

UPORABA VARNOSTNEGA PASU!

PROGRAM AKTIVNOSTI

9. marec – 15. marec 2015

7. september – 20. september 2015



1. UVOD

Varnostni pas spada med elemente pasivne varnosti, s pomočjo katerega lahko izredno pomembno zmanjšamo težo posledic prometnih nesreč. Študije iz tujine kažejo, da bi lahko z dosledno uporabo varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev pri vseh potnikih in vseh voznjeh zmanjšali število umrlih voznikov in potnikov za 50%.

Javna agencija RS za varnost prometa v letu 2015 vodi in koordinira preventivno akcijo glede uporabe varnostnega pasu in zadrževalnih sistemov. V okviru nacionalne preventivne akcije VARNOSTNI PAS sodelujejo na nacionalni ravni državni organi in javne ustanove ter na lokalni ravni organi lokalnih skupnosti in nevladne organizacije s skupnim ciljem povečati delež uporabe pripetosti voznikov in potnikov med vožnjo. 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 in drugimi elementi pasivne varnosti zagotavlja najboljšo zaščito v primeru prometne nesreče.

Vozniki in potniki spadajo med najpogostejše žrtve prometnih nesreč v Sloveniji, saj je kar 58% umrlih v teh skupinah (vozniki OA, potniki OA, vozniki tovornih vozil). Zato je izrednega pomena, da zagotovimo z dosledno uporabo varnostnega pasu zmanjšanje posledic prometnih nesreč.

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 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.

Z vidika povečevanja deleža uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev ter z vidika pravilne pripetosti, je potrebno izvajati različne vrste ukrepov na področjih:

- zakonodaja
- osveščanje in informiranje udeležencev (medijska kampanja, izobraževanja in usposabljanja)
- tehnični elementi (opozarjanje na neprijetost)
- nadzor in kaznovanje

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.

2. CILJ

Glede na namen akcije in nekatere mednarodne kazalce sta v akciji skladno z NPVCP 2013-2022 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 prevozih otrok ne uporabljajo pri vseh vožnjah**. Obveznost pripenjanja nalaga 33. člen 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 2014 je na slovenskih cestah umrlo 41 voznikov osebnih vozil, pri 22% umrlih je bilo ugotovljeno, da med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu. Delež se je v primerjavi z letom 2013 zmanjšal za več kot 20% (v letu 2013 – 44 % neprijetih). Pri potnikih v osebni vozilu je delež umrlih, ki med vožnjo niso uporabljali varnostni pas nekoliko večji, znašal je 27 % (v letu 2013 – 59 %).

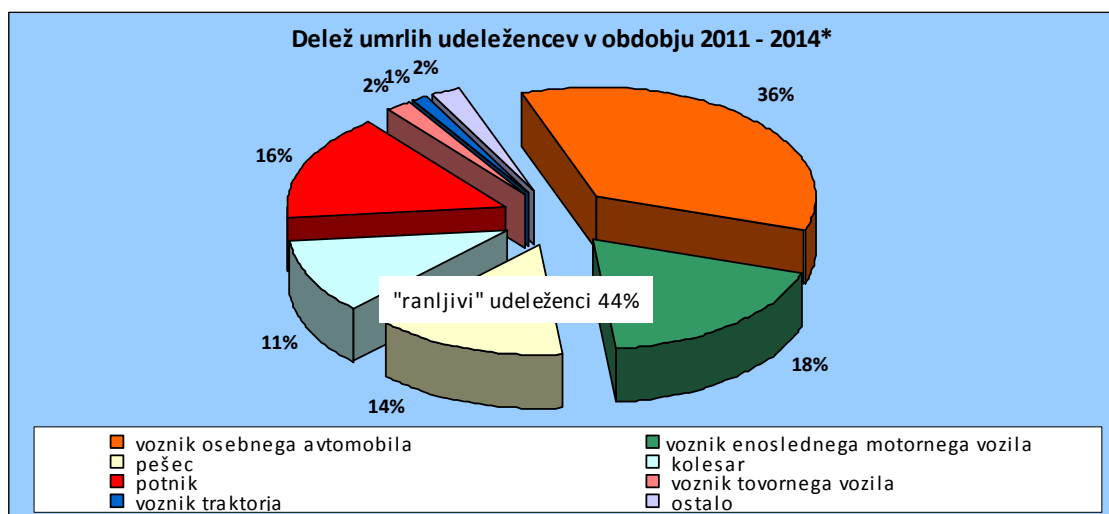
Ugotovljeno je bilo, da glede na uporabo varnostnega pasu še vedno majhen delež potnikov na zadnjih sedežih vozil niso pripeti z varnostnim pasom.

Skladno z Obdobnim načrtom za izvajanje NPVCP v letu 2015 so ključne naloge in ukrepi o uporabi varnostnega pasu usmerjene:

- poostren nadzor uporabe varnostnega pasu s strani policije in redarstva,
- izvedba preventivne akcije o uporabi varnostnega pasu in preventivnega programa Pasavček,
- umestitev vsebin o uporabi varnostnega pasu v izobraževanje voznikov avtobusov in tovornih vozil
- izvedba preventivnega projekta Pasavček (projektno delo po vrtcih in šolah, letos na novo izvedba dveh enodnevnih usposabljanj za strokovne delavce na vrtcih in šolah),
- izvedba predavanj za starše »Prva vožnja varna vožnja« v sodelovanju z občinskimi SPV,
- spodbujanje staršev, vzgojiteljev, učiteljev, ravnateljev in odgovornih oseb v podjetjih za prevoz potnikov k uporabi varnostnih pasov ter otroških sedežev.

3. VARNOST VOZNIKOV IN POTNIKOV

V letu 2014 je umrlo 41 voznikov osebnih vozil ter 21 potnikov osebnih vozil, ter 1 voznik tovornega vozila. Vozniki in potniki spadajo med najpogostejše žrtve prometnih nesreč v Sloveniji, saj je kar 58% umrlih v teh skupinah (vozniki OA, potniki OA, vozniki tovornih vozil). Zato je izrednega pomena, da zagotovimo z dosledno uporabo varnostnega pasu zmanjšanje posledic prometnih nesreč.



* za 2014 so začasni podatki

Slika: Prikaz deleža smrtnih žrtev glede na vrsto udeležbe v prometu (2011-2014)

Povečana uporaba varnostnega pasu v zadnjem desetletju je posledica sprememb zakonodaje, tako na evropski kot nacionalni ravni, saj so za prekrške pri neuporabi varnostnega pasu določene visoke denarne kazni, in pa seveda preventivnega opozarjanja osveščanja in opozarjanja. Na podlagi evropske zakonodaje so s priporočilom Evropske komisije podane zahteve glede vgradnje varnostnega pasu 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 so merodajne zakonske določbe v Zakonu o pravilih cestnega prometa, kjer 33. člen določa obvezno 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. Poleg tega so določbe glede varne vožnje otrok, do višine 150 cm potrebujejo posebne homologirane zadrževalne sisteme, t.i. otroške varnostne sedeže, primerne otroci teži in velikosti.

Z dosledno uporabo varnostnih pasov bi v splošnem za 50 % zmanjšali tveganje za smrtno žrtev pri voznikih in potnikih osebnih vozil. 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.

4. UČINKOVITOST VARNOSTNEGA PASU PRI ZMANJŠANJU POSLEDIC

Osnovni namen varnostnega pasu je:

- Da ostanejo posamezniki na svojem sedežu v vozilu v primeru trka
- Zmanjšuje naprej gibanje telesa ob čelnem trku ter preprečuje trk z notranjostjo avtomobila,
- Adaptira velik del energije in jo porazdeli na pas in različne dele telesa, ter tako učinkovito zmanjša posledice na posamezen del
- V kombinaciji z varnostnim mehkom ter drugimi element pasivne varnosti (naslonjalo za glavo, ergonomski sedeži, struktura vozila) zagotavlja vozniku in potnikom učinkovito zaščito

Podatki tujih študij in meta-analiz večih raziskav kažejo, da z dosledno uporabo varnostnega pasu:

- za 50 % zmanjšano tveganje za smrtno žrtev pri voznikih, ter za 45% zmanjšano tveganje za hude in za 25% zmanjšano tveganje za nastanek lažjih poškodb
- za potnike na sprednjih sedežih so varnostni pasovi učinkoviti pri 45% zmanjšanju smrtnih žrtev ali hudih poškodb, ter 20% učinkovitosti pri preprečevanju lažjih poškodb
- za zadnje sedeže so varnostni pasovi nekoliko manj učinkoviti, in sicer 25 % manjše tveganje za hude poškodbe in smrtne žrtve, ter 20% za lažje poškodbe
- Varnostni pasovi samo čez pas (dvotočkovni) so nekoliko manj učinkoviti od tritočkovnih, ampak vseeno zagotavljajo boljšo zaščito potnikov in sicer zmanjšujejo tveganje za smrtno žrtev za 32%

Glede uporabe varnostnega pasu kažejo različne raziskave pri nas in v tujini splošne zakonitosti:

- moški manj verjetno uporabljajo varnostni pas kot ženske in tudi potniki pri moških voznikih so manj pogosto pripeti kot pri ženskih voznicah (tudi otroci)
- pripetost in uporaba varnostnih pasov je najvišja na avtocestah, najnižja pa pri ulicah v naselju
- varnostni pas manj pogosto uporabljajo vozniki tovornih vozil in kombiniranih vozil pri prevozu tovora, kot vozniki osebnih vozil

- uporaba varnostnega pasu je bolj verjetno pri avtomobilih, ki imajo vgrajene opozorjevalnike za neprijetost (evropska raziskava je pokazala, da je prijetost voznikov v vozilih z opozorjevalnikom 97,5% ter 85,5% pri vozilih brez); prav tako je število smrtnih žrtev za 2% višje v vozilih brez opozorjevalnika za varnostni pas
- večina ljudi ima pozitivna stališča in prepričanja glede uporabe varnostnih pasov, vendar pa nekateri nimajo razvite vedenjske navade
- večina ljudi podcenjuje možne posledice in možnost trka pri nižjih hitrostih, krajših razdaljah, v poznanem okolju, ter na zadnjih sedežih, zato je v teh okoliščinah tudi uporaba varnostnih pasov nižja
- z vidika osveščanja je bolj učinkovito prikazovati pozitivne vidike uporabe varnostnega pasu, kot poudarjanje negativnih posledic samih;
- raziskave kažejo, da je po uvedbi jasnih zakonskih določil glede uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev, uporaba naraščala, dodatno pa tudi z izvajanjem učinkovitega nadzora nad uporabo;

Glede na vrsto trka v prometni nesreči so varnostni pasovi najbolj učinkoviti pri direktnih trkih od spredaj (zmanjšajo za 50% tveganje za smrtno žrtev v primerjavi z neprijetimi potniki), ter pri prometnih nesrečah prevrnitve ali kotaljenja vozila (za 74% zmanjšajo tveganje za smrtno žrtev), najmanj pa so učinkoviti pri trkih s strani, z 10% manjšim tveganjem pri trkih iste strani kot sedi potnik oz. voznik ter z 39% zmanjšanjem tveganja za smrtno žrtev, če je trk z druge strani kot potnik oz. voznik.

Večina voznikov in potnikov, ki niso uporabljali varnostnega pasu navajajo naslednje razloge:

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

5. ANALIZA UPORABE VARNOSTNEGA PASU V SLOVENIJI

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

- **v letu 2014 je v prometnih nesrečah umrlo 9 (18) voznikov osebnih avtomobilov, ki med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu oziroma 22 % 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 operativne 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 2014 (tabela 1) na slovenskih cestah umrlo 41 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 2012 – 2014.

varnostni pas	Mrtvi			Huje tel. poškod.			Lažje tel. poškod.		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
vozniki OA									
uporabljal	28	17	28	133	122	136	3610	3512	3225
ni uporabljal	20	18	9	38	31	27	110	124	75
neznano	3	6	4	16	4	11	153	158	149
skupaj	51	41	41	187	157	174	3873	3794	3449
% uporabe	55%	41%	68%	71%	78%	78%	93%	93%	93%
% neuporabe	39%	44%	22%	20%	20%	15%	3%	3%	2%

V letu 2014 je na slovenskih cestah umrlo 9 voznikov osebnih avtomobilov, pri katerih je bilo mogoče ugotoviti, da varnostnega pasu v času nesreče niso uporabljali. V primerjavi z letom 2013 je bila

stopnja uporabe varnostnih pasov pri umrlih voznikih osebnih avtomobilov višja (68%), pri hudo in lažje telesno poškodovanih pa enaka.

Bolj zaskrbljujoč podatek je pri potnikih. Število umrlih potnikov se je povečalo na 21 (v letu 2013 17), delež uporabe varnostnega pasu pa se je povečal (67% v letu 2014, samo 35% v letu 2013). V splošnem je delež uporabe varnostnega pasu pri potnikih, ki so bili hudo telesno poškodovani 59%, pri lažjih poškodbah pa 82%.

Skupni delež voznikov osebnih vozil in potnikov v njih, ki med nesrečo niso uporabljali varnostnega pasu ter podlegli poškodbam je 24 %.

V zadnjih dveh letih je umrlo 5 voznikov tovornih vozil, od tega 2 nista uporabljala varnostnega pasu. V lanskem letu se je 15 voznikov tovornih vozil huje telesno poškodovalo, 10 jih je uporabljalo varnostni pas (67 %), 104 pa so bili lažje poškodovani, delež uporabe varnostnega pasu pa je bil 87,5%, kar je v splošnem nižje kot pri voznikih osebnih vozil.

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		Spredej				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 udeleženih 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 ulica v naselju	90,5	91,1	73,0	60,7	68,2
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 prijetosti 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 prijetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev v obdobju 2007 - 2011 (tabela 4) pokaže, da se stopnja prijetosti v obravnavanem obdobju povečuje, z izjemo upada stopnje prijetosti voznikov oz. voznic in sopotnikov na sprednjih sedežih v letu 2007 in 2010, glede na predhodno leto ter stopnje prijetih odraslih na zadnjih sedežih v letu 2011. V letu 2011 je v primerjavi s predhodnim letom stopnja prijetosti voznikov oz. voznic narasla za 1,5 odstotne točke in znaša 93,1 %, kar umešča Slovenijo med države z visoko stopnjo prijetosti. Stopnja prijetosti sopotnika spredaj se je v letu 2011 povečala za 1,6 odstotne točke glede na leto 2010 in znaša 94,5 %. Stopnja prijetosti 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 prijetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev ter povečane varnosti v cestnem prometu se posebej odraža v povečanju stopnje prijetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev mlajših otrok (do 12 let) na zadnjih sedežih osebnega avtomobila, kjer se je stopnja prijetosti 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 prijetosti mlajših otrok na zadnjih sedežih 94,0 %. Velik porast je predvsem pri starejših otrocih, saj stopnja prijetosti v letu 2011 znaša 87,0 % kar je kar 17,2 odstotne točke več kot leto pred tem.

Tabela 5: Prijetost 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

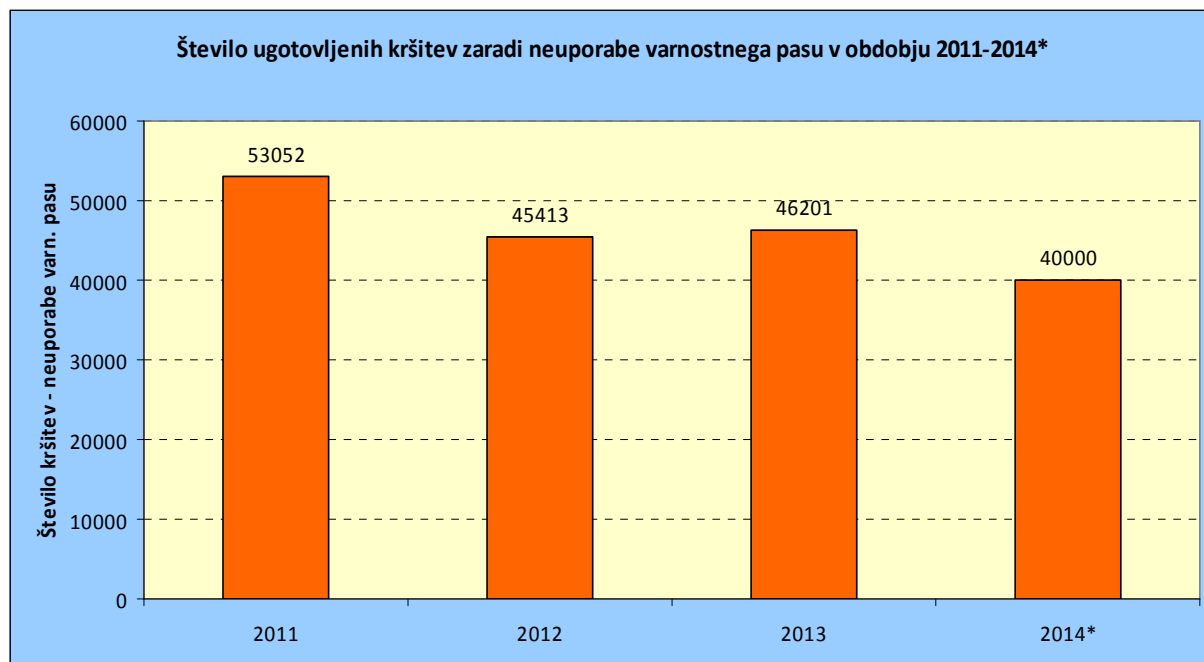
V tabeli 5 so zbrani podatki o stopnji prijetosti voznikov in sopotnikov ter uporabi otroških varnostnih sedežev v osebnih avtomobilih glede na regijo opazovanj. Opazovalna mesta smo združili v regije na osnovi metodologije NUTS – standardne klasifikacije teritorialnih enot Slovenije oz.

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 %).

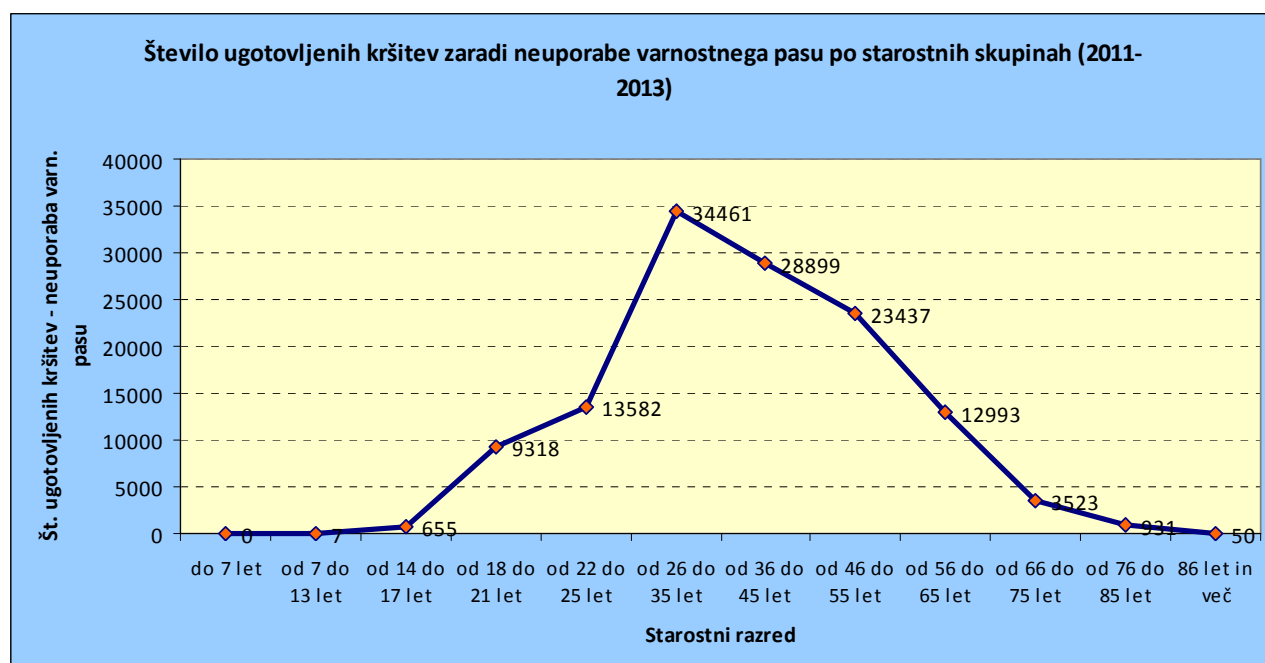
Pričakovanje, da bo stopnja pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev najvišja v ekonomsko najrazvitejših 19 območjih z najvišjo kupno močjo prebivalstva, se je delno potrdilo. Določen manjši vpliv bi na stopnjo uporabe otroških varnostnih sedežev namreč lahko imela tudi kupna moč prebivalstva, 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).

V spodnjem grafu imamo prikazano število kršitev neuporabe varnostnega pasu v zadnjih letih. Število ugotovljenih kršitev neuporabe varnostnega pasu se je v letu 2013 zmanjšala v primerjavi z letom 2011. V letu 2013 je bilo ugotovljenih 46.201 kršitev oz. 17 % manj kot v letu 2011.

Graf 1: Ugotovljene kršitve pri neuporabi varnostnega pasu



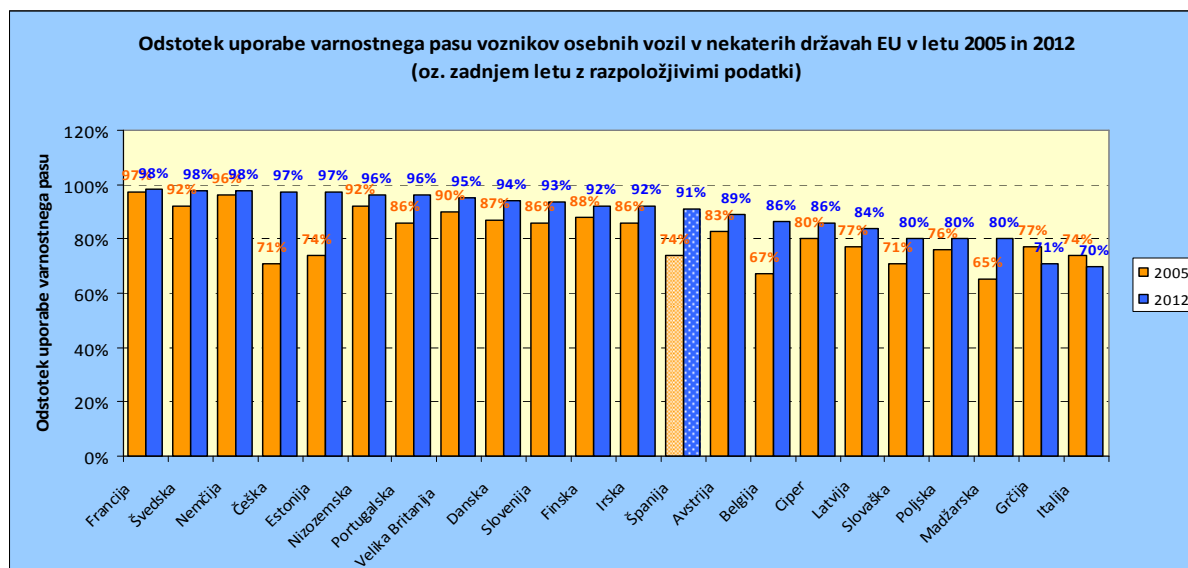
Število ugotovljenih kršitev neuporabe varnostnega pasu se razlikuje glede na starostno skupino kršitelja. Najpogostejši kršitelji neuporabe varnostnega pasu so iz starostne skupine med 26 in 35 leti (26 %) in starostne skupine med 36 in 45 leti (22 %).



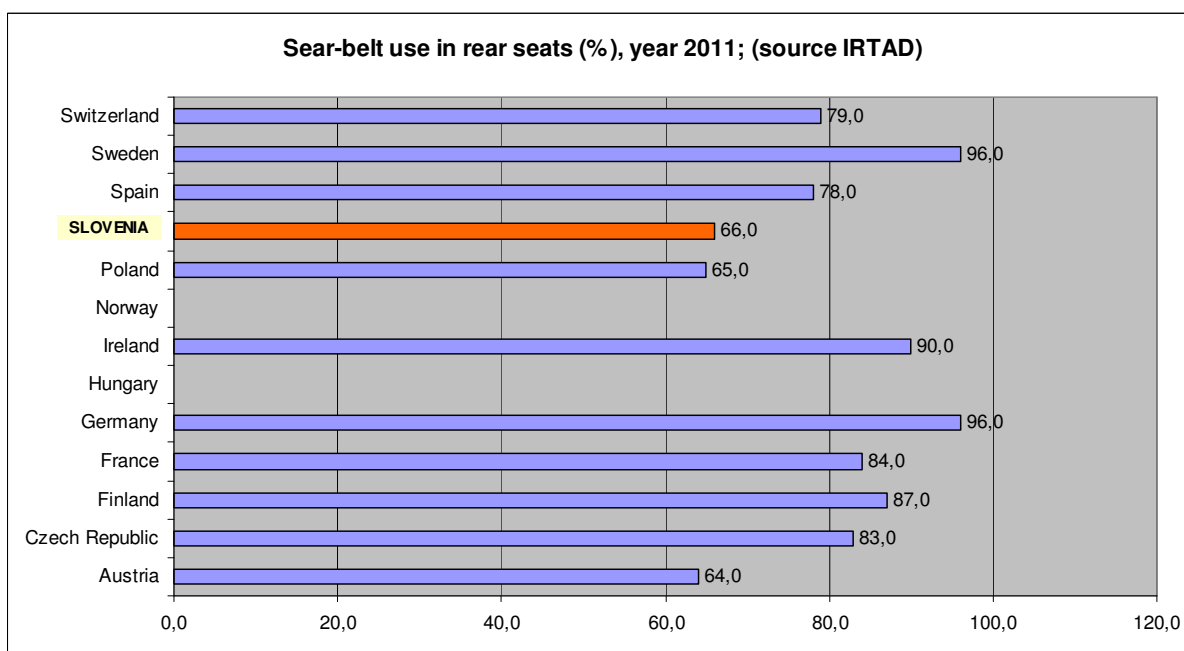
Slika: Število ugotovljenih kršitev zaradi neuporabe varnostnega pasu po starostnih skupinah (2011-2013)

Mednarodne primerjave

Primerjava prijetosti voznikov v nekaterih država EU kaže, da se Slovenija nahaja med državami, kjer se vozniki bolj pogosto pripenjajo. V Franciji, Švedski in Nemčiji kar 98 % voznikov osebnih vozil uporablja varnostni pas. V Sloveniji se po podatkih iz leta 2011 pripenja 93 % voznikov osebnih vozil. Najmanjši odstotek je pri dveh Mediteranskih državah Grčiji in Italiji – 71 % oz. 70 %.



Slika: Odstotek uporabe varnostnega pasu voznikov osebnih vozil v nekaterih državah EU v letu 2005 in 2012



Slika: Primerjava uporabe varnostnih pasov pri potnikih na zadnjih sedežih (Vir: IRTAD baza, 2011).

6. PROJEKT PASAVČEK

Da bi spodbudili obvezno uporabo varnostnih pasov v motornih vozilih in pravilno uporabo otroških varnostnih sedežev, bo v okviru Javna agencija RS za varnost prometa izvajala 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. Osnovni namen projekta Pasavček je informiranje in osveščanje glede pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov na vseh sedežev in pri vseh potniki 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 kot potniki v vozilu, zato je

Aktivnosti temeljijo na pozitivni spodbudi, saj bodo nagrajevali otroke, ki bodo v osebem 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.

Projekt Pasavček poteka v Sloveniji tako, da obsega naslednje aktivnosti:

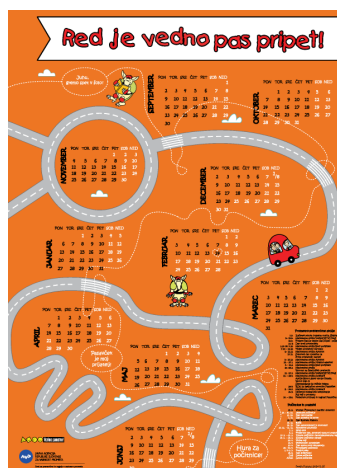
- Projektno delo v vrtcih in OŠ
- Prireditve in dogodki s svetovanjem glede ustrezne uporabe otroških varnostnih sedežev
- Medijska kampanja v povezavi z aktivnostmi akcije Varnostni pas ter spremljanje uporabe varnostnih pasov s strani otrok-ambasadorjev sporočila Red je vedno pas pripet!
- Sodelovanje s Policijo ter občinskimi redarstvi
- Evalvacija projekta z opazovanjem dejanske uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev med vožnjo (v preteklih letih)

V projektu Pasavček je v šolskem letu 2014/15 prijavljenih 604 skupine in oddelkov, preko 12.000 otrok in 1.300 učiteljev in vzgojiteljev. Za vse sodelujoče zagotavljamo: šolske koledarje Red je vedno pas pripet, urnike s pobarvanko za vsakega otroka, kazalo za knjigo, meter za skupino ter nekaj knjižic Red je vedno pas pripet, ki je bila prenovljena in vsebinsko dopolnjena v letu 2014, ter druga gradiva za spodbujanje aktivnosti (tattooji, ravnilca, blokci, štampljke, kartončki za spremljanje pripetosti...). Ob zaključku projektnega dela vsi sodelujoči prejmejo priznanja Pasavčka za sodelovanje v projektu ter praktično nagradico s sporočilom Red je vedno pas pripet! Prav tako zagotavljamo strokovno podporo za izvedbo aktivnosti, izvajamo usposabljanja za učitelje in vzgojitelje ter demonstracije za starše.

Aktivnosti projekta Pasavček ter svetovanje glede pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev predstavljamo tudi preko številnih dogodkov Pasavček in prireditev na lokalni ravni. Vsako leto lahko učitelji in vzgojitelji, dobijo posebne demonstracijske sedeže za prikaz pravilne uporabe. Tako v letošnjem letu v obdobju od marca do junija 2015 po 22 vrtcih in šolah po Sloveniji krožijo 3 demonstracijski sedeži s pripadajočimi različnimi vrstami otroških sedežev za prikaz ustrezne uporabe pri vožnji otrok. Demonstracijski sedeži so v posameznem vrtcu in šoli približno teden dni, tako da so jih lahko vzgojitelji in učitelji uporabili za poglobljeno delo z otroki in starši.



Brošura Red je vedno pas pripeti



Figurica Pasavček www.pasavcek.si



Tattoo Pasavček

Slika: Gradiva v okviru projekta Pasavček.

Projekt Pasavček je že več let eden izmed najbolj uspešnih in učinkovitih ter tudi množičnih prometno-preventivnih projektov v Sloveniji. Poleg številnih in pestrih preventivnih aktivnosti 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, ter tudi z opazovanjem uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov. 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, ter 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 90 % v povprečju pripetih otrok (leto 2011, kasnejšega opazovanja žal ni bilo možno izvesti), kar je posledica tudi številnih aktivnosti v okviru projekta Pasavček. Opazovanja so pokazala tudi, da se ženske bolj pogosto pripenjajo z varnostnim pasom kot moški, da je pripetost najvišja na avtocestah, najnižja pa na ulicah v naselju, ker ljudje verjetno podcenjujemo možne posledice nesreč pri vožnjah na kratkih razdaljah in nižjih hitrostih. Prav tako se je pokazalo, da je pripetost nižja v podeželskem okolju v primerjavi z urbnimi mestnimi središči.

7. 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 krepi 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. Ključen pa je tudi nadzor in izvajanje opozarjana na uporabo varnostnih pasov.

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.

Ključni poudarki letošnje preventivne akcije varnostni pas so:

- **poudarek na moških, voznikih in potnikih**
- **na uporabi varnostnih pasov v naseljih in na krajših razdaljah**
- **uporabo varnostnih pasov pri odraslih potnikih na zadnjih sedežih**
- **dosledno uporabo in pripetost otrok v otroških varnostnih sedežih na vseh voznjajh**
- **spodbujanje in osveščanje mladih k uporabi varnostnih pasov**

Pripravila:

Mateja Markl

Vodja Sveta za preventivo

in vzgojo v cestnem prometu

Mag. Igor Velov

Direktor AVP

Poslano:

- sodelujočim v akciji

- medijem

- spletne strani

Priloga:

Vložiti: - v zadevo.