

## TISPOL (Traffic Information systems for Police)

### Uvod

Številni vodstveni in vodilni delavci policij, ki se v Evropi ukvarjajo z vodenjem, organiziranjem in razvojem policijske dejavnosti na področju varnosti cestnega prometa, so v zadnjem desetletju vse pogosteje ugotavljali, da bi za dvig kvalitete svojega dela in siceršnjega dela policij na tem področju potrebovali mednarodno stanovsko organizacijo. Kljub organizacijam, kot so npr. EUROPOL, ENFOPOL idr., so bili s takšnimi posrednimi povezovanji nezadovoljni. Ti dve dejstvi sta bili ključnega pomena pri **razvoju ideje o novi skupni mednarodni stanovski organizaciji**.

### Ustanovitev TISPOL-a (Evropske zveze prometnih policij)

Policijski uradniki, **predstavniki prometnih policij v glavnih mestih Evropske unije** (Londonu, Helsinkih, Amsterdamu, Glasgowu, Belfastu, Rimu, Barceloni itd.), **so marca leta 1996** s podporo Generalnega direktorata za energijo in transport (DG VII) **pri Evropski komisiji ustanovili mednarodno organizacijo prometnih policij z imenom TISPOL** (Traffic Information systems for Police). Temeljni namen ustanovitve takšne organizacije je bil v okrepitvi neformalnih povezav, ki bi omogočile kvalitetnejšo izmenjavo izkušenj in pretok znanja s področja policijske dejavnosti za zagotavljanje cestnoprometne varnosti.

**Prvo formalno srečanje ustanoviteljev TISPOL-a je bilo leta 1997 v Bruslju**, kjer so amsterdamsko prometno policijo pooblastili za vodenje nadaljnjih skupnih aktivnosti za dokončno organizacijsko in funkcionalno vzpostavitev organizacije. Leta 1998 je vodenje prevzela dublinska prometna policija, ki je podpisala sporazum o delnem financiranju organizacije z Evropsko komisijo. **V začetku leta 1999 so se pri Evropski komisiji spremenili pogoji za dodeljevanje sredstev organizacijam, kot je TISPOL**. Tej spremembi je maja istega leta na skupnem sestanku v Bruslju sledila odločitev članic, da se TISPOL skladno z zahtevami Komisije reorganizira v družbo z omejeno odgovornostjo. Za pomoč pri tej reorganizaciji pa je bil zaprosen tudi nizozemski inštitut za varnost cestnega prometa.

**V sredini leta 2000 je bil TISPOL** s pravno in funkcionalno podlago v 75. členu Pogodbe o Evropski uniji iz Maastrichta, direktivi EU številki 96/96 in programu za spodbujanje varnosti prometa v EU **pravno-formalno ustanovljen v Angliji** (Walesu) oz. v Londonu z registracijsko številko 4010391 in sedežem na Grove Hall, 201-205 Bow Road v Londonu, **kot družba z omejeno odgovornostjo**.

### Slovensko vključevanje in članstvo v TISPOL-u

V TISPOL-u slovenska policija sodeluje že od njegovega nastanka. **Slovenska policija je danes pravno-formalno polnopravna članica TISPOL-a**. Proces naše včlanitve se je začel s tem, ko je generalni tajnik TISPOL-a na generalnega direktorja policije naslovil pismo, v katerem je slovensko policijo zaprosil za podporo pri reorganizaciji in delovanju TISPOL-a. Predlagal mu je, da imenuje dva člana, ki bosta v TISPOL-u zastopala slovenske interese. Generalni direktor policije je izrazil podporo TISPOL-u in generalnega tajnika obvestil, da bosta **slovenske interese v TISPOL-u zastopala delavca sektorja prometne policije**.

**TISPOL se je v teh letih v evropskem prostoru uveljavil kot vodilna organizacija, ki povezuje evropske policije na področju nadzora prometa.**

Kot takšno jo je sprejela tudi **Evropska komisija**, ki je v uradnih priporočilih za nadzor prometa (izdanih ob Evropskem akcijskem programu do leta 2010) **vsem državam članicam priporočila tesno povezovanje z organizacijo TISPOL** in sodelovanje v njenih operativnih akcijah.

**Slovenija je ves ta čas dejavna na dveh ravneh, strateški in operativni.** Na operativni ravni predvsem **v različnih delovnih skupinah** (kot sta Morska deklica ali Alkohol in droge), kjer smo aktivni pri organizaciji in izvedbi evropskih nadzorstvenih aktivnosti. **Na strateški ravni pa smo aktivni predvsem v Svetu TISPOL-a.** V obdobju od ustanovitve do danes sta si zaradi svojega aktivnega dela in prispevka organizaciji tako slovenska policija kot tudi Slovenija pridobili izjemen ugled.

### **Poslanstvo TISPOL-a**

Cilj in vizija izhajata iz sloganov:

*»Crossing borders to save lives« in*

*»Working together to make Europe's roads safer«.*

Prednostna naloga je **zmanjšati število mrtvih in hudo poškodovanih na evropskih cestah.**

Prepričanje, da bosta izvrševanje prometne zakonodaje in izobraževanje tam, kjer je to potrebno in primerno, pomembno prispevala k izboljšanju prometne varnosti, je temeljno vodilo organizacije.

Organizacija si je zastavila **jasne cilje:**

- zmanjšanje števila smrtnih žrtev na evropskih cestah,
- meddržavno policijsko sodelovanje in izmenjava dobrih praks,
- organiziranje in usklajevanje vseevropskih policijskih nadzorstvenih dejavnosti in akcij,
- uvajanje, podpiranje in spodbujanje raziskovalnega dela na področju prometne varnosti,
- usklajevanje mnenj med državami članicami o prometni varnosti, policijski dejavnosti, ipd. za zastopanje enotnega stališča v evropskem prostoru idr.

### **Projekt Lifesaver**

**Lifesaver je projekt, ki ga TISPOL vodi ob podpori in s financiranjem Evropske komisije.**

Cilj projekta je zmanjšanje števila mrtvih na evropskih cestah z angažiranjem strateških, taktičnih in operativnih ravni evropskih prometnih policij.

Evropska komisija je projekt LIFESAVER potrdila in odobrila **začetek njegovega izvajanja v letu 2008.**

**Triletni projekt** je zajemal naslednje podprojektne aktivnosti (work packages):

- **seminarje za policijske starešine** na strateških ravneh, z namenom učinkovitejše koordinacije dela na področju prometne varnosti v izbranih državah,
- **seminarje za upravljavsko raven**, z namenom učinkovitejšega usmerjanja dela na področju prometne varnosti v izbranih državah, boljše izmenjave dobrih praks ipd.,
- **pripravo strokovnega priročnika za policiste**,
- **tematske seminarje** za vse članice TISPOL-a,
- **tri mednarodne konference na temo prometne varnosti**,
- **skupne poostrene nadzore prometa** na področjih hitrosti, alkohola in drog v prometu, uporabe varnostnih pasov in tovornega prometa,
- **medsebojne delovne obiske prometnih policistov** iz posameznih držav članic TISPOL-a,
- **evalvacijo, vodenje in koordinacijo projekta**.

V Sloveniji smo do **zaključka projekta leta 2011** večino predvidenih obveznosti že izvedli, in sicer **tri seminarje za lokalni in regionalni nivo vodenja** in **seminar za strateški nivo vodenja**, ki je namenjen tudi povezovanju za multiagencijski pristop k zagotavljanju prometne varnosti. Na seminarje so povabljeni tudi predstavniki drugih ministrstev in služb ter predstavniki nevladnih organizacij.

**TISPOL zagotavlja tako vsebinsko pripravo seminarjev kot tudi financiranje celotnega projekta.** Seminarji so izvedeni na visoki strokovni ravni in ob udeležbi vrhunskih evropskih strokovnjakov. Zato so **priložnost, da se tudi naši državni uradniki ter policijski starešine neposredno seznanijo s tujimi praksami in strategijami na tem področju** ter primerjajo kakovost našega dela s kakovostjo dela tujih policij. Seminarji so tudi priložnost, da **sami predstavimo svoje dobre rešitve, uspešne metodologije in učinkovite pristope** pri nadzoru cestnega prometa. Tako kot do sedaj pa bo v okviru projekta slovenska policija sodelovala tudi pri izvajanju koordiniranih poostrenih nadzorov z drugimi državami članicami.

### **Prometna varnost – problematika in ukrepi**

**Prometna varnost** je glede na število udeležencev v cestnem prometu in glede na pomen prometa kot takega **v sodobnem družbenem razvoju ena temeljnih človekovih dobrin**, ki jo je treba posamezniku zagotoviti in ji dati v družbi ustrezno pomembno mesto.

Na varnost v cestnem prometu najbolj vplivajo vozilo, cesta in človek kot neposredni ter družbeno okolje kot posredni dejavnik. **Zlasti družbeno okolje**, v katerem se ali pa se ne upoštevajo moralne in pravne norme ter socialne, ekonomske in politične razmere, **lahko bistveno vpliva na stopnjo prometne varnosti**. Poleg tega so tu še drugi dejavniki, npr. vremenske okoliščine, gostota prometa, ovire na cesti in mnogi drugi vplivi.

V evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu je opredeljenih nekaj glavnih področij dejavnosti: **spodbujanje uporabnikov cest k bolj odgovornemu vedenju** (večje upoštevanje obstoječih pravil hkrati s strožjimi kaznimi, da bi omejili nevarno vedenje), **podpiranje tehničnega napredka, da bi povečali varnost vozil**, in **izboljšanje cestne infrastrukture** z uporabo informacijske in komunikacijske tehnologije.

**Slovenija s svojim nacionalnim programom sledi skupnemu cilju držav članic Evropske unije.**

Nacionalni program je z **medsebojnim povezovanjem pristojnih organov** na državni ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo povečal izkoristek obstoječih virov in tako prispeval k boljši varnosti v prometu. **Program se je ob upoštevanju razmer in možnosti lotil osrednjih problemov prometne varnosti z različnih zornih kotov.**

**Prepletanje ukrepov s področij inženiringa, vzgoje in izobraževanja ter nadzora** nad spoštovanjem prometnopравnih standardov je vzpostavil temeljit in obsežen proces aktivnosti za zmanjšanje in ublažitev negativnih pojavov (posledic) v cestnem prometu.

Program je izpostavil tudi **tri varnostno najbolj izpostavljene kategorije udeležencev** cestnega prometa. To so pešci, kolesarji in mladi vozniki osebnih avtomobilov. Poleg treh najbolj ogroženih skupin udeležencev cestnega prometa sta bila izpostavljena tudi dva **najpogostejša vzroka prometnih nesreč, in sicer hitrost ter alkohol.**

Varnost v cestnem prometu se tiče vseh prebivalcev Slovenije in Evropske unije, saj **lahko vsi prispevajo k večji varnosti cestnega prometa.** Zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa bomo dosegli le s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in tudi boljšo cestno infrastrukturo.

Prometno varnost je zelo težko, predvsem pa nevhvaležno napovedati. Spreminja se tako rekoč vsak dan in realno sliko oziroma trend gibanja nam pokaže le nekajletna prometnovarnostna analiza. In ta je za Slovenijo prav gotovo ugodna. **Število umrlih na slovenskih cestah se je s 505 v letu 1994 zmanjšalo na 278 mrtvih v letu 2001, v letu 2010 pa se je število umrlih zmanjšalo na 138.**

V državah Evropske unije (Road Deaths 2008, TISPOL Organisation, 2009) je leta 2001 umrlo 54.314 ljudi. Skupni cilj, ki je bil predlagan leta 2001 in dopolnjen leta 2004 po širitvi EU, je, da število smrtnih žrtev leta 2010 ne bi preseglo 25.000 ljudi na leto, da bi se število smrtnih žrtev torej zmanjšalo za 50 odstotkov. **Na leto se v Evropski uniji zgodi 1,3 milijona prometnih nesreč, v katerih je poškodovanih 1,7 milijona ljudi.**

Glavni vzroki za smrtne žrtve na evropskih cestah je ravnanje uporabnikov cest: **neprilagojena hitrost, vožnja pod vplivom alkohola ali mamil, utrujenost, neuporaba varnostnih pasov in zaščitnih čelad itd.**

Za zmanjšanje števila smrtnih prometnih nesreč je **nujno, da si odgovornost delimo vsi:** države članice, regionalni in lokalni organi, industrija, prevozniki in zasebni uporabniki!