

## NACIONALNA AKCIJA VARNOSTNI PAS – REŠUJE ŽIVLJENJE

PROGRAM AKTIVNOSTI  
14. marec – 20. marec 2016  
9. september – 16. september 2016



---

**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 voznjakh zmanjšali število umrlih voznikov in potnikov za 50%.

Javna agencija RS za varnost prometa v letu 2016 vodi in koordinira nacionalno preventivno akcijo VARNOSTNI PAS glede uporabe varnostnega pasu in zadrževalnih sistemov, v kateri 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 voznikom in vsem potnikom v primeru prometne nesreče.

Vozniki in potniki spadajo med najpogostejše žrtve prometnih nesreč v Sloveniji, saj je skoraj polovico (48,4 %) umrlih v teh skupinah (vozniki OA, potniki OA, vozniki tovornih vozil). Samo z dosledno uporabo varnostnih pasov lahko zmanjšamo posledice prometnih nesreč, saj varnostni pas v primeru trčenja najbolj učinkovito preprečuje nastanek najhujših posledic (hude telesne poškodbe in smrt). Ob tem je potrebno izpostaviti, da je uporaba varnostnega pasu nujna na vseh vožnjah, ne glede na oddaljenost ali hitrost vožnje, ter na vseh sedežih in v vseh vozilih (spredaj in na zadnjih sedežih, v osebnih vozilih, avtobusih in tovornjakih). Mednarodne raziskave in študije jasno kažejo, da bi lahko z uporabo varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev zmanjšali število smrtnih žrtve in hudo poškodovanih med vozniki in potniki med 40 do 50 %. Kar pomeni, da bi lahko na evropskih cestah preživel do 7.000 oseb, če bi bila uporaba varnostnih pasov v vseh državah na najvišji ravni.

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

---

## 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 rešuje življenja, česar se še vedno zaveda premalo udeležencev v cestnem prometu, saj je bilo v lanskem letu 2015 po podatkih Policije ugotovljenih kršitev pri voznikih osebnih avtomobilov in voznikih tovornih vozil 40.250. Prav tako stopnja pripetosti voznikov osebnih avtomobilov in potnikov, predvsem na zadnjih sedežih, ni zadovoljiva. Podatki iz leta 2011 kažejo, da je v povprečju pripetih 93 % voznikov in 94 % sopotnikov spredaj pripetih, podoben je delež pripetosti mlajših otrok (94 %), ki potrebujejo otroške varnostne sedeže. Izjemno je zaskrbljujoč podatek, da se **zadrževalni sistemi pri prevozi otrok ne uporabljajo pri vseh voznjakh. Še vedno se veliko potnikov na zadnjih sedežih ne pripenja z varnostnim pasom**, čeprav so ob prometnih nesrečah posledice lahko zanje najhujše. Zato je problematičen delež pripetosti odraslih potnikov na zadnjih sedežih (v povprečju 66 %), ter tudi voznikov in potnikov v avtobusih in tovornih. Podatki tudi kažejo, da je pripetost znotraj naselij in pri nižjih hitrostih ter krajših razdaljah manjša, čeprav so posledice že pri trku 50 km/h lahko smrtne.

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

V letu 2015 je na slovenskih cestah umrlo 38 voznikov osebnih vozil, pri 42% (16 oseb) umrlih je bilo ugotovljeno, da med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu. Delež se je v primerjavi z letom 2014 povečal za 20 % (v letu 2015 – 44 % nepripetih). Pri potnikih v osebni vozilu je umrlo 17 oseb, delež umrlih, ki med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu pa znaša 35 % (6 oseb). Podobno je tudi med huje poškodovanimi, kjer 26 voznikov ni uporabljalo pasu. Ugotovljeno je bilo, da glede na uporabo varnostnega pasu še vedno majhen delež potnikov na zadnjih sedežih vozil ni bil pripet z varnostnim pasom.

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

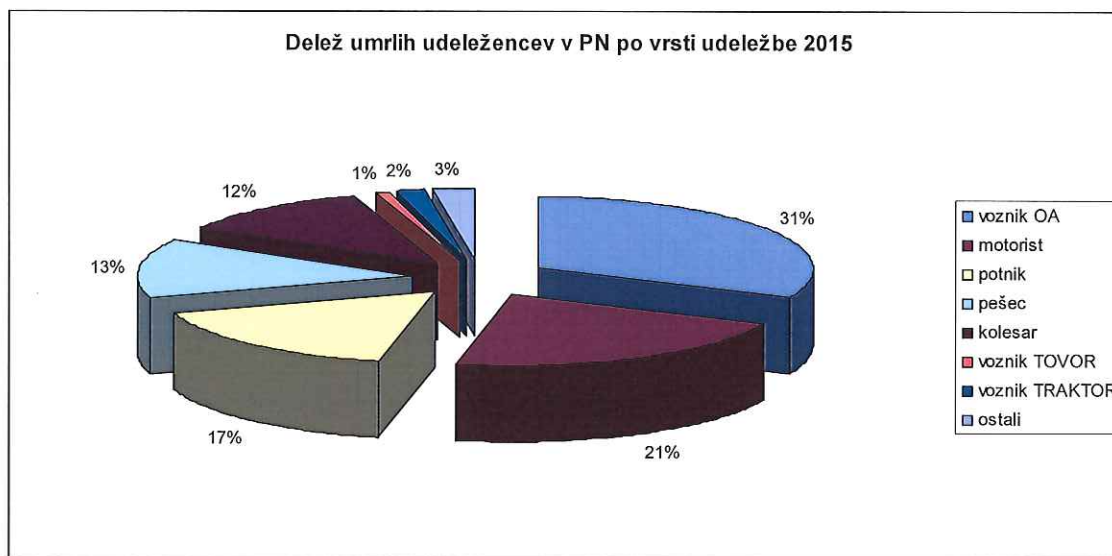
- poostren nadzor uporabe varnostnega pasu s strani policije in redarstva,



- 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 2015 je umrlo 38 voznikov osebnih vozil ter 17 (v 2014 21) potnikov osebnih vozil, ter 1 voznik in 3 potniki tovornega vozila. Vozniki in potniki spadajo med najpogostejše žrtve prometnih nesreč v Sloveniji, saj je kar 48% 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.



Slika: Prikaz deleža smrtnih žrtev glede na vrsto udeležbe v prometu v letu 2015

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.

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. Nadzor in kaznovanje glede uporabe varnostnega pasu izvaja Policija, zakon pa podaja pooblastila tudi mestnemu redarstvu. Voznika ali potnika, ki ni pripet z varnostnim pasom, se kaznuje z globo v višini 120 evrov. 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. 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.

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 PROMETNIH NESREČ**

---

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 mehom 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 2015 je v prometnih nesrečah umrlo 16 voznikov osebnih avtomobilov, ki med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu oziroma 42 % umrlih voznikov osebnih vozil v času prometnih nesreč ni uporabljalo varnostnega pasu; prav tako je bilo 26 voznikov huje poškodovanih, ki med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu;
- v letu 2015 je 6 potnikov v osebnih vozilih umrlo, ki niso uporabljali varnostnega pasu;
- po podatkih iz opazovanja (v letu 2011) med vožnjo varnostni pas uporablja v povprečju 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 varnostni pas povprečno uporablja 66,2 % odraslih potnikov ter v 87,0 % starejši otroci in 94,0 % mlajši otroci.

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                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Uporaba varnostnega pasu med vozniki in potniki motornih vozil</b> | Delež pripetosti v vozilu spredaj / zadaj<br>Umrli v PN, ki so uporabljali varnostni pas<br>Umrli v PN, ki niso uporabljali varnostni pas<br>Delež pripetosti glede na spol<br>Delež pripetosti po regijah<br>Delež pripetosti otrok do 12 letih<br>Delež pripetosti starejših otrok nad 12. let<br>Delež pripetosti glede na vrsto ceste |

Na podlagi statističnih podatkov Policije je v letu 2015 (tabela 1) na slovenskih cestah umrlo 38 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 udeleženih v PN v letih 2012 – 2015.*

| varnostni pas | Mrtvi |      |      |      | Huje tel. poškod. |      |      |      | Lažje tel. poškod. |      |      |      |
|---------------|-------|------|------|------|-------------------|------|------|------|--------------------|------|------|------|
| vozniki OA    | 2012  | 2013 | 2014 | 2015 | 2012              | 2013 | 2014 | 2015 | 2012               | 2013 | 2014 | 2015 |
| uporabljal    | 28    | 17   | 28   | 21   | 133               | 122  | 136  | 167  | 3610               | 3512 | 3225 | 3399 |
| ni uporabljal | 20    | 18   | 9    | 16   | 38                | 31   | 27   | 26   | 110                | 124  | 75   | 81   |
| neznano       | 3     | 6    | 4    | 1    | 16                | 4    | 11   | 9    | 153                | 158  | 149  | 154  |
| skupaj        | 51    | 41   | 41   | 38   | 187               | 157  | 174  | 202  | 3873               | 3794 | 3449 | 3634 |
| % uporabe     | 55%   | 41%  | 68%  | 55%  | 71%               | 78%  | 78%  | 83%  | 93%                | 93%  | 93%  | 94%  |
| % neuporabe   | 39%   | 44%  | 22%  | 42%  | 20%               | 20%  | 15%  | 13%  | 3%                 | 3%   | 2%   | 2%   |

V letu 2015 je na slovenskih cestah umrlo 16 voznikov osebnih avtomobilov, pri katerih je bilo mogoče ugotoviti, da varnostnega pasu v času nesreče niso uporabljali. V primerjavi z letom 2014 je bila stopnja uporabe varnostnih pasov pri umrlih voznikih osebnih avtomobilov nižja (55 %), vendar višja kot v letu 2013, pri hudo in lažje telesno poškodovanih pa nekoliko višja (83 %) oz. na enaki ravni (94 %).



Bolj zaskrbljujoč podatek je pri potnikih. Število umrlih potnikov je v letu 2015 upadlo na 17 (v letu 2014: 21), delež uporabe varnostnega pasu je ostal na enaki ravni 65 % (67% v letu 2014). 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 40 %.

V letu 2015 je umrl 1 voznik tovornih vozil, ki ni uporabljal varnostnega pasu, prav tako pa je bilo hudo poškodovanih 13 voznikov tovornih vozil, od tega jih je 85 % uporabljalo varnostni pas, za ostale pa ni znano.

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)

| Leto | 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 petletnega obdobja (2007-2011) pokaže, da pripetost voznikov ne glede na spol v obravnavanem obdobju narašča ali ostaja enaka, prav tako udeleženi sopotniki 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<br>spredaj | Sopotniki zadaj<br>desno | Sopotniki zadaj<br>v sredini | Sopotniki zadaj<br>levo |
| Lokalna ulica v<br>naselju | 72,2   | 73,4                | 55,6                     | 45,1                         | 55,8                    |
| Glavna ulica v<br>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<br>naselju | 82,1   | 80,1                | 64,2                     | 38,7                         | 58,8                    |
| Glavna ulica v<br>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<br>naselju | 81,8   | 76,8                | 69,1                     | 38,5                         | 60,8                    |
| Glavna ulica v<br>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<br>naselju | 84,1   | 85,8                | 79,4                     | 48,3                         | 77,3                    |
| Glavna ulica v<br>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<br>naselju | 85,8   | 84,7                | 81,3                     | 50,0                         | 78,4                    |
| Glavna ulica v<br>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

voznik 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 osebni 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<br>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.



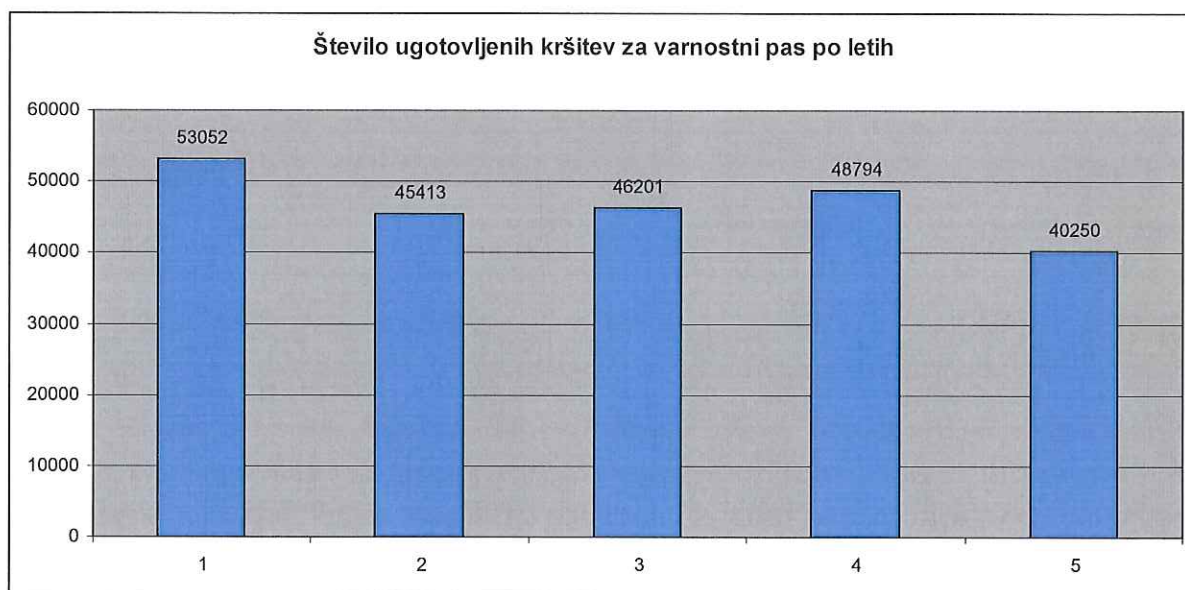
Tabela 5: Pripetost voznikov in sopotnikov v cestnem prometu glede na statistično regijo opazovanj v letih 2010 in 2011 (v %)

| 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 %).

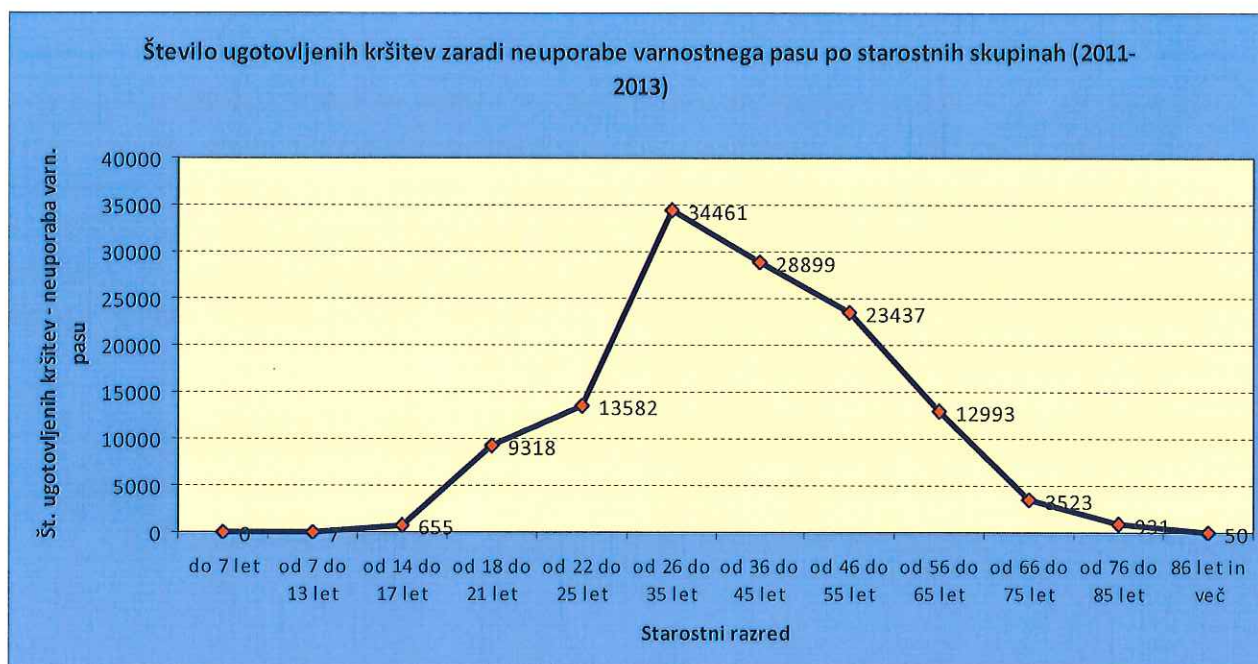
Pričakovanje, da bo stopnja pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev najvišja v ekonomsko najrazvitejših 19 območjih z najvišjo kupno močjo prebivalstva, se je delno potrdilo. Določen manjši vpliv bi na stopnjo uporabe otroških varnostnih sedežev namreč lahko imela tudi kupna moč prebivalstva,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

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.



Slika 2: Ugotovljene kršitve pri neuporabi varnostnega pasu po letih (2011-2015)

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 %).

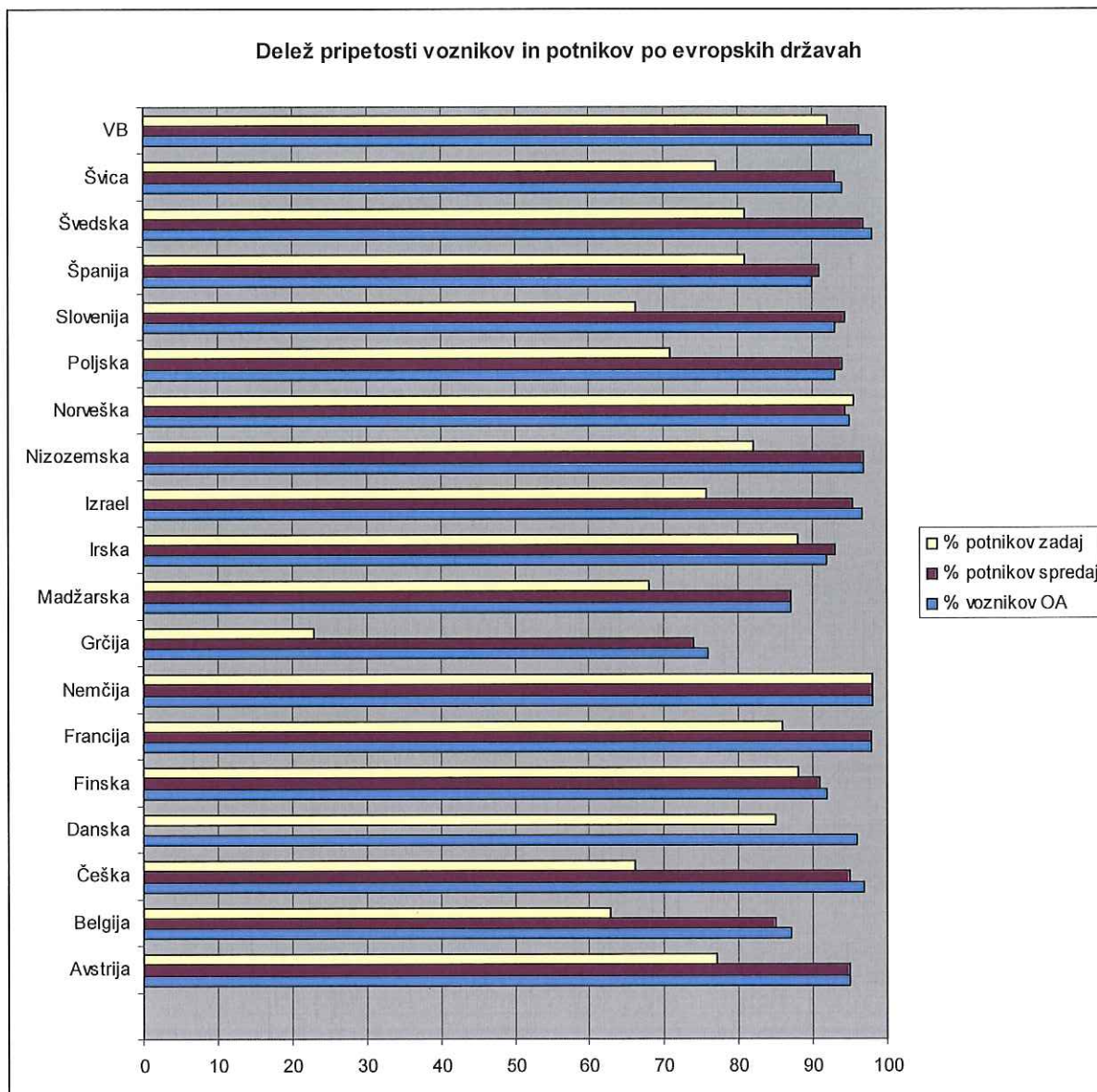


Slika: Število ugotovljenih kršitev zaradi neuporabe varnostnega pasu po starostnih skupinah (2001-2013)

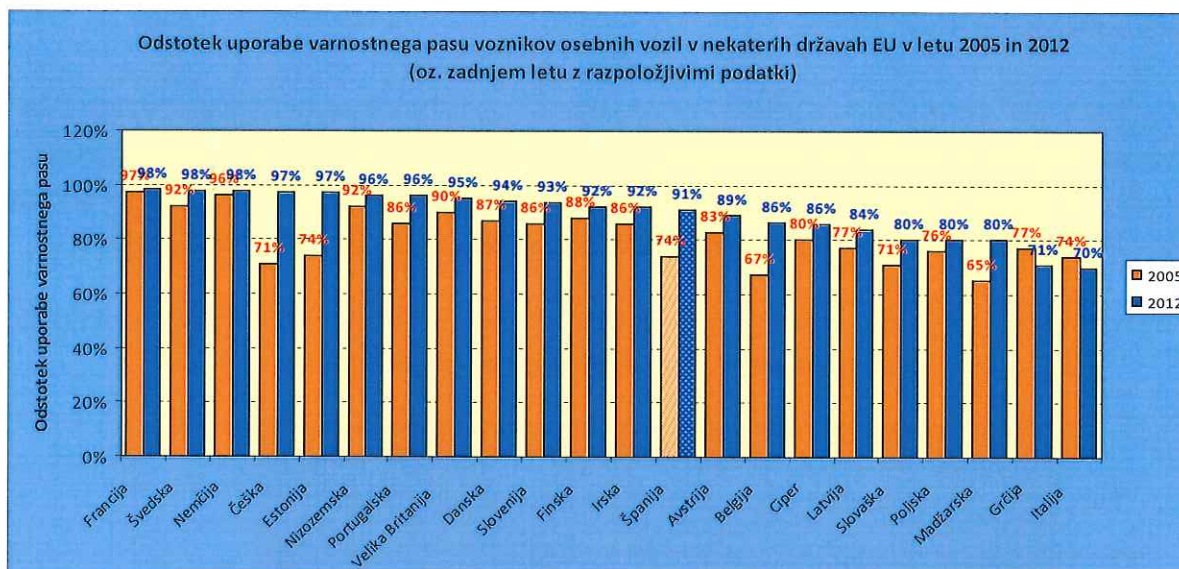


## Mednarodne primerjave

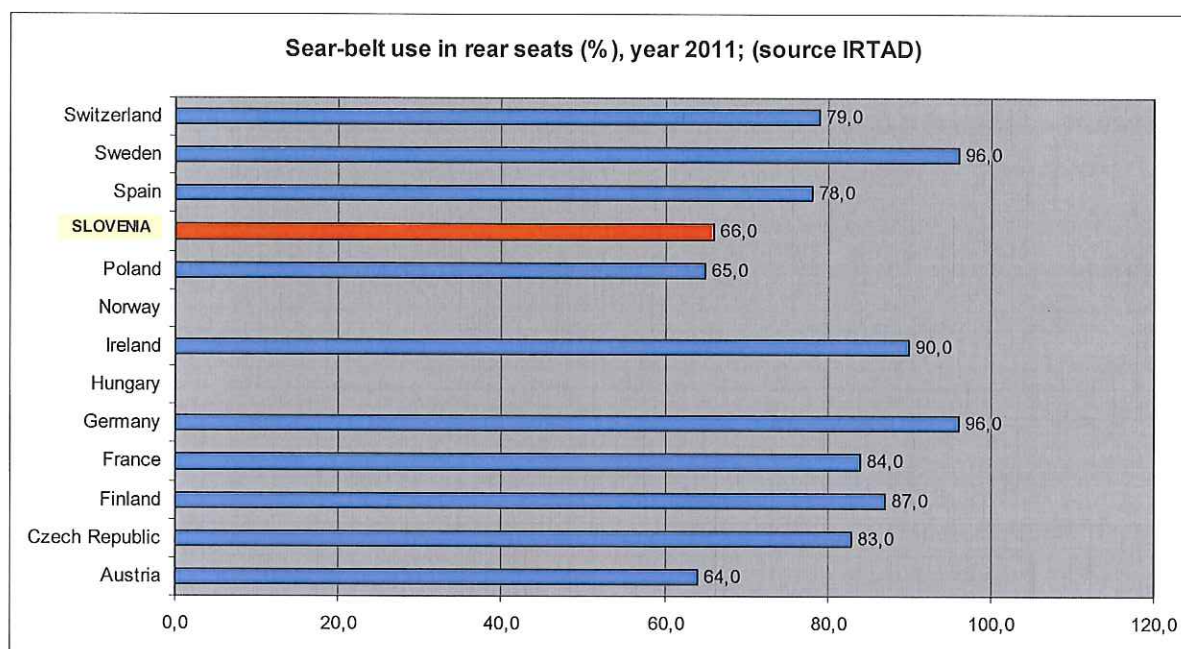
Primerjava prijetosti voznikov v nekaterih državah EU kaže, da se Slovenija nahaja med državami, kjer se vozniki sicer kar v velikem deležu pripenjajo, vendar pa je kar nekaj držav, kjer je delež prijetosti voznikov blizu 98 % (Nizozemska, Švedska, Velika Britanija, Češka, Francija, Nemčija). V Sloveniji se po podatkih iz leta 2011 pripenja 93 % voznikov osebnih vozil. Najmanjši odstotek je pri Grčiji (76 %).



Glede na podatke, kako se je prijetost in uporaba varnostnih pasov spremenila v večletnem obdobju po posameznih državah, lahko vidimo, da je Slovenija med letoma 2005 in 2012 naredila izredno pomemben premik v smeri večje prijetosti in sicer se je delež povečal z 86 % prijetih voznikov na 93 %.



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. VARNA VOŽNJA OTROK in PROJEKT PASAVČEK**

---

Otroci so v prometu glede na statistične podatke najbolj ogroženi kot potniki v vozilih (približno 66 % med umrlimi in hudo poškodovanimi), ko morajo biti vedno zavarovani v otroških varnostnih sedežih in pripeti z varnostnimi pasovi. Samo z dosledno in ustrezno pripetostjo otrok, bomo lahko dosegli, da v prometnih nesrečah noben otrok kot potnik ne bo umrl ali bil huje poškodovan. Zato je namen aktivnosti glede varne vožnje otrok povečati zavedanje staršev, učiteljev in vzgojitelje ter drugih odraslih ter jih informirati in izobraževati glede pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev.

Da bi spodbudili varno vožnjo otrok, obvezno uporabo varnostnih pasov v motornih vozilih in pravilno uporabo otroških varnostnih sedežev, izvaja Javna agencija RS za varnost prometa v okviru svojih aktivnosti projekt Pasavček. S prijaznim likom Pasavčka spodbujamo 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 sedežih 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

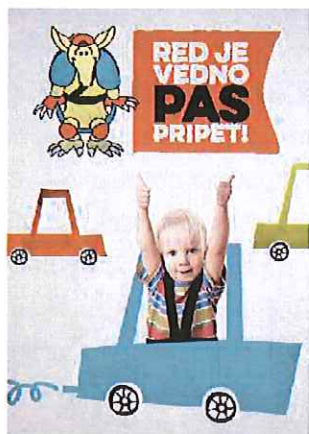
Aktivnosti temeljijo na pozitivni spodbudi, saj bodo nagrajevali otroke, ki bodo v osebнем avtomobilu pripeti. Nagrada je figurica pasavčka, ki je narejena tako, da se lahko z ježki pripne na varnostni pas in jo ima otrok tudi v avtu. Lik pasavca je izbran, ker ima ta žival v jezikih vseh sodelujočih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

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 2015/16 prijavljenih 694 skupine in oddelkov, preko 14.500 otrok in 1.150 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 2015, ter druga gradiva za spodbujanje aktivnosti (tattooji, ravnilca, blokci, šampiljke, 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 bosta v letošnjem letu v obdobju od marca do junija 2016 po vrtcih in šolah po Sloveniji krožila dva demonstracijska sedeža 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



Plakat Pasavček - šolski koledar



Figurica Pasavček [www.pasavcek.si](http://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 94 % 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 urbaniimi mestnimi središči.



Poleg tega so za varno vožnjo otrok pomembne tudi zakonske in podzakonske določbe, ki opredeljujejo:

- obveznost pripetosti otrok v homologiranih zadrževalnih sistemih (otroških sedežih) do višine 150 cm v vseh vozilih z vgrajenimi varnostnimi pasovi (Zakon o pravilih cestnega prometa, 88. člen)
- določbe glede prevoza skupine otrok (Zakon o pravilih cestnega prometa, 90. člen)
- varnost in posebne pogoje za vozila za prevoz skupine otrok (Zakon o motornih vozilih, 45. člen; Pravilnik o napravah in opremi vozil v cestnem prometu)
- vstopanje in izstopanje potnikov pri šolskih in organiziranih prevozi ter s tem povezane določbe in ravnanja ostalih voznikov (Zakon o pravilih cestnega prometa, 91. člen): ustavitev za avtobusom, ustavitev iz nasprotne smeri, če stoji avtobus na vozišču, itd.
- glede pravice do šolskega prevoza pri ogroženosti otrok na šolskih poteh (Zakon o osnovni šoli, 56. člen)
- spremljanje in obveznosti učiteljev (Pravilnik o pedagoških spremljevalcih pri prevozu skupine otrok)

---

## **7. MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI**

---

**Osnovno sporočilo preventivne akcije je:**

**Vam je že KLIKnilo? KLIK VARNOSTNEGA PASU vam lahko reši življenje. Vozimo pametno.**

Ključna sporočila in medijska strategija:

- usmerjenost na ciljne skupine:
  - Moški vozniki
  - Potniki na zadnjih sedežih
  - Poklicni vozniki
  - Starši in drugi odgovorni za varnost otrok
  - Učitelji in vzgojitelji
- glavna sporočila oz. problematika:
  - osveščanje glede uporabe varnostnih pasov pri odraslih na zadnjih sedežih v avtomobilih
  - varna vožnja otrok z dosledno in ustrezno uporabo otroških varnostnih sedežev
  - Uporaba varnostnih pasov v naseljih in na krajših vožnjah
  - spodbujanje in osveščanje mladih k uporabi varnostnih pasov
  - spodbujanje in osveščanje voznikov in potnikov na avtobusih in tovornih vozilih
  - informiranje glede obveznosti varne vožnje otrok pri organiziranih in šolskih prevozi

Ključne aktivnosti, ki se bodo izvajale v okviru letošnje preventivne akcije varnostni pas so:

- Novinarska konferenca in sporočilo za medije ob pričetku akcije
- Medijske aktivnosti za osveščanje in informiranje glede uporabe varnostnega pasu (priprava jasnih priporočil, video , preventivna gradiva)
- Izvedba opazovanja pripetosti in priprava analize
- Dodatno informiranje in obveščanje glede ustreznega šolskega prevoza skupin otrok preko osnovnih in srednjih šol ter vrtcev v sodelovanju z Ministrstvom za izobraževanje

- Izvajanje projekta Pasavček po šolah in vrtcih
- Izvajanje akcije Varnostni pas – vez z življenjem preko Izpitnih centrov in šol voženj z opozarjanjem in izobraževanjem kandidatov za voznike
- Izvajanje preventivnih dogodkov na lokalni ravni
- Dodatno izobraževanje poklicnih voznikov in avtoprevoznikov v sodelovanju z Obrtno in Gospodarsko zbornico
- Nadzor s strani Policije in občinskih redarstev

---

## 8. 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. 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.

Pripravila:

Mateja Markl

Vodja Sektorja za preventivo  
in vzgojo v cestnem prometu



Poslano:

- sodelujočim v akciji
- medijem
- spletne strani

Priloga: - načrtovani ukrepi

Vložiti: - v zadevo.



Mag. Igor Velov  
Direktor AVP





## 6. UKREPI v obdobju od 14. do 20. marec in od 9. september do 16. september 2016

| Zap. št. | VRSTA UKREPA                                                                                                              | IZVAJALEC                                           | ČAS IZVEDBE           | KRAJ IZVEDBE                               | OPOMBA                                                                                                       |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          | Novinarska konferenca in medijske aktivnosti ob pričetku akcije VARNOSTNI PAS                                             | AVP                                                 | 14. marec 2016        | AVP                                        |                                                                                                              |
|          | Medijske aktivnosti na nacionalni in lokalni ravni                                                                        | AVP – SPV, občinski SPV                             | marec, september 2016 | RTV SLO, radijske postaje, Lokalni mediji  | Preventivna gradiva za občinske SPV, IC, pooblaščen organizacije                                             |
|          | Obvestilo vsem šolam in vrtcem glede ustreznosti šolskega prevoza                                                         | AVP, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport | Marec 2016            | Po Sloveniji                               | Dopis na vse OŠ in vrtce ter srednje šole, lokalne skupnosti                                                 |
|          | Izvajanje akcije Varnostni pas – vez z življenjem z osveščanjem in informiranjem kandidatov za voznike pri izpitni vožnji | AVP-SPV, IC                                         | Marec 2016            | Po 11 IC                                   |                                                                                                              |
|          | Izobraževanje in usposabljanje učiteljev vožnje v sodelovanju z IC                                                        | AVP, IC                                             | Marec, september 2016 | Izvedba vsaj na dveh IC (Kranj, Ljubljana) | 17.3.2016 na IC Kranj                                                                                        |
|          | Informacija šolam vožnje, da namenijo učno uro pravilni prijetosti                                                        | AVP                                                 | Marec 2016            | Po Sloveniji                               |                                                                                                              |
|          | Aktivnosti v okviru projekta Pasavček (spremljanje prijetosti na vsaki vožnji, projektno delo, demo sedeži)               | APV-SPV                                             | marec 2016            | Po Sloveniji                               | Sodelujočih 694 vrtčevskih skupin in šolskih oddelkov, zagotovitev potrebnih gradiv (štampljk in kartončkov) |
|          | Sodelovanje pri nadzoru z demo napravami                                                                                  | AVP, Policija, občinska redarstva                   | Marec, september 2016 | Po Sloveniji, 3 PU                         | Uporaba Zaletavčka za prikaz trka pri 11 km/h in osveščanje udeležencev v prometu ob izvajanju nadzora       |
|          | Izvajanje preventivnih dogodkov z namenom osveščanja glede uporabe                                                        | AVP - SPV                                           | Marec 2016            | Po Sloveniji                               | Izvedba 5 dogodkov Pasavček (Maribor, Ljubljana, Piran, Kranj)                                               |

|  |                                                                                                                                                                                        |                                                 |                                               |                               |                                                                                                               |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | varnostnih pasov                                                                                                                                                                       |                                                 |                                               |                               | Kroženje demo sedežev po 32 vrtcih in šolah                                                                   |
|  | Preventivni dogodki ob zaključku projektnih aktivnosti Pasavček s prikazom pravilne uporabe varn.pasov in OVS                                                                          | AVP – SPV, občinski SPV, šole, vrtci            | Marec - junij 2016                            | Po Sloveniji                  |                                                                                                               |
|  | Opazovanje uporabe varnostnega pasu in otroških sedežev                                                                                                                                | AVP-SARK                                        | Maj 2016                                      | Po Sloveniji                  | Skladno z enotno metodologijo opazovanja prijetosti                                                           |
|  | Poglobljena analiza uporabe varnostnih pasov v različnih vozilih, voznikih in potnikih                                                                                                 | AVP - SARK                                      | Marec – september 2016                        | /                             |                                                                                                               |
|  | Izdelava preventivnega izobraževalnega filma glede uporabe varnostnih pasov                                                                                                            | AVP - SPV                                       | September 2016                                | /                             | Dostopnost na spletu, preko občinskih SPV, šol, šole vožnje                                                   |
|  | Zaključek projekta Pasavček<br>- ocenjevanje končnih poročil<br>- izdaja potrdil in nagrajevanje vseh sodelujočih v projektu<br>- predstavitev rezultatov v medijih                    | AVP – SPV, sodelujoče šole, vrtci, občinski SPV | Maj, junij 2016                               | po Sloveniji                  | V šol. letu 2015/16 vključenih 694 vrtčevskih in šolskih skupin, skupno 14.000 sodelujočih otrok              |
|  | Izvajanje projekta Prva vožnja, varna vožnja                                                                                                                                           | AVP – SPV, v sodelovanju z občinskimi SPV       | marec - junij 2016                            | Sedež AVP, Ljubljana, Domžale | Izvedba predavanj in preventivnih dogodkov za bodoče starše v okviru vsebin »šole za starše«                  |
|  | Priprava in organizacija preventivnih aktivnosti v okviru projekta Pasavček za šol. leto 2016/2017 (izdaja gradiv, spletna stran...) s poudarkom na pravilni prijetosti in uporabi OVS | AVP – SPV, šole, vrtci                          | September 2016                                | Po Sloveniji                  | Prijavnica preko spletne strani <a href="http://www.pasavcek.si">www.pasavcek.si</a>                          |
|  | Poostren nadzor nad uporabo varnostnih pasov in ustreznih zadrževalnih sistemov med vožnjo na prednjih in zadnjih sedežih                                                              | Policija                                        | 14. – 20. marec 2016, 9. – 18. september 2016 | državne in občinske ceste     | Nadzor na uporabo varnostnega pasu in ustreznih zadrževalnih sistemov med vožnjo v vseh vrstah motornih vozil |
|  | Sodelovanje pri nadzoru prevoza otrok (ob preventivnih pregledih)                                                                                                                      | Policija                                        | po potrebi, September 2016                    |                               | Odziv na sodelovanje s šolami in vrtci (šolski izleti)                                                        |



|  |                                                                                                     |                                         |                                                  |              |                                                                                          |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | ustreznosti prevoznega sredstva in voznika; opozarjanje na uporabo ustreznih zadrževalnih sistemov) |                                         |                                                  |              |                                                                                          |
|  | Nadzor pri šolskih prevozih otrok v šolo in domov                                                   | Policija                                | 14. – 20. marec 2016,<br>9. – 18. september 2016 |              |                                                                                          |
|  | Obvestilo in informacija vsem prevoznikom                                                           | OZS, GZS                                | Marec 2016                                       |              |                                                                                          |
|  | Vključitev problematike uporabe varnostnih pasov v permanentnega usposabljanja poklicnih voznikov   | OZS, GZS                                | Čez leto                                         |              |                                                                                          |
|  | Objava na spletni strani Slovenskega zavarovalnega združenja                                        | Slovensko zavarovalno društvo, g. i. z. | Marec, september 2016                            |              | Obvestilo zavarovalnicam - članicam SZZ, ki nudijo zavarovanje avtomobilske odgovornosti |
|  | Občinska redarstva bodo pri delu nadzirali uporabo varnostnih pasov na sprednjih in zadnjih sedežih | ZOS, SOS                                | Maj 2014                                         | Po Sloveniji | Poudarek na okolici vrtcev in šol, MOL Mestno redarstvo                                  |
|  | Izvajanje aktivnosti nevladnih organizacij glede uporabe varnostnih pasov s sofinanciranjem AVP     | NVO                                     | April – september 2016                           | Po Sloveniji | Javni poziv za NVO je še v teku                                                          |