerih kršitev pravil cestnega prometa. Morebitne poenostavitve hitrega prekrškovnega postopka z vidika drugačne pravne ureditve odločb, ki jih izdajajo prekrškovni organi (ideja o prekrškovnem nalogu), bodo tako predmet razprave ob večji sistemski noveli Zakona o prekrških. To je torej vprašanje, ki ga bo Ministrstvo za pravosodje natančneje proučilo po uveljavitvi novele ZP-1J. | **/** |

## 4.12 NEVLADNE ORGANIZACIJE

***CILJI:***

* ***povečevanje množičnosti pri vključevanju prostovoljcev v dejavnosti za večjo prometno varnost;***
* ***dvig stopnje uspešnosti vseh preventivnih dejavnosti (pešci, kolesarji, varnostni pas, hitrost in druge);***
* ***množično vključevanje in strokovno usposabljanje prostovoljcev za izvajanje preventivnih dejavnosti;***
* ***oblikovanje družbene mreže za preventivo;***
* ***doseg in ohranjanje dolgoročnega sistema sofinanciranja NVO, ki delujejo neposredno pri izvajanju preventivnih dejavnosti iz nacionalnega programa.***

V letu 2017 je AVP ponovno pripravila javni poziv za sofinanciranje projektov nevladnih organizacij v podporo nacionalnim preventivnim akcijam. Sredstva, namenjena sofinanciranju projektov NVO, so se podvojila glede na razpis v letu 2016 in so znašala 100.000 EUR. Na javni poziv (februar 2017) se je prijavilo sedemindvajset nevladnih organizacij s kar dvainšestdesetimi projekti. Skladno z določili javnega poziva je vse prispele prijave pregledala in ocenila strokovna komisija, ki je sprejela odločitev o sofinanciranju **osemindvajsetih projektov v izvedbi devetnajstih organizacij**.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Organizacija** | **Ime projekta** | **NPVCP** |
| 1. | Združenje FORTOX | Alkoholne ključavnice | alkohol |
| 2. | Društvo Sobivanje | Varno v vrtec in šolo: začetek šole | začetek šole/varnost otrok |
| 3. | Društvo Sobivanje | Varno v vrtec in šolo: varnost kolesarjev in motoristov | kolesar/motorist |
| 4. | ZDUS | Starejši pešci v prometu | pešec |
| 5. | Večetično kulturno društvo Bakovci | Varno na kolo in motorno kolo | kolesar/motorist |
| 6. | Večetično kulturno društvo Bakovci | Reci ne alkoholu | alkohol |
| 7. | Društvo varno aktivnih poti | Varnost kolesarjev na šolskih poteh šolskega okoliša Šmartno pri Slovenj Gradcu | kolesar/motorist |
| 8. | Neodvisna ZZŠAM | Varnost kolesarjev in motoristov | kolesar/motorist |
| 9. | Neodvisna ZZŠAM | Začetek šole, varovanje otrok | začetek šole/varnost otrok |
| ~~10.~~ | ~~Slovenska kolesarska mreža\*~~ | ~~Premislim, spoštujem, vozim varno 2017~~ | ~~kolesar / motorist~~ |
| 11. | Društvo paraplegikov ljubljanske pokrajine | Različnost je zakon | začetek šole/varnost otrok |
| 12. | Društvo Žarek upanja | Mlad voznik – odgovoren voznik | alkohol |
| 13. | DrogArt | Prestavi na OFF | kolesar/motorist |
| 14. | DrogArt | After taxi | alkohol |
| 15. | Zavod Varna pot | Čista nula, čista vest | alkohol |
| 16. | Zavod Varna pot | Z znanjem do večje prometne varnosti | začetek šole/varnost otrok |
| 17. | Zavod Varna pot | Rdeča luč za starše | varnostni pas |
| 18. | Zavod 404 | Elektronska kresnička | začetek šole/varnost otrok |
| 19. | Zavod Vozim | Mislim varno kot kolesar | kolesar/motorist |
| 20. | Zavod Vozim | Še vedno vozim, vendar ne hodim | hitrost |
| 21. | Zavod Vozim | Fotr fura | alkohol |
| 22. | AMZS | Motorist pripravi se | kolesar/motorist |
| 23. | Moto klub Rak | Vozi varno in odgovorno – misli na sebe in druge | kolesar/motorist |
| 24. | Zveza strojnih krožkov | Koledar – varno in zdravo | hitrost |
| 25. | Društvo Abstinent | Ko vozim, sem abstinent | alkohol |
| 26. | ZŠAM | Varovanje otrok na šolskih poteh | začetek šole/varnost otrok |
| 27. | ZŠAM | Varnost kolesarjev in motoristov | kolesar/motorist |
| 28. | Zavod Oranžna nit | projekt Hitrost | hitrost |
| 29. | Zavod Oranžna nit | projekt Aktivnosti za izboljšanje varnosti voznikov enoslednih motornih vozil in varnost s kolesom | kolesar/motorist |
| ~~30.~~ | ~~Slovenska Karitas\*~~ | ~~Izberi prav. Bodi z mano~~ |  |
| 31. | Slovenska Karitas | Vidni in varni na cesti | pešci |

V septembru 2017 je AVP prvič s pozivom za sofinanciranje psihosocialne podpore žrtvam prometnih nesreč dvema organizacijama namenila še dodatna sredstva za izvajanje projektov s tega področja:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Organizacija** | **Ime projekta** | **NPVCP** |
| 1. | Zavod Vozim | Vozim življenje po nesreči | Psihosocialna podpora žrtvam prometnih nesreč |
| 2. | Zavod Varna pot | Skupaj iz stiske | Psihosocialna podpora žrtvam prometnih nesreč |

Za posamezno področje oziroma nacionalne preventivne akcije je bilo namenjeno:

* hitrost: 12.000 evrov
* kolesarji in motoristi: 30.000 evrov,
* začetek šole in varnost otrok: 24.200 evrov,
* pešci: 7.700 evrov,
* varnostni pas: 2.700 evrov,
* alkohol: 23.400 evrov,
* psihosocialna podpora žrtvam prometnih nesreč: 13.500 evrov.

Posvet nevladnih organizacij za večjo prometno varnost je dogodek, ki ga je AVP izvedla 8. 11. 2017 za nevladne organizacije, katerih projekte sofinanciramo. V sklopu posveta, ki se ga je udeležilo petindvajset udeležencev, smo pregledali model in načine sodelovanja AVP z nevladnimi organizacijami, priložnosti za sodelovanje in poudarke za boljše razumevanje prometne varnosti.

Zavod Varna pot je v letu 2017 izpeljal naslednje aktivnosti:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nacionalna akcija** | **Projekt** | **Obdobje** | **Aktivnosti** |
| ALKOHOL | Čista nula – čista vest | junij, november, december | V letu 2017 smo v projekt Čista nula, čista vest vključili približno 1.300 mladih voznikov, več kot 4.500 oseb pa smo informirali o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola. |
| ALKOHOL | Odgovorno pitje piva – mit ali resnica? | september | V sodelovanju z Združenjem slovenskih pivovarn smo ob Svetovnem dnevu odgovornega pitja (15. 9.) organizirali debatni klub in okroglo mizo na temo: Odgovorno pitje piva – mit ali resnica? (razbijamo tabu, spreminjamo mit, kulturo in odnos do pitja alkohola). Okrogle mize se je udeležilo 70 dijakov in profesorjev Srednje zdravstvene šole Ljubljana in osem gostov/strokovnjakov in različnih področij. |
| ALKOHOL, HITROST, VARNOSTNI PAS, UPORABA MOBILNIH TELEFONOV | 5 x STOP je COOL | med šolskim letom | V letu 2017 je bilo vključenih več kot 5.000 mladostnikov. |
| ALKOHOL, HITROST, VARNOSTNI PAS, UPORABA MOBILNIH TELEFONOV | Rdeča luč za starše | med šolskim letom | V letu 2017 je bilo vključenih več kot 1.500 staršev oziroma odraslih. |
| VARNOST OTROK IN ZAČETEK ŠOLE, PEŠCI, VARNOSTNI PAS | 4-prometna deteljica | med šolskim letom | V letu 2017 je bilo vključenih več kot 3.000 otrok. |
| VARNOST OTROK IN ZAČETEK | Ju3 na cesti | med šolskim letom ta | V letu 2017 je bilo vključenih več kot |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ŠOLE, VARNOST KOLESARJEV, VARNOSTNI PAS | | | |
| VARNOSTNI PAS, VARNOST KOLESARJEV, VARNOST OTROK IN ZAČETEK ŠOLE | Lutkovna predstava  *S Pikapoko na pot, da ne bo nezgod* | med šolskim letom | V letu 2017 si je našo predstavo ogledalo več kot 2.000 otrok. |
| VARNOSTNI PAS, HITROST, PEŠCI, VARNOST KOLESARJEV, VARNOST OTROK IN ZAČETEK ŠOLE, ETM | Preventivne aktivnosti na prireditvah | maj, september, oktober | V letu 2017 smo sodelovali na 14 prireditvah po Sloveniji in naše preventivno- izobraževalne vsebine predstavili več kot 8.000 staršem in otrokom. |
| POMOČ ŽRTVAM PROMETNIH NESREČ | Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč (WDR) | november | Organizirali smo osrednjo obeležitev WDR za cel svet v Ljubljani, v soboto, 18. 11. 2017, in koordinirali dogodke za obeležitev WDR po 28 krajih v Sloveniji. Vključili smo več kot 10.000 različnih oseb. Pobudi se je pridružilo devet vrtcev, osnovnih in srednjih šol. |
| psihosocialna pomoč *Skupaj iz stiske* | vse leto | V letu 2017 smo psihosocialno pomoč nudili približno 350 osebam, več kot 800 posameznikov pa se je na nas obrnilo po nasvete in informacije. Izdali smo pet knjižic o žalovanju in zloženko z informacijami o programu. |
| pesniška zbirka *Opus obstoja – brezkončna zgodba* | maj | Avtorica Breda Marija Kovše, ki je tudi sama žrtev prometne nesreče, je v letu 2017 izdala svojo šesto pesniško zbirko in jo posvetila podpornikom Zavoda Varna pot. Knjigo smo predstavili na prireditvi ob Svetovnem dnevu spomina na žrtve prometnih nesreč. |

Zavod Varna pot je v letu 2017 programom pomoči žrtvam prometnih nesreč, lastnim preventivnim aktivnostim, sodelovanjem z drugimi organizacijami in drugim aktivnostim namenil najmanj 10.000 ur dela. Naše programe so v letu 2017 sofinancirali Ministrstvo za zdravje, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport – Urad RS za mladino, Agencija RS za varnost prometa in Mestna občina Ljubljana.

AMZS v okviru mednarodne avtomobilistične organizacije FIA že 21 let sodeluje v evropskem prometno-izobraževalnem tekmovanju ETEC za mlade kolesarje, stare med 10 in 12 let. Izvedba tekmovanja poteka v sodelovanju z lokalnimi avto-moto društvi in osnovnimi šolami v njihovem okolju. Tekmovanje ima že tradicijo in je dobro sprejeto. Izvede se na treh nivojih, od lokalnih/šolskih izborov do nacionalnega izbora, kot finalnega tekmovanja pa se zmagovalna ekipa udeleži evropskega tekmovanja, ki se vsako leto organizira v eni izmed sodelujočih držav. Na finalnem nacionalnem izboru je v letu 2017 sodelovalo enajst ekip osmih društev AMD s 66 tekmovalci, izvedeno 12. maja 2017. Zmagovalna ekipa AMD Gorica se je udeležila 32. evropskega tekmovanja v Albaniji in zasedla 15. mesto med 22 ekipami iz 21 držav (<https://www.amzs.si/projekt-etec>).

Projekt, pridobljen na razpisu H2020/ART 04-2016, za obdobje 2017–2020, je prešel v aktivno fazo izvedbe s pričetkom aktivnosti 1. 6. 2017. Tema projekta so avtomatizirana vozila in testiranje vozil 3. stopnje avtomatiziranosti ter ozaveščanje javnosti o prednostih avtomatiziranih vozil in kaj ta pomenijo za varnost udeležencev v prometu. V letu 2017 so se izvajale uvodne faze projekta, ki so bile namenjene pripravi vsebinskega dela ter določenih testiranj nekaterih samodejnih funkcij vozil, katerih testi so predvideni v letu 2018 (<https://www.amzs.si/varnost/projekti-in-akcije/brave>).

Povsem na novo zasnovan projekt #najboljsizavolanom smo skupaj s partnerji in sponzorji izvedli v obdobju od januarja do junija 2017, financiran pa je bil tudi s strani sredstev razpisa FIA. V projektu smo iskali najboljšega mladega voznika ali voznico Slovenije, ki je moral poleg prikaza teoretičnega znanja z izpolnjevanjem spletnega vprašalnika v predtekmovanju opraviti še praktičen preizkus različnih vsebin na poligonu varne vožnje. S projektom smo želeli mlade spodbuditi k celostnemu pristopu k upravljanju osebnega vozila ter udeležbi v prometu, ki zagotavlja njihovo varnost ter varnost drugih udeležencev v prometu. Zmagovalec je prejel v enoletno uporabo vozilo Volkswagen-Up!Beats. Partnerji: FIA; Ministrstvo za šolstvo, Zavod RS za šolstvo, Policija, Rdeči križ Slovenije. <http://najboljsizavolanom.si/>

V avgustu 2017 je AMZS v Center varne vožnje povabil voznike šolskih kombijev in jim omogočil udeležbo na skrbno prilagojenem tečaju varne vožnje, kjer smo jih skozi vajo naučili pravilno obvoziti prometne pasti, s katerimi se spopadajo vsako jutro in vsak popoldan, ko v šolo ali domov razvažajo otroke. Vabilu na brezplačni tečaj varne vožnje se je odzvalo pet slovenskih šol z vseh koncev Slovenije; te so na Vransko poslale osem svojih voznikov (v nekaterih šolah otroke prevažata po dva šoferja). <https://www.amzs.si/motorevija/mobilnost/varnost/2017-08-23-odgovorni-so-vozniki>

AMZS je že od leta 2008 aktivni član konzorcija EuroRAP. V letu 2017 so bili v okviru strokovnih analiz EuroRAP izdelani:

* ocena Star Rating ter nabor ukrepov Safer Roads Investment Plan za 500 km G in R cest za DRSI,
* ocena Star Rating ter nabor ukrepov Safer Roads Investment Plan za 65 km AC in HC cest za DARS.

Izvajanje aktivnosti »Družinske ure« s prometnovarnostnimi izobraževalnimi vsebinami na različnih dogodkih po Sloveniji; AMZS je v letu 2017 izvedel 30 dogodkov:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | Hrastnik | OŠ Hrastnik |
| 2 | Celje | Svetovni dan zdravja |
| 3 | Speedway DP | Speedway GP 29. 4. 2017 |
| 4 | Lukovica | Peregrinov sejem Lukovica |
| 5 | Piran | Pasovček Piran |
| 6 | Jesenice | Parada učenja |
| 7 | Domžale | Dan prometne varnosti |
| 8 | Lenart | Kmetijsko obrtni sejem Lenart |
| 9 | Ljubljana Moste | Moščanski dan sosedov |
| 10 | Murska Sobota | Družinski piknik MO Murska Sobota |
| 11 | Slovenske Konjice | Zreško ropotanje |
| 12 | Maribor | Športni vikend Maribor |
| 13 | Kranj | Dogodek Prometna varnost |
| 14 | Kočevje | Veter v laseh |
| 15 | Dravograd | Skupni dogodek Dravograd/Radlje |
| 16 | Ljubljana | Generali Čarobni dan, Ljubljana Tivoli |
| 17 | Divača | Občinski praznik |
| 18 | Lučine | GHD Lučine |
| 19 | Ravne na Koroškem | Ravenski dnevi |
| 20 | Gospodarsko razstavišče, Ljubljana | Otroški bazar |
| 21 | Kamnik | Dnevni narodnih noš |
| 22 | Ljubljana | Evropski teden mobilnosti |
| 23 | Jesenice | Bodi viden, bodi previden |
| 24 | Radovljica | Evropski teden mobilnosti |
| 25 | Ljubljana | BTC Minicity |
| 26 | Cankarjev dom, Ljubljana | Festival za tretje življenjsko obdobje |
| 27 | Lucija | Družinska ura |
| 28 | Arboretum Volčji Potok | Čarobni dan |
| 29 | Rogaška Slatina | Dan gasilcev, policije in reševalcev |

EU financiran projekt se je zaključil. Na zaključnem dogodku izbora stand-up skečev z vsebinami, vezanimi na promet in varno udeležbo v prometu, je izmed sedmih sodelujočih tekmovalcev-srednješolcev zmagal slovenski tekmovalec. Zaključni dogodek s predstavitvijo vseh zmagovalcev iz partnerskih držav je potekal v Varšavi na Poljskem junija 2017. Sodelujočih pet srednjih šol iz Slovenije: ŠC za pošto, ekonomijo in telekomunikacije Ljubljana, ŠC Nova Gorica, ŠC Kočevje, ŠČ Celje, SŠ za oblikovanje Maribor. <http://www.safetytunes.eu/web/>

FIA je izvedla mednarodno ozaveščevalno akcijo z objavami tipskih jumbo plakatov z različnimi znanimi mednarodnimi športniki, ki so sporočali pomen varne udeležbe v prometu, uporabo varnostnega pasu, vožnje glede na omejitev hitrosti, utrujenosti za volanom, nevarnosti uživanja alkohola, pomen ustreznih pnevmatik in podobno. Cilj kampanje je bil dvigniti ozaveščenost in pozvati udeležence v cestnem prometu, naj upoštevajo preprosta pravila, ki jih je mogoče z lahkoto udejanjiti. Kampanja je promovirala deset preprostih pravil, ki jih je poosebljalo trinajst znanih ambasadorjev: športniki Yohan Blake, Haile Gebrselassie, Antoine Griezmann, Vanessa Low, Rafael Nadal in Wayde van Niekerk, vozniki Fernando Alonso, Felipe Massa, Marc Marquez in Nico Rosberg, pevec Pharrell Williams in igralka Michelle Yeoh ter političarka Anne Hidalgo, ki so osebno in prostovoljno podprli kampanjo ter njene cilje. Kampanjo, prevedeno v več kot 30 jezikov, ki je bila do konca leta 2017 predstavljena v več kot 70 državah, je na srečanju s predsednikom FIA Jeanom Todtom konec februarja 2017 v Vatikanu podprl tudi papež Frančišek, podprle pa so jo tudi številne mednarodne organizacije, med drugim Mednarodni olimpijski komite. <https://www.amzs.si/varnost/projekti-in-akcije/3500-zivljenj>

Ob Evropskem tednu mobilnosti je mednarodna avtomobilistična zveza FIA začela z ozaveščevalno kampanjo #ParkYourPhone, ki se ji je s sloganom #BrezMobilca pridružila tudi Avto-moto zveza Slovenije. Z njo je želela FIA v sodelovanju s številnimi avto-moto klubi, ki sodelujejo pri aktivnostih, opozoriti, da lahko na cesti že zgolj trenutek nepazljivosti zaradi uporabe mobilnih telefonov pomeni razliko med življenjem in smrtjo. Spletna kampanja in kampanja na družbenih omrežjih: <https://www.amzs.si/brezmobilca>

»Samo še 3, 2, 1 in vseh 365 dni«: avgust–september 2017 – aktivno sodelujočih sedem društev: AMD Dravograd, AMD Markovci, AMD Izlake, AMD Slovenska Bistrica, AMD Šenčur, AMD Koper in AMD Pohorje. Akcija je že v dneh pred pričetkom novega šolskega leta z maskotami in transparenti z odštevanjem dni opozarjala voznike v okolici šol na bližajoči se ponovni pričetek šolskega leta in s tem na ponovno prisotnost otrok na šolskih poteh. <https://www.amzs.si/varnost/projekti-in-akcije/se-365-dni>

Sofinancirano v okviru razpisa AVP za NVO: Ker motoristi spadajo med ranljivejše udeležence cestnega prometa, so v AMZS za motoriste v letu 2017 pripravili dve vrsti dogodkov, preko katerih smo jih seznanjali, kako lahko sami poskrbijo za večjo lastno varnost v prometu. 2. aprila je AMZS Center varne vožnje na Vranskem v sodelovanju z različnimi partnerji pripravil dogodek, na katerem je bila udeležba brezplačna, dogodek pa je vseboval naslednje:

– prikaz vaj za varno vožnjo,

– nasvete, kako se izogniti kritičnim situacijam,

– kako pravilno reagirati v kritičnih situacijah,

– kako se pripraviti na vožnjo,

– kako vzdrževati motor in opremo,

– uporabo ustrezne zaščitne opreme.

Društvo VITA je izvedlo predavanja v obsegu 24 ur, na OŠ Hinka Smrekarja Ljubljana, OŠ Domžale in OŠ Kranjska Gora. V projektu so sodelovali tudi invalidi ter predstavili svojo zgodbo, in sicer o posledicah invalidnosti zaradi uporabe alkohola v cestnem prometu. Ozaveščali so mlade o varnem obnašanju v cestnem prometu in posledicah poškodbe glave.

Društvo Varno aktivnih poti je v letu 2017 izvajalo naslednje aktivnosti za otroke: v začetku leta so predstavili Šolski potovalni program za Osnovno šolo Podgorje v Slovenj Gradcu. V sklopu programa so izvedli naslednje: ankete »Aktivna pot v šolo«, izdelava potovalnega načrta, predstavitve potovalnega načrta na roditeljskem sestanku, predaja pobud za vzpostavitev varnih poti do osnovne šole na MO Slovenj Gradec – Referat za promet. V marcu so se pripravljali na izvedbo projekta Varne šolske poti na območju osnovne šole Šmartno pri Slovenj Gradcu. Za projekt so pridobili sredstva iz razpisa za NVO Agencije za varnost v prometu. V sklopu projekta so izvajali naslednje: predstavitev projekta na učiteljskem zboru, predstavitve projekta po razredih in pridobivanje sodelujočih učencev v projektu, montaža treh anten na kolesarnico in montaža tagov na prevozna sredstva ter vpis sodelujočih v bazo podatkov, izvedba ankete, v katerih so starši z učenci opisali pasti kolesarske infrastrukture, sledenje potovalnih navad in izdelava potovalnega načrta za kolesarjenje do osnovne šole, predaja pobud za izboljšanje kolesarske infrastrukture na MO Slovenj Gradec – Referat za promet, predstavitev potovalnega načrta sodelujočim učencem, podelitev diplom, na katerih je bilo za vsakega učenca opisano, koliko poti in kilometrov je prevozil in za koliko CO2 je za to olajšal okolje. Nagrajena sta bila dva razreda, tisti, ki je opravil največ poti, in tisti, ki je prevozil največ kilometrov. Pridobili so nagrado v vrednosti 200 EUR. V okviru ETM pa je potekala izvedba poligonov za skiroje z vsemi pastmi, ki jih srečamo pri vožnji s skirojem (pešci, kolesarji, prehodi za pešce, semaforji, različne cestne podlage itd.), predstavitev potovalnega načrta na OŠ Podgorje.

Združenje Drogart je v 2017 izvajalo projekt Prestavi na OFF! Projekt Prestavi na OFF! so leta 2017 zasnovali in izvedli z namenom, da bi pomagali zmanjšati število prometnih nesreč zaradi vožnje kolesa z uporabo elektronskih naprav (predvsem slušalk), ki zmanjšujejo slušno ter vidno zaznavanje kolesarjev in otežujejo upravljanje kolesa. S projektom smo želeli tudi ozavestiti javnost (predvsem pa mlade), da je kolesarjenje s slušalkami nevarno in tudi kaznivo. Izvedbo projekta je sofinancirala AVP.

Združenje Drogart je v letu 2017 izvedlo aktivnosti s področja prometne varnosti in alkohola, to sta projekt After taxi in program Izberi sam. After taxi je inovativen projekt, namenjen informiranju in ozaveščanju javnosti (predvsem mladih) o vplivu alkohola na sposobnosti za vožnjo ter o pomenu načrtovanja varne poti z zabave domov, spodbujanju k odgovornemu ravnanju in načrtovanju varnega povratka z zabave domov, zagotavljanju subvencioniranih taksi prevozov z zabav v nočnem času. Projekt v Ljubljani in okolici ob sofinanciranju MOL uspešno izvajajo že od leta 2010, v letih 2016 in 2017 pa so ozaveščevalne aktivnosti s pomočjo sofinanciranja AVP prenesli na državno raven. V klubih in na odprtih javnih prostorih so v sklopu programa Izberi sam informirali mlade o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola ter delili informativne/preventivne materiale na temo nezdružljivosti vožnje in uporabe psihoaktivnih snovi s sporočilom »Furaš 0,0?«. Ob zaključku prireditev/zabav so obiskovalcem omogočali preverjanje vsebnosti alkohola v izdihanem zraku z alkotestom, uporabnike pa so informirali tudi o varnih načinih povratka z zabave domov. Opravljenih je bilo 429 preizkusov z alkotestom. Sodelovali so tudi s policijo, in sicer pri poostrenih nadzorih prometa (deset akcij). Informatorji so ustavljenim voznikom delili informativni material na temo alkohola in vožnje ter voznike, ki so napihali 0,0, nagradili z obeskom za ključe »Furam 0,0«. Z omenjenimi akcijami smo sodelovali tudi v preventivni akciji »0,0 šofer – trezna odločitev«. Izvedli so tudi dve specifični akciji na temo psihoaktivnih snovi in vožnje: v sodelovanju z AVP so na Ritmu mladosti, 8.12. 2017, obiskovalce prireditve na interaktiven način (alkotest, kviz) ozaveščali o nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola in drog ter 22. 9. 2017 so v okviru Evropskega tedna mobilnosti v Mariboru izvajali informativno igro »šofer, ne jezi se«. Mobilna aplikacija Furam 0,0, ki nudi informativen izračun alkohola v izdihanem zraku, je bila ob koncu leta 2017 naložena na 548 mobilnih napravah. Ozaveščanje o nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi je potekalo tudi prek spletne strani, Facebook profila, letakov in plakatov ter drugih kanalov.

Inštitut za raziskave in razvoj Utrip je izdal publikacijo *Smernice in priporočila za preventivno delo na področju vožnje pod vplivom alkohola*. V sklopu projekta so izvedli obsežen pregled relevantne strokovne literature, tako da dokument temelji na verodostojnih znanstvenih dognanjih in splošnih preventivnih standardih. Publikacija je namenjena zlasti tistim ustanovam in programom, ki se ukvarjajo z varnostjo v cestnem prometu, in še posebej tistim, ki delujejo na področju preprečevanja vožnje pod vplivom alkohola. Novembra 2017 so s pomočjo sofinanciranja Ministrstva za zdravje v sklopu programa »Preventivna platforma« smernice in priporočila natisnili v 250 izvodih in izvedli ustrezno promocijo publikacije, zlasti pri pristojnih ministrstvih in Javni agenciji Republike Slovenije za varnost prometa (AVP) ter drugih ustanovah in organizacijah, ki se ukvarjajo s področjem varnosti v cestnem prometu (zlasti s preventivo). Projekt je sofinancirala AVP. Promocijske aktivnosti se bodo nadaljevale tudi v letu 2018.

Ljubljanska kolesarska mreža, društvo za vzpodbujanje kolesarjenja in trajnostnega prometa (LKM), je v letu 2017 na področju varnosti kolesarjev izvedla, nadaljevala ali pričela izvajati več aktivnosti. V okviru programa mentoriranje za NVO-je je pod vodstvom Pravno-informacijskega centra nevladnih organizacij pripravila dokument *Območje omejene hitrosti 30 km/h v razširjenem mestnem jedru Ljubljane: analiza stanja in možnosti uvedbe*. Namen te analize je identifikacija ukrepov, potrebnih za razširitev mreže območij omejene hitrosti 30 km/h v širšem mestnem jedru. Prvi del analize predstavlja opis zdajšnjega stanja, problematike in dosedanjih prizadevanj. V nadaljevanju so predstavljeni pomembni strateški dokumenti, ki podpirajo širitev območij omejene hitrosti in relevanten normativni okvir. Na njihovi podlagi so na koncu oblikovani konkretni predlogi ukrepov, ki bi bili potrebni, da se tako območje vzpostavi. V projektu zbiranja podatkov o kritičnih mestih na območju MOL (»Pasti za kolesarje«) so razširili in posodobili obstoječo bazo podatkov, ki so jo iz tabelarne oblike prenesli v do uporabnikov prijaznejšo kartografsko obliko. V okviru Kolesarskih predavanj so 13. januarja 2017 v Okoljskem centru gostili Majo Baloh, ki je predstavila magistrsko nalogo *Načrtovanje kolesarskih povezav Mestne občine Ljubljana z njenim zaledjem za dnevne migracije*. Predavateljica je predstavila obstoječe stanje medkrajevnih kolesarskih povezav Ljubljane s pomembnimi sosednjimi mesti in naselji ter opozorila na potrebne izboljšave, ki bi prebivalcem Ljubljanske urbane regije omogočile sodobno, prijazno in varno medkrajevno kolesarsko infrastrukturo. V aprilu in juniju so v večgeneracijskem centru Skupna točka v Mostah organizirali predavanje »Kolesarjenje kot zdrav življenjski slog«, ki ga je izvedla Andrea Backović, višja svetovalka Nacionalnega inštituta za javno zdravje. Predavateljica je udeležence tečaja seznanila s koristnostjo rednega kolesarjenja za starejše, pa tudi s potrebnimi previdnostnimi ukrepi in omejitvami, ki zadevajo varnost v cestnem prometu. V okviru tedna mobilnosti so 22. septembra uspešno izvedli kolesarsko parado z namenom opozoriti mestne prometne in politične odločevalce na prometnovarnostno problematiko t. i. notranjega mestnega obroča za kolesarje. Za promocijo dogodka so natisnili tudi letak. Dogodka se je udeležilo okrog trideset kolesarjev, o dogodku je bil posnet tudi video. Dogodek so vključili in registrirali v sklopu aktivnosti projekta Edwards. LKM je leta 2017 postala članica Road safety Charter, najširše platforme evropskih civilnih iniciativ na področju varnosti v cestnem prometu.

## 4.13 DRUŽBENO ODGOVORNA IN DRUGA PODJETJA NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

***CILJ: 50-odstotno zmanjšanje števila žrtev zaradi posledic nesreč med delovnim časom***

***Nosilec: AVP***

Za zagotavljanje prometne varnosti smo prav gotovo odgovorni vsi: državni organi in tudi nevladne organizacije, društva, zavodi, fundacije in zasebni sektor. Zaradi pomanjkanja javnih namenskih sredstev se bo treba še bolj naravnati na trg in v preventivo privabiti več realnega sektorja.

Cestni promet povezuje izjemno veliko deležnikov, ki neposredno ali posredno vplivajo na njegovo učinkovitost in varnost, zato je treba na tem področju spremeniti razmišljanje in delovanje vseh deležnikov, ki oblikujejo prometni sistem, zagotavljajo njegovo delovanje in ustvarjajo potrebe za prevoze.

Celoten pregled nad družbeno odgovornimi podjetji ni zagotovljen, saj s strani omenjenih nevladnih organizacij ni povratnih informacij glede sodelovanja na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu.

Na področju varnosti cestnega prometa je v letu 2016 potekalo sodelovanje s podjetji: Revoz d. d. kot del skupine Renault, Butan plin, Zavarovalnica Triglav, d. d., Zavarovalnica Sava, d. d., Adriatic Slovenica, d. d., Goodyear in Mladinska knjiga.

## 4.14 NAČRT IN STRATEGIJA ŠIRJENJA INFORMACIJ

***TEMELJNI CILJ: zagotavljanje informacij širši strokovni in laični javnosti***

V okviru strategije razširjanja informacij je treba izbrati kanale, po katerih se bodo širile informacije in metode do ciljne skupine ljudi. Z ustanovitvijo Javne agencije RS za varnost prometa se je zagotovil dodaten prostor za širjenje informacij s področja varnosti cestnega prometa.

Na področju varnosti v cestnem prometu delujejo številni deležniki, ki imajo že vzpostavljene komunikacijske kanale. Pri tem prednjačijo spletni portali, na katerih so navedene številne dejavnosti, tudi dejavnosti s področja prometne varnosti. Gre za sodoben, racionalen in uporabniku prijazen način obveščanja in širjenja informacij ter interaktivnega komuniciranja na področju varnosti cestnega prometa, predvsem iz vsebin o tehničnem napredku in procesu standardizacije prometnih vsebin.

V letu 2017 so se dejavnosti in vsebine s področja varnosti v cestnem prometu najbolj usmerjale v množične medije (TV, radio), tiskane medije s strani AVP, DARS, AMZS, Zavoda Varna pot in Zavoda Vozim.

AVP je v letu 2017 poleg koordiniranja oglaševanja pripravljala vsebinske strokovne članke za medije in novice za spletno stran za celotno področje Agencije za varnost prometa, sporočila za medije/javnost, organizirala novinarske konference in odgovarjala na številna novinarska vprašanja. Vzpostavljen je bil sistem širjenja informacij tudi preko družbenih omrežij (Facebook, Twitter, Instagram, YouTube), izdelana pa je bila tudi nova spletna stran AVP. Agencija je v letu 2017 organizirala večjo mednarodno konferenco, šest večjih dogodkov na državni ravni, kot so okrogle mize in strokovni posveti, ter številne preventivne dogodke za večjo varnost v cestnem prometu tako na državni kot lokalni ravni. Izvedene so bile nekatere pomembnejše raziskave in opazovalne študije za boljši vpogled v stanje prometne varnosti v Sloveniji po posameznih področjih (npr. uporaba čelade, prisotnost drog med vozniki, uporaba varnostnega pasu itd.). Ob pričetku nacionalnih akcij je agencija organizirala in sodelovala na novinarskih konferencah in pripravila sporočila za javnost o prometnovarnostni vsebini posamezne akcije. Pripravljeni so bili številni novi preventivni filmi in radijski oglasi, ki so se vrteli v medijskem prostoru v času trajanja nacionalnih akcij. V podporo nacionalnim akcijam je bil izdelan različen preventivni material.

# 

# 5 ZAKLJUČEK

Zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa je mogoče doseči s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture, kar lahko in morajo udejanjati načrtovalci, proizvajalci in izvajalci, vzdrževalci in ustrezne nadzorne službe. V zapletenem sistemu je varnost cestnega prometa odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno-izobraževalnih in preventivnih organizacij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in ne nazadnje državnih organov. Vsak ima svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko prispeva k njeni uresničitvi, toda le s skladnimi ukrepi in skupnimi napori lahko zastavljene cilje dosežemo do leta 2022.

EU si je v *Beli knjigi: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*, št. 8333/11, do leta 2050 zastavila ambiciozen cilj, da se število nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu zmanjša na skoraj nič. V skladu s tem ciljem želi EU do leta 2020 prepoloviti število ponesrečencev v nesrečah na cesti.

Uresničevanje »Vizije nič«: nič smrtnih žrtev v cestnem prometu je skladno z določili Bele knjige treba zagotavljati s temi ukrepi:

* *uskladitev in uveljavitev tehnologije za varnost cestnega prometa, kot so sistemi za pomoč voznikom, (pametni) omejevalniki hitrosti, opozorilniki pripetosti varnostnih pasov, e-klic, sistemi sodelovanja in vmesniki med vozili in infrastrukturo ter izboljšani tehnični pregledi, vključno za alternativne sisteme pogona;*
* *oblikovanje celostne strategije ukrepanja v zvezi s poškodbami v prometu in službami za ukrepanje ob nesrečah, vključno z enotnimi definicijami in standardnimi razvrstitvami poškodb in nesreč s smrtnim izidom za določitev ciljnega zmanjšanja števila poškodb;*
* *osredotočanje na usposabljanje in izobraževanje vseh uporabnikov; spodbujanje uporabe varnostne opreme (varnostni pasovi, zaščitna oblačila in preprečevanje nedovoljenih sprememb vozila);*
* *posebno pozornost namenjati ranljivim uporabnikom, kot so pešci, kolesarji in motoristi, med drugim z varnejšimi tehnologijami za infrastrukturo in vozila.*

Za dosego ciljev na področju varnosti cestnega prometa je potreben celostni in integralni pristop na politični, strateški, strokovni in izvajalski ravni. Pri tem so prednostne naloge in cilji določeni z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa 2013–2022 in obdobnimi načrti, ki natančno opredeljujejo nacionalni program in so sistematična podpora trajnostnemu in celostnemu razvoju na področju varnosti cestnega prometa.

Glede na ugotovitve Poročila o izvajanju Resolucije NPVCP za leto 2017 je treba poudariti tudi sistemske premike za izboljšanje prometne varnosti, ki bodo dolgoročno uravnotežili to področje ne glede na gospodarske, družbene in politične vplive. V zvezi s tem je torej treba izluščiti osrednje preboje na področju zagotavljanja večje varnosti v cestnem prometu, ki jih bosta uskladila Odbor direktorjev in Medresorska delovna skupina:

* ***uvedba prometne vzgoje v šolski kurikul*** *(npr. opredelitev statusa prometnih mentorjev v šolah, prometna vzgoja kot sestavni del predmetnika osnovnih šol);*
* ***umestitev zdravja kot integralnega dela prometne varnosti*** *(npr. večje sodelovanje z zdravniki; Ministrstvo za zdravje, Združenje zdravstvenih zavodov Slovenije in Gospodarska zbornica Slovenije so osrednji sodelujoči pri tem sistemskem premiku);*
* ***okrepitev sistemskega upravljanja nevarnih cestnih odsekov*** *(določitev nevarnih cestnih odsekov z visoko stopnjo tveganja za prometne nesreče ter priprava letnih načrtov za sanacijo »črnih točk« in sanacija teh s pomočjo strokovne presoje varnosti cest; DARS, DRSI in lokalne skupnosti (s pomočjo tehničnih komisij, presojevalcev varnosti cest in ustanov znanja) so osrednji sodelujoči pri tem sistemskem premiku, ki ima tudi finančne posledice);*
* ***okrepitev področja nadzora*** *(povečanje števila**policistov na cestah, povečanje števila radarjev, vzpostavitev sekcijskega merjenja hitrosti, spodbujanje uporabe prikazovalnikov hitrosti ter drugih preventivnih prometnih in infrastrukturnih ukrepov za umirjanje hitrosti, nameščanje stacionarnih radarjev na bolj problematičnih odsekih zaradi hitrosti in števila prometnih nesreč; policija, DARS, DRSI in lokalne skupnosti z redarstvi (inšpektorati) so osrednji sodelujoči pri tem sistemskem premiku, ki ima tudi finančne posledice).*

Za doseganje končnega cilja – ne več kot 70 mrtvih ali 35 mrtvih na milijon prebivalcev – bo v naslednjih letih najprej treba upoštevati cilje, ki so določeni za vsako leto posebej. Če želimo doseči zastavljeni cilj, bo treba po letu 2011 do leta 2022 v povprečju zmanjšati število umrlih za od šest do sedem udeležencev na leto.

**Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa Ljubljana, 25. 4. 2018**

1. Vir: Alkoholna politika v Sloveniji – priložnosti za zmanjševanje škode in stroškov. Ljubljana: NIJZ, 2014. (<http://www.nijz.si/publikacije/alkoholna-politika-v-sloveniji>) [↑](#footnote-ref-1)