

UPORABA VARNOSTNEGA PASU!

PROGRAM AKTIVNOSTI
11. marec – 17. marec 2013



1. UVOD

Vsako življenje, ki ugasne na naših cestah je velika izguba za družine, prijatelje, organizacijo. Z namenom povečanja uporabe varnostnega pasu med vozniki in potniki v vozilih se tako vladne kot nevladne organizacije zavezujemo k sodelovanju ter določamo ukrepe, ki bi zmanjšali število mrtvih in telesno poškodovanih oseb v prometnih nesrečah.

Javna agencija RS za varnost prometa v letu **2013** vodi in koordinira preventivno akcijo za uporabo varnostnega pasu ter skupaj z ostalimi organizacijami vzpostavlja temelj za dolgoročne izboljšave varnosti v cestnem prometu. Namen preventivne akcije je osveščanje voznikov ter potnikov o pomembnih vidikih uporabe in pravilne namestitve varnostnega pasu ter vpliv na njihovo vedenje v vozilih in s tem posledično zmanjšati najhujše posledice prometnih nesreč. Saj pravilno nameščen varnostni pas v kombinaciji z zračnimi blazinami zagotavlja najboljšo zaščito v primeru prometne nesreče.

Razvoj samega akcijskega načrta temelji na podlagi Resolucije Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa v letih 2013 in 2022 (Skupaj za večjo varnost), kjer je uporaba varnostnega pasu eden izmed temeljnih problemov varnosti. Določeni so cilji in aktivnosti, katere bomo izvajali z zagotovljenim tesnim sodelovanjem ter podporo vseh sodelujočih akterjev.

Slogan preventivne akcije je »*PRIPNITE SE IN DOŽIVITE!*« Varnostni pas rešuje življenje in je najučinkovitejša varnostna naprava za preprečevanje smrti in poškodb potnikov in voznikov v prometni nesreči za vse starostne kategorije. Manjša stopnja privezanosti ob trčenju, nedvomno pomeni večjo verjetnost nastanka hudih telesnih poškodb ali smrti. To dokazujejo tudi najnovejši statistični podatki, katere smo pridobili z vzpostavitvijo sistematičnega štetja uporabe varnostnih pasov med vozniki in potniki motornih vozil po enotni evropski metodologiji v mesecu novembru 2011.

Po zadnjih podatkih, se je stopnja uporabe varnostnega pasu pri samih voznikih v zadnjih letih zvišala za približno 2% ter zmanjšalo se je število huje telesno poškodovanih oseb v prometnih nesrečah. Zaskrbljujoč podatek prikazuje, da se na zadnjih sedežih v osebni vozilu priveže le 66,2 % odraslih medtem ko se je delež privezanih otrok na zadnjih sedežih povečal za približno 15,6% in skupaj znaša 91,8%.

Večja uporaba pasu je posledica tudi spremenjene zakonodaje, tako na evropski kot nacionalni ravni, saj so za prekrške pri neuporabi varnostnega pasu določene visoke denarne kazni in pa seveda preventivnega opozarjanja o varnosti v cestnem prometu. Na podlagi evropske zakonodaje so s priporočilom Evropske komisije podane določene zahteve varnostnega pasa v vozilu ter obvezna privezanost med vožnjo. Evropska komisija je podala tudi smernice na področju varnosti v cestnem prometu za obdobje 2011-2020 kjer je med drugim določila višje standarde za varnost vozil ter izboljšanje usposabljanje voznikov in povečanje upoštevanje prometnih predpisov s ciljem zmanjšanja števila mrtvih v cestnem prometu.

Na nacionalni ravni pa 33. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) določa uporabo varnostnega pasu v motornem vozilu, na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi ter podaja pooblastila tudi mestnemu redarstvu o nadzorovanju in kaznovanju uporabe varnostnega pasu.

Ker se zavedamo, da je izguba življenja najhujša posledica prometnih nesreč ter hkrati velika materialna škoda pri hudo telesno poškodovanih osebah je to hkrati tudi nacionalni problem. Zato poudarjamo pomembnost prav preventivnih akcij s pomočjo katerih vzpostavljamo komunikacijski kanal med organi in vsemi udeleženci v prometu z namenom opozarjanja na pomembnost doseganja postavljenih ciljev.

2. CILJ

Glede na namen akcije in nekatere mednarodne kazalce sta v akciji opredeljena naslednja cilja:

1. POVEČANJE STOPNJE UPORABE VARNOSTNEGA PASU V OSEBNIH AVTOMOBILIH, TOVORNIH VOZILIH IN AVTOBUSIH

Varnostni pas je vez z življenjem, česar se še vedno zaveda premalo udeležencev v cestnem prometu, saj je bilo največ prekrškov po podatkih Policije, ugotovljenih pri voznikih osebnih avtomobilov in voznikih tovornih vozil. Prav zaskrbljujoče je, da je še vedno veliko ljudi pripravljenih tvegati svoje življenje, ker vozijo neprijeti, s čimer ogrožajo svojo lastno varnost in najpogosteje tudi varnost svojih najbližjih v prometu. **Še vedno se veliko potnikov na zadnjih sedežih ne pripenja z varnostnim pasom**, čeprav so ob prometnih nesrečah posledice zanje najhujše. Izjemno zaskrbljujoč je tudi podatek, da se **zadrževalni sistemi pri prevozihih otrok ne**

uporabljajo pri vseh vožnjah. Obveznost pripenjanja nalaga 33. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) po katerem se voznika ali potnika, ki ni pripet z varnostnim pasom, kaznuje z globo v višini **120 evrov**. Po spremembi Zakona o pravilih cestnega prometa ne velja pripetost z varnostnim pasom za potnike avtobusov mestnega potniškega prometa in avtobusov, ki imajo stojišča, na katerih potniki stojijo.

2. ZMANJŠANJE ŠTEVILA MRTVIH IN HUDO TELESNO POŠKODOVANIH ZARADI NEUPORABE VARNOSTNEGA PASU

V letu 2012 je na slovenskih cestah umrlo 51 voznikov osebnih vozil. Pri 39 % umrlih je bilo ugotovljeno, da med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu. Delež se je v primerjavi z letom 2011 povečal za 11 % (28 % v letu 2011). Pri potnikih v osebni vozilu je delež umrlih, ki med vožnjo niso uporabljali varnostni pas še večji, znašal je 47 %.

Ugotovljeno je bilo, da glede na uporabo varnostnega pasu je še vedno majhen delež sopotnikov, ki sedijo zadaj in niso privezani z varnostnim pasom. Varnostni pas obvaruje marsikatero življenje, ko pride do prometne nesreče. S spremembo vedenjskih vzorcev obenem krepimo zavest, da moramo za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ skrbeti sami.

3. VIDIK POVEZAVE PODROČJA VARNOSTI IN ZDRAVJA PRI DELU TER UPORABA VARNOSTNEGA PASU V DELOVNEM ČASU

Večina časa preživimo v službi in v avtomobilih zato je pomemben vidik varnosti na poti v službo, v službi (službena pot) ter iz službe, da poskrbimo za svojo varnost in življenje in postavimo odgovornost za varnost na prvo mesto. Dejstvo je, da uporaba varnostnega pasu preprečuje in zmanjšuje resnost poškodb v času prometne nesreče. Na podlagi spodaj opisane študijske raziskave se z leti povečuje tudi uporaba varnostnega pasu med poklicnimi šoferji.

To prikazuje raziskava Univerze v Ibadan, ki prikazuje uporabo ter odnos do uporabe varnostnega pasu pri poklicnih voznikih. Podatke so zbirali z anketnimi raziskavami med vozniki starimi od 35-60 let. Kar 86% vprašanih je odgovorilo, da mora biti varnostni pas med vožnjo pripet, 95,5% voznikov je odgovorilo, da se ne strinjajo z trditvijo, da neuporaba varnostnega pasu lahko povzroča prometne nesreče (Onyema, 2011).

Evropska komisija za prometne nesreče je izjavila dejstvo, da če bi vsi nosili varnostni pas pri potovanju z avtomobilom, bi vsako leto ohranili veliko več življenj in hudih poškodb v prometnih nesrečah ter prihranili stroške, ki so povezani z hudimi ter smrtnimi prometnimi nesrečami. Tveganje za poškodbo ali smrt v primeru prometne nesreče se z uporabo varnostnega pasu zmanjša za 50%. Varnostni pas zagotavlja zaščito iz več razlogov (TAC, 2008):

- Zmanjšuje naprej gibanje telesa ob čelnem trku ter preprečuje trk z notranjostjo avtomobila,
- Zaustavi voznika pri padcu iz vozila,
- Razširi vpliv na več območij telesa.

Na leto umre okoli 45 ljudi zaradi neuporabe varnostnega pasu pri vožnji z motornim vozilom. Razlogi za neuporabo varnostnega pasu (TAC, 2008):

- 34% ker pozabijo,
- 22% ker se peljejo na kratke razdalje,
- 10% ker jih moti med vožnjo.

Dejstvo je, da se nesreče v veliki meri da preprečiti. In ob spoznanju delodajalcev, da lahko rešijo življenje zaposlenega, jih vse več vzpostavlja programe za večjo varnost zaposlenih v podjetjih. Saj si nobena organizacija ne more privoščiti, da zanemari problem, ki ima tako velike posledice za delodajalce ter same zaposlene.

In ravno varnostni pas je eden najbolj učinkovitih načinov zmanjšanja smrtnih žrtev ter hudih telesnih poškodb pri prometnih nesrečah. Kot je bilo že rečeno, neuporaba varnostnega pasu pri prometni nesreči lahko povzroči trk voznika v volan, vetrobransko steklo, drugo notranjost vozila ali pa voznika vrže iz vozila (OSHA, 2012).

4. ANALIZA UPORABE VARNOSTNEGA PASU

Po podatkih iz analize stanja na tem področju so ključne ugotovitve naslednje:

- v letu 2012 je v prometnih nesrečah umrlo 20 (13) voznikov osebnih avtomobilov, ki med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu oziroma 39 % (28 %) umrlih voznikov osebnih vozil v času prometnih nesreč ni uporabljalo varnostnega pasu;
- *med vožnjo je varnostni pas uporabljalo 93,1 % voznikov (moški v povprečju 91,5 % in ženske 96,9 %) in 94,5 % potnikov na sprednjih sedežih (moški v povprečju 89,4 %, ženske 97,4 %, otroci nad 12 let 96,5 % in otroci do 12 let 84,5 %);
- *na zadnjih sedežih v osebnih avtomobilih je varnostni pas uporabljalo 66,2 % odraslih potnikov (87,0 % starejši otroci in 94,0 % mlajši otroci).

* - podatek za leto 2011

V Sloveniji je obvezno pripenjanje z varnostnim pasom. V 33. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) je določeno, da morajo biti med vožnjo voznik in potniki v motornem vozilu, na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi, pripeti na način, ki ga je predvidel proizvajalec vozila glede na konstrukcijo zadrževalnega sistema. Iz podatkov, ki so predstavljeni v nadaljevanju je razvidno kako se ta določba spoštuje v praksi.

V skladu z uresničevanjem ciljev nacionalnega programa je potrebno vrednotiti in spremljati sistematično merjenje kazalce o uporabi varnostnega pasu med vozniki in potniki motornih vozil. Izbrani kazalci uspešnosti oziroma učinkovitosti zagotavljanja uporabe varnostnega pasu odražajo operative razmere cestno-prometnega sistema, ki vplivajo na raven prometne varnosti. Izbrani kazalci o uporabi varnostnega pasu tvorijo temeljno platformo za analitično spremljanje stopnje uporabe varnostnega pasu in števila umrlih, ki so ali niso uporabljali varnostni pas v času prometne nesreče.

KAZALCI O UPORABI VARNOSTNEGA PASU	
Uporaba varnostnega pasu med vozniki in potniki motornih vozil	Delež pripetosti v vozilu spredaj / zadaj Umrli v PN, ki so uporabljali varnostni pas Umrli v PN, ki niso uporabljali varnostni pas Delež pripetosti glede na spol Delež pripetosti po regijah Delež pripetosti otrok do 12 letih Delež pripetosti starejših otrok nad 12. let Delež pripetosti glede na vrsto ceste

Na podlagi statističnih podatkov Policije je v letu 2012 (tabela 1) na slovenskih cestah umrlo 48 voznikov osebnih avtomobilov, pri katerih je bilo možno ugotoviti ali so uporabljali varnostni pas ali ne.

Tabela 1: Pregled statistični podatkov o uporabi varnostnih pasov med vozniki osebnih avtomobilov udeleženi v PN v letih 2011 in 2012

varnostni pas	Mrtvi		Huje tel. poškod.		Lažje tel. poškod.	
vozniki OA	2011	2012	2011	2012	2011	2012
uporabljal	28	28	172	133	3917	3610
ni uporabljal	13	20	33	38	114	110
neznano	6	3	24	16	167	153
skupaj	47	51	229	187	4198	3873
% uporabe	60%	55%	75%	71%	93%	93%

V letu 2012 je na slovenskih cestah umrlo 20 (13) voznikov osebnih avtomobilov, pri katerih je bilo mogoče ugotoviti, da varnostnega pasu v času nesreče niso uporabljali. V primerjavi z enakim obdobjem leta 2011 je bila stopnja uporabe varnostnih pasov pri umrlih vozniki osebnih avtomobilov 5 % manjša, pri hudo telesno poškodovanih pa prav tako manjša za 4 %. Pri lahko telesno poškodovanih je stopnja ostala enaka.

Bolj zaskrbljujoč podatek je pri potnikih. Pri 14 umrlih potnikih, pri katerih je bilo mogoče ugotoviti prisotnost varnostnega pasu v času nesreče, jih je samo 35 % uporabljalo varnostni pas.

Skupni odstotek voznikov osebnih vozil in potnikov v njih, ki med nesrečo niso uporabljali varnostnega pasu ter podlegli poškodbam je 45 %.

V zadnjih dveh letih so umrli 4 vozniki tovornih vozil. Ugotovljeno je bilo, da noben ni uporabljal zaščitnega pasu. V lanskem letu se je 10 voznikov tovornih vozil hudo telesno poškodovalo, samo 4 so uporabljali varnostni pas (40 %).

V letu 2012 se je hudo telesno poškodoval tudi voznik avtobusa, ki pa je v času nesreče uporabljal varnostni pas.

Sistematično opazovanje uporabe varnostnega pasu leta 2011 je zajelo 102.149 vozil, od tega 94.994 osebnih avtomobilov in je potekalo v večjih urbanih središčih ter manjših krajih. Opazovanje je zajelo štiri vrste cest: lokalne ulice v naseljih, glavne ulice v naseljih, regionalne ceste in avtoceste. Opazovanje je potekalo v novembrskem terminu, ne pa v majskem kot je bilo v preteklosti.

Tabela 2.: Pripetost glede na spol, starost in sedež (pripeti v %) v obdobju (2007 – 2011)

Sedež	Voznik		Spredaj				Zadaj desno				Zadaj sredina				Zadaj levo			
	M	Ž	M	Ž	O	o	M	Ž	O	o	M	Ž	O	o	M	Ž	O	o
07	81,8	87,7	78,2	89,0	77,5	71,6	33,4	47,5	58,3	75,6	21,1	32,8	39,1	48,5	30,7	44,8	54,3	78,0
08	84,4	93,1	81,1	93,7	85,3	68,5	43,4	62,8	70,9	77,5	35,1	46,8	52,7	49,3	42,1	56,6	67,8	74,1
09	90,1	94,9	87,1	95,4	88,7	77,8	48,8	63,4	70,8	91,0	34,4	46,2	50,4	64,8	53,1	63,8	68,8	88,5
10	90,2	94,9	87,1	96,1	93,3	84,7	51,2	61,5	75,8	93,9	34,3	44,3	49,3	76,7	48,1	63,2	68,5	93,1
11	91,5	96,9	89,4	97,4	96,5	84,5	57,0	67,3	83,5	95,5	45,5	58,7	76,2	79,7	62,8	77,9	91,2	96,2

Legenda: M – moški, Ž – ženska, O – otrok nad 12 let, o – otrok do 12 let.

Iz tabele 2 lahko razberemo, da je tudi v letu 2011 stopnja pripetosti z varnostnim pasom pri ženskah večja kot pri moških, ne glede na sedež, ki ga vozniki ali sopotniki v osebni avtomobilu zasedajo. Ugotovitev raziskovanj kaže, da so voznice bolj pogosto pripete z varnostnim pasom (96,9%), medtem ko se v povprečju pripenja le 91,5 % voznikov. Uporaba varnostnih pasov na sprednjih sedežih je v povprečju višja kot na zadnjih sedežih. V primerjavi s stopnjo pripetosti voznikov/voznic, so deleži pripetih sopotnikov na sprednjem sedežu nižji, razen kadar so sopotnice ženskega spola, medtem ko uporaba varnostnih pasov na zadnjih sedežih v povprečju zaostaja.

Prav tako je iz tabele 2 razvidno, da otroke na zadnjih sedežih v osebni avtomobilu pripenjajo bistveno bolj, kot se na enakih položajih pripenjajo odrasli. Delež pripetih otrok na zadnjih sedežih je večji pri otrocih, ki so mlajši od 12 let, kot pri starejših otrocih. Podatek o deležu pripetih mlajših otrok oz. uporabi otroških varnostnih sedežev na sprednjem sedežu v vozilu, ki je 84,5 % (sicer malce manj kot v lanskem letu – 84,7 %), ni v skladu s pričakovanji, saj je nižji od deleža pripetih starejših otrok na isti poziciji v osebni avtomobilu, kakor tudi nižji od deleža pripetih odraslih. Ugotovitve so bile enake tudi v letu 2010.

Primerjava podatkov 5 letnega obdobja (2007-2011) pokaže, da pripetost voznikov ne glede na spol v obravnavanem obdobju narašča ali ostaja enaka, prav tako udeleženi sopotnikov na sprednjem sedežu. Na zadnjih sedežih osebnega avtomobila je opaziti izrazito povečanje deleža pripetih mlajših otrok (do 12 let). Ker

se je pri drugih skupinah (vozniki in odrasli sopotniki v osebni avtomobilu) odstotek pripetih v zadnjih letih spremenil v manjšem razponu lahko domnevamo, da je več pripetih otrok rezultat uspešne medijske kampanje, projektnega dela v vrtcih in šolah ter skupne akcije s policijo, ki je izvajala preventivne kontrole. V zadnjem letu se je precej povečala stopnja pripetosti starejših otrok na prav vseh mestih v vozilu.

Tabela 3: Primerjava pripetosti glede na vrsto ceste in sedež med opazovanji v 5 letnem obdobju (2007 – 2011)

2007					
Sedež	Voznik	Sopotnik spredaj	Sopotniki zadaj desno	Sopotniki zadaj v sredini	Sopotniki zadaj levo
Lokalna ulica v naselju	72,2	73,4	55,6	45,1	55,8
Glavna ulica v naselju	83,6	84,3	58,9	46,8	62,4
Regionalna cesta	84,9	85,4	38,0	29,3	51,5
Avtocesta	93,0	90,5	54,5	35,9	49,5
2008					
Lokalna ulica v naselju	82,1	80,1	64,2	38,7	58,8
Glavna ulica v naselju	84,3	85,9	59,2	41,8	57,1
Regionalna cesta	86,8	89,4	67,4	50,5	63,0
Avtocesta	91,6	92,1	61,7	53,5	58,8
2009					
Lokalna ulica v naselju	81,8	76,8	69,1	38,5	60,8
Glavna ulica v naselju	89,7	90,0	63,3	45,4	59,6
Regionalna cesta	92,0	93,8	69,0	46,1	65,0
Avtocesta	95,8	95,8	68,4	51,7	71,5
2010					
Lokalna ulica v naselju	84,1	85,8	79,4	48,3	77,3
Glavna	90,5	91,1	73,0	60,7	68,2

ulica v naselju					
Regionalna cesta	92,6	93,3	68,2	48,6	60,4
Avtocesta	96,0	96,9	74,0	54,5	73,7
2011					
Lokalna ulica v naselju	85,8	84,7	81,3	50,0	78,4
Glavna ulica v naselju	91,7	93,0	74,5	71,0	84,4
Regionalna cesta	94,6	95,8	80,3	72,7	83,9
Avtocesta	96,8	97,5	88,0	73,1	86,6

Primerjava pripetosti glede na vrsto cest in položaj sedeža v osebnih avtomobilih v 5 letnem obdobju (2007-2011), kaže v vseh obravnavanih letih enake ugotovitve glede deleža pripetosti voznikov in voznic glede na vrsto ceste. Delež pripetih voznikov in voznic se v vseh obravnavanih letih stopnjuje od lokalnih cest v naselju, kjer je delež pripetosti najmanjši, preko glavnih cest v naselju, regionalnih cest in avtocest, kjer je delež pripetosti voznikov in voznic najvišji. Podobno velja tudi za pripetost sopotnika na sprednjem sedežu. Delež pripetih sopotnikov na zadnjih sedežih je nižji kot na sprednjih sedežih v osebnem avtomobilu, prav tako pa je najvišji na avtocesti. V letu 2011 se je stopnja pripetosti na zadnjih sedežih povečala na vseh vrstah cest, še najbolj na avtocesti in regionalni cesti

Če primerjamo pripetost in uporabo otroških varnostnih sedežev v 5 letnem obdobju (2007-2011), je opaziti splošno tendenco naraščanja deleža pripetih voznikov in sopotnikov ter uporabe otroških varnostnih sedežev, prav tako se skozi leta kaže enak vzorec, da je pripetost največja na avtocestah, najnižja pa na ulicah v naselju, kar je verjetno posledica tega, da se udeleženci v cestnem prometu ne zavedajo pomembnosti uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev, ne glede na vrsto ceste, ki jo uporabljajo, dolžino relacije ali položaj sedeža v vozilu.

Tabela 4 : Primerjava pripetosti voznikov, sopotnikov, starejših in mlajših otrok po letih

Leto	Voznik	spredaj	zadaj	star.otroci zadaj	ml. otroci zadaj
2005	85,5	86,6	28,4	47,1	57,5
2007	79,3	83,0	38,4	53,3	70,6
2008	86,8	88,7	50,1	66,8	70,9
2009	92,3	86,6	60,1	63,2	80,2

2010	91,6	92,9	50,4	69,8	91,7
2011	93,1	94,5	66,2	87,0	94,0

Splošna ugotovitev primerjave pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev v obdobju 2007 - 2011 (tabela 4) pokaže, da se stopnja pripetosti v obravnavanem obdobju povečuje, z izjemo upada stopnje pripetosti voznikov oz. voznic in sopotnikov na sprednjih sedežih v letu 2007 in 2010, glede na predhodno leto ter stopnje pripetih odraslih na zadnjih sedežih v letu 2011. V letu 2011 je v primerjavi s predhodnim letom stopnja pripetosti voznikov oz. voznic narasla za 1,5 odstotne točke in znaša 93,1 %, kar umešča Slovenijo med države z visoko stopnjo pripetosti. Stopnja pripetosti sopotnika spredaj se je v letu 2011 povečala za 1,6 odstotne točke glede na leto 2010 in znaša 94,5 %. Stopnja pripetosti odraslih na zadnjih sedežih se je glede na leto 2010 povečala za skoraj 16 odstotnih točk in znaša 66,2 %. Uspešnost projektnega dela v vrtcih in šolah s ciljem spodbujanja višje stopnje pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev ter povečane varnosti v cestnem prometu se posebej odraža v povečanju stopnje pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev mlajših otrok (do 12 let) na zadnjih sedežih osebnega avtomobila, kjer se je stopnja pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev v primerjavi z letom 2010 povečala za 2,3 odstotnih točk in v primerjavi z letom 2009 celo za 13,8 odstotnih točk. V letu 2011 tako znaša stopnja pripetosti mlajših otrok na zadnjih sedežih 94,0 %. Velik porast je predvsem pri starejših otrocih, saj stopnja pripetosti v letu 2011 znaša 87,0 % kar je kar 17,2 odstotne točke več kot leto pred tem.

Tabela 5: Pripetost voznikov in sopotnikov v cestnem prometu glede na statistično regijo opazovanj v letih 2010 in 2011 (v %)

Regija / Leto	Osrednje-slovenska	Podravska	JV Slovenija	Obalno-kraška regija	Gorenjska regija	Pomurska regija
2010	89,1	89,9	87,1	79,1	92,9	90,5
2011	96,6	92,4	91,4	86,4	95,4	91,2

V tabeli 5 so zbrani podatki o stopnji pripetosti voznikov in sopotnikov ter uporabi otroških varnostnih sedežev v osebnih avtomobilih glede na regijo opazovanj. Opazovalna mesta smo združili v regije na osnovi metodologije NUTS – standardne klasifikacije teritorialnih enot Slovenije oz. nomenklature statističnih regij Slovenije.

Razberemo lahko, da je v letu 2011 stopnja pripetosti v vseh regijah porasla glede na leto 2010. Osrednjeslovenska regija vključuje med drugim metropolitansko središče Ljubljana, stopnja pripetosti je v tej regiji v letu 2011 znašala 96,6 % (89,1 %). Podravska regija zajema večji mesti Maribor in Ptuj s stopnjo pripetosti na tem območju 92,4 % (91,4 %). JV Slovenija kot statistična regija vključuje Zagradec, Trebnje in večje urbano središče Novo mesto z gravitacijskim zaledjem, stopnja pripetosti je znašala 91,4 % (87,1 %). Najnižja stopnja pripetosti ostaja na območju Obalno-kraške regije 86,4 % (79,1 %). V letu 2010 sta bila na novo dodani Gorenjska (2 lokaciji) ter Pomurska regija (1 lokacija). Stopnja pripetosti v Gorenjski regiji je znašala 95,4 % (92,9 %), v Pomurski pa 91,2 % (90,5 %).

Pričakovanje, da bo stopnja pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev najvišja v ekonomsko najrazvitejših 19 območjih z najvišjo kupno močjo prebivalstva, se je delno potrdilo. Določen manjši vpliv bi na stopnjo uporabe otroških varnostnih sedežev namreč lahko imela tudi kupna moč prebivalstva, saj vemo, da so kakovostni otroški sedeži lahko tudi zelo dragi. Osrednjeslovenska in Obalno-kraška regija kot najrazvitejši regiji glede na kazalec bruto domači proizvod na prebivalca (BDP/prebivalca) med regijami, zajetimi v analizo, pa izkazujeta regiji z najvišjo in najnižjo stopnjo pripetosti (Osrednjeslovenska najvišja, Obalno-kraška najnižja).

Da bi spodbudili obvezno uporabo varnostnih pasov v motornih vozilih in pravilno uporabo otroških varnostnih sedežev, bo v okviru Javne agencije RS za varnost prometa – Svet za preventivno in vzgojo v cestnem prometu izvajal aktivnosti za spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev EUCHIRES, znane pod imenom Pasavček. S prijaznim likom Pasavčka spodbujajo otroke k stalni uporabi otroških avtosedežev in varnostnih pasov.

Aktivnosti temeljijo na pozitivni spodbudi, saj bodo nagrajevali otroke, ki bodo v osebнем avtomobilu pripeti. Nagrada je figurica pasavčka, ki je narejena tako, da se lahko z ježki pripne na varnostni pas in jo ima otrok tudi v avtu. Lik pasavca je izbran, ker ima ta žival v jezikih vseh sodelujočih držav v svojem imenu tudi besedo pas in z besedno igro še poudarja uporabo varnostnega pasu.

Mednarodne izkušnje kažejo, da uporaba varnostnih pasov zmanjša število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb za najmanj 40 %. V Evropski uniji so prometni strokovnjaki izračunali, da bi letno preživel 7.000 ljudi, če bi stopnja uporabe varnostnega pasu v vseh državah dosegla najvišji nivo. Zaradi tega je potrebno neuporabo varnostnega pasu šteti za težji prekršek in pozitivno sprejeti slogan preventivne akcije.

4. UKREPI v obdobju od 11. marec do 17. marec 2013

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Delitev morebitnega gradiva strokovni javnosti	MDDSZ	celo leto 2013	Po Sloveniji	Če bo na razpolago gradivo
2.	Objava na spletnem portalu za varnost in zdravje pri delu	MDDSZ	6. – 11. 3. 2013		
3.	Izobraževanje mladih o pomenu varne vožnje	Zavod VOZIM	celo leto 2013	Po Sloveniji	
4.	Delavnica »Se vedno vozim – vendar ne hodim«	Zavod VOZIM	Šolsko leto 2012/2013	Po celi Sloveniji	
5.	Organizacija Mednarodne konference ProRoad Safety	Zavod VOZIM	v letu 2013	Po Sloveniji	
6.	Osveščanja širše javnosti o hudih posledicah prometnih nesreč preko organizacije strokovnih sestankov, tečajev, simpozijev, kongresov, seminarjev, strokovnih delavnic, akcij, mladinskih izmenjav	Zavod VOZIM	celo leto 2013	Po Sloveniji	
7.	Akcija Varnostni pas »Pripnite se in doživite«	AVP ter ZŠAM	celo leto 2013	Po Sloveniji	V sodelovanju z lokalnimi SPV, OŠ, Policijo
8.	Učna ura v prometu	ZŠAM	celo leto 2013	Po Sloveniji	
9.	Avtobusna učna ura	ZŠAM	celo leto 2013	Po Sloveniji	
10.	Vozniki avtobusov opozarjajo	ZŠAM	celo leto 2013	Po Sloveniji	

	Šolska prometna služba	ZŠAM		celo leto 2013	Po Sloveniji	
11.		ZŠAM		celo leto 2013	Po Sloveniji	
12.	V sklopu programa zmanjševanja tveganj pri voznikih tovornih vozil in avtobusov bomo izdali tiskane opomnike za voznike, ki ga opozarjajo na najpomembnejše varnostne ukrepe pri vožnji	ZŠAM		celo leto 2013	Po Sloveniji	
13.	V glasilu Prometni vestnik bomo objavljali tematiko, ki opozarja na pomembnost pravilne uporabe varnostnega pasu v kombinaciji z vzglavniki in zračnimi vrečami	ZŠAM		celo leto 2013	Po Sloveniji	
14.	V programu varne vožnje na poligonu ZŠAM Celje je stalna vsebina posvečena tudi varnostnemu pasu oz. celotni tehnologiji za varnost potnikov v avtomobilih	ZŠAM		celo leto 2013	Po Sloveniji	
15.	objava akcije na spletnih straneh	MIZKŠ		v času akcije		
16.	Seznanjanje javnosti preko medijev	Policija – OKC GPU in PU ob jutranjih javljanjih		11.– 17.3.2013	Radjske postaje, spletna stran	
17.	Intenzivirati nadzor nad uporabo varnostnih pasov na sprednjih in zadnjih sedežih ter nad pravilno uporabo	Policija		11.– 17.3.2013	Državne in lokalne ceste	

	zadrževanih sistemov v osebnih avtomobilih ter dosleden nadzor in ukrepanje zoper vse ostale voznike in potnike v vseh vrstah motornih vozil (BUS in TV...)				
18.	Opozarjanje voznikov na uporabo varnostnih pasov na mejnih prehodih ob vstopu v državo (južna meja)	Policija	11.- 17.3.2013	Vsi mejni prehodi z R. Hrvaško	
19.	Obvestilo vsem Izpitnim centrom o poteku preventivne akcije	AVP	11.- 17.3.2013		
20.	Dopis AVP vsem športnim društvam in zvezam, ki prevažajo otroke	AVP	11.- 17.3.2013		
21.	Preverjanje ali so potniki v avtobusih, kjer so nameščeni sedeži, ki so opremljeni z varnostnimi pasovi, obveščeni o zahtevi o uporabi varnostnih pasov (s pomočjo avdiovizualnega sredstva (video) ali z opozorilom voznika in z znakom (piktogramom))	Inšpekcija za cestni promet, IRSPEP		Celotno območje RS (lasten načrt nadzorov)	Pravilnik o oznakah in opremi vozil, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 1/08, 78/08 in 1/09), sprejet na podlagi ZPCP-2
22.	Preverjanje ali imajo motorna vozila (razen avtobusov), s katerimi se prevaža skupina otrok,	Inšpekcija za cestni promet, IRSPEP		Celotno območje RS (lasten načrt nadzorov)	Pravilnik o posebnih pogojih za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok (Uradni list RS, št. 23/09,

	varnostne pasove na vseh sedežih. Nadzor nad avtobusi pri prevozu skupine otrok v občasnem prevozu na razdaljah daljših od 50km, ali pri vožnji skupine otrok po avtomobilski cesti in cesti rezervirani za motorna vozila, kateri morajo imeti obvezno vgrajene varnostne pasove na vseh sedežih.				106/10)
23.	Spodbujanje oglaševanja v lokalnih medijih	AVP – SPV, občinski SPV	11. – 17.3.2013	Lokalni mediji	
24.	Zaključek projekta Pasavček za spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov: - spodbujanje uporabe varnostnih pasov vseh potnikov na vseh voznjakh s strani otrok z nagrajevanjem - ocenjevanje končnih poročil - izdaja potrdil in nagrajevanje vseh sodelujočih v projektu - predstavitev rezultatov v medijih	AVP – SPV, sodelujoče šole, vrtci, občinski SPV	Marec 2013 April, maj 2013	po Sloveniji	V šol. letu 2012/13 vključenih 761 vrtčevskih in šolskih skupin, skupno 15.900 sodelujočih otrok
25.	Spodbujanje spremljanja in opozarjanja voznikov in potnikov na dosledno	AVP – SPV, občinski SPV, šole, vrtci	Marec 2013	Po Sloveniji	

	uporabo var. pasov in OVS ter organizacija izobraževalnih dogodkov, priprava elektronske predstavitve za prikaz, zagotavljanje demo sedežev				
26.	Preventivni dogodki ob zaključku projektnih aktivnosti s prikazom pravilne uporabe varn.pasov in OVS	AVP – SPV, občinski SPV, šole, vrtci	Marec, april 2013	Maribor, Ljubljana, Piran, Kobarid	
27.	Izvedba spletne ankete glede pravilne uporabe OVS in varnostnih pasov	AVP – SPV	marec 2013	Spletna stran	
28.	Izvajanje projekta Prva vožnja, varna vožnja	AVP – SPV, v sodelovanju z občinskimi SPV	Februar - junij 2013	Maribor, Ljubljana	Izvedba predavanj in preventivnih dogodkov za bodoče starše v okviru šole za starše
29.	Priprava in organizacija preventivnih aktivnosti v okviru projekta Pasavček za šol. Leto 2013/2014 (izdaja gradiv, spletna stran...)	AVP – SPV, šole, vrtci	September 2013	Po Sloveniji	

5. MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI

V času akcije bo tudi z namenom seznanja širše javnosti poleg medijske kampanje izvedeno tudi naslednje:

- priprava gradiva za objavo na internetu,
- dogovor s predstavniki elektronskih medijev za medijsko podporo ukrepov v času akcije,
- priprava in izvedba novinarske konference na Agenciji RS za varnost prometa **marec 2013**,
- seznanjanje javnosti o poteku akcije in morebitnih posebnostih,
- posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti.

6. ZAKLJUČEK

Idealno bi bilo, da bi vsi vozniki in potniki uporabljali varnostni pas saj bistveno prispeva k njihovi varnosti in prepreči nepotrebne telesne poškodbe zaradi naglih zaviranj ali udeležbe v morebitnih prometnih nesrečah. Hkrati pa želimo s preventivno akcijo vplivati na vedenjske vzorce tako voznikov kot sopotnikov ter krepiti zavest, da moramo za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v cestnem prometu največ skrbeti sami.

Po zadnjih statističnih podatkih je uporaba varnostnega pasu nekoliko narasla tako pri voznikih in sopotnikih kot pri otrocih. Zahvala gre preventivnim akcijam, ki skrbijo za osveščanje vseh udeležencev v cestnem prometu o najhujših posledicah, ki se pripetijo pri neuporabi varnostnega pasu. Skupaj dosegamo cilj, zmanjšanja smrtnih žrtev ter huje telesno poškodovanih v cestnem prometu.

Še naprej bomo izvajali preventivno akcijo o uporabi varnostnega pasu, ki prispeva k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Če bomo s tokratno akcijo za določen odstotek zmanjšali posledice prometnih nesreč ali celo obvarovali kakšno življenje v letošnjem letu, bo nedvoumno dosežen namen. Moramo pa se zavedati, da tudi najkakovostnejši sistem varnostnih pasov kombiniran s številno drugo varnostno opremo v avtomobilu ne bo zagotavljal učinkovite varnosti, če vozilo trči s preveliko hitrostjo. Zato je pas le eden izmed mnogih dejavnikov, s katerim obvarujemo svoje življenje v prometnih nesrečah.

Pripravila: Vesna Marinko
Vodja preventivne akcije



Franc Pobjič
v.d. direktorja

