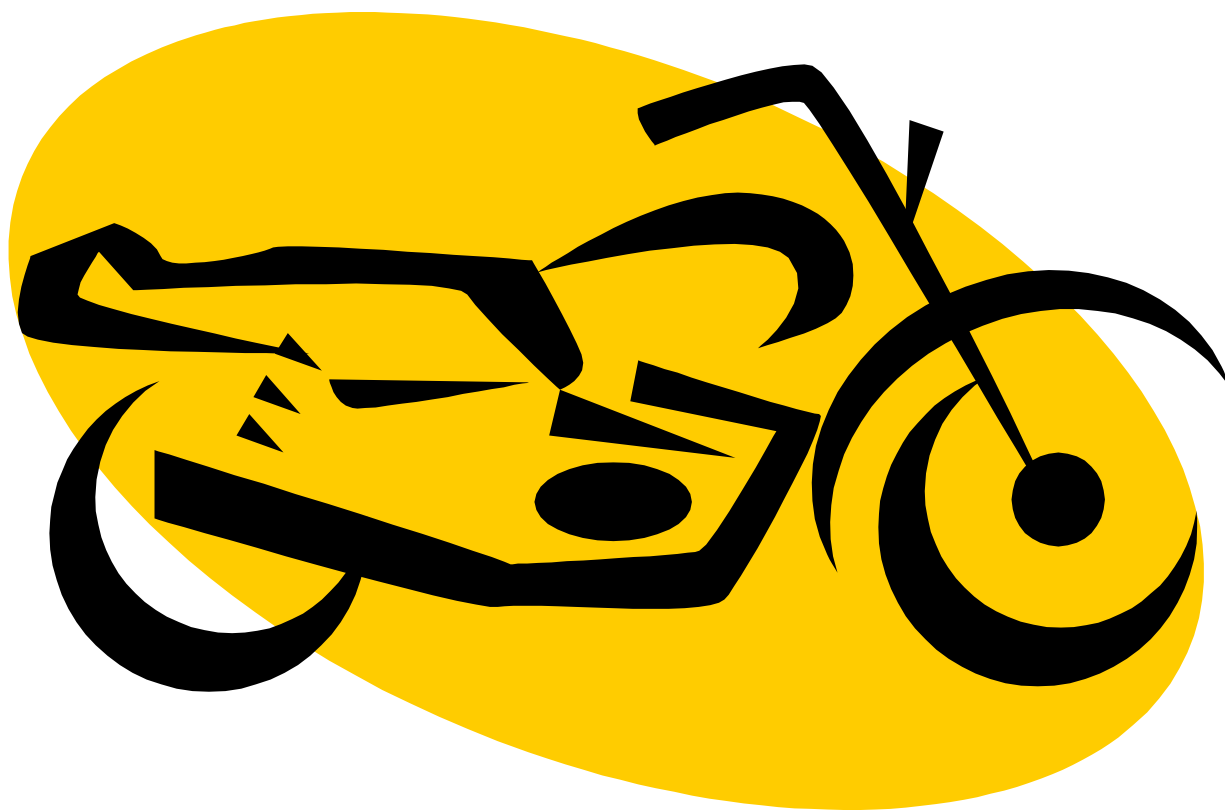


VOZNIKI ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL

(PROGRAM AKTIVNOSTI)

12. april–12. maj 2007



1. UVOD

V Ministrstvu za notranje zadeve in Policiji kot organu v sestavi ter soustvarjalcu Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa se zavedamo problematike, ki je povezana z varnostjo cestnega prometa, z neupoštevanjem prometnih pravil in dokaj nizko kulturo udeležencev v cestnem prometu. Nekateri udeleženci cestnega prometa namreč pozabljajo, da promet in cesta napak ne oproščata. Dovolj je le trenutek in življenje se posamezniku lahko popolnoma spremeni. Zavedati se je potrebno, da so mrtvi, hudo in lahko telesno poškodovani ter velika materialna škoda nacionalni problem.

Letošnji načrt Vlade RS za zagotavljanje varnosti cestnega prometa predvideva več prioritetenih področij delovanja. Med ranljivimi udeleženci v cestnem prometu so to vozniki enoslednih motornih vozil (motornih koles in koles z motorjem). Nedvomno gre za kategorijo prometnih udeležencev, ki so in bodo iz leta v leto vse bolj navzoči na slovenskih cestah, po drugi strani pa je motorno kolo med uporabniki trenutno predvsem sredstvo zabave, in ne prevoza samega. Poleg tega se v tej »zaprti« kategoriji udeležencev v cestnem prometu pojavljajo posamezniki z odklonilnim odnosom do avtoritete in pravil. Njihovo ravnanje pa največkrat neupravičeno »meče slabo luč« tudi na vse druge.

Prav zato smo se v ministrstvu odločili, da maja 2007 v sodelovanju in ob pomoči nevladnih organizacij in pristojnih ministrstev izvedemo več aktivnosti, katerih namen je vplivati na obnašanje udeležencev v cestnem prometu. Poudariti nameravamo predvsem nujno »sožitje« med vozniki enoslednih motornih vozil in vozniki drugih vozil ter s tem posredno prispevati k zmanjšanju najhujših posledic prometnih nesreč.

Že v preteklosti so se z navedeno problematiko ukvarjali različni organi, do pred kratkim zlasti Policija in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Ministrstvo za notranje zadeve in predvsem Policija med motoristično sezono stalno spremlja prometnovarnostno problematiko na slovenskih cestah, povezano s temi vozniki. Poleg represivnega ukrepanja je bilo ogromno dela in truda vloženega v preventivno delovanje. V zadnjem času so se prizadevanju vladnih organizacij pridružili nekatere nevladne organizacije in društva (motoristična), od katerih zaradi njihove odprtosti (dobra sprejetost med motoristi) in različnih metod dela lahko pričakujemo bistveno boljše učinke.

Ker bomo v teh aktivnostih sodelovali vsi dejavniki, povezani s prometno varnostjo na slovenskih cestah, pričakujemo, da nam bo s skupnim delovanjem uspelo najhujše posledice prometnih nesreč vsaj nekoliko omiliti.

2. CILJA

1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ VOZNIKOV ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL

2. DELEŽ MRTVIH VOZNIKOV ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL V LETU 2007 NE SME PRESEČI 17 %

Leta 2006 je na slovenskih cestah na enoslednih motornih vozilih umrlo 54 oseb, 257 jih je bilo hudo, 920 pa lahko telesno poškodovanih. V primerjavi z letom 2005 se je število umrlih med njimi (vozniki koles z motorjem in motornih koles) povečalo za 38,5 %, število hudo poškodovanih se je zmanjšalo za 12,9 %, število lahko poškodovanih pa se je povečalo za 6,6 % (MNZ GPU, 2006).

3. SMOTRI

- **POVEČANJE SPOŠTOVANJA PROMETNIH PRAVIL,**
- **SPREMEMBA ODNOSA IN VEDENJSKIH VZORCEV DO VOZNIKOV ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL IN MED NJIMI SAMIMI,**
- **UVAJANJE INFRASTRUKTURNIH, TEHNIČNIH IN DRUGIH REŠITEV ZA UBLAŽITEV POSLEDIC PROMETNIH NESREČ MED VOZNIKI ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL.**

Prioritetna naloga, predvsem policije oziroma vseh vključenih, je z nadzorstveno in preventivno dejavnostjo doseči doslednejše spoštovanje prometnih pravil. S spremembo vedenjskih vzorcev oziroma vzpostavitvijo »enakopravnega« odnosa med vozniki »močnejših« motornih vozil in vozniki enoslednih motornih vozil lahko ublažimo posledice med njimi. Poleg odnosa med udeleženci v cestnem prometu je potrebno spremeniti tudi odnos med uporabniki enoslednih motornih vozil samimi, saj se bo s spremembo vedenjskih vzorcev krepila tudi zavest, da lahko za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ storijo sami.

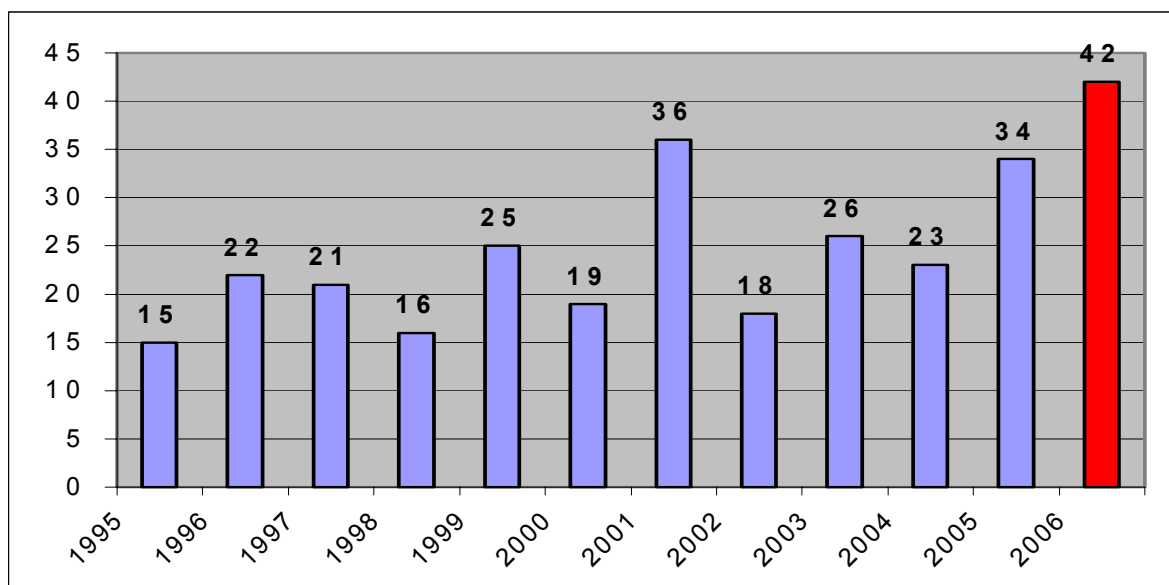
4. ANALIZA

Ključne ugotovitve analize:

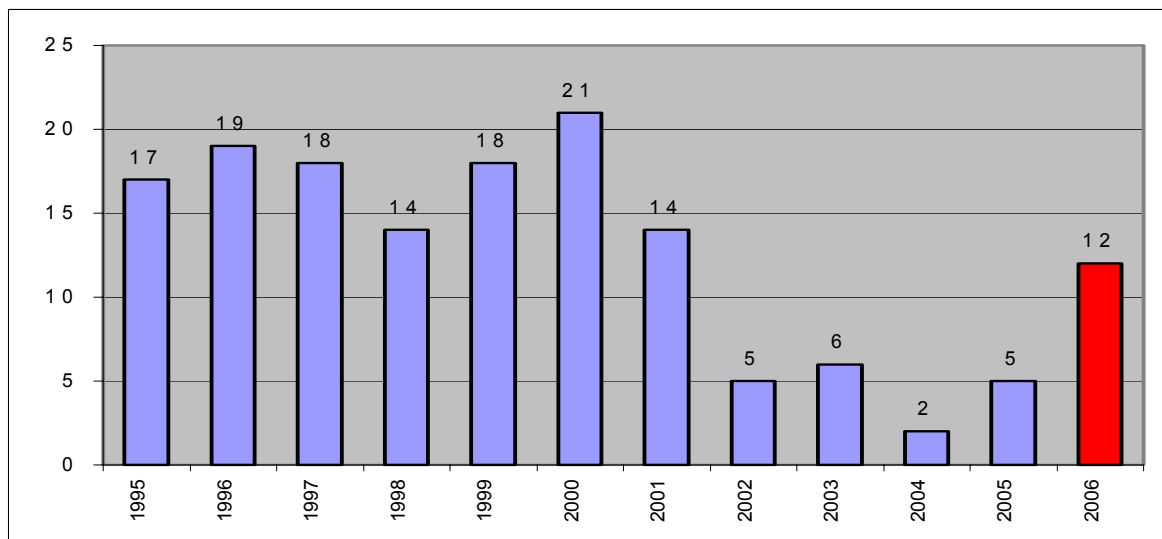
- Na slovenskih cestah je leta 2006 umrlo 54 voznikov enoslednih motornih vozil (motornih koles in koles z motorjem) ali 20,6 % vseh umrlih.
- Leta 2006 je bilo na slovenskih cestah 257 voznikov enoslednih motornih vozil hudo telesno poškodovanih ali 21,1 % vseh hudo telesno poškodovanih.
- Najpogostejši vzrok prometnih nesreč voznikov motornih koles je bila neprilagojena hitrost, pri katerih so bili vozniki motornih koles kot povzročitelji v kar 51,4 % pod vplivom alkohola.
- Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč med vozniki enoslednih motornih vozil narašča. Leta 2006 je bilo med vozniki enoslednih motornih vozil pod vplivom alkohola 16,3 % povzročiteljev prometnih nesreč.
- Kar 54,9 % (302) povzročiteljev je bilo starih nad 24 do 44 let.
- Največ voznikov motornih koles je umrlo med 15. in 21. uro (25 ali 59,5 % umrlih voznikov motornih koles).
- Največ voznikov motornih koles je umrlo med vikendi (petek, sobota in nedelja), in sicer 24 ali 57,1 % umrlih voznikov motornih koles.

Leto 2006 stanje prometne varnosti ni bilo najbolj ugodno. V prometnih nesrečah oziroma za njihovimi posledicami je umrlo 262 ljudi ali za 2 % več kot leta 2005. Varnost voznikov motornih koles pa se je v primerjavi s preteklimi leti poslabšala najbolj očitno, saj je po številu umrlih dosegla najslabše stanje v zadnjih 12 letih.

Graf 1: Mrtvi vozniki motornih koles po letih



Graf 2: Število mrtvih voznikov koles z motorjem po letih



Stanje se je poslabšalo tudi med vozniki koles z motorjem, saj jih je lani umrlo 12, leto prej pa 5.

Tabela 1: Posledice prometnih nesreč med vozniki motornih koles

		Udeleženci			Povzročitelji		
		mrtvi	HTP	LTP	mrtvi	HTP	LTP
vsi skupaj	2005	257	1.295	13.424	139	645	4.486
	2006	262	1.220	14.855	151	613	4.652
vozniki MK	2005	34	191	401	25	125	213
	2006	42	175	475	32	121	266
delež MK od vseh	2005	13,2 %	14,7 %	3,0 %	18,0 %	19,4 %	4,7 %
	2006	16,0 %	14,3 %	3,2 %	21,2 %	19,7 %	5,7 %

Predvsem je zaskrbljujoče, da se je v primerjavi z letom 2005 delež umrlih voznikov motornih koles povečal za 24 % in da se je glede na skupno število mrtvih delež mrtvih motoristov povečal na 16 %.

Tabela 2: Posledice prometnih nesreč med vozniki koles z motorjem

		Udeleženci			Povzročitelji		
		mrtvi	HTP	LTP	mrtvi	HTP	LTP
vsi skupaj	2005	257	1295	13424	139	645	4486
	2006	262	1220	14855	151	613	4652
vozniki KZM	2005	5	104	462	2	74	295
	2006	12	82	455	9	60	278
delež KZM od vseh	2005	1,9 %	8,0 %	3,4 %	1,4 %	11,5 %	6,6 %
	2006	4,6 %	6,7 %	3,6 %	6,0 %	9,8 %	6,0 %

Zaskrbljujoče je tudi dejstvo, da se je število smrtnih žrtev med vozniki koles z motorjem v enem letu podvojilo (od 5 na 12) in da se je delež mrtvih voznikov koles z motorjem glede na skupno število povečal na 4,6 % (leta 2005: 1,4 %). To pomeni, da je bila vsaka peta smrtna žrtev v preteklem letu voznik enoslednega motornega vozila.

Tabela 3: Starostne skupine voznikov motornih koles, udeleženih v prometnih nesrečah

Starost	Leto	Udeleženci – vsi				Povzročitelji			
		skupaj	mrtvi	Http	LTP	skupaj	mrtvi	HTP	LTP
14 do 16	2005	6	0	1	2	3	0	1	1
	2006	5	0	1	3	4	0	1	2
16 do 18	2005	75	2	10	44	36	1	6	21
	2006	75	1	6	56	55	1	3	42
18 do 24	2005	149	8	35	64	108	7	23	41
	2006	161	7	33	83	96	5	28	41
24 do 34	2005	307	16	62	151	179	10	44	82
	2006	308	19	48	175	199	14	33	108
34 do 44	2005	154	2	42	78	86	2	28	40
	2006	189	9	50	86	103	9	31	39
44 do 54	2005	99	6	26	38	44	5	10	17
	2006	111	6	22	47	63	3	14	24
54 do 64	2005	39	0	9	18	21	0	8	9
	2006	41	0	10	20	17	0	7	6
64 in več	2005	18	0	6	6	13	0	5	2
	2006	18	0	4	5	13	0	3	4

Med vozniki motornih koles kot udeleženci in povzročitelji številčno izstopa starostna skupina nad 24 do 34 let, med katerimi so tudi najhujše posledice. Izstopati pa je začela tudi starostna skupina nad 34 do 44 let, v kateri se je najbolj povečalo število mrtvih voznikov motornih koles.

Med vozniki koles z motorjem kot udeleženci in povzročitelji številčno izstopata starostni skupini nad 14 do 16 let in nad 16 do 18 let, medtem ko so posledice med vsemi udeleženci dokaj podobne. Starost voznikov koles z motorjem, udeleženih v prometnih nesrečah, jasno kaže pomen tega prevoznega sredstva. Med mlajšo populacijo je namreč lahko dostopen in edini zakonsko dosegljiv, kasneje pa je namenjen prevozu na krajših razdaljah ali pa je edino prevozno sredstvo.

Tabela 4: Vzroki prometnih nesreč, ki so jih povzročili vozniki motornih koles

	2005		2006	
		Delež		Delež
<i>nepravilna stran, smer vožnje</i>	84	10,1 %	98	11,0 %
<i>nepravilno prehitevanje</i>	70	8,4 %	79	8,9 %
<i>neprilagojena hitrost</i>	292	35,1 %	278	31,2 %
<i>neupoštevanje pravil o prednosti</i>	210	25,3 %	196	22,0 %
<i>neustrezna varnostna razdalja</i>	42	5,0 %	58	6,5 %
<i>premiki z vozilom</i>	70	8,4 %	91	10,2 %
<i>drugo</i>	63	7,6 %	90	10,1 %

Leta 2006 je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 909 voznikov motornih koles ali za 7 % več kot leta 2005, kar v 12 % več pa so prometne nesreče povzročili. Najpogostejši vzrok teh prometnih nesreč je bila neprilagojena hitrost.

Tabela 5: Število registriranih motornih koles po policijskih upravah

<i>Policijska uprava</i>	<i>Na dan 31.12.2004</i>	<i>Na dan 31.12.2005</i>	<i>Na dan 31.12.2006</i>	<i>Mrtvi vozniki MK po kraju PN</i>	<i>Mrtvi vozniki MK po bivališču</i>
<i>Slovenija</i>	11.665	14.968	17.066	42	42 ¹
<i>PU Celje</i>	1.480	1.853	1.915	4	5
<i>PU Krško</i>	454	575	604	0	0
<i>PU Nova Gorica</i>	1.000	1.323	1.673	4	0
<i>PU Koper</i>	1.307	1.669	1.821	6	2
<i>PU Postojna</i>	338	456	399	1	1
<i>PU Kranj</i>	1.063	1.373	1.428	4	6
<i>PU Ljubljana</i>	2.873	3.679	4.133	11	10
<i>PU Maribor</i>	1.725	2.107	2.571	5	6
<i>PU Slovenj Gradec</i>	266	381	626	2	3
<i>PU Murska Sobota</i>	706	912	1.128	5	4
<i>PU Novo mesto</i>	453	640	768	0	0

Motorno kolo je v vse bolj navzoče na slovenskih cestah, kar je razvidno iz gornje tabele. Podatki o bivališču umrlih voznikov motornih koles in kraju prometnih nesreč s smrtnim izidom pa kažejo območja, zanimiva za voznike motornih koles.

¹ Med smrtnimi žrtvami je bilo 6 tujcev.

Tabela 6: Vozniški staž voznikov motornih koles – povzročiteljev prometnih nesreč

	Leto	Skupaj	Smrtni izid	HTP	LTP
skupaj	2005	490	26	135	237
	2006	551	38	127	286
do 1 leta	2005	65	0	14	37
	2006	77	5	20	47
1 leto	2005	42	3	15	15
	2006	44	1	10	25
2 leti	2005	43	2	12	18
	2006	35	2	7	17
3 leta	2005	20	3	5	10
	2006	33	1	7	19
4 leta	2005	25	2	6	14
	2006	30	2	12	10
5 let	2005	18	1	4	11
	2006	24	0	3	17
6 do 10 let	2005	62	2	20	26
	2006	60	7	12	33
10 do 20 let	2005	82	4	25	40
	2006	68	5	12	36
20 do 30 let	2005	38	4	7	22
	2006	44	2	10	21
30 in več let	2005	31	1	11	13
	2006	44	1	10	17
ni podatka	2005	64	3	16	31
	2006	95	13	23	44

Vozniške izkušnje so temeljni pogoj za varnost voznikov motornih koles. To nam potrjuje tudi zgornja tabela, saj lahko razberemo, da so imeli vozniki motornega kolesa kot povzročitelji v 14 % vozniško dovoljenje manj kot leto dni. Najbolj varni med njimi so vozniki, ki imajo vozniško dovoljenje več let. Ugotovimo lahko tudi, da po petletnem vozniškem stažu vozniki motornih koles postanejo »bolj samozavestni«, zato tvegajo več.

Mrtvi vozniki koles z motorjem so imeli vozniško dovoljenje praviloma zelo kratek čas (do 2 leti) oziroma dalj časa (10–30 let). Vsekakor so pri teh voznikih vprašljive njihove izkušnje, psihofizično stanje idr.

Tabela št. 7: Alkohol med povzročitelji prometnih nesreč – vozniki MK

	Leto	Vsi povzročitelji	Alkoholizirani povzročitelji	Delež %	Povprečna ‰
skupaj	2005	490	48	9,8 %	1,29
	2006	551	72	13,1 %	1,20
smrtni izid	2005	26	7	26,9 %	1,55
	2006	38	13	34,2 %	1,20
HTP	2005	135	10	7,4 %	1,13
	2006	127	19	15,0 %	1,15
LTP	2005	237	21	8,9 %	1,36
	2006	286	28	9,8 %	1,26

Vozniki motornih koles kot povzročitelji med vozniki pod vplivom alkohola ne zajemajo tako velikega deleža kot vozniki koles z motorjem, pa vendar sta podatka o 13,1 % alkoholiziranih povzročiteljev v letu 2006 in še posebej o njihovi povprečni koncentraciji alkohola 1,20 ‰ zaskrbljujoča, enako kot tudi delež povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom (34,2 %).

Tabela št. 8: Alkohol med povzročitelji prometnih nesreč – vozniki koles z motorjem

	Leto	Vsi povzročitelji	Alkoholizirani povzročitelji	Delež %	Povprečna ‰
skupaj	2005	505	105	20,8 %	1,43
	2006	513	101	19,7 %	1,55
smrtni izid	2005	2	1	50,0 %	1,13
	2006	9	3	33,3 %	1,75
HTP	2005	79	25	31,6 %	1,48
	2006	67	18	26,9 %	1,34
LTP	2005	310	64	20,6 %	1,46
	2006	296	63	21,3 %	1,66

Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč med vozniki koles z motorjem je visok, saj je vsak peti pod vplivom alkohola. V primerjavi s preteklimi leti se delež bistveno ne spreminja. Pri tem ugotavljamo, da se je povprečna stopnja alkoholiziranosti povečala in še vedno ostaja zelo visoka. Navedeno potrjuje tudi dejstvo, da se kolo z motorjem pogosto uporablja kot prevozno sredstvo na krajših razdaljah (od lokala do lokala, iz lokala domov ipd.).

Tabela 9: Alkohol kot sovzrok med povzročitelji prometnih nesreč – vozniki motornih koles

Vzrok	2005		2006	
	število	delež	število	delež
nepravilna stran/smer vožnje	9	18,7 %	17	23,6 %
nepravilno prehitevanje	3	6,2 %	5	6,9 %
neprilagojena hitrost	29	60,4 %	37	51,4 %
neupoštevanje pravil o prednosti	5	10,4 %	2	2,8 %
drugo	2	4,2 %	10	13,9 %

Alkohol se kot sovzrok prometnih nesreč največkrat pojavlja pri neprilagojeni hitrosti ter nepravilni strani in smeri vožnje.

Tabela 7: Prometne nesreč in posledice med vozniki motornih koles po dnevih v tednu

Dan	Leto	Smrtni izid	Telesne poškodbe	Mrtvi	HTP	LTP
skupaj	2005	35	624	34	191	401
	2006	50	672	42	175	475
ponedeljek	2005	3	64	3	16	43
	2006	6	87	3	28	57
torek	2005	4	58	4	17	37
	2006	8	64	8	13	49
sreda	2005	6	80	6	18	57
	2006	4	75	4	18	56
četrtek	2005	1	83	1	28	55
	2006	5	88	5	17	70
petek	2005	7	93	7	32	55
	2006	6	116	5	33	76
sobota	2005	9	135	8	42	88
	2006	13	128	10	34	87
nedelja	2005	5	111	5	38	66
	2006	8	114	7	32	80

Število prometnih nesreč ter teža posledic sta najslabša med vikendi, ko so na cestah poleg drugih udeležencev navzoči predvsem vozniki motornih koles. Takrat (petek, sobota in nedelja) je umrlo kar 57,1 % vseh voznikov motornih koles.

Tabela 8: Prometnih nesreč in posledice med vozniki motornih koles po kategoriji ceste

Cesta	Leto	Smrtni izid	Telesne poškodbe	Mrtvi	HTP	LTP
skupaj	2005	35	624	34	191	401
	2006	50	672	42	175	475
avtocesta	2005	2	6	2	1	5
	2006	1	9	1	2	7
glavna cesta	2005	5	108	5	30	69
	2006	12	109	11	35	65
hitra cesta	2005	0	8	0	3	3
	2006	0	4	0	2	2
lokalna cesta	2005	4	38	4	13	20
	2006	1	42	1	15	24
naselje brez ul. sistema	2005	3	86	3	23	58
	2006	3	97	2	18	75
naselje z ul. sistemom	2005	9	191	9	44	138
	2006	11	198	7	36	160
regionalna cesta	2005	12	179	11	75	103
	2006	22	205	20	66	136
turistična cesta	2005	0	8	0	2	5
	2006	0	8	0	1	6

Za voznike motornih koles so najbolj nevarni regionalne in glavne ceste ter naselja. Z vidika vožnje motornega kolesa je teža posledic na teh cestnih povezavah razumljiva, saj voznik motornega kolesa od vožnje ne pričakuje samo prevoza od točke A do točke B, temveč predvsem doživetje in užitek.

Tabela 9: Prometne nesreče in posledice med vozniki motornih koles po urah

Urni interval	Leto	Smrtni izid	Telesne poškodbe	Mrtvi	HTP	LTP
skupaj	2005	35	624	34	191	401
	2006	50	672	42	175	475
00.00 do 02.59	2005	0	6	0	2	4
	2006	1	14	0	3	12
03.00 do 05.59	2005	2	3	2	2	1
	2006	0	9	0	4	4
06.00 do 08.59	2005	1	27	1	7	19
	2006	1	35	1	7	27
09.00 do 11.59	2005	4	68	4	21	45
	2006	8	87	6	21	60

12.00 do	2005	5	113	5	26	81
14.59	2006	6	132	6	29	97
15.00 do	2005	9	192	8	73	102
17.59	2006	15	196	12	52	139
18.00 do	2005	12	165	12	51	112
20.59	2006	14	159	13	49	107
21.00 do	2005	2	50	2	9	37
23.59	2006	5	40	4	10	29

Najbolj nevaren je popoldanski in večerni čas, torej ko »avtomobilisti« po službi, družinskem izletu ipd. zamenjajo vozilo.

Navedeno dokazuje, da je ta kategorija udeležencev v prometu potrebna posebne pozornosti. Pri tem ne mislimo le na nadzorstveno funkcijo policije, ampak tudi na druge dejavnosti, ki lahko pripomorejo k izboljšanju stanja na tem področju (izpopolnjevanje). Nimajo namreč dovolj znanja in izkušenj za vožnjo motornih koles in koles z motorjem, kar se še posebej izkaže, ko je v nevarnih situacijah potrebno reagirati hitro ter pravilno. Poleg tega je potrebno na navzočnost teh udeležencev v cestnem prometu in pravilen odnos do njih opozoriti tudi vse druge voznike.

5. UKREPI

A/ Ukrepi od 12. aprila 2007 do 12. maja 2007

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Seznanjanje javnosti preko medijev	Policija, MP, DRSC (SPV)	pred akcijo in med njo	elektronski in tiskani mediji (gradivo SPV – filmi ...)	po akciji se javnost seznanila z njenim potekom
2.	Predstavitve akcije na lokalni ravni	občinski sveti SPV, Policija	14. 4.–1. 5.	način in kraj določijo izvajalci sami	obisk lokalnih medijev
3.	Seznanitev javnosti z najpogostejšimi telesnimi poškodbami voznikov enoslednih motornih vozil	Ministrstvo za zdravje	14. 4.–1. 5.	določi izvajalec	dr. medicine pojasni poškodbe v elektronskih medijih (TV), po poprejšnjem dogovoru z MP, MZ in TV
4.	Ura pri teoretičnem usposabljanju v avtošolah, posebej namenjena nevarnostim na cesti	MNZ-DUNZ, Sekcija avtošol pri GZS in avtošole	1. 5.–31. 5.	predavalnice avtošol	v določenem terminu vsaka avtošola med teoretičnim usposabljanjem (tečaj CPP) eno uro posebej namenjeno nevarnostim na cesti, ki grozijo voznikom enoslednih motornih vozil
5.	Praktične vaje z nasveti in opozorili za varno vožnjo skuterjev ter informiranje o izbiri ustrezne opreme (brezplačen tehnični pregled)	AMZS, DRSC (SPV)	1. 5.–31. 5.	določi izvajalec	

6.	Nadzor nad vozniki enoslednih motornih vozil po metodologiji »MOPED«	Policija	maj	določi izvajalec	PU glede na potrebe
7.	Preventivna akcija »POLICIJSKA IZKUŠNJA KOT NASVET«	Policija	13. 4.	poligon v Tacnu	PA v Tacnu po načrtu izvede preventivno akcijo
8.	Preventivna akcija »DAN VARNE VOŽNJE«	Policija	maj	določi izvajalec	PU
9.	Okrogla miza »STORIMO NEKAJ ZASE!«	IPA MK RS	14. 4.	SOČA	
10.	Delavnica varne vožnje (marca, aprila in maja)	Motoristično društvo MAKSI	od začetka marca do konca oktobra	določi izvajalec	poligon v Ljubljani (motoristi in mopedisti)
11.	Počivališče Stop & Go	Motoristično društvo MAKSI	28. 4.	določi izvajalec	izvede se 2x – počivališče na poti na velike motoristične dogodke
12.	»PRVI MOTORISTIČNI DAN«	Policija, Zveza motoklubov Slovenije, Motoristično društvo MAKSI	28. 4.	določi izvajalec	na pobudo Zveze motoklubov se izvede promocijska vožnja z MK; za večjo vidnost vozniki nosijo odsevne brezrokavnike
13.	Nadzor nad hitrostjo voznikov enoslednih motornih vozil	Policija	april	določi izvajalec	v okviru akcijskega načrta »HITROST«

B/ Ukrepi med akcijo in v nadaljevanju motoristične sezone

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Izvajanje prometne vzgoje v okviru obveznih izbirnih vsebin	DRSC (SPV)	marec, april, maj	izvedba 180 delavnic v srednjih šolah (2.700 dijakov)	v okviru predvidenih delavnic (vožnja skuterja, motornega kolesa ...)
2.	Preventivne aktivnosti za povečanje prometne varnosti voznikov motornih koles	DRSC (SPV)	april, maj	določi izvajalec	
3.	Izvajanje preventivnih programov v šolah in vrtcih	MŠŠ	april, maj	določi izvajalec	
4.	Inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tehničnih pregledov motornih vozil	MNZ - IRSNZ	april, maj	določi izvajalec	tehnični pregledi koles z motorjem (bokade hitrosti idr.)
5.	Dopis občinskim SPV o poteku akcije in nalogah občinskih SPV	DRSC (SPV)	pred akcijo	določi izvajalec	
6.	Proučitev možnosti za dopolnitev varovalnih ograj, ki bi zagotavljale varnost motoristom	DRSC		določi izvajalec	
7.	Nadzor nad rednim vzdrževanjem in obnavljanjem cest	PIRS – Inšpekcija za ceste	pred začetkom sezone	določi izvajalec	čiščenje vozišč po zimski sezoni idr.
8.	Izvedba programa "Nihče ni odveč" v vseh srednješolskih centrih v Sloveniji	ZZŠAMS	1. 5.–31. 5.	srednješolski centri v Sloveniji	štirje sklope: alkohol, hitrost, varnostni pas in zaščitna čelada

9.	Tekmovanja v spretnostni vožnji z motocikli vseh kategorij	Zveza motoklubov Slovenije	različna motoristična društva	določi izvajalec	tekmovanje v različnih kategorijah
10.	Poučne delavnice o prvi pomoči ter o pomoči drugim udeležencem v nesrečah	Zveza motoklubov Slovenije	različna motoristična društva	določi izvajalec	

6. MEDIJSKE AKTIVNOSTI

V Ministrstvu za notranje zadeve bodo v skladu z internim načrtom medijskih aktivnosti potekale vse medijske aktivnosti, s katerimi bo podprta ta akcija, in sicer:

- priprava gradiva za objavo na internetu,
- dogovor s predstavniki elektronskih medijev za medijsko podporo ukrepov v času akcije,
- priprava in izvedba novinarske konference na Ministrstvu za notranje zadeve (predvidoma 12. aprila 2007),
- obveščanje javnosti o poteku akcije (v jutranjih predstavitev o delu v zadnjih 24 urah) in morebitnih posebnostih,
- posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti,
- objava končnih ugotovitev akcije na internetu.

7. ZAKLJUČEK

Menimo, da bodo ustrezno izvedene in podprte aktivnosti prispevale k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Če bomo z načrtovanimi aktivnostmi za posamezen odstotek zmanjšali posledice prometnih nesreč ali celo obvarovali katero življenje, bo nedvomno dosežen namen. Moramo pa se zavedati, da bosta le pravilen odnos voznikov enoslednih motornih vozil do prometnih pravil (uporaba varnostne čelade, vožnja s prilagojeno hitrostjo, vidnost, neagresivna in varna vožnja idr.) in spoštovanje teh udeležencev kot enakopravnih v cestnem prometu med vozniki osebnih avtomobilov, tovornih avtomobilov idr. (upoštevanje pravil o prednosti idr.) prispevala k večji stopnji varnosti. Zato so predvidene aktivnosti le eden od mnogih dejavnikov, s katerimi lahko obvarujemo življenja v prometnih nesrečah.

S tem bo nedvomno dosežen namen akcije.

Dragutin MATE
MINISTER