



Član
La Prévention Routière Internationale



Član
Forum of European Road Safety
Institutes

POROČILO

O DELU SVETA ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU REPUBLIKE SLOVENIJE V LETU 2005

Dokument: SPV

Številka različice: 2.0 (gradivo ni lektorirano)

Ljubljana, 10. april 2006

KAZALO

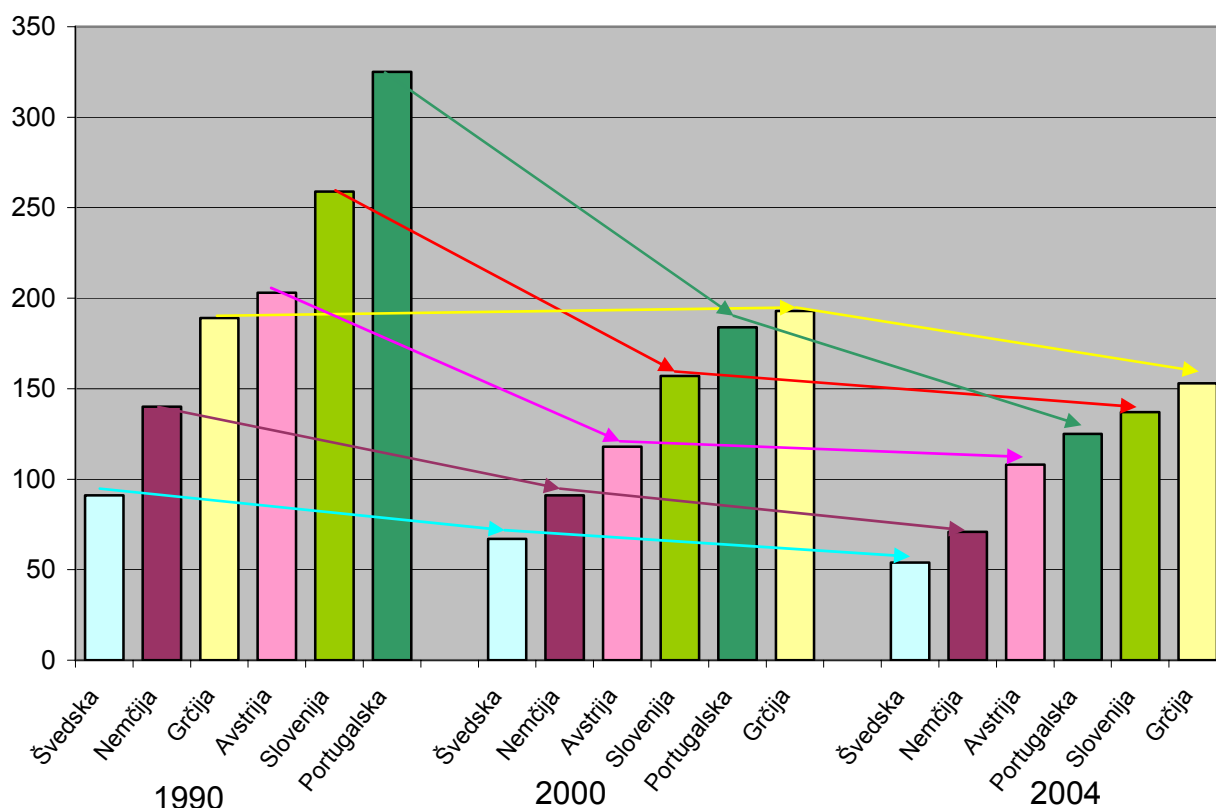
POROČILO	1
O DELU SVETA ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU REPUBLIKE SLOVENIJE V LETU 2005	1
1. Ocena varnosti cestnega prometa v letu 2005.....	4
2. Akcije in kampanje SPV v letu 2005.....	11
2.1. Preventivni programi in akcije za večjo varnost otrok:.....	11
2.1.1 Preventivne akcije namenjene predšolski populaciji	11
2.1.1.1. Prva vožnja varna vožnja.....	11
2.1.1.2. Varnost otrok v avtu	12
2.1.2 Preventivne akcije namenjene osnovnošolcem.....	17
2.1.2.1. Začetek šolskega leta	17
2.1.2.2. Bodi preViden	23
2.1.2.3. Vesela šola.....	28
2.1.2.4. Akcije za varnost otrok kolesarjev	29
2.1.2.5. Projekt Varnost za vse.....	32
2.1.2.6. Prometna značka	34
2.2. Projekt Hitrost.....	36
2.2.1. Hitro je hitro prehitro.....	36
2.2.2. Akcije in prireditve v lokalnih skupnostih.....	37
2.2.3. Preventivna akcija Brezhibno vozilo je varno vozilo.....	38
2.2.4. Varčna vožnja	39
2.3. Projekt Alkohol	40
2.3.1. Sodelovanje na prireditvah	40
2.3.2. Akcija Alkohol v sodelovanju z Akademijo za likovne umetnosti.....	41
2.4. Projekt Mladi voznik	42
2.4.1. Prometno vzgojne vsebine v srednjih šolah.....	42
2.4.2. Prireditve v primarnih okoljih.....	45
2.4.3. Mednarodni projekt Rdečega križa Samo eno življenje imaš	47
2.4.4. Izobraževalni filmi.....	48
Preventivni film Nesreča na avtocesti	48
2.4.5. Akcija Spelji	49
2.5. Bodite živi – vsak dan za volan	51
"Izpitna vožnja" je potekala po vnaprej načrtovani progi s startom in ciljem na parkirnem prostoru Trga revolucije. Vodili so jo inštruktorji regijsko izbranih avtošol v določenih urah. V preverjanje smo vključili različen in širok spekter pravil vožnje v prometu. Inštruktor je kandidatoma predstavil vsebino in potek vožnje. Med vožnjo je kandidata opozarjal na pasti, pravilna ravnanja...Vožnja je trajala 1 uro. V tem času so se v vozilu po 25 minutah izmenjala "kandidata", ki sta na tak način aktivno spremljala obe vožnji. Inštruktor je v ocenjevalnem listu in priloženem poteku proge označil kraj in vrsto napake kandidata. Na cilju je inštruktor na kratko povzel in predstavil ugotovitve, kandidata pa sta prejela preventivno voziško dovoljenje.....	51
2.6. Varnost pri delu s traktorji in kmetijsko mehanizacijo	52
2.7. Varna srečanja	53

3. Sodelovanje z občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, strokovna srečanja in izobraževanja	54
3.1. Sodelovanje z občinskimi SPV	54
3.1.1. Ocena delovanja občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu	55
3.1.2. Posvet predsednikov in tajnikov občinskih svetov	56
3.1.3. Spletne strani SPV	57
3.1.4. Svetovanje občanom	57
3.1.5. Izobraževanje študentov in demonstratorjev	58
3.1.4. Izobraževanje za specializante medicine dela prometa in športa	59
3.2. Sodelovanje SPV pri predstavitvi novosti ZVCP	59
Knjižica Novosti ZVCP	59
4. Mednarodno sodelovanje	61
4.1. Sodelovanje pri delu PRI	61
4.1.1. Delo PRI	61
4.1.2. PRI SEMINAR	62
4.1.3. PRI Forum	64
4.2. Sodelovanje SPV v delu FERSI	65
4.2.2 Rose 25	66
4.2.3 DRUID – Driving under the influence of drugs, alcohol and medicine. DRUID je štiriletni raziskovalni projekt, ki ima izjemno širino raziskovalnih področij:	66
4.2.4. SUPREME SUMmary and publication of best Practices in Road safety in the Eu MEMber States - izbor najustreznejših ukrepov za varnost cestnega prometa v EU	67
4.3. Sodelovanje SPV z nacionalnimi organizacijami	67
4.3.1. Kako potovati bolje	68
4.3.2. Vadba varne vožnje	68
5. Organiziranost, kadrovski in finančni pogoji	69
5.1. Organiziranost	69
5.2. Kadrovski pogoji	69
5.3. Finančni pogoji	70
6. Zaključek	71
7. Priloga pregled organiziranosti nacionalnih organizacij za preventivo v cestnem prometu	72

1. Ocena varnosti cestnega prometa v letu 2005

Varnost cestnega prometa se je v letu 2005 Sloveniji izboljšala, vendar so rezultati slabši, kot so bili postavljeni cilji Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji (Ur.list 63/2002, v nadaljevanju NPVCP). Posebej je potrebno poudariti povečanje števila mrtvih otrok, saj je zaradi posledic prometnih nesreč izgubilo življenje kar 9 otrok in povečanje števila mrtvih voznikov motornih koles, pri katerih smo s 34 mrtvimi zabeležili eno izmed najslabših let. Ključna dejavnika, da se varnost ni izboljšala v skladu z zahtevami NPVCP pa sta ostala hitrost in vožnja pod vplivom alkohola. Zaradi teh dveh dejavnikov, ki sta pogosto med seboj tesno povezana, je v letu 2005 umrlo ... ljudi.

Pri umeščanju Slovenije med državami EU, je potrebno upoštevati da so nekatere države v skladu z Evropskim akcijskim programom za varnost cestnega prometa COM (2003) 3111, ki predvideva, da članice EU do leta 2010 prepolovijo število mrtvih zaradi posledic prometnih nesreč in dosežejo cilj, da bi vsako leto ohranili 25.000 življenj, že začele izvajati izjemno obsežne ukrepe, ki že dajejo dobre rezultate. Varnost se je v zadnjih letih bistveno izboljšala v Franciji, na Portugalskem, v Nemčiji, Estoniji in še v nekaterih državah.

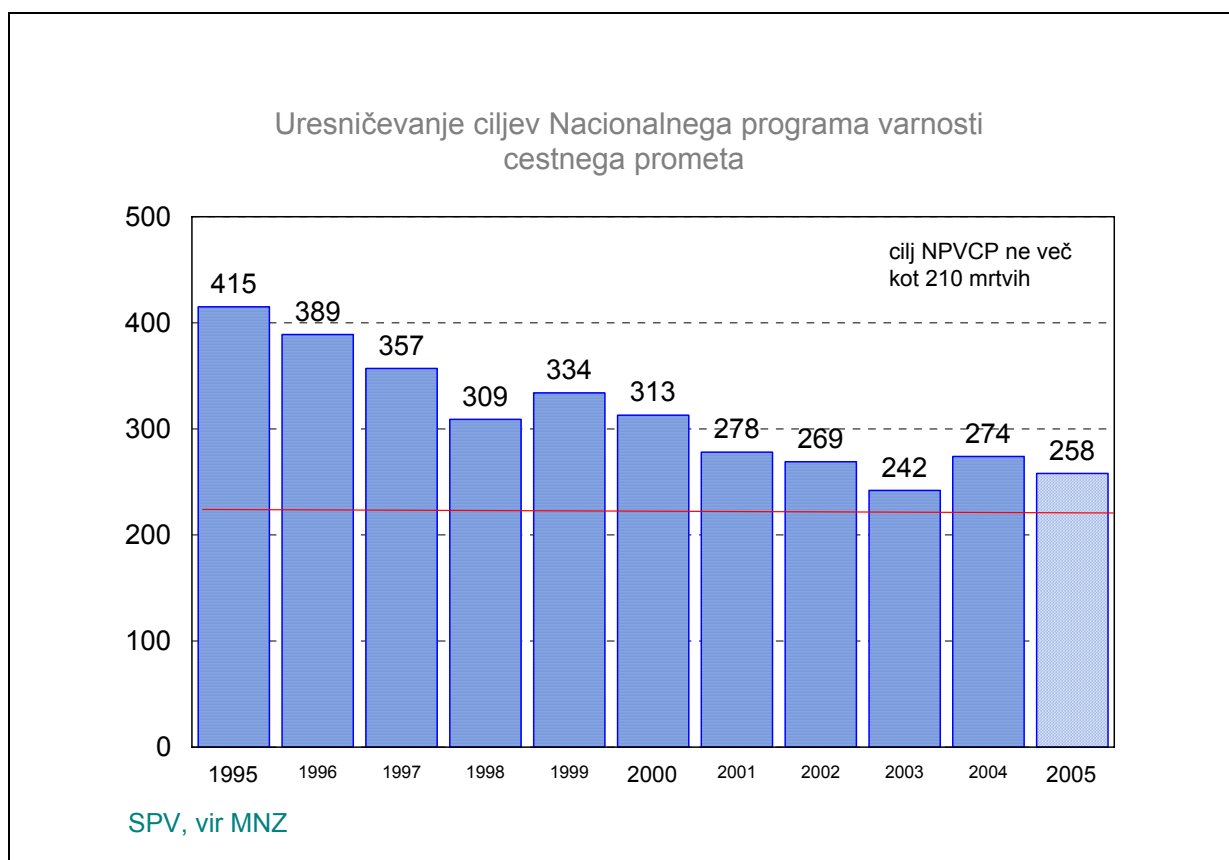


Vir: CARE, MNZ

Slika 1.1 Število mrtvih na 1 milijon prebivalcev v letih 1990 in 2000 in 2004 za nekatere države

Švedska, Nizozemska in Velika Britanija so še vedno med najvarnejšimi državami EU, ki so potrebovale od deset do dvajset let, da so dosegle sedanje stanje glede na stanje varnosti v Sloveniji. Razvoj prometne varnosti v Sloveniji je od leta 1990 v Sloveniji podoben razvoju v Avstriji, kar pa je premalo, če želimo doseči raven varnosti najbolj razvitih držav. Uresničitev ciljev Evropskega akcijskega programa pomeni, da v letu 2010 v Sloveniji ne bi smelo biti več kot 160 mrtvih zaradi posledic nesreč v cestnem prometu (ali 80 mrtvih na 1 milijon prebivalcev). Nekateri pogoji za doseg tega cilja bodo v Sloveniji uresničeni v nekaj letih. Dokončan bo Nacionalni program izgradnje avto cest, ki bo bistveno izboljšal varnost na nekaterih odsekih državnih cest, kjer je v letu 2005 prihajalo do izredno hudih nesreč (npr. Trebnje – Novo mesto, Naklo – Vrba), v zakonodaji smo uredili nekatere najučinkovitejše ukrepe, ki običajno dajejo prave rezultate po nekaj letih izvajanja (sistem kazenskih točk, psihosocialni programi za voznike začetnike in voznike s kazenskimi točkami, ostrejša obravnava nekaterih najhujših ogrožanj varnosti cestnega prometa...), izboljšuje se varnost vozil in povečuje se tudi zavedanje o pomenu prometne varnosti.

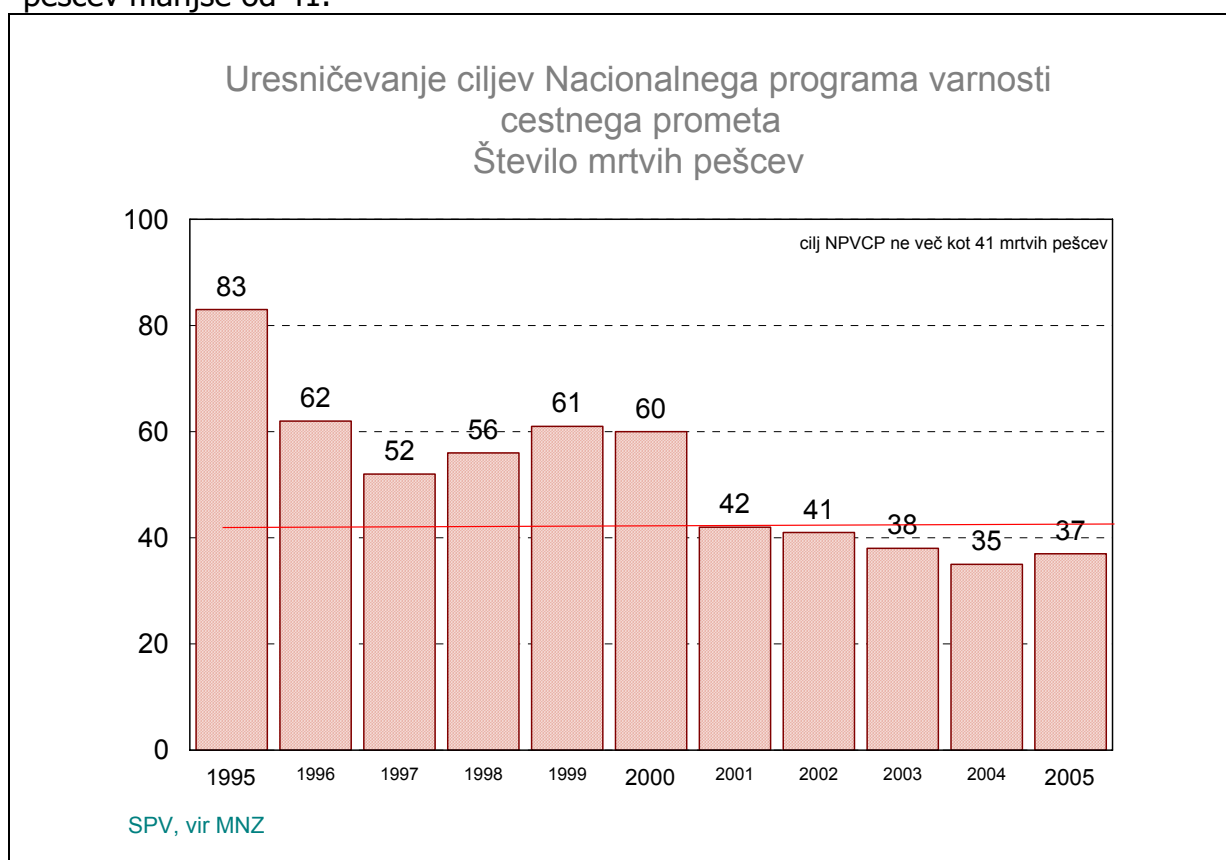
Uresničevanje ciljev pa bo v veliki meri odvisna tudi od dela na lokalni ravni (od urejanja prometa na lokalnih cestah in izboljševanju njihove varnostne ravni, do preventivnih in represivnih ukrepov na lokalni ravni), saj se večina nesreč (63%) pripeti v neposredni bližini doma povzročitelja.



Slika 1.2 Število mrtvih zaradi posledic prometnih nesreč

NPVCP je določil splošni cilj, da število mrtvih v letu 2005 ne sme biti večje od 210 in cilje za nekatere posebej ogrožene skupine (pešci, kolesarji, mladi vozniki) in pomembna dejavnika varnosti (hitrost, alkohol). Splošni cilj v letu 2005 ni bil dosežen, saj je bilo v letu 2005 še vedno 258 mrtvih zaradi posledic prometnih nesreč. Uresničeni pa so bili cilji za zaščito najšibkejših skupin (pešci in mladi vozniki in kolesarji). SPV zaradi večje ranljivosti in ogroženosti, ter ne nazadnje zaradi pomanjkanja sredstev za preventivno delo, že dolgo posveča posebno pozornost šibkejšim skupinam udeležencev v cestnem prometu, predvsem pešcem (zlasti otrokom in starim) in kolesarjem.

Za pešce, ki so ena najbolj ogroženih skupin udeležencev v cestnem prometu, lahko ugotovimo, da je njihova ogroženost v letu 2005 ostala na enaki ravni kot v preteklem letu in je bil dosežen minimalni cilj NPVCP, da mora biti število mrtvih pešcev manjše od 41.

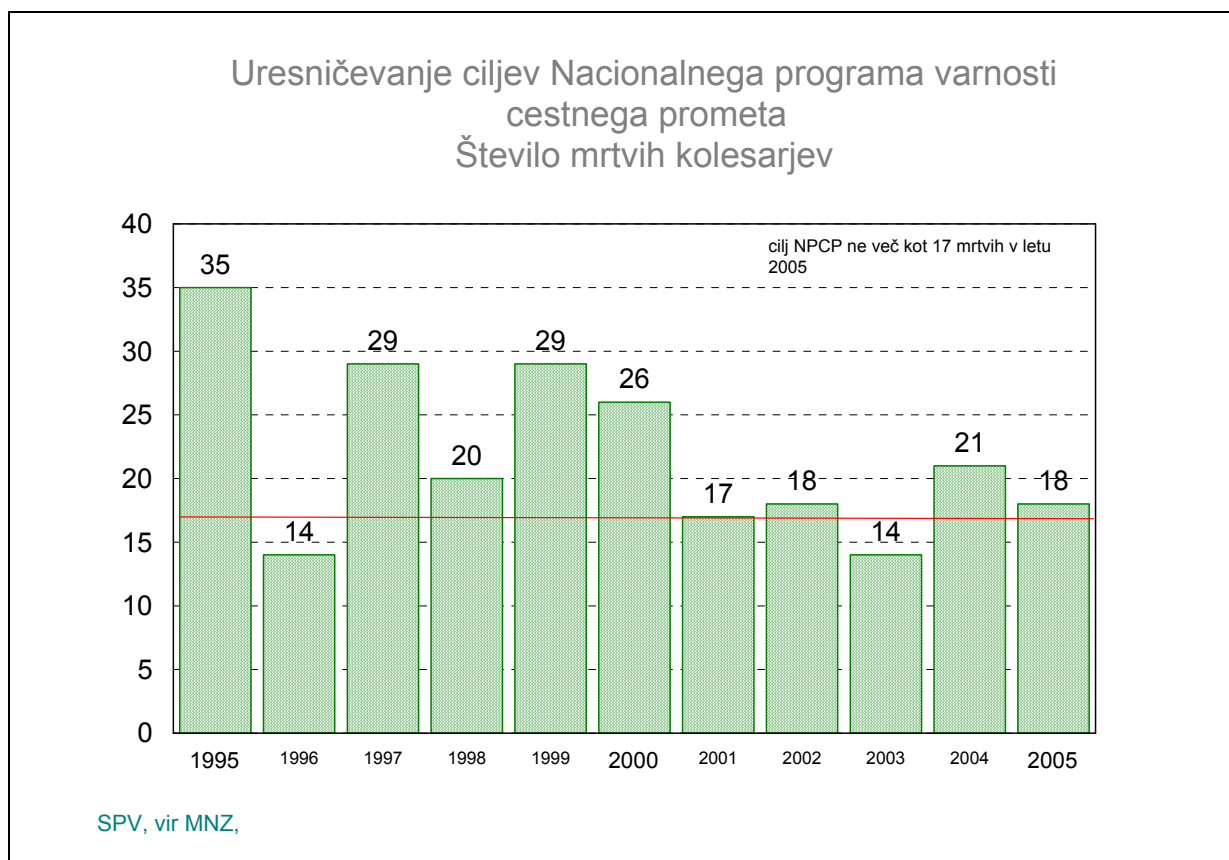


Slika 1.3 Število mrtvih pešcev zaradi posledic prometnih nesreč

Ukrepi za večjo varnost pešcev so bili izvedeni na državnih cestah, v lokalnih skupnostih, ki so bili usmerjeni predvsem v upravljanje hitrosti, umirjanje prometa, v delo policije, ter preventivne aktivnosti. 13,8 odstoten delež pešcev med smrtnimi žrtvami zaradi posledic prometnih nesreč, je med nižjimi deleži v državah EU, kljub temu pa bo potrebno nadaljevati z vsemi vrstami aktivnosti.

Pri oceni o uspešnosti zagotavljanja večje varnosti kolesarjev, je potrebno ugotoviti velika letna nihanja, saj smo beležili v opazovanem obdobju od leta 1995 dve ugodnejši leti (1996 in 2003) in nato vedno veliko povečanje števila žrtev. Skupen

trend je sicer ugoden in tudi pri kolesarjih je zmanjšanje števila mrtvih praktično v skladu z zahtevami NPVCP. Tako kot pri pešcih tudi pri kolesarjih prevladujejo žrtve starejše od 65 let, kar postavlja nove zahteve za urejanje kolesarskega prometa, pa tudi za preventivne aktivnosti.



Slika 1.4 Število mrtvih kolesarjev zaradi posledic prometnih nesreč

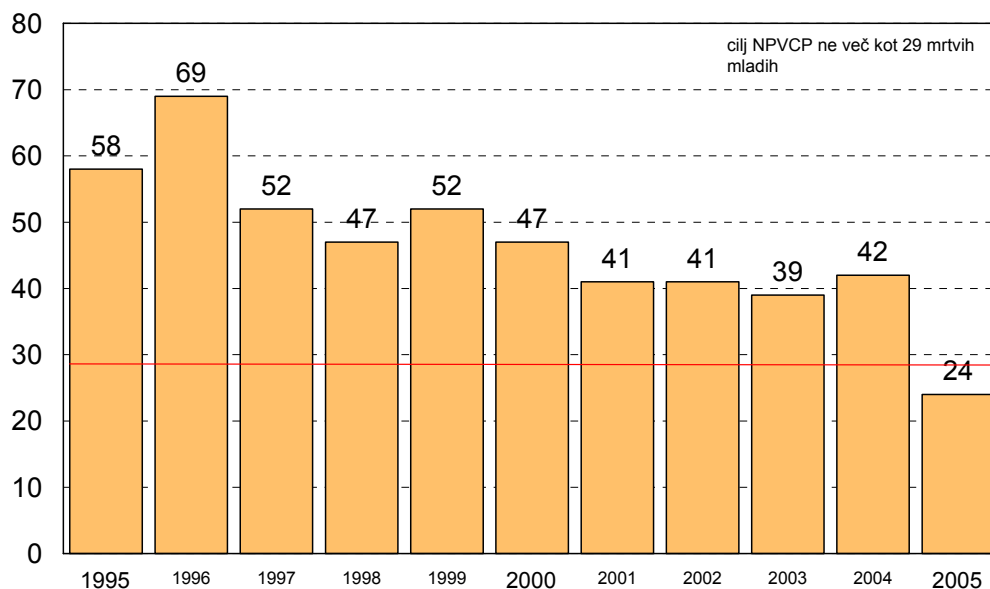
Za ugotavljanje dejanske ogroženosti kolesarjev, bi morali spremljati tudi podatke o opravljenem prometnem delu kolesarjev. Zaradi večkratnih pozitivnih učinkov kolesarjenja (ni obremenjevanja okolja, kolesar potrebuje minimalno površino za vožnjo in shrambo kolesa, telesna aktivnost, ki prispeva k boljšemu zdravju) bo SPV varnosti kolesarjev še naprej posvečal posebno pozornost, predvsem aktivnostim za mlade kolesarje.

Cilj NPVCP, da število mrtvih mladih voznikov in potnikov ne sme preseči število 29, je bil v letu 2005 dosežen. Ne glede na to, se moramo zavedati, da se bo Slovenija, tako kot vse razvitejše države, še naprej soočala z njihovo ogroženostjo. Ekonomska razvitost države namreč omogoča tudi večjo ekonomsko neodvisnost mladih in večjo mobilnost (dostopnost do avtomobilov, vožnje). Žal se to odraža tudi v številu žrtev med mladimi, saj so v tem življenjskem obdobju pomembni različni dejavniki tveganja:

- ❖ pomanjkanje izkušenj
- ❖ življenjski stil (nočne vožnje zaradi obiskovanja zabav)
- ❖ iskanj lastnih poti in uporništvu, nespoštovanje avtoritet
- ❖ dokazovanje vrstnikom, zlasti s tveganim ravnanjem.

Uresničevanje ciljev Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa

Število mrtvih mladih voznikov in potnikov (18. do 24. let)



SPV, vir MNZ,

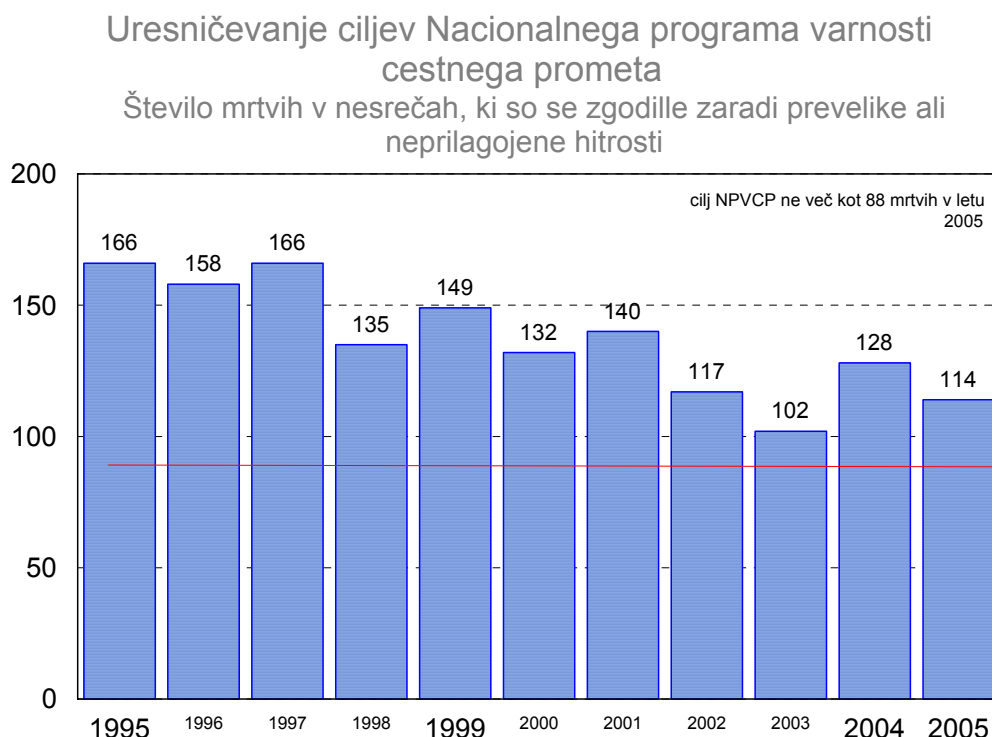
Slika 1.5 Število mrtvih mladih voznikov in potnikov zaradi posledic prometnih nesreč

ZVCP je ob spremembah, ki so bile uveljavljene v letu 2005 sprejel vrsto novosti prav na področjih, ki so pomembna za voznike začetnike (možnost vožnje s spremljevalcem za mlade pri 17 letih starosti, ki končajo program v avto šoli in nato leto dni, do dopolnjenega 18 leta vozijo s spremljevalcem, dodatni programi za vse voznike začetnike (za A in B kategorijo), vendar bodo ti programi zaživel še v treh do štirih letih in njihov sprejem vsebinsko še ni vplival na prometno varnostne razmere v letu 2005.

Ključni točki za uresničitev splošnega cilja NPVCP, da moramo za najmanj 50% zmanjšati število smrtnih žrtev, pa sta bila dejavnika, ki najpomembneje vplivata na nastanek nesreč in njihovo težo, hitrost in vožnja pod vplivom alkohola.

Število mrtvih v nesrečah, kjer je bila hitrost pomemben dejavnik za nastanek nesreče se ni zmanjšalo v skladu s cilji NPVCP. Glede na izhodiščno leto je bil narejen pomemben napredek, a je število mrtvih v letu 2005 presegalo tudi doslej najugodnejše leto. Izkušnje držav, ki so v zadnjem času dosegle pomembno zmanjšanje števila mrtvih zaradi hitrosti kažejo, da klasično represivno ukrepanje policije in preventivne akcije niso dovolj za dolgoročno izboljšanje stanja. V Franciji in Avstriji so dosegli bistveno izboljšanje, ko so začeli postavljati tudi stacionarne

radarske naprave, ki merijo hitrost na določeni lokaciji, oziroma naprave, ki merijo hitrost na večjem območju.



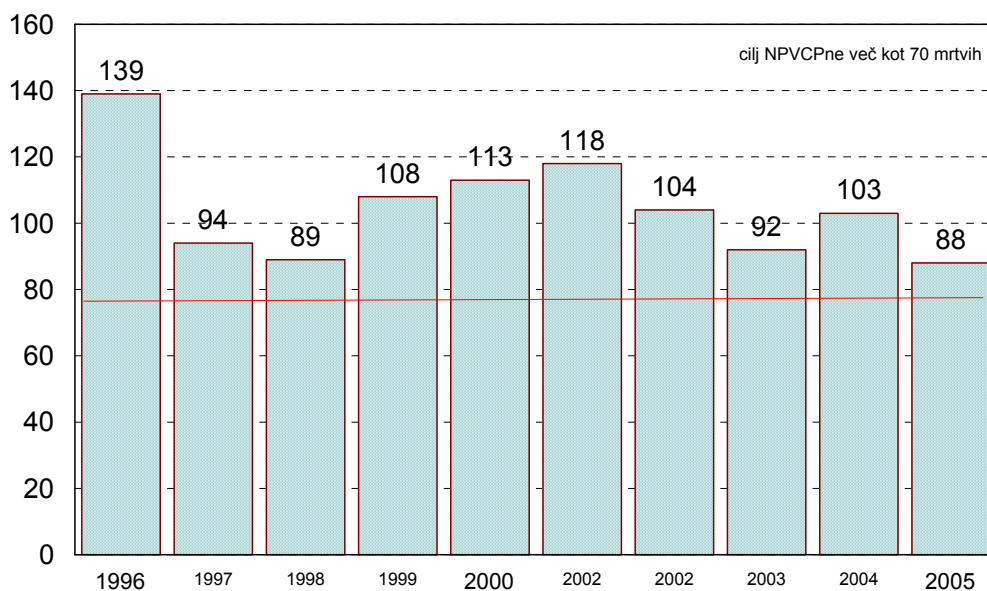
SPV, vir MNZ

Slika 1.6 Število mrtvih zaradi hitrosti kot glavnega vzroka prometnih nesreč

NPVCP je določil cilj, da delež prometnih nesreč, ki so jih povzročili alkoholizirani udeleženci v prometu ne sme preseči 7,5%. Delež alkoholiziranih povzročiteljev se je zmanjšal od 11,0 na 9,....odstotka, vendar ne delež, ki je bila predviden. Poleg cilja opredeljenega v NPVCP SPV spremlja tudi število mrtvih v prometnih nesrečah, ki jih je povzročil alkoholizirani udeleženec.

Po povečanju števila mrtvih v letu 2004 se je v letu 2005 njihovo število ponovno zmanjšalo in je najnižje v zadnjih desetih letih. Kljub temu je število mrtvih, kjer je bil alkohol spremljajoči dejavnik za nastanek nesreče še vedno izjemno veliko in je eden ključnih dejavnikov za izboljšanje stanja prometne varnosti. Za pripravo ustreznih ukrepov bi bilo potrebno preveriti učinkovitost ukrepov, ki so bili uveljavljeni ob spremembah ZVCP v letih 1998 in 2005 (ukrep prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja, kontrolni zdravstveni pregledi, programi usposabljanja in izobraževanja za varno vožnjo)

Uresničevanje ciljev Nacionalnega programa varnosti
cestnega prometa
Število mrtvih v nesrečah, ki jih je povzročil alkoholiziran povzročitelj



SPV, vir MNZ

Slika 1.8 Število mrtvih zaradi v nesrečah, kjer je bil povzročitelj pod vplivom alkohola

Pri oceni varnosti cestnega prometa je potrebno navesti še dve skupini, ki sta za SPV še posebej pomembni. Po treh letih (2001 – 2003), ko smo bili glede na stanje varnosti otrok med najvarnejšimi državami v Evropi, se je stanje v letu 2005 bistveno poslabšalo. Število mrtvih otrok se je povečalo od 3 na 9. Čeprav so bili tudi otroci žrtve v nekaterih tragičnih nesrečah, kjer bi z ukrepi težko zagotovili njihovo boljšo varnost, pa bi nekatere žrtve, kjer so bili otroci potniki v osebnih avtomobilih, lahko preprečili. Poleg tega pa se je bistveno povečalo tudi število mrtvih voznikov motornih koles, ki je s 34 mrtvimi doseglo enega najbolj negativnih rezultatov v zadnjem obdobju.

2. Akcije in kampanje SPV v letu 2005

Dejavnost sveta je v poročilu prikazana po posameznih področjih NPVCP in pomembnejših vsebinskih sklopih. SPV se je s sprejemom NPVCP odločil, da bo večino aktivnosti namenil preventivnim akcijam, ki podpirajo uresničevanje ciljev Nacionalnega programa. Pomembno vlogo je imela v letu 2005 mednarodna akcija za spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev s kratico EUCHIRES (European Child Restraint System). Kljub temu je SPV skušal ohraniti večino aktivnosti, ki so namenjene varnosti otrok, saj je ohranjanje dolgoročnih preventivnih in vzgojnih aktivnosti ena od pomembnih prioriteta delovanja.

2.1. Preventivni programi in akcije za večjo varnost otrok:

2.1.1 Preventivne akcije namenjene predšolski populaciji

2.1.1.1. Prva vožnja varna vožnja

Pilotski projekt Prva vožnja, varna vožnja, ki smo ga je SPV zasnoval skupaj z Inštitutom za varovanje zdravja in Splošno bolnico Izola, Ginekološko porodniškim oddelkom, je potekal tudi v letu 2005. Prva vožnja, varna vožnja je projekt zagotavljanja izposoje sedeža za dojenčka že kar v porodnišnici, torej ko starši svojega novorojenčka prvič peljejo domov. Izposoja avtosedeža za dojenčka, ki jo zagotavlja podjetje Čenča Žiri, je organizirana kar se da preprosto in ugodno. V okviru projekta Prva vožnja, varna vožnja si lahko starši izposodijo otroški sedež prve skupine za dojenčke. Sedež skupine 0+ se uporablja do otrokove teže 13 kg, kar pomeni približno 7-10 mesecev starega dojenčka.

Bistvena kvaliteta pilotskega projekta je v strokovni pomoči, ki jo staršem nudijo babice in medicinske sestre v Splošni bolnici Izola, saj smo jih zelo dobro usposobili, da strokovno odgovarjajo na vprašanja staršev o pravih načinih prevoza otrok, o pravilni namestitvi otroka v sedež in sedež v avto.



SPV sofinancira najem sedežev in skrbi za strokovno pomoč in gradiva, ki jih potrebujejo v Izoli pri izvajanju projekta. V sodelovanju z občinskima svetoma SPV v Piranu in Izoli pa smo se dogovorili, da se gradiva in ustrezne vsebine predstavijo tudi v materinskih šolah.

Projekt je bil izbran med najboljše primere dobre prakse v državah članicah EU (raziskava ROSE 25). Žal v letu 2005 nismo uspeli s širitvijo projekta v druge porodnišnice, predvsem v Postojno in Novo Gorico, kjer bi lahko prevzeli izkušnje iz Izole.

2.1.1.2. Varnost otrok v avtu

SPV se je v letu 2005 vključil v mednarodni projekt, katerega temeljni cilj je spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev na zanimiv in otrokom prijazen način.

Zaščita otroka v ustreznem varnostnem sedežu je eden najbolj učinkovitih ukrepov za izboljšanje varnosti in tudi z vidika preventive eden od dolgoročno najuspešnejših ukrepov, saj se ustvari navada uporabe pasov, ki je pomembna tudi za kasnejša obdobja v otrokovem razvoju. V Sloveniji so v večini avtomobilov že zagotovljeni pogoji za namestitev otroškega varnostnega sedeža (vgrajeni varnostni pasovi tudi na zadnjih sedežih), zato smo skupaj z devetimi članicami EU pripravili predlog za skupno preventivno akcijo. Predlog je EU (Generalna direkcija za promet) podprla in zagotovila 50% sofinanciranje njegove izvedbe. Poleg Slovenije v njem sodeluje še devet držav: Belgija, Češka, Finska, Nemčija, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Španija in Švedska. Projekt je zasnovala Nizozemska in je njegove temeljne elemente (figura pasavca, grafične rešitve in film) ponudila vsem sodelujočim državam.

Rezultati mednarodne raziskave o stališčih voznikov o tveganju v cestnem prometu (SARTRE 3) so pokazali, da je še vedno bistveno premalo voznikov in potnikov v osebnih avtomobilih, ki redno uporabljajo varnostne pasove, zlasti na zadnjih sedežih v vozilu.

Projekt je imel v Sloveniji več vsebinskih delov:

- ❖ medijsko kampanjo, za katero so bili pripravljeni TV film, radijski spot, plakat, pogrinjek, razglednica, knjižica za starše in igrača pasavec, ter magnet z likom pasavca.
- ❖ izvedba projektnih nalog v izbranih skupinah v vrtcih, ki so temeljile na poglobljenem izobraževanju vzgojiteljic in njihovem delu z otroki in starši
- ❖ izvedba operativnega dela policije, ki je izvajala kontrole uporabe otroških varnostnih sedežev in je z igračo pasavec nagrajevala otroke, ki so bili pripeti in
- ❖ več oblik preverjanja učinkovitosti projekta z opazovanjem pripetosti pred začetkom akcije in po njenem zaključku, s telefonsko anketo o zaznavi akcije med starši in s poglobljenim spremljanjem rezultatov v vrtcih, kjer so potekale projektna naloge.

Medijska kampanja, ki je v Sloveniji potekala v mesecih april in maj, ter je bila na RTV Slovenija ponovljena v avgustu 2005 je želela senzibilizirati predvsem starše otrok od 4. do 6. leta in je bila neposredno usmerjena na otroke z nagrajevanjem pozitivnega ravnanja. Starši so bili posredna ciljna skupina na katero so vplivali predvsem otroci.

Celoten projekt temelji na pozitivni spodbudi, saj so dobili nagrado otroci, ki so bili v osebnem avtomobilu pripeti ali pa so v vrtcu in doma poskusili pravilno pripeti pas ali sedež in dodatno nalogo na razglednici. Nagrada je bila figurica živali – pasavca, ki je narejena tako, da se lahko z ježki pripne na varnostni pas in jo ima otrok tudi v

avtu. Lik pasavca je bil 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.



a) Medijska akcija

Za izvedbo akcije smo pripravili

- ❖ 20.000 brošur Red je vedno pas pripeti, ki so jih v vrtcih razdelili staršem otrok starih od 4 do 6 let . Posebej so bile razdeljene brošure staršem, ki so bili vključeni v projektno delo v vrtcih (498) na prireditvah (več kot 3.000)
- ❖ 4000 plakatov pasavec, ki so jih občinski sveti razdelili vrtcem in šolam
- ❖ 40.000 razglednic pasavec Razglednice so dobili otroci v vrtcih in na prireditvah, razglednice so bile eden od načinov, da je otrok lahko dobil nagrado – igračo pasavec
- ❖ 100.000 pogrinjkov pasavec, ki so jih v šolah in vrtcih uporabljali ob različnih priložnostih; pogrinjki so droben element, ki stalo spominja otroka, da mora biti v avtu vedno pripeti.
- ❖ 20.000 balonov z likom pasavca – razdeljeni so bili na prireditvah kot motivacijski element
- ❖ 10.000 magnetov pasavec, magnetki so bili nadomestna nagrada za otroke, ki niso dobili igračke pasavec, predvsem pa so pripravljeni za starejše otroke med katerimi je razširjeno zbiranje različnih magnetkov
- ❖ 20.000 igračk pasavec. Igrače so dobili otroci, ki so v vrtcu sodelovali v projektne delu, poskusili pravilno uporabo sedežev, narisali pasavčka, ga pobarvali in sodelovali v aktivnostih, oziroma otroci, ki so bili pri policijskih kontrolah pripeti v sedežu ali otroci, ki so na prireditvah s starši poskusili

pravilno uporabo sedežev. Bistvena je bila pozitivna aktivnost. V vrtcih je dobilo pasavčke 12.000 otrok, policija je razdelila 5000 nagrad, na prireditvah pa je bilo razdeljenih 3000 pasavčkov.,

- ❖ *internetna predstavitev akcije z vsemi gradivi in interaktivno pobarvanko za otroke (v aprilu in maju, ko je potekala akcija je bilo nad 11.000 klikov na različne vsebine)*
- ❖ *zunanje oglaševanje – plakat pasavec je bil na 300 panojih (400x300) od 31.3. 2005 do 6.4. 2005 in na 125 panojih od 7.4. 2005 do 13.4. 2005*
- ❖ *TV spoti so bili objavljeni na RTV Slovenija v mesecih april in avgust, radijski spoti pa na Radio Slovenija, Radio Ognjišče in RGL, Salamon in Veseljak..*

b) Projektno delo v vrtcih

V 15 skupinah je potekalo projektno delo, ki je temeljilo na delu z otroki in starši. V vsaki skupini. Vrtci so bili izbrani iz različnih okolij (mestno okolje, večji, kraj, primestno ali vaško okolje).

Vzgojiteljice, ki so vodile projektno delo so se udeležile posebnih oblik izobraževanja in so imele stalno podporo pri svojem delu. Temeljito so bile usposobljene za svetovanje o uporabi otroških sedežev in za izvajanje projektnih nalog.

teme: splošna prometna varnost otrok, otrok kot potnik v avtobusu, nova zakonodaja, povezana z otroki, razvojne značilnosti otrok in še vrsto drugih.

Cilj tega dela projekta je, da vzgojiteljice, pridobljena znanja o otroških varnostnih sedežih in njihovi ustrezni uporabi, prenesejo na starše in otroke. Delo je zasnovano projektno, kar pomeni, da so v pripravo in izvedbo vključeni tako otroci in njihovi starši, vzgojiteljice pa delo koordinirajo oz. vodijo k zastavljenemu cilju. Osrednja tema projekta so seveda otroški sedeži, njihove značilnosti in varna uporaba. Poleg tega pa vzgojiteljice vključujejo tudi sorodne



Projekti so potekali od enega tedna pa do treh, vsaj enkrat pa so se v popoldanskem času srečali tako starši kot otroci pri skupnem seznanjanju in razvijanju spretnosti za ustrezno uporabo otroških varnostnih sedežev.

Vrtci v katerih je potekalo projektno delo:

VRTEC	KRAJ	VODJA PROJEKTA
VVZ Mladi rod, Čira Čara VVZ Mladi rod, Mavrica	LJUBLJANA	Jana Flere Marija Grdadolnik
VVZ Otona Župančiča, enota Čuri Mur		Jožica Rahne Irena Upelj
Vrtec Pobrežje, Brezje	MARIBOR	Bojana Simonič Danica Domadenik
Vrtec Jadvige Golež		Miroslava Jerovšek Metka Vernik
JZ Vrtci Občine Žalec, Žalec I	ŽALEC	Karmen Breznikar
VVZ Trebnje	TREBNJE	Lojzka Marinčič Milojka Šerbec Turk
Vrtec Laško	LAŠKO	Alenka Ograjenšek
VIZ Vrtec Mavrica, Školjka	IZOLA	Tatjana Klun
VVZ Kekec, Vrtec Tinkara	GROSUPLJE	Metka Kadunc Nevenka Kocijančič
Vrtec pri OŠ Tišina	TIŠINA	Daniela Ostrc
Vrtec pri OŠ Markovci	MARKOVCI	Sonja Ambrož Helena Vogrinec
Vrtec pri OŠ Krmelj	KRMELJ	Daniela Zupančič Irena Logar
Vrtec pri OŠ Polhov Gradec	POLHOV GRADEC	Majda Grbec Plestenjak
Vrtec Sonček pri OŠ Šmarjeta	ŠMARJETA	Ines Kulovec

c) Prireditve v občinah in v lokalnih okoljih

SPV je s posebnimi napravami in posebej usposobljenimi študenti sodeloval na prireditvah občinskih svetov, na prireditvah v Mercator centrih in v nekaterih drugih okoljih.



Skupaj je bilo izvedenih 61 prireditev na katerih je po ocenah sodelujočih demonstratorjev sodelovalo več kot 3500 otrok in pogosto tudi njihovih staršev.

d) Vrednotenje rezultatov akcije

Zaradi izrecnih zahtev EU, ki je sofinancirala akcijo je SPV opravil tri vrste vrednotenja učinkovitosti akcije. Opravljeno je bilo izredno obsežno opazovanje prijetosti otrok pred akcijo in po njej, posebna evalvacija je bila opravljena v projektnih skupinah, poleg tega pa je bila opravljena še telefonska anketa med starši otrok starih do 12 let o zaznavi akcije in njeni všečnosti.

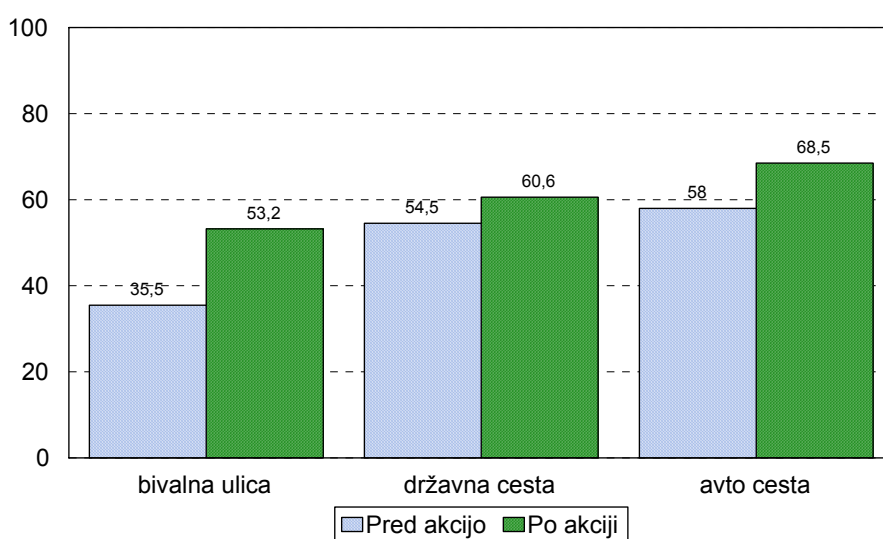
❖ Opazovanja pripetosti

Različne oblike dela združene v projektu EUCHIRES v Slovenije so prispevale, da se je povečal delež pripetih otrok za 7,9 odstotka, od 53,3 na 61,2 odstotka.

V prvem opazovanju so opazovalci zapisali podatke o pripetosti za 5513 otrok, v drugem pa za 6036 otrok, kar daje reprezentativne podatke. Ker se pri drugih skupinah (vozniki in potniki v osebnih avtomobilih) odstotek pripetih med prvim in drugim opazovanjem ni spremenil, lahko upravičeno domnevamo, da je več pripetih otrok rezultat medijske kampanje, projektnega dela v vrtcih in skupne akcije s policijo, ki je v aprilu izvedla preventivne kontrole in delila pasavčke otrokom, ki so bili med vožnjo pripeti. Delež pripetih otrok se je povečal tudi pri starejših otrocih, ki so že prerasli otroške sedeže in morajo biti v avtu zavarovani z varnostnim pasom, kar kaže, da bo v letu 2006 tudi v Sloveniji smiselno razširiti akcijo tudi na starejše otroke, saj ista komunikacijska sredstva vplivajo tudi na njih. V nekaterih državah (Belgija, Nizozemska) so že v letu 2005 uspešno zajeli več starostnih skupin.

Kot smo pričakovali obstajajo pomembne razlike v odstotkih pripetih otrok po vrstah cest in krajih. Večji je delež pripetih otrok v ekonomsko močnejših razvitejših okoljih. V Ljubljani in okolici se je delež pripetih otrok povečal od 65,3 na 73,3 odstotka, v Mariboru od 57,4 na 64,1 odstotka, v Trebnjem pa od 38,0 na 48,2 odstotka. V vseh okoljih smo beležili povečanje števila in deleža pripetih otrok, v poprečju za 7,9 odstotka. Po pričakovanjih je bil največji delež pripetih otrok na avto cesti, najnižji pa na ulicah v naselju, čeprav je prav na takšnih cestah najboljši učinek varnostnih pasov.

Delež pripetih otrok, ki potrebujejo otroške sedeže



Rezultati opazovanj v letu 2005

❖ **Evalvacija odgovorov staršev in vzgojiteljic, ki so sodelovali v projektnem delu**

Starši, ki so sodelovali v projektnem delu so pridobili veliko novih znanj in spoznanj o pravilni uporabi sedežev, njihova stališča do uporabe sedežev in drugih zaščitnih sredstev za varnost otrok pa se niso pomembno spremenila, saj so že pred začetkom akcije imeli izjemno pozitivna stališča. Evalvacija je pokazala, da je bilo projektno delo izjemno pomembno za dvig znanj in spretnosti, saj se veliko staršev niti ni zavedalo, da nimajo dovolj znanja za pravilno uporabo sedežev.

❖ **Evalvacija telefonske ankete med starši**

Na vzorcu 604 staršev otrok starih do 12 let je bila opravljena anketa o priklicu akcije in njeni všečnosti. Anketa je bila izvedena 45 dni po zaključku objav v medijih. Izvedena je bila na širši populaciji (starši otrok starih do 12 let) kot je bila ciljna skupina otrok v akciji. Na podlagi rezultatov telefonske ankete je 89,3% staršev, ki so zaznali akcijo odgovorilo, da jim je bila všeč ali zelo všeč in le 0,6% staršev je odgovorilo negativno.

Na splošno je bila akcija izjemno dobro sprejeta v vseh okoljih, kjer so jo izvedli in je tudi po zaključku medijske kampanje še vedno imela dober odziv.

Mednarodni projekt za spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev je v Sloveniji dosegel dober odziv in opozarja na prave probleme. Nizek odstotek pripetosti otrok v nekaterih okoljih zahteva nadaljevanje preventivne kampanje in vseh spremljajočih dejavnosti tudi v prihodnje. Tako kot v drugih državah bo tudi v Sloveniji potrebno razširiti akcijo tudi na otroke stare do 12 let.

2.1.2 Preventivne akcije namenjene osnovnošolcem

SPV organizira akcije in programe za večjo varnost osnovnošolskih otrok, predvsem pešcev in kolesarjev v skladu s šolskim koledarjem, specifičnimi pogoji letnih časov in pričakovanimi aktivnostmi otrok.

2.1.2.1. Začetek šolskega leta

Med akcijami, ki potekajo v osnovnih šolah je ena najpomembnejših prav akcija Začetek šolskega leta. V zadnjih letih se je uveljavila kot skupna akcija vrste dejavnikov od šol, Policije, lokalnih skupnosti, svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, združenj šoferjev in avtomekanikov, AMD, društev upokojencev, privatnega sektorja in ne nazadnje staršev otrok.

Celoten sklop ukrepov ob začetku šolskega leta je razdeljen na:

- ukrepe na področju infrastrukture (urejanje varnih šolskih poti, prehodov za pešce)
- na preventivne in vzgojne akcije različnih organizacij
- na represivne in preventivne ukrepe policije

- na informiranje in spodbujanje dela medijev.

Akcije ob začetku šolskega leta so zgled učinkovite povezanosti različnih institucij in področij dela, da se zagotavlja najuspešnejše reševanje posameznih problemov.

V akciji se posebej ureja skrb za začetnike, ki prvič stopajo na šolske poti in ne poznajo vseh nevarnosti, pa tudi skrb za ostale učence, ki se po dolгих počitnicah vračajo v šole razigrani in je potrebno kar nekaj dni, da ponovijo pravila in zahteve za varno ravnanje v prometu, z dolgoročnimi ukrepi kot so investicije v infrastrukturo, ki zagotavlja večjo varnost otrok, ko so pešci in kolesarji.

Večina aktivnosti poteka na lokalni ravni, saj je potrebno za vsako šolo posebej preveriti urejenost šolskih poti in poiskati rešitve bodi s prevozi otrok, ki nimajo varnih poti bodisi z ureditvijo poti.

Akcija Začetek šolskega leta opozarja vse voznike in druge udeležence v prometu, da se šolarji vračajo na šolske poti in morajo biti zato še posebej previdni. Komunikacijski materiali so plakati in letaki **Šolska pot**.



SPV je v letu 2005 zagotovil:

- knjižico Prvi koraki v svetu prometa, ki smo jo natisnili v nakladi 30.000 izvodov in je namenjena staršem predšolskih otrok in staršem prvošolcev; v njej so podrobno napisana pravila, ki jih mora otrok poznati za samostojno sodelovanje v prometu kot pešec
- gigant plakate Šolska pot, ki so opozarjali voznike na bližajoči začetek šolskega leta in so bili postavljeni na 300 lokacijah v Sloveniji;
- 15.000 plakatov Šolska pot, ki jih občina in šole postavijo v obliki opozorilnih neprometnih znakov v okolici šol
- 255.000 letakov, ki opozarjajo voznike na začetek šole in jim svetujejo varno ravnanje.



Preventivne aktivnosti sta podprli podjetji Porsche Slovenija, program Volkswagen in Summit Motors zastopnik za vozila Ford.

Skupaj z zavarovalnicami (Triglav in Slovenica) in občinskimi sveti za preventivo smo zagotovili vsem prvošolčkom **rumene rutice**, simbol začetnikov v prometu. Zavarovalnica Triglav je v Sodelovanju z SPV ponudila spremenjeno rutico, ki ima zanko, da otrokom rutice ni potrebno vezati in ki je hkrati iz odsevnega materiala, da poveča delež odsevnih oblačil, ki jih uporablja otrok.

SPV je nadaljeval sodelovanje z Mercatorjem, ki se je odločil, da bo lik Lumpi, ki je med otroci zelo priljubljen, uporabil tudi za nasvete za varno sodelovanje v prometu. SPV je sodeloval pri izbiri vsebin in strokovno usmerjal izdelavo nasvetov, ki jih Lumpi svetuje otrokom.





Da bi prvošolčki resnično osvojili pravila obnašanja v prometu, je v začetku šolskega leta Mercator vsem prvim razredom osnovnih šol v Sloveniji podaril plakate z Lumpijevimi prometnimi zapovedmi, brezplačno pa so prejeli tudi posebna ravnila.



V različnih Mercatorjevih centrih po Sloveniji so bili v mesecu septembru organizirani posebni vzgojno-izobraževalni dogodki, ki so vključevali prometni poligon Jumicar za otroke od 7. – 12. leta starosti ter druge preventivne aktivnosti Sveta RS (Mini avto z otroškimi sedeži, Stopko, posebne tehtnice).



Projekt se je v letu 2005 razširil tudi na vrtce, saj je vsaka enota prejela komplet odsevnih jopičev, s katerimi so otroci na sprehodih po mestu bolj varni. Uvedba varnostnih brezrokavnikov med obvezno opremo v nekaterih državah EU je omogočila, da so na trgu kvalitetni izdelki po sprejemljivih cenah, ki so izjemno primerni tudi za uporabo na izletih in sprehodih v vrtcu in za šolske skupine, saj so s primernimi brezrokavniki otroci bistveno bolj vidni in zato tudi varni.



Poleg tega pa je bila na spletni strani www.lumpi.si otrokom na voljo tudi interaktivna igrica Lumpijeva varna pot v šolo.

Javnosti smo vse aktivnosti predstavili na novinarski konferenci 24. avgusta 2005, z dnem ko so se začele prireditve.



SPV je spodbujal tudi delovanje šolske prometne službe učencev in odraslih, ki na nevarnejših mestih in prehodih v okolici šole pomagajo učencem pri prečkanju ceste. Šolska prometna služba je organizirana v okviru šole. Izpeljali smo izbor dobavitelja za oznake (rumen telovnik, učenci uporabljajo tudi rumene narokavnike), da so lažje opazni in prepoznavni.

Delo prostovoljcev

Ob začetku šolskega leta in po koncu vseh šolskih počitnic je izjemno pomembno delo prostovoljcev, ki v organizaciji šol in občinskih SPV pomagajo učencem pri prečkanju ceste na nevarnejših odsekih in s svojo prisotnostjo opozarjajo voznike na posebej previdno vožnjo v okolici šolskih poti. S svojim delom pomagajo policiji pri zagotavljanju varnosti otrok in prispevajo, da so začetki šolskega leta, kljub večji rizičnosti, saj so otroci po daljših počitnicah še vedno razigrani, spremenijo se prometni tokovi, poleg tega pa so na poteh začetniki, ki ne poznajo vseh pasti šolskih poti in zaradi starosti ne zmorejo vseh zahtev sodobnega prometa.



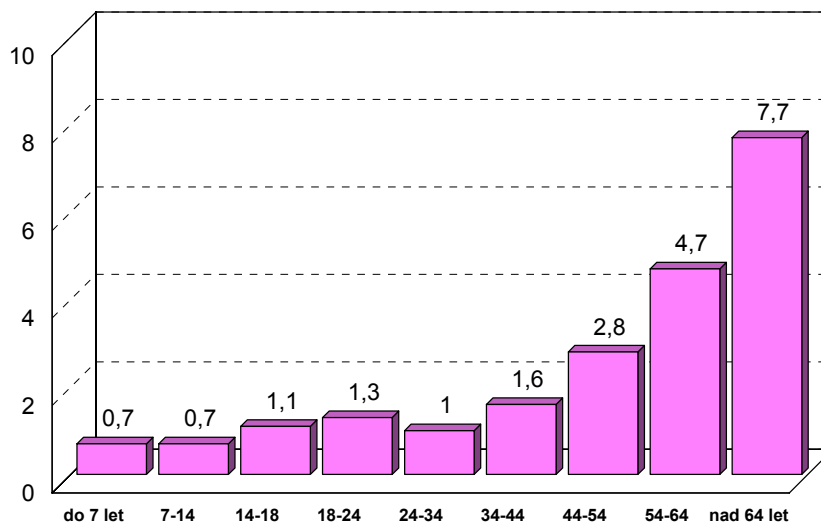
Večino prostovoljcev sestavljajo člani Zveze združenj društev šoferjev in avtomehanikov, društev upokojencev, učitelji predpisov in vožnje v avtošolah, člani AMZS in starši šolskih otrok. Ocenjujemo, da je bilo opravljenih 12.000 ur dela in ob tem prevoženih 25.000 kilometrov. Večino dela so opravili člani Zveze združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije.

2.1.2.2 Bodi preViden

Akcijo na temo prometne varnosti pešcev, ki jih opozarja na to, da je vidnost – varnost organiziramo že deveto leto zapored. Pešce, predvsem otroke in starejše od 65 let, želimo z njo opozoriti na ukrepe in ravnanja, s katerimi si lahko zagotovijo večjo varnost.

Pešci so med najbolj ogroženimi v cestnem prometu, saj je delež mrtvih na 100 poškodovanih med najvišjimi glede na druge skupine udeležencev. Delež mrtvih je več kot dvakrat višji kot pri voznikih osebnih avtomobilov in kolesarjih.

Iz slike 2.1 lahko vidimo, da med mrtvimi pešci prevladujejo starejši nad 64 let. Primerjava poškodovanih po starosti pa kaže da prevladujejo otroci osnovnošolske starosti (od 7 do 14 let). Ti rezultati nam kažejo, da so med najbolj ogroženimi skupinami prav gotovo starejši pa tudi otroci, ki so pogosto poškodovani v prometnih nesrečah kot pešci, a imajo večje možnosti preživetja kot starejši.



SLIKA 2.1. Število mrtvih pešcev po starosti na 100.000 prebivalcev (1995-2003).

Značilnosti prometnih nesreč pešcev

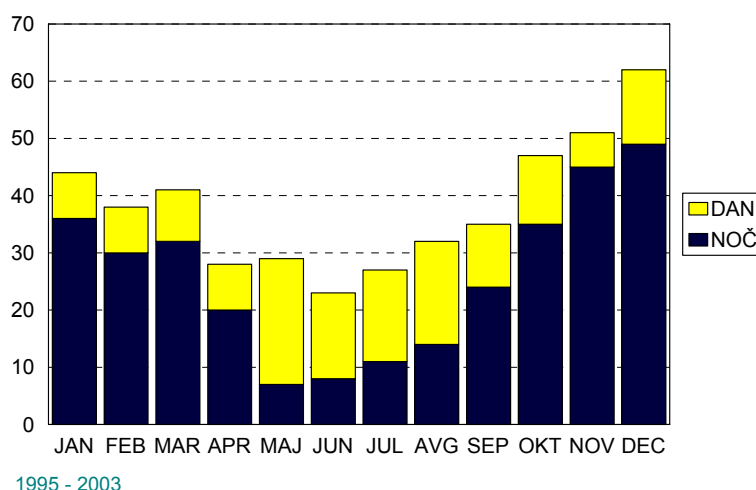
Z leti človeku slabijo nekatere sposobnosti, ki so pomembne za varno sodelovanje v prometu. Slabša se vid in sluh, velike probleme povzroča slabši kratkotrajni spomin, pa tudi hitrost gibanja in reakcij je slabša. Zaradi vseh teh procesov staranja starejši nimajo toliko zaupanja v svoje ravnanje ali pa na drugi strani precenjujejo svoje sposobnosti. Tega se ne zavedajo dobro niti vozniki, ki pričakujejo od pešca varno vedenje.

V zadnjih petih letih je bilo kar 42,2 odstotkov pešcev, ki so izgubili življenje zaradi posledic prometnih nesreč, starejših od 65 let. Med vsemi prebivalci Slovenije pa je starejših od 65 let le nekaj nad 13 odstotkov, kar kaže na veliko ogroženost te starostne skupine.

Mrtvi pešci so pogosto žrtve prometnih nesreč zaradi neustreznega ravnanja voznikov, prav tako pa tudi svojih lastnih napak v prometu. V naseljih povzročijo pešci 29 odstotkov nesreč s smrtnim izidom, izven naselij pa 38 odstotkov. Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka (ožanje vidnega polja, problemi s kratkotrajnim spominom, slabšanja sposobnosti za oceno hitrosti in oddaljenosti vozil), neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov.

Glede na število prometnih nesreč z udeležbo pešcev in posledic teh nesreč najbolj izstopajo meseci oktober, november, december, in januar. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma so neugodne vremenske razmere najpogostejše (megla, dež, sneg). Zaradi obojega je vidljivost slabša, kar ogroža pešce.

Število mrtvih pešcev po mesecih in delu dneva



SLIKA 2.2. Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev po mesecih

V prometu je nadvse pomembno, da se različni udeleženci med seboj vidijo dobro in z jasnimi znaki nakažejo svojo namero. Prav zaradi slabe vidnosti starejši pešcev se je v zadnjih dveh letih zgodilo več nesreč, ki bi jih lahko učinkovito preprečili. Starejši so običajno oblečeni tudi v temnejša oblačila, ne uporabljajo kresničk ali drugih izdelkov z odsevnimi površinami in jih vozniki zato bistveno kasneje opazijo.

Opis akcije **BODI preVIDEN**

Akcija je pripravljena tako, da povezuje vsebine prometne vzgoje s poukom slovenskega jezika. S tako zasnovano akcijo opozorimo na prometno skrb za varnost pešcev štiri pomembne skupine udeležencev in starostne skupine.

Ciljni skupini:

- Otroci, učenci tretjih in četrth razredov osnovnih šol v Sloveniji: o skrbi za lastno varnost se ponovno seznanijo učenci tretjih razredov osemletne in četrth razredov devetletne OŠ, ki pišejo sporočila svojim starim staršem
- Starejši pešci nad 65. let starosti, ki dobijo sporočilo od njihovih najbližjih; zaradi čustvene povezanosti je to mnogo bolj učinkovito, kot če bi bil to oglas v medijih ali letak

Posredne ciljne skupine so:

- Starši učencev, ki sodelujejo v akciji, so seznanjeni z akcijo in posredno kot pešci in vozniki dobijo informacijo o skrbi za pešce
- Učitelji
- Pomembna ciljna skupina so tudi vozniki, ki jih opozorimo, da morajo biti v jesenskih in zimskih mesecih posebej pozorni na pešce

Akcijo smo v letu 2002 tako oblikovno kot tudi organizacijsko spremenili. Uporabili smo nov slogan akcije **BODI preVIDEN**, ki hkrati vključuje dve sporočili: da bodi previden, saj če si viden si bolj varen. V letošnjem letu je struktura in organizacija akcije ostala nespremenjena, že v lanskem letu smo tiskana gradiva dopolnili tudi s televizijskim spotom **BODI preVIDEN**.

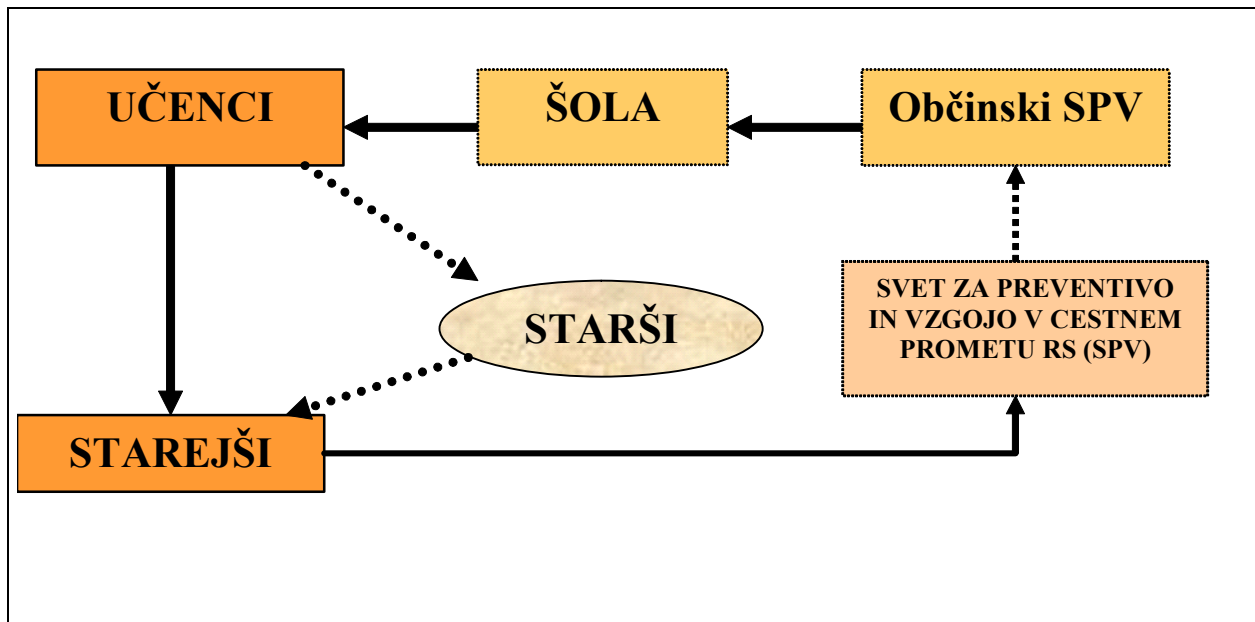
Skupno je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS za leto 2005/06 zagotovil:

- 55.000 razglednic **BODI preVIDEN**
- 55.000 pisemskih papirjev in ovojnic **BODI preVIDEN**
- 20.000 zgibank **BODI preVIDEN**
- 10.000 plakatov **BODI preVIDEN**
- 3.000 odsevnih trakov za nagrade
- 30 varnostnih brezrokavnikov za nagrade

Akcija **BODI preVIDEN** je potekala od sredine oktobra 2005 pa do konca februarja 2006. Pisma in razglednice so dobile šole posredno preko občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Akcija je zasnovana tako, da so učenci tretjih razredov osemletne oziroma četrth razredov devetletne osnovne šole preko občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu prejeli na šole pisma (ovojnico in pisemski papir) z že plačano poštnino ter razglednice. Pismo je namenjeno sporočilu, ki so ga poslali svojim babicam in dedkom. Poleg sporočil, ki jih običajno pišejo v pismih, so dodali otroci tudi prošnjo, da bi njihovi sorodniki upoštevali temeljna prometna pravila, ki veljajo za pešce (hoja ob levem robu ceste, kjer ni pločnika, prečkanje na prehodih za pešce, uporaba odsevnih teles za boljšo vidnost ponoči, v mraku ali pogojih slabše vidljivosti itd.). Pismu so učenci priložili tudi razglednico, ki ima dodaten pomen in sicer predstavlja nagradni kupon, ki je lahko prinesel nagrade tako starejšim kot tudi učencem. Starejši so morali razglednico poslati na Svet in so tako neposredno sodelovali v žrebanju za 1.000 odsevnih trakov. Prav tako pa so poslane razglednice prinašale možnosti nagrade tudi razredom in sicer so učenci 50-ih razredov, ki so najbolj uspešno izvedli akcijo, prejeli odsevne trakove.

Vsak razred je prejel tudi plakat **BODI preVIDEN**, ki so ga lahko obesili v razredu ali na primerna mesta na šoli, kjer je opozarjal učence in obiskovalce šole na varno udeležbo v prometu. Zloženske **BODI preVIDEN** so za svoje delo in akcije dobili občinski Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter policisti.



SLIKA 2.3. Shematičen prikaz poteka akcije **BODI preVIDEN**.



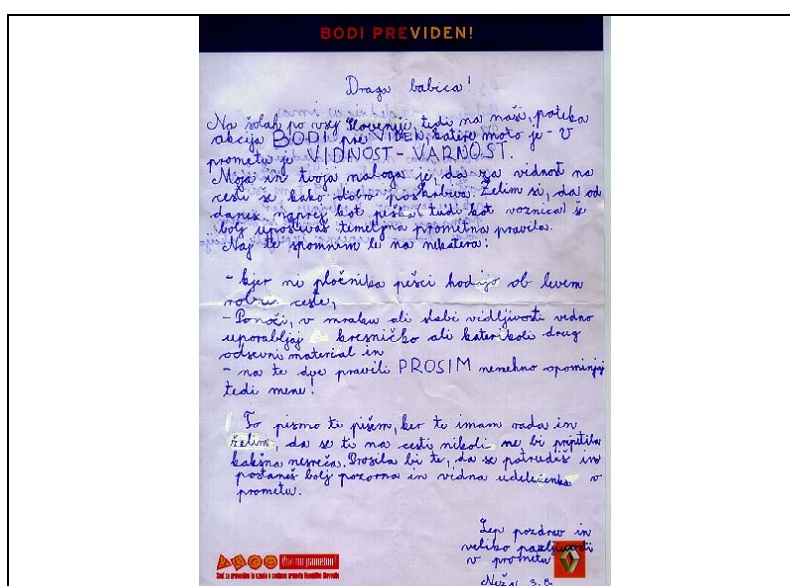
SLIKA 2.4. Razglednica **BODI preVIDEN**, in kuverta za pismo s plačano poštnino, ki so ga otroci poslali svojim starim staršem.

V okviru akcije je bil v letu 2003 posnet tudi televizijski spot **BODI preVIDEN**, ki nosi enako sporočilo kot ostali promocijski material **BODI VIDEN**, **BODI preVIDEN**. V času trajanja akcije smo v času od začetka novembra do konca decembra zagotovili 119 predvajanj televizijskega spota **BODI preVIDEN** na Televiziji Slovenija ter na POP TV, v času, ko je najbolj verjetno, da sta ga opazili ciljni skupini. Tako se je TV spot predvajal v okviru otroškega programa, pred in med poročili, v času popoldnaskih televizijskih nanizank itd. Poleg tega pa sta obe televizijski hiši brezplačno predvajali TV spot v njihovih prostih časovnih terminih. Tako da je skupno število predvajanj TV spota dosegla številko preko 150 predvajanj.

Akcija je potekala tudi v sodelovanju s Policijo, predvsem s Policijsko upravo Novo mesto, ki smo jim zagotovili večje število preventivnega materiala. V tem času so policisti povečali nadzor hitrosti vozil na cestah v naseljih, predvsem na neosvetljenih predelih, prav tako pa so hkrati opozarjali predvsem starejše pešce na uporabo varnostne opreme in varno vedenje pešcev v prometu. Ob tem so pešcem razdeljevali tudi zloženko **BODI preVIDEN** ter lepili odsevne nalepke na predmete, ki jih pešci nosijo s seboj (kanglice, palice itd.).

V akciji so sodelovale vse osnovne šole v Sloveniji in so jo sprejele kot eno izmed vsebin rednega pouka. V akcijo je bilo neposredno vključenih 22.000 učencev tretjih in četrtih razredov osnovne šole, 1.100 učiteljev teh razredov in 66.000 starejših, ki so prejeli pisma otrok. Posredno je bilo vključenih tudi približno 40.000 staršev in 20.000 naključnih pešcev, ki jim je policija razdelila zgibanke. Ocenjujemo, da je akcija dosegla skupaj 150.000 ljudi.

Evalvacija akcije, ki smo jo izvedli, kaže, da aktivna udeležba otrok in starejših ljudi dodatno prispeva k utrjevanju sporočil in sodelavcev akcije. Pozitivna povezava sporočil in sodelujočih pa daje pomembno težo tudi sodelovanju staršev, ki so pomembna ciljna skupina za zagotavljanje večje varnosti otrok in drugih skupin udeležencev v cestnem prometu.



SLIKA 2.5. Primer pisma, ki ga je otrok poslal v akciji **BODI preVIDEN** svojim starim staršem.

Izjemno pomemben del spremljanja poteka akcije je povratna informacija, ki smo jo dobili od starih staršev. **Preko starih staršev je prispelo k nam 7.694 razglednic BODI preVIDEN** in sicer iz 484 osnovnih šol, kar pomeni, da smo praktično pokrili vse osnovne šole in smo imeli tudi 11,6 odstotni odziv posameznikov. Tudi odziv posameznikov – starih staršev je izredno ugoden, saj je bila pot, da so prišli do razglednic razmeroma zapletena in je tudi odziv terjal od njih dodatno delo in plačilo poštnine, za simbolne nagrade. Takšen odziv pa je za tovrstne akcije, kjer so morali udeleženci (razen

otrok) sami poskrbeti, da je prišla razglednica k nam in plačati poštnino izjemno velik.

Akcija **BODI preVIDEN** je bila kot primer dobre prakse uvrščena tudi v končno poročilo mednarodnega projekta ROSE 25, v katerem smo sodelovali kot partnerji. Projekt ROSE 25 je finančno podprla tudi Evropska Unija. Osnovni namen projekta je bil narediti pregled aktivnosti prometne vzgoje za otroke in mladostnike po vseh evropskih državah ter med temi izbrati primere dobre prakse, kot vzorčne modele, kakšne bi morale biti aktivnosti. Med drugimi je bila kot primer dobre prakse na evropskem nivoju izbrana tudi prav akcija **BODI preVIDEN**, katere prednost je prav vključevanje dveh ciljnih skupin (otrok in starejših) z istim sporočilom in gradivom.

Akcijo Bodi PreViden, ki opozarja na nujnost uporabe odsevnih premetov je bila predstavljena tudi na prireditvah, ki se jih udeležujejo otroci in stari, pripadniki dveh najpomembnejših ciljnih skupin kot sta Festival za tretje življenjsko obdobje, ki je namenjen predvsem starejšim obiskovalcem, ki so med pešci najbolj ogrožena skupina v cestnem prometu in Dnevi tehnične kulture za mlade, ter na prireditvah in akcijah v lokalnih skupnostih.

Akcija je tudi ena glavnih aktivnosti SPV v okviru projekta Pešec.

2.1.2.3. Vesela šola

SPV od meseca oktobra 2005 sodeluje s PIL-om v programu Vesela šola, kjer so na zanimiv in privlačen način predstavljene vse bistvene situacije, ki jih mora poznati otrok v prometu.



2.1.2.4. Akcije za varnost otrok kolesarjev

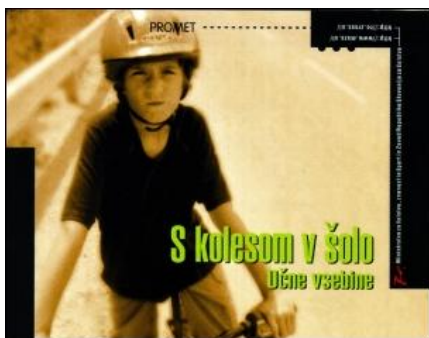
a) S kolesom v šolo

Kolo je eno najbolj priljubljenih prevoznih sredstev otrok, saj jim pomeni hkrati igralo in prevozno sredstvo. Prve spretnosti si pridobijo otroci že pri štirih ali petih letih starosti. Za samostojno vožnjo v prometu pa so sposobni šele, ko so stari 10 let. Kolo je poleg tega tudi eno najbolj okolju in zdravju prijaznih prevoznih sredstev. SPV zato stalno opozarja na ustrezna znanja in opremo kolesarjev.

Kolesarski izpit je prvi izpit, ki ga lahko opravi otrok, je prvi pravi dokument, ki otroku daje določeno samostojnost, pravico, da gre sam na cesto ter hkrati odgovornost za varno sodelovanje v prometu. Zato je za otroka na njegovi poti razvoja izredno pomemben!

Osnovne šole so dolžne omogočiti otrokom možnost usposabljanja za vožnjo kolesa ter opravljanja kolesarskega izpita. Leta 2002 je Strokovni svet Ministrstva za šolstvo, znanost in šport sprejel Program usposabljanja za vožnjo kolesa. Marca 2004 je strokovni svet potrdil še Program usposabljanja za vožnjo kolesa v devetletni osnovni šoli.

V šolskem letu 2003/2004 je Ministrstvo za šolstvo, znanost in šport (v nadaljevanju MŠZŠ) v sodelovanju s Slovenskim zavarovalnim združenjem in SPV RS zagotovilo poseben izobraževalni komplet **S kolesom v šolo** na treh zgoščenkah (CD), ki ga je pripravilo podjetje Primotehna.



S tem izobraževalnim kompletom si učitelj lahko pomaga pri teoretičnem delu usposabljanja za vožnjo kolesa in pri opravljanju teoretičnega preizkusa znanja kolesarskega izpita.

Komplet vsebuje vse vsebine, ki jih mora učitelj obdelati v pripravi na kolesarski izpit s slikami in opisom prometnih situacij, ki jih mora glede na prometno ureditev kraja poznati učenec in 30 animacijami najpomembnejših ravnanj učenca kolesarja (predvsem vožnja v križiščih). Na CD-ju za učence je 400 vprašanj in kratkih razlag za vajo, tretji CD pa vsebuje program za opravljanje teoretičnega dela kolesarskega izpita, ki je nadomestil dosedanje izpitne pole. Vsa izpitna vprašanja imajo učenci na

svojih zgoščenkah za vajo. Izbor vprašanj naključno izbere računalnik v skladu s pripravljenimi kriteriji, da so zastopana vprašanja s področja prometnih znakov, pravil, križišč in opreme.

Za izvajanje Programa usposabljanja za vožnjo kolesa mora biti na šoli ustrezno usposobljen vsaj en učitelj.

SPV sodeluje na seminarjih in sposabljanjih in sicer na tridnevnem bolj teoretično usmerjenem seminarju in na četrtem praktičnem delu. Seminarje pripravlja Zavod RS za šolstvo sodelovanju z SPV. V letu 2005 je bilo pripravljenih

b) Varno kolo

Z akcijo Varno kolo, ki jo organizirajo šole, preverjamo tehnično stanje koles, ki jih vozijo učenci. Akcijo organizira šolska prometna služba ob sodelovanju z občinskimi sveti za preventivo, policijo, AMD ali ZŠAM.

Poročilo o pregledu kolesa. Vključuje seznam kontrolnih točk, diagram kolesa in polja za vpisovanje podatkov.

Ob pregledu koles se za vsako kolo vodi zapisnik pregleda kolesa, ki ga prejme učenec - lastnik. Z zapisnikom so starši oz. skrbniki opozorjeni o stanju kolesa, ki ga uporablja učenec



Če je kolo tehnično neoporečno, prejme učenec posebno nalepko Varno kolo.

Za vsa kolesa, ki so bila zavrnjena se organizira ponoven pregled, na katerem lahko pridobijo nalepko o tehnični neoporečnosti kolesa.

SPV ob pomoči občinskih svetov zagotavlja bloke za zapisnike pregleda kolesa in nalepke Varno kolo. Poleg tega SPV RS zagotavlja dodatna gradiva, ki jih potrebuje učitelj za izvajanje Programa usposabljanja za vožnjo kolesa: L znaki za označitev učencev med praktičnim usposabljanjem v prometu, informacije o odsevnih telovnikih, tripanih za označitev otrok na cesti, ponudnikih spretnostnih poligonov, druge prometne signalizacije za simulirane prometne poligone, razne druge učne pripomočke itd.

c) Bistro glavo varuje čelada

SPV RS je leta 1991 začel z akcijo Bistro glavo varuje čelada, s katero oblikujemo pozitiven odnos do uporabe kolesarskih čelad in drugih varnostnih čelad ter spodbujamo njihovo uporabo. Akcija poteka v sodelovanju z Inštitutom za varovanje zdravja, in Inštitutom za rehabilitacijo. Temeljni cilj akcije je zmanjšati število poškodb med kolesarji. Akcija predstavlja otrokom kolesarsko čelado kot izdelek, ki je prijeten, frajerski, zaželen in hkrati uveljavlja spoznanje o nujnosti in koristnosti uporabe kolesarske čelade za preprečevanje poškodb.

SPV RS tako v okviru akcije Bistro glavo varuje čelada izvaja preventivne in propagandne akcije, poleg tega pa vsako leto izbere najboljšega **ponudnika kolesarskih čelad**, ki jih po ugodnih pogojih zagotavlja za potrebe občinskih svetov in šol. V času kar poteka akcija so šole in občinski sveti zagotovili ustrezne kolesarske čelade za več kot 10.000 učencev. V letu 2005 smo z občinskimi sveti in šolami zagotovili 850 čelad.

č) Tekmovanja Kaj veš o prometu

Tekmovanja Kaj veš o prometu so dodatna spodbuda za učenje prometnih pravil, razvijanje spretnosti in pravilne vožnje v prometu, ki jih organizirajo šole v sodelovanju z občinskimi sveti. So tradicionalna oblika preventivnih akcij za kolesarje, ki potekajo od ravni šol do mednarodne ravni.

Na tekmovanjih Kaj veš o prometu sodelujejo učenci od 5. do 9. razreda osnovne šole s kolesi, ter učenci 8. in 9. razreda in dijaki srednjih šol po opravljenem izpitu H kategorije s kolesi z motorjem. Tekmovanje poteka tako na šolski ravni, na ravni občin, regij ter nazadnje na državni ravni. SPV skrbi za vsebinsko zasnovano tekmovanje, strokovno in organizacijsko podporo občinam ter vsako leto organizira v sodelovanju z izbranim občinskim svetom državno tekmovanje Kaj veš o prometu. Tekmovanje je sestavljeno iz preverjanja teoretičnega znanja prometnih predpisov, spretnostne vožnje na poligonu ter praktične vožnje v dejanskem prometu.

14. državnem tekmovanju "KAJ VEŠ O PROMETU?" je bilo v soboto 28. maja 2005 v Rogaški Slatini. Tekmovanja se je udeležilo zbralo 78 tekmovalcev s številnimi spremljevalci, od mentorjev prometne vzgoje, staršev, in drugih spremljevalcev. V zadnjih letih se povečuje število tekmovalcev in število občin iz katerih prihajajo, kar je dober znak, da na šolah in v občinah širijo dejavnosti za varnost kolesarjev.

Tekmovanje je potekalo pod pokroviteljstvom župana Občine Rogaška Slatina mag. Branka Kidriča in je bilo odlično organizirano. Za to so se potrudili Občina Rogaška Slatina ter sodelujoči: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Rogaška Slatina, I. osnovni šoli Rogaška Slatina, Prah - izobraževalni center, avtošola in drugo izobraževanje, d.o.o. Rogaška Slatina, Združenje šoferjev in avtomehanikov Rogaška Slatina, Policijska postaja Rogaška Slatina ter podjetje za vzdrževanje in obnovo cest d.d. Celje ob pomoči sofinancerjev in pokroviteljev.

Med kolesarji so dosegli prva tri mesta: 1. Filip Batič, OŠ Danile Kumar, MO Ljubljana 2. Jani Žarn, OŠ Podbočje, Krško, 3. Gašper Andrinek, OŠ Blaža Kocena Ponikva, Šentjur	Med vozniki koles z motorjem so bili najboljši: 1. Enes Bešič, OŠ Franceta Prešerna, MO Kranj, 2. Robert Travnika, Živilska šola Maribor, MO Maribor 3. Danijel Ficko, OŠ Grad, MO Murska Sobota
--	---



d) **Urniki in gradiva za učence**

SPV skuša dodati drobna opozorila za varnost v cestnem prometu na različna gradiva, ki jih uporabljajo učenci. S pomočjo podjetja Creativ media so v šolskem letu 2005/06 na urnikih in periodnih sistemih kemijskih elementov, ki so jih učenci dobili brezplačno, opozorila za varno kolesarjenje.



2.1.2.5. Projekt Varnost za vse

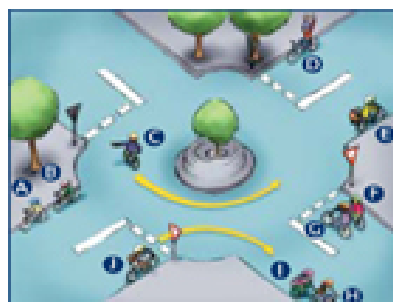
SPV je v Sloveniji prevzel vse strokovne naloge pri pripravi gradiv in pri izvedbi mednarodnega projekta Varnost za vse, katerega pobudnik in nosilec je podjetje Renault Slovenija.

Projekt Varnost za vse v tem šolskem letu pri nas poteka že četrto leto, v večini držav EU pa teče peto leto in v njem sodeluje vsako leto več evropskih držav. Projekt je namenjen učencem 4. razredov osemletne in 5. razredom devetletne osnovne šole in spodbuja varno ravnanje otrok -pešcev in kolesarjev. Oddelek, ki sodeluje v projektu brezplačno prejme izobraževalni komplet Otroci na cesti, ki vsebuje:



- komplet gradiv za učitelja (**delovne liste za učitelja**, na katerih so predstavljene vsebine posameznih tem, ideje za izvedbo posameznih tem in dodatne informacije za učitelja, video kaseto Švigove dogodivščine na kateri so predstavljene najpomembnejše in najnevarnejše situacije, v katerih sodeluje otrok v prometu, plakat s prometnimi znaki, razpis za sodelovanje na tekmovanju) in **delovni zvezek** za učence. Gradiva se lahko idealno vključi v program aktivnosti prometne vzgoje na šolah za večjo varnost otrok, ki že potekajo v Sloveniji.

- projekt spodbuja kvalitetno izvajanje programa prometne vzgoje, iskanje novih rešitev za varnejše prometno okolje učencev, sodelovanje staršev pri vzgojnih in izobraževalnih prizadevanjih, da bi zagotovili večjo varnost otrok v cestnem prometu. Projekt Varnost za vse temelji na celoletnem, načrtnem delu učencev, učiteljev in staršev. Spodbuja spreminjanje stališč do najpomembnejših problemov v cestnem prometu in pozitivno ravnanje.



Poleg tega ima tudi tekmovalni značaj, saj med vsemi prijavljenimi razredi na podlagi njihovega celoletnega dela in končnega izdelka izberemo 10 najboljših razredov in zmagovalni razred. Vsi učenci, ki sodelujejo pri projektu do zaključka, prejmejo ob koncu diplomu.

SPV je sodeloval v strokovni žiriji, ki je izbrala najboljši izdelek. V letu 2005 je bil to 4.d II. OŠ Rogaška Slatina. Na drugo mesto so se uvrstili otroci 4. razreda OŠ Veliki Gaber na tretje pa otroci 4. razreda OŠ Šentjanž pri Dravogradu.

4.d II. OŠ Rogaška Slatina, ki je zmagal s prometno didaktično igrico Prometni Vrtiljak pod vodstvom razredničarke ga. Antonija Deucman ter v sodelovanju z mentorico prometne vzgoje ga. Lidijo Bajc.

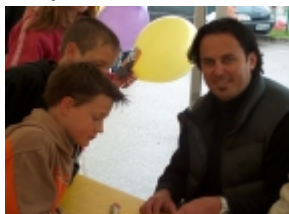


V letu 2005 je bila zaključna predstavitev v tovarni Revoz d.d. v Novem mestu, udeležili pa so se je učenci najboljših treh razredov. Potekala je 11. maja 2005, rezultate pa sta razglasila generalni direktor Renault Nissan Slovenija g. Bernard Chretien in predsednik SPV RS mag. Bojan Žlender.

Otroci treh najboljših razredov, ki so bili povabljeni na zaključno prireditev so si med novinarsko konferenco skupaj s svojimi učitelji in mentorji prometne vzgoje pod vodstvom Jerneja Kuntnerja in strokovnjakov iz Revoza ogledali potek proizvodnje avtomobilov v Revozu.



Za vse povabljene je bil pripravljen tudi zanimiv spremljevalni program pod šotorom na parkirišču Revoza. V sklopu spremljevalnega programa so se lahko otroci:



- družili z Jernejem Kuntnerjem



- učili plesa s hip hop skupino Dobre Mrhe pod okriljem Denisa iz skupine Game Over



- preizkušali demonstracijske naprave Sveta za preventivo RS



- vozili z jumicarji

Zmagovalni razred je sredi junija 2005 zastopal Slovenijo na mednarodnem srečanju vseh nacionalnih zmagovalcev sodelujočih evropskih držav v Parizu.

2.1.2.6. Prometna značka

Za spodbujanje stalnih aktivnosti na šoli je SPV razvil program Prometna značka, ki nagraduje učence od 1. do 5. razreda devetletke in opozarja na tiste vsebine, ki so za učenca v določenem razredu najpomembnejše (od otroka pešca, vožnje v vozilih javnega prometa do samostojnega kolesarjenja). Program ni tekmovalno naravnan saj lahko drobno pozornost (zatič in nalepko) dobi vsak otrok, ki celo šolsko leto sodeluje pri prometnih aktivnostih. Na tak, netekmovalen način, spodbujamo učence,

da morajo vedno, ko sodelujejo v prometu ravnati v skladu s predpisi in pravili za varno sodelovanje v cestnem prometu. Predvsem pa program stalno spodbuja otroke, da to znanje tudi pravilno uporabljajo. Z opozorili, da moramo v prometu vedno ravnati pravilno in varno, dograjuje vsebine prometne vzgoje, ki potekajo le občasno, v skladu z učnim načrtom. Otrok tekmuje sam s sabo, s pripomočki si pripravlja svojo prometno knjižico, beleži doživetja in opažanja v prometu.

Program je ohranil ime Prometna značka, čeprav prejme učenec za uspešno opravljene naloge priponko (brez igle) in nalepko. Priponke in nalepke dobijo učenci s posredovanjem občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ob zaključku šolskega leta oz. koncem maja.



V letu 2005 smo razdeli skupaj 27.460 značk za posamezne starostne stopnje. Program bo potrebno dopolniti s knjižicami, ki bi jih učenec prejel za vsako starostno skupino posebej in ki bi z njegovimi dopolnili pomenila prvi priročnik za sodelovanje v prometu.

V zadnjih letih SPV ni spreminjal vsebin in gradiv za akcijo zato bo potrebna prenova s pripravo knjižic za vsako starostno skupino.

2.2. Projekt Hitrost

Hitrost je v vseh sodobnih državah eden najpomembnejših vzrokov za nastanek nesreč z najtežjimi posledicami. Sodobna družba ceni predvsem najhitrejšo, pa naj bo to v športu, gospodarstvu, znanosti ali v družbi nasploh. Krilatica čas je denar, ki se je uveljavila povsod, se žal uporablja tudi v prometu. Pretirana pričakovanja kaj lahko prihranimo s prehitro vožnjo, povzročajo ogromne škode in povzročajo največje število smrtnih žrtev in poškodb med vsemi dejavniki.

SPV je skušal v letu 2005 povezati preventivne akcije, ki potekajo za zmanjšanje deleža nesreč zaradi prehitre ali neprilagojene hitrosti. Tako smo podprli akcije, ki so jih pripravili drugi (npr. akcija Prosim, prosim, ki jo je ob uveljavitvi novele ZVCP pripravil Studio marketing GWT) in izvedli svoje aktivnosti. Akcije smo usklajevali tudi z delom policije, da bi se krepili sinergijski učinki preventivnega in represivnega dela.

Žal Studio marketing ni uspel dobiti sponzorjev, ki bi podprli akcijo Prosim, prosim, ki je skušala podpreti uveljavitev novele ZVCP s sporočilom spoštujte predpise (predvsem hitrost in alkohol), zaradi sredstev, ki jih je moral angažirati SPV za akcijo EUCHIRES pa SPV ni bil sposoben prevzeti sofinanciranja akcije.

2.2.1. Hitro je hitro prehitro

SPV je bil soorganizator prikaza kako veliko tveganje pomeni za varnost cestnega prometa prevelika hitrost, ki je potekal v okviru Dnevov zaščite in reševanja v Mariboru, ki so potekali v organizaciji Uprave za zaščito in reševanja Ministrstva za obrambo in Mestne občine Maribor.

Vozniki treninga varne vožnje so prikazali razlike v zavornih poteh na suhi, mokri in poledeneli podlagi pri hitrostih 30 in 60 km/h. Večina voznikov se ne zaveda, da se s podvojeno hitrostjo zavorna pot poveča štirikratno in da že majhne prekoračitve na mokri in poledeneli cesti pomeni veliko verjetnost za nastanek nesreče. Prikaz so dopolnili tudi policisti, reševalci in gasilci s prikazom pravilnega zavarovanja kraja nesreče, javljanja o nesreči in posledicah, reševanja ponesrečenca iz avta in prve pomoči.

Poleg prikaza je SPV sodeloval tudi v sklopu razstave in praktičnih prikazov s svojimi napravami.



2.2.2. Akcije in prireditve v lokalnih skupnostih

SPV je posebno pozornost namenil neposrednemu stiku z udeleženci v cestnem prometu in sicer na prireditvah občinskih SPV, na večjih in odmevnejših prireditvah namenjenim določenim ciljnim skupinam in na prireditvah v Mercator centrih. Za nazoren prikaz dogajanj v cestnem prometu je SPV dopolnil zbirko naprav s katerimi na prireditvah opozarja na probleme hitrosti. Naprave (posebne tehcnice, naprava za merjenje reakcijskega časa, posebna lestev) na razumljiv način prikazujejo delovanje sil ob trku in omogočajo, da udeleženci na podlagi lastnih izkušenj spoznajo kako pomembno vpliva hitrost na nastanek nesreč in na njene posledice.

V letu 2005 so potekali prikazi z uporabo:

- ❖ lestev, prikazuje sile, ki delujejo na pešca pri trku vozila v pešca s hitrostmi 10, 20 in 30 km/h; sile trka so ponazorjene z višino oz. globino padca, (na primer: posledice trka avtomobila s hitrostjo 30 km/h v pešca bi bile enake, kot če bi pešec padel na trdo podlago z višine 3,6 m),
- ❖ posebej prirejene tehcnice, prikazujejo kolikšna bi bila naletna teža posameznika pri trkih s hitrostjo 30, 50 in 90 km/h,
- ❖ mini avto (prednji in zadnji sedeži z vgrajenimi varnostnimi pasovi) se uporablja za demonstracijo pravilne namestitve otroških sedežev za dojenčke in starejše otroke do višine 150 cm

- ❖ naprava za merjenje reakcijske časa opozarja na nujnost zbrane in trezne vožnje in prikazuje reakcijsko ter zavorno pot pri različnih hitrostih vožnje in glede na reakcijski čas voznika.

V letu 2005 je bilo izvedenih 52 preventivnih dni s dni prikazi v lokalnih okoljih, na večjih sejamskih prireditvah in v Mercator centrih.

2.2.3. Preventivna akcija Brezhibno vozilo je varno vozilo

Akcija Brezhibno vozilo je varno vozilo je ena najstarejših akcij SPV, ki je z leti dobivala novo podobo in nove vsebine. Če je bilo pred desetletji izjemno pomembno, da so občinski SPV izvajali terenske kontrole in opozarjali voznike na ustrezno vzdrževanje vozila in najpomembnejših sklopov ter opreme, se je v zadnjih letih spremenila predvsem v opozorilno akcijo ob začetku zimske sezone, ko postanejo težavne vozne razmere še dodatna ovira za voznike.

Z akcijo opozarjamo na pravočasno zamenjavo pnevmatik, tudi če ni snega. Zimske pnevmatike se namreč pri povprečnih dnevnih temperaturah pod $+7^{\circ}\text{C}$ in ob pogosti mokroti na cestah obnašajo mnogo bolje, kot poletne, bolje odvajajo vodo, bolje držijo smer, imajo ugodnejši zavorni učinek in v primerjavi s poletnimi mnogo kasneje zdrsnejo. Voznik in vozilo pa sta tako pripravljena na morebitna snežna ali ledena presenečenja, ki so v tem času predvsem v višjih predelih dokaj običajna.

V letu 2005 smo v tradicionalnem sodelovanju s Petrolom d.d. in podjetjem Savo Tires d.o.o. organizirali preventivno akcijo »Brezhibno vozilo je varno vozilo.« Usposobljene ekipe sodelavcev so na Petrolovih bencinskih servisih pregledovale stanje pnevmatik (izrabljenost, primernost, poškodbe...) in opravljale krajši preventivni pregled na avtomobilih (svetlobna telesa, naprave za pranje stekla in temu namenjene tekočine, brisalce, motorno olje, hladilno tekočino...)

Akcija je potekala na Petrolovih bencinskih servisih, konec oktobra do 15. novembra 2005. Akcija posebej opozarja na nujnost uporabe predpisane zimske opreme.

Vozila morajo biti v cestnem prometu pozimi in v zimskih razmerah opremljena s predpisano zimsko opremo. Zakon o varnosti cestnega prometa (Ur. l. RS, št. 83/04) določa v 114. členu, da je zima v cestnem prometu čas od 15. novembra do 15. marca naslednjega leta, zimske razmere pa nastopijo takrat, ko se ob sneženju sneg oprijema vozišča ali ob poledici, do takrat, ko pristojna služba za vzdrževanje cest sporoči, da je cesta normalno prevozna in primerna za promet vozil.

Poleg tega pa je SPV podprl tudi akcijo družba Michelin, ki že vse od leta 1985 izvaja akcijo preverjanje tlaka v avtomobilskih pnevmatikah "Napolnite jih z zrakom". Namen akcije je obveščanje in svetovanje voznikom o pomembnosti pravilnega tlaka v avtomobilskih pnevmatikah. Pravilno uravnan tlak namreč pomembno prispeva k večji varnosti na cesti. Poleg tlaka v pnevmatikah so lastniki vozil lahko preverili tudi delovanje amortizerjev.

Lastniki motornih vozil so bili tako vabljeni, da preverijo ustreznost tlaka v avtomobilskih pnevmatikah in sicer od 16. aprila do 19. aprila 2005. Akcija je potekala v Ljubljani in Mariboru.

2.2.4. Varčna vožnja

SPV je v sodelovanju z Motorevijo, glasilom AMZS pripravil gradiva za spodbujanje varčne vožnje. Prvo gradivo je bilo objavljeno v Motoreviji, v letu 2005 pa je SPV pripravljala še druge elemente akcije, ki lahko vpliva na varnejšo vožnjo. Program za varčno vožnjo temelji na izrednem razvoju avtomobilskih motorjev, ki omogočajo nov, varčen in okolju prijaznejši način vožnje. Takšna vožnja je bolj udobna in ne nazadnje bolj varna. Z varčnim načinom vožnje lahko za 10-25% zmanjšamo porabo goriva in emisije CO₂, zmanjšamo število nesreč, pomembno zmanjšamo hrup, zmanjšamo stroške vzdrževanja vozila zaradi manjše obrabe in povečamo udobje vožnje. Kljub temu pridemo na cilj v praktično istem času, kot če bi vozili agresivno. Vse višje cene goriva nas vabijo, da s spremenjenim načinom vožnje tudi varčujemo. V Sloveniji prevozimo z osebnim avtomobilom povprečno 15.000 km na leto. Če predpostavimo, da porabi avto 8 litrov goriva na 100 km, potem porabimo za gorivo na leto (po ceni 228,00 tolarjev za 95 oktanski bencin z dne 27.9.2005) približno 270.000,00 tolarjev. Odvisno od dosedanjega načina vožnje lahko voznik z varčno vožnjo prihrani na leto od 20.000,00 do 40.000,00 tolarjev.

Strokovnjaki priporočajo nekaj najpomembnejših pravil za varčno vožnjo:

Temeljna pravila:

- ❖ v višjo prestavo menjajte najkasneje pri 2500 vrtljajih pri avtomobilih z bencinskim motorjem in pri 2000 vrtljajih z dizelskim motorjem, vozite z nizkimi vrtljaji
- ❖ vozite umirjeno, upoštevajte varnostno razdaljo in predvidevajte potek vožnje
- ❖ idealno izkoriščajte zalet vozila, pri ustavljanju pustite vozilo v prestavi in dodatno zavirajte z motorjem, takrat ne trošite goriva

Koristni nasveti:

- ❖ takoj ko zaženete motor odpeljite, ne ogrevajte motorja na mestu
- ❖ pospešujte in zavirajte postopno, kasneje menjajte v nižjo prestavo
- ❖ odstranite nepotrebno težo in prtljažnik, če ga ne potrebujete
- ❖ vozite s pravilnim tlakom v pnevmatikah
- ❖ klimatsko napravo, gretje, zračenje in druge velike porabnike energije uporabljajte le po potrebi
- ❖ ugasnite motor pri postankih daljših od 1 minute
- ❖ zmanjšajte število zelo kratkih voženj

2.3. Projekt Alkohol

Udeležba v cestnem prometu pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih snovi pomeni izjemno povečanje verjetnosti za nastanek prometne nesreče. Še zlasti velja to za nesreče z najtežjimi posledicami. Alkohol, droge ali psihoaktivne snovi povzročijo podaljšanje reakcijskega časa in pogosto napačne odločitve.

Slovenija se uvršča med države, v katerih imajo ljudje do uživanja alkohola pozitiven odnos in je formalnih in neformalnih omejitev v tem pogledu zelo malo. Za veliko večino ljudi je pitje alkoholnih pijač nepogrešljivi del družabnega življenja, tradicije in obredov. V Sloveniji je leta 2004 poraba čistega alkohola znašala 11,5 litra na odraslo osebo, kar nas uvršča v vrh evropskih držav. Opozoriti velja, da v zgornji številki ni všteta vsa neregistrirana poraba, ki znaša po ocenah strokovnjakov Svetovne zdravstvene organizacije najmanj 5 litrov na prebivalca.

Strokovnjaki ocenjujejo, da je z rabo alkohola povezanih približno 9% vseh bolezni ter od 3% do 10% vseh smrti v populaciji. Po ocenah Svetovne zdravstvene organizacije znašajo stroški zdravljenja, manjša produktivnost zaradi večje obolevnosti, cena požarov, poškodbe lastnine in izgube dohodka zaradi prezgodnjih smrti v posameznih državah od 2% do 5% bruto domačega proizvoda. Če v Sloveniji upoštevamo le škodo zaradi smrtnih žrtev, smo imeli od leta 1991 do leta 2005 v prometnih nesrečah, v katerih je umrlo 1688 ljudi in je bil povzročitelj nesreče pod vplivom alkohola, približno za 304 milijarde tolarjev družbene škode.

2.3.1. Sodelovanje na prireditvah



SPV je pomemben del svojih aktivnosti usmeril predvsem na organizacijo prireditev in akcij in na sodelovanje z drugimi organizacijami in civilnimi združenji. SPV zagotavlja za prireditve elektronske alkoskope, letake in alkoteste za enkratno uporabo. Za prireditve je SPV pripravil tudi prenosna stojala z bistvenimi opozorili kaj pomeni vožnja pod vplivom alkohola.

Ciljne skupine so bili predvsem mladi na delavnicah v srednjih šolah, na prireditvah v primarnih okoljih in vozniki na velikih prireditvah, ki so »posvečene alkohololu« kot so Pivo in cvetje, Festival vin, Radgonski kmetijski sejem.

Pomemben del aktivnosti SPV RS v letu 2005 je bilo sodelovanje s Fundacijo Z glavo na zabavo, ki na alternativen način skuša vplivati na stališča in ravnanja mladih. Fundacija je v letu 2005 izvedla 46 prireditev v popularnih lokalih, na maturanstskih plesih in eno od prireditev tudi na maturanstkem izletu. Praksa kaže, da so turistična potovanja za mlade in maturanstki izleti vse bolj povezani z mehanizmi, ki spodbujajo zabavo z alkoholom. SPV je za vse prireditve ZGNZ zagotavljal naprave (merjenje reakcijskega časa, ugotavljanje alkoholiziranosti) in je neposredno sodeloval pri vsebinski zasnovi prireditev, ter pri pripravi TV spotov, ki jih je ZGNZ pripravil za Ministrstvo za zdravje.

Prireditve poudarjajo predvsem načelo nerestriktivnosti (ZABAVA ZA VSE, NAGRADE LE ZA TREZNE), saj preventivne aktivnosti gradijo na spodbujanju pozitivnih vsebin na mladim prilagojen, prijazen način.

Z alkotesterji za preizkus morebitne alkoholiziranosti, ki je pogoj za sodelovanje v vseh nagradnih igrah na prireditvi, se spodbuja zabava brez alkohola in hkrati omogoča tistim, ki so zaužili alkohol, da preverijo zaznavo alkohola.



Usmeritev v sodelovanje na prireditvah temelji na spoznanju, da so prav udeleženci teh prireditev bolj izpostavljeni verjetnosti za sodelovanje v prometu pod vplivom alkohola in se jih težko doseže s klasičnimi oblikami oglaševanja. Sodelovanje na prireditvah, kjer se spodbuja pozitivno ravnanje (nagrade le za trezne) omogoča udeležencem, da preizkusijo morebitno alkoholiziranost in tej prilagodijo svoje sodelovanje v prometu, ter posredovanje sporočila, da je le zbran, spočit in trezen voznik lahko kos vsem zahtevam sodobnega prometa.

2.3.2. Akcija Alkohol v sodelovanju z Akademijo za likovne umetnosti

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije je ponatisnil razglednice, ki so jih pripravili študentje Akademije za likovne umetnosti pod vodstvom prof. Radovana Jenka.



Plakate so pripravili v okviru študijskega programa, kar daje akciji še dodatno vrednost, saj so se s problemom alkohola in hitrosti ukvarjali vsi študenti in smo jim lahko v dve urnem predavanju pred začetkom dela predstavili načela preventivnega dela glavne probleme in stanje na tem področju, ki jim bo koristil tudi pri njihovem delu.



Žal SPV ni imel sredstev, da bi ponovili tudi oglaševalsko akcijo v WC prostorih, ki je uspešno potekala v letu 2004.

2.4. Projekt Mladi voznik

Vozniki začetniki, zlasti mladi vozniki so, glede na udeležbo v prometu, najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s potniki v osebnih avtomobilih tudi najpogostejše žrtve. Razlogi za nadpovprečno udeleženo v nesrečah so večplastni.

Med pomembnejšimi so :

- neizkušenost, želja po tveganju
- iskanje lastnih poti in dokazovanje svojih sposobnosti in spretnosti,
- uporništvo (neupoštevanje norm in predpisov)
- stil življenja (zabave, vožnja za zabavo, uživanje alkohola, mamil in drugih psihoaktivnih snovi)
- utrujenost zaradi zabave pozno v noč
- slabši ekonomski položaj (stari in z vidika varnosti slabši avtomobili).

Tudi v državah EU so mladi med 15. in 24. letom skupina, ki je posebej izpostavljena tveganjem. V tej starostni skupini umre vsako leto 10.000 oseb, kar je četrtnina vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu. (European Road Safety Action Programme, COM 311). Primerjava števila mrtvih na milijon prebivalcev kaže, da so mladi in mladostniki od 5 do 10 krat bolj ogroženi zaradi posledic prometnih nesreč kot otroci.

SPV se je usmeril predvsem v vsebinske projekte s pričakovanim dolgoročnim učinkom (organizacija prireditev, delavnic, dogodkov za mlade).

2.4.1. Prometno vzgojne vsebine v srednjih šolah

V osnovnih šolah poteka veliko aktivnosti in vrsta programov na naslednjih področjih:

- uresničevanje vsebin prometne vzgoje v okviru posameznih predmetnih področij in interesnih dejavnosti,
- sodelovanje s starši,
- opravljanje kolesarskega izpita,
- tekmovanja s področja prometa ter
- priprava in uresničevanje prometno varnostnega načrta.

Vse te aktivnosti potekajo kontinuirano in veliko pozornosti za varnost otrok v cestnem prometu je bilo posvečeno tudi ob kurikularni prenovi znotraj programa devetletne osnovne šole. Poudariti velja, da so vsebine s področja prometne varnosti integrirane v učne načrte posameznih predmetov po celotni vertikali devetletnega programa, zlasti pri športni vzgoji, tehniki in v okviru dnevov dejavnosti. Prometna vzgoja je vključena tudi v izbirni del devetletnega programa, tako jo zasledimo v izbirnem predmetu »Človek in zemlja«, ki se izvaja v devetem razredu pod naslovom »Raziskovanje domačega kraja in varstvo njegovega okolja«.

V poklicnem in srednjem strokovnem šolstvu ter v gimnazijah pa teh vsebin skorajda ni. Poleg zdravstvene vzgoje, kjer je nekaj možnosti za vsebine, ki lahko vplivajo na varno sodelovanje v prometu in tečajev cestno prometnih predpisov ter prve pomoči ostajajo le še možnosti za vsebine, ki bi bile vključene vključena med obvezne izbirne vsebine oziroma interesne dejavnosti.

Dejstvo je, da se stanje lahko učinkovito spreminja le z dolgoročnimi ukrepi v procesu vzgoje in izobraževanja posameznika. Preko programov vzgoje in izobraževanja želimo vplivati na ustrezno ravnanje ne samo z znanji o prometu (poznavanje prometnih znakov, učenje konkretnega vedenja...), ampak tudi s psihološkimi vidiki prometne varnosti, t.j. z oblikovanjem ugodnih stališč in odnosov za prometno varnost (razvijanje strpnosti, skrb za druge udeležence, pozitivna stališča do primerne hitrosti, uporabe čelade).

Za doseg te ciljev je SPV oblikoval pedagoško delavnico o prometni varnosti pod imenom Mladost naj bo radost - tudi v prometu namenjeno dijakom srednjih šol.



Delavnica je sestavljena iz različnih socialnih iger in metod skupinskega dela (igre vlog, diskusije, različne socialne igre itd.), ki spodbujajo mlade k razmisleku in razumevanju pomena prometne varnosti, k izmenjavi mnenj in stališč v skupini ter k oblikovanju ugodnega odnosa do prometne varnosti.

Delavnica obsega vsebine s področja prometne varnosti in prometne vzgoje: udeležba v prometu v različnih vlogah (pešec, potnik, voznik motorja oz. osebnega avtomobila), uporaba različnih zaščitnih sredstev, uživanje alkohola in drugih drog ter vožnja pod vplivom teh substanc, kaj nam predstavlja varnost itd.

Cilji programa prometnih delavnic so tako:

- Povečevanje interesa za problematiko prometne varnosti pri mladih
- Udeleženci razvijajo in oblikujejo ter spreminjajo svoja stališča do prometne varnosti in različnih varnostnih sredstev, ter varnega vedenja v smeri bolj ugodnih stališč do varnosti in bolj varnega vedenja v prometu
- Udeleženci kritično razmislijo o prometu in prometni varnosti
- Udeleženci razumejo, kaj je promet, zakaj so potrebna pravila v prometu
- Udeleženci ugotovijo in razumejo prednosti in slabosti določenega vedenja z vidika prometne varnosti
- Udeleženci razmislijo in se poskušajo vživeti, kako bi ravnali v določeni situaciji
- Udeleženci pridobijo osnovne informacije o stanju prometne varnosti pri nas
- Razvijanje sodelovanja v skupini ter izmenjave mnenj in stališč med udeleženci
- Razvijanje sposobnosti kritičnega, samostojnega razmišljanja in presojanja
- Razvijanje sposobnosti upoštevanja različnih vidikov in presojanja posledic določene situacije

Udeleženci preko praktičnih prikazov (različne naprave) preizkusijo in razumejo določeno problematiko prometne varnosti. Prometna delavnica Mladost naj bo radost – tudi v prometu traja 4 šolske ure in lahko poteka samostojno ali pa ob programu prometne vzgoje.

Pravila sodelovanja na prometni delavnici:

- Vsi udeleženci so med seboj enakovredni. Tudi moderator delavnic je enakovreden z njimi.
- Vsak ima pravico do svojega mnenja in stališča.
- Pustimo drugim, da lahko izrazijo svoje mnenje, zato se poslušajmo.
- Zaželeno je, da vsak udeleženec aktivno sodeluje v igrah in diskusiji.
- Vsa mnenja in izjave ostanejo znotraj skupine, zato ščitite zaupnost pogovorov. Enako velja za moderatorja.
- Podpirajte sodelovanje v skupini in med posameznimi udeleženci.

Prometne delavnice »Mladost naj bo radost – tudi v prometu« izvajajo posebej usposobljeni študenti družboslovnih smeri (pedagogika, psihologija, socialna pedagogika itd.).

Program prometnih delavnic je bil vključen tudi v Katalog obveznih izbirnih vsebin za leto 2004/05, tako da se dijakom prizna za obveznosti v okviru izbirnih vsebin. **V letu 2005 so demonstratorji izvedli skupno 128 delavnic na katerih je sodelovalo nad 1900 dijakov. Izjemno pomembno je, da so na vseh srednjih šolah, kjer bo bile delavnice že v letu 2004 želeli ponovne izvedbe in da so potekale v novih okoljih.**

Delavnice so v nekaterih okoljih potekale tudi s praktičnim prikazom nekaterih prometno-varnostnih vsebin: merjenje reakcijskih časov (Stopko, Colibri), prikazi naletne teže s prilagojenimi tehnicami, z uporabo Alkoskopa.



2.4.2. Prireditve v primarnih okoljih

Posebno pozornost je SPV namenil prireditvam v primarnih okoljih (lokali, zabave) kjer se zbirajo mladi in sodelovanju z ZGNZ. Pozitivna sporočila oglaševanj ali vsebin v šoli hitro izgubijo svojo moč, če je v okoljih, kjer potekajo zabave vse naravnano v popolnem nasprotju s temi cilji. V interesu lokalov in alkoholne industrije je, da se spodbuja poraba alkohola z različnimi promocijskimi akcijami, »veselimi uricami«, ko je pijača bistveno cenejša in ne nazadnje z oblikovanjem življenjskega sloga, da je potrebno za dobro zabavo uživati tudi alkoholne pijače.

Kot protiukrep je v letu 2005 Fundacija Z glavo na zabavo vstopila že v peto sezono aktivnosti z namenom promoviranja zdravega načina preživljanja prostega časa. Pri vsebinski zasnovi prireditev in izvedbi je sodeloval tudi SPV . Ključ do vsesplošno pozitivnega odnosa do takšne dejavnosti, tako s strani mladih kot tudi njihovih staršev, je poleg izvirnosti projekta predvsem upoštevanje principa nerestriktivnosti (ZABAVA ZA VSE, NAGRADE LE ZA TREZNE), saj preventivne aktivnosti gradijo na spodbujanju pozitivnih vsebin na mladim prilagojen, prijazen način.

Na vsaki prireditvi ZGNZ so se v letu 2005 odvijale naslednje aktivnosti:

- odlična zabava, v okviru katere animatorji in glasbeniki Generacije Nulanula izvajajo poseben multimedijski performance, kjer je ob pozitivni energiji, popularni glasbi, gibu, animaciji in vključevanju občinstva poudarek predvsem na osnovnem sporočilu, da se je mogoče odlično zabavati tudi brez alkohola in drugih škodljivih pomagal
- nagrade pokroviteljev Fundacije ZGNZ; pogoj za pridobitev je ob sodelovanju v različnih nagradnih igrah dokazana treznost
- testiranje alkoholiziranosti z alkotesterji
- reševanje poučnih nagradnih anket
- pospeševanje prodaje brezalkoholnih pijač
- sodelovanje v poučnih aktivnostih Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS pod razpoznavnim imenom Vozimo pametno.

SPV je zagotavljal za mlade voznike eno glavnih nagrad večera: udeležba na vadbi varne vožnje in je za nagrajence v sodelovanju s TVV Brane Kuzmič izvedel tudi dva celodnevna treninga. V letu 2005 je bilo podeljenih 46 nagrad.

SPV je podprl tudi prireditve ŠOU (Resor za socialo in zdravstvo Študentske organizacije Univerze v Ljubljani). Prireditev je bila namenjena študentom in dijakom in je potekala v obliki več delavnic od katerih je bila ena izmed delavnic v celoti posvečena varnosti v prometu.

SPV se je predstavil z vsemi napravami in bil organizator spretnostne vožnje za študente. Študenti, ki so se prijaviili za tekmovanje v spretnostni vožnji, so morali izpolnjevati nekaj pogojev: imeti veljavno voziško dovoljenje B kategorije, biti popolnoma trezni ter odpeljati progo v najkrajšem možnem času brez napak.

Proga je imela različne ovire, ki zahtevajo spretnostne manevre (bočno parkiranje, vzvratna vožnja, vožnje med količki, obračanje ...), hkrati pa se je meril tudi čas same vožnje. Za vse napake (dotaknjen stožec ali mejni trak) so kandidati dobili kazenski pribitek časa. Za hujše napake (cviljenje gum, škrtanje v menjalniku, podrt stožec) pa so bili kandidati takoj izključeni iz tekmovanja.



V oktobru 2005 se je SPV predstavil na prireditvi Študentska arena, na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani. S svojimi demonstracijskimi napravami (tehtnice za prikaz naletne teže, alkoskopi, Colibri) je priredil tekmovanje na Stopku za najhitrejši reakcijski čas. Vsak dan je bila zmagovalcu dneva podeljena nagrada udeležba na Treningu varne vožnje, vsem sodelujočim pa so bile podeljene simbolične nagrade. V treh dneh je naprave preizkusilo nad 360 študentov in obiskovalcev arene.

SPV se je aprila 2005 udeležil Dnevov ustvarjalnosti in tehnične kulture. V sodelovanju s Tehničnim šolskim centrom Nova Gorica in ob budnem očesu njihovega tehničnega mentorja g. Mirana Mozetiča smo mladim poleg demonstracijskih naprav predstavili tudi zanimiv in atraktiven kolesarki poligon. Vrsta obiskovalcev je na njem preverila svoje spretnosti, najuspešnejšim pa smo na Svetu podarili kolesarske čelade.



2.4.3. Mednarodni projekt Rdečega križa Samo eno življenje imaš

SPV RS sodeloval v EU kampanje Rdečega križa o varnosti v cestnem prometu 2005

SPV je tudi v letu 2005 sodeloval pri izvedbi Evropske kampanje Rdečega križa o varnosti v cestnem prometu. V kampanji je sodelovalo 26 evropskih držav. Projekt je bil vsebinsko namenjen otrokom, mladostnikom, voznikom in ostalim udeležencem v cestnem prometu. SPV je na prireditvah sodeloval s svojimi demonstracijskimi napravami (tehtnicami, klopki z otroškimi sedeži, colibrijem).

Slovenski del turnee EU kampanje RK je potekal na 6 lokacijah od 9. do 18. julija 2005.



Na omenjenih lokacijah so se izvajale naslednje aktivnosti:

- Tekmovanje kolesarjev v počasni vožnji
- Demonstracije posledic hitrosti
- Demonstracije prve pomoči in oživljanja
- Podpisovanje zaobljub (otroci, mladostniki, odrasli)
- Izpolnjevanje vprašalnikov za raziskavo
- Delitev kartic "hitrim" voznikom
- Lokalna tura (v spremstvu policije)

2.4.4. Izobraževalni filmi

SPV je v sodelovanju z različnimi izvajalci v letu 2005 dokončal izvedbo dveh projektov, ki so namenjeni mladim. Skupaj s Slovenskim zavarovalnim združenjem je podprl in strokovno sodeloval pri snemanju filma Vožnja z mopedom, ki ga je posnel studio Video Fon, ter v sodelovanju z DARS-em ter RTV Slovenija film Nesreča na avtocesti.

Preventivni film Nesreča na avtocesti

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS je v koprodukciji s TV Slovenija in v sodelovanju z Družbo za avtoceste Republike Slovenije d.d. (DARS) pred odprtjem novega avtocestnega odseka Klanec – Črni Kal 23. septembra 2004, organiziral snemanje preventivnega spota Nesreča na avtocesti – kako pravilno ukrepati. Sporočilo filma je: Sekunde rešujejo življenja, omogoči reševalnim ekipam nemoteno delo.



Snemanje filma je omogočilo več kot 200 prostovoljcev, organiziranih s pomočjo občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ZŠAM, AMD, Policije, reševalnih služb, gasilskih društev in različnih drugih društev in organizacij. Film prikazuje napačno ravnanje, ki je žal prepogosta praksa na naših cestah ter predstavlja pravilno ukrepanje ob morebitnih nesrečah na AC. Film je namenjen predvajanju na TV Slovenija in za izobraževanje voznikov v avto šolah.

SPV je zagotovil 540 zapisov na DVD oz CD za občinske SPV in njihovo delo z lokalnimi mediji, predvsem kabelskimi operaterji, za sodelujoče na snemanju in avto šole, ki so želele film. TV Slovenija je zagotovila brezplačne objave v terminih, ki jih spremljajo generacije voznikov.

SPV je sodeloval tudi na preventivnem dnevu ob odprtju predora Trojane, vendar je izredno slabo vreme preprečilo večji odziv obiskovalcev, saj je prireditev potekala pod šotori.

Film je rezultat skupnega projekta RTV Slovenija, SPV in DARS. Posnet je bil v letu 2004, v letu 2005 pa je bil dokončan in objavljen na RTV Slovenija in na nosilcih

slike (CD in DVD), ki jih je pripravil SPV za delo občinskih SPV. Film je RTV Slovenija objavljala od julija do decembra 2005, pripravljen pa je bilo tudi 600 CD in DVD.

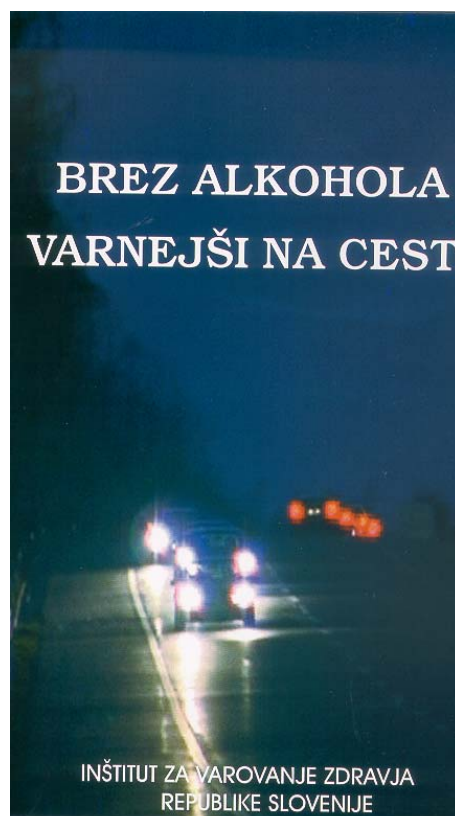
Vožnja z mopedom

Film prikazuje vse najpomembnejše vaje in prometne situacije, ki jih mora obvladati voznik kolesa z motorjem in je namenjen šolam za izvedbo tečajev o poznavanju cestno prometnih predpisov in pripravam na izpit za H kategorijo.

Gradiv za spodbujanje preventivnega dela v višjih razredih OŠ je izredno malo zato bo dragoceno, če bodo šole za svoje učence pripravile posebne tečaje in predavanja za varno vožnjo koles z motorjem. Zakonska sprememba, ki je sicer strokovno pravilno dodala obveznost praktičnega preizkusa vožnje kolesa z motorjem, je namreč povzročila, da šole ne organizirajo več tečajev in da pada število mladih, ki opravijo izpit za H kategorijo.

Brez alkohola varnejši na cesti

SPV je sodeloval v projektu Inštituta za varovanje zdravja, ki je pripravil program izobraževanja za učitelje predpisov v avto šolah in video kaseto za uporabo v avto šolah z vsebinami, ki opozarjajo na tveganja zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi. Celoten projekt je temeljil na ustreznem izobraževanju in usposabljanju učiteljev predpisov, da bi imeli dovolj znanj o posledicah vožnje pod vplivom psihoaktivnih substanc in da bi dobili napotke o ustreznem podajanju vsebin kandidatom v avto šolah.



2.4.5. Akcija Spelji

SPV je podprl in je strokovni partner v akciji Spelji, ki jo je za mlade voznike pripravilo podjetje Sava Tires kot del koncerna Goodyear. Akcija je namenjena mladim voznikom v avto šolah in spodbuja avto šole k boljši kvaliteti dela in pripravi kandidatov za voznike. Sodelujoče avto šole prijavljajo najboljše in

najuspešnejše kandidate (upoštevajo se rezultati preverjanja znanja v avto šoli) seveda z upoštevanjem uspešno opravljenega izpita pred izpitno komisijo.



Med najboljšimi mladimi vozniki skupna komisija vsake tri mesece izžreba nagrajence. Akcija poteka pod imenom blagovne znamke Fulda. Vse stroške za akcijo Spelji zagotavlja Sava Tires, SPV nudi le strokovno pomoč in spodbudo za sodelovanje v akciji.

2.5. Bodite živi – vsak dan za volan

S hitrim staranjem populacije se povečuje tudi število voznic in voznikov, ki so starejši od 65 let. Raziskave so pokazale, da starost ni ključen problem za varno sodelovanje v prometu. Vozniki starejši od 65 let so sicer dvakrat pogostejši povzročitelji nesreč kot vozniki v idealnem vozniškem obdobju (35 do 55 let), a vendar ne tako pogosto kot vozniki začetniki in mladi vozniki. Za varno sodelovanje v prometu, če tega ne ogrožajo bolezni, niso bistvena leta temveč ohranjanje vozniških spretnosti in kondicije. Ne glede na leta so nevarni vozniki, ki na leto prevozijo manj kot 4000 km.

Zato je tudi v letu 2005 se je SPV v sodelovanju z Gospodarsko zbornico Slovenije - Sekcijo avtošol Slovenije (SAS) aktivno predstavil na festivalu za Tretje življenjsko obdobje 2005 s preventivno akcijo "Bodite živi - Vsak dan za volan!".

V akciji so se lahko starejši od 50 let aktivno vključili v izobraževalni in osvežitveni program, ki jim ga ponujajo avtošole. Samo vozniško dovoljenje, izkušnje in modrost niso več zadosten pogoj, ki bi zadostoval varni vožnji. Promet je in doživlja svoj vsakodnevni razcvet tako v infrastrukturi, tehniki, dodatnih pravilih ali pravilnem ravnanju posameznikov.

Vsi obiskovalci festivala so se na našem razstavnem prostoru seznanili z demonstracijskimi napravami t.i. stopkom in z malo sreče in znanja prisledli k svoji drugi izpitni vožnji.

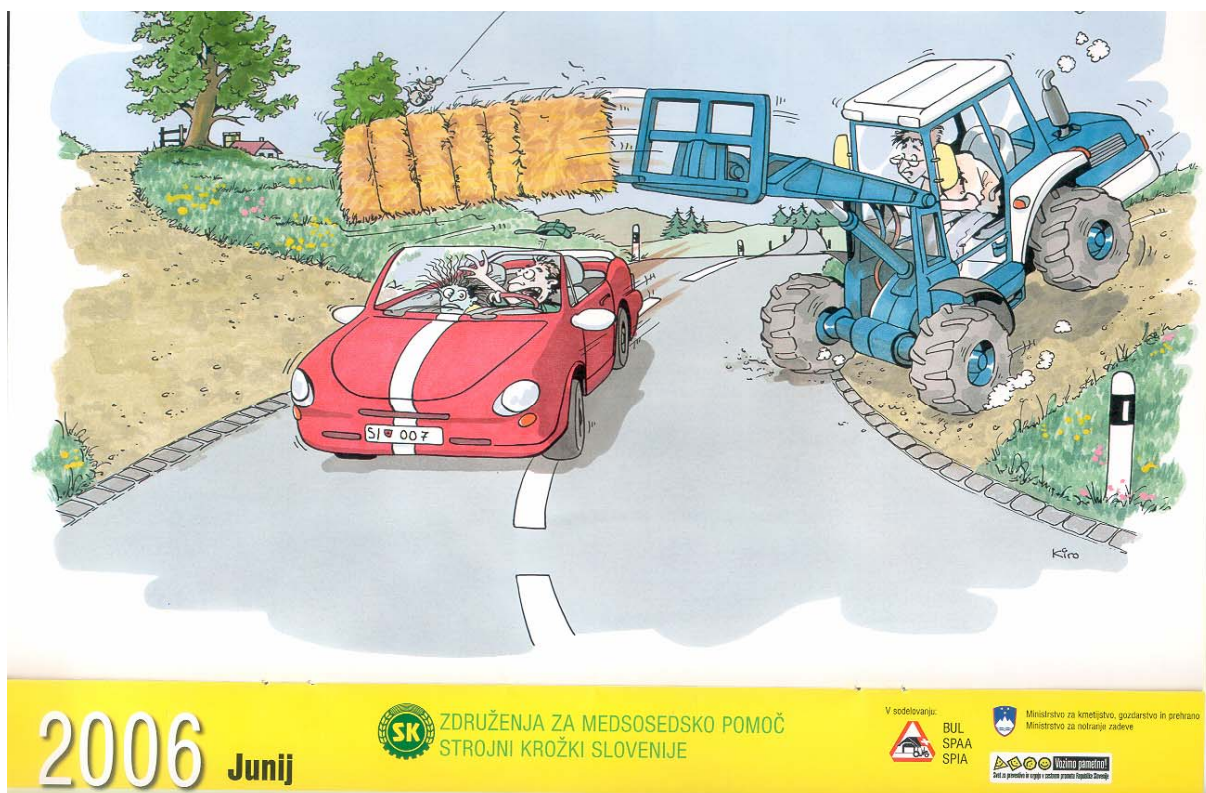


"Izpitna vožnja" je potekala po vnaprej načrtovani progi s startom in ciljem na parkirnem prostoru Trga revolucije. Vodili so jo inštruktorji regijsko izbranih avtošol v določenih urah. V preverjanje smo vključili različen in širok spekter pravil vožnje v prometu. Inštruktor je kandidatom predstavil vsebino in potek vožnje. Med vožnjo je kandidata opozarjal na pasti, pravilna ravnanja...Vožnja je trajala 1 uro. V tem času so se v vozilu po 25 minutah izmenjala "kandidata", ki sta na tak način aktivno spremljala obe vožnji. Inštruktor je v ocenjevalnem listu in priloženem poteku proge označil kraj in vrsto napake kandidata. Na cilju je inštruktor na kratko povzel in predstavil ugotovitve, kandidata pa sta prejela preventivno vozniško dovoljenje.

2.6. Varnost pri delu s traktorji in kmetijsko mehanizacijo

SPV že več let posebej spremlja problematiko uporabe traktorjev in kmetijske mehanizacije, čeprav med nalogami SPV to področje ni posebej omenjeno. Analize podatkov MNZ kažejo, da so problemi v zadnjih letih predvsem zaradi neustreznih ukrepov varnosti pri delu in manj v prometu. Zaradi nesreč s traktorjem ali kmetijsko mehanizacijo je od leta 1981 odkar SPV zbira podatke umrlo 808 voznikov traktorjev, potnikov ali delavcev s kmetijsko mehanizacijo, od tega 448 ali 55% zaradi nesreč pri delu. Število mrtvih zaradi nesreč v prometu se je v opazovanem obdobju zmanjšalo, število nesreč pri delu pa se bistveno ni izboljšalo. Ugodnejši trend je sicer v zadnjih treh letih. Glede na majhno število vozil in na ure opravljenega dela je ogroženost pri delu s traktorji in kmetijsko mehanizacijo izjemno velika.

SPV zato strokovno sodeluje s Strojnimi krožki Slovenije in z minimalnimi sredstvi tudi podpira izdajo preventivnega koledarja. SPV je v letu 2005 sodeloval tudi s Kmetijsko in gozdarsko zbornico Slovenije pri predstavitvi novosti ZVCP, ki je pomembna za delo s kmetijsko mehanizacijo na kateri je predstavil tudi podatke o ogroženosti traktoristov.



2.7. Varna srečanja

SPV je podprl prizadevanja Holdinga Slovenske železnice za opozorila voznikom o nevarnosti na železniških prehodih in na nujne ukrepe voznikov. V Sloveniji je 1000 nivojskih križanj cest z železniško progo od tega jih je 48 opremljenih z avtomatsko zapornico. 256 jih je zavarovanih z avtomatsko signalizacijo, 687 jih je označenih zgolj z znakom Andrejev križ, 9 pa je opremljenih z zapornimi bruni.

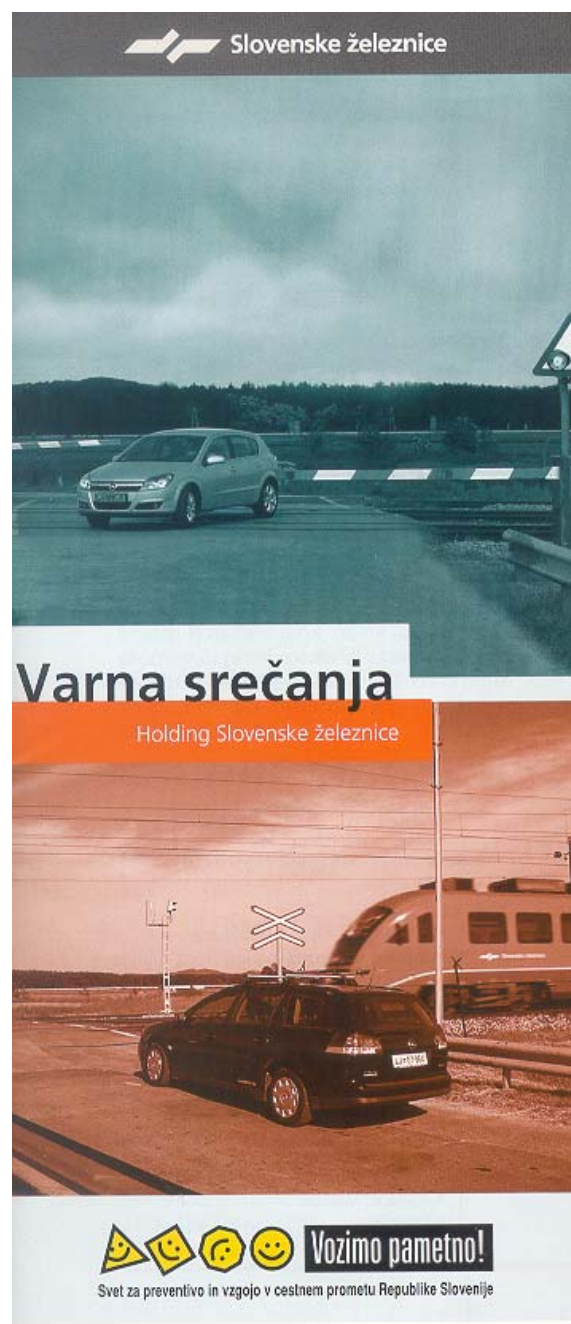
Čeprav je 653 križanj cest in železnice že izvedenih v dveh nivojih, je nivojskih križanj opremljenih samo s prometnim znakom izredno veliko in predstavljajo stalno tveganje.

Primerjava zavornih poti vlakov pri progovnih hitrostih in motornih vozil pri hitrosti 100 kilometrov na uro, upoštevaje maso obeh vrst vozil:

ICS	500 m do 800 m	do 150.000 kg
tovorni vlak	1000 m	do 1.500.000 kg
osebni avtomobil	40 m do 50 m	do 2.000 kg
avtobus	120 m do 150 m	do 20.000 kg



Knjižice Varna srečanja je SPV posredoval občinskim svetom za preventivo, predvsem tistim občinam, kjer je največ nezavarovanih prehodov.



Slovenske železnice

Varna srečanja

Holding Slovenske železnice

Vozimo pametno!

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije

3. Sodelovanje z občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, strokovna srečanja in izobraževanja

3.1. Sodelovanje z občinskimi SPV

SPV v skladu z ZVCP in s svojimi strateškimi usmeritvami posveča posebno pozornost delu na lokalni ravni. Za takšno odločitev je več razlogov. Spodbujanje dela na lokalni ravni je pomembno za širjenje zavedanja o razsežnosti problemov prometne varnosti, za spodbujanje stalnega preventivnega dela v vrtcih in šolah, za izboljševanje ravni cest, ki so v pristojnosti lokalnih skupnosti. Lokalni ravni in spodbujanje dela prostovoljcev v občinskih svetih in v organizacijah civilne družbe, ki delajo na področju cestnega prometa. Še zlasti je pomembno, da se izboljša delo na lokalni ravni, ker se skoraj 70 odstotkov prometnih nesreč s hudimi posledicami pripeti v bližini domačega okolja povzročitelja. Statistični kazalci kažejo, da smo v prometu najbolj izpostavljeni nevarnosti prometnih nesreč na regionalnih in glavnih cestah, cestah in ulicah v naselju ter lokalnih cestah. Lokalne skupnosti morajo poskrbeti za izboljšanje stanja prometne varnosti v svojih okoljih, ker s tem zagotavljajo kvaliteto življenja in vse bolj cenjene vrednote varnosti. Osnovni pogoj je sistemska ureditev spremljanja prometnega dogajanja, zaznavanja problemov in izvajanja ukrepov na območjih lokalnih skupnosti.

Prometno varnostne razmere in pogoji za delo v lokalnih skupnostih so izredno raznoliki. Med velikimi mestnimi občinami z izjemno razvejano prometno mrežo in manjšimi občinami, so velike razlike tako glede problematike, kot finančnih in kadrovskih pogojev, ki jih imajo, da bi pripravili in uresničili svoj program varnosti cestnega prometa. Zato pri svojih aktivnostih SPV vzpodbuja sodelovanje in povezovanje med občinami.

Spodbujanje uspešnega in organiziranega dela v lokalnih skupnostih izvajamo na več načinov:

- z zagotavljanjem gradiv, usmeritev in vsebinske podpore pri izvajanju posameznih akcij, še zlasti za pripravo in izvedbo projektov za varnost prometa na lokalni ravni kot del aktivnosti v okviru NPVCP
- z organizacijo nacionalnih in regionalnih posvetov na katerih so glavni poudarki na stalnem izobraževanju in spopolnjevanju, ter izmenjavi primerov dobre prakse
- z organizacijo seminarjev in mednarodnih konferenc, ki zagotavljajo pretok informacij in izmenjavo izkušenj in
- z obiski občin, kjer so posebni problemi ali pripravo akcij, ki bi lahko bile zgled tudi za delo v drugih okoljih.

Žal je stalno sodelovanje možno le na nacionalni ravni in na ravni regij ali pri povezovanju več občin in enostavno ni časa za poglobljene obiske v občinah. Veliko

število občin enostavno nima strokovnjakov, ki bi lahko dobro in uspešno usmerjali preventivne aktivnosti. Na spletni strani www.spv-rs.si smo zato izdelali vsebinsko predstavitev NPVCP, usmeritve za delo na lokalni ravni in še posebej zasnove programov in strategije in delo v okviru NPVCP po posameznih občinah. V letu 2005 je SPV zaradi velikih kadrovskih težav (velik delež bolniške odsotnosti) žal izpeljal le temeljne vsebine sodelovanja z lokalnimi skupnostmi.

3.1.1. Ocena delovanja občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

Zakona o varnosti cestnega prometa je v 22. člen (Ur. l. 97/2005) ponovno dal velik pomen organizaciji preventivnega dela na lokalni ravni, saj je občinske SPV definiral kot organe lokalne skupnosti, kar jim daje večjo odgovornost in težo. Sestava občinskih SPV, ki predvideva sodelovanje predstavnikov sveta lokalne skupnosti, uporabnikov in izvajalcev nalog s področja preventive in vzgojo v cestnem prometu z območja lokalne skupnosti predstavlja težave za manjše občine, ki nimajo izvajalskih organizacij in strokovnjakov na tem področju. Kljub temu se jih le malo odloča za ustanovitev skupnega organa za območje več lokalnih skupnosti ali za sodelovanje z večjimi lokalnimi skupnostmi, ki bi opravljale delo za več občin.

Na podlagi odziva na večje akcije SPV, pri katerih je bil postavljen sistem evalvacije dela v osnovnih okoljih (Pasavec, Bodi previden), posredovana poročila o delu za leto 2005 in organizacijo večjih prireditev lahko ugotovimo, da poteka delo v večini občin. Podrobna poročila o delu je posredovalo 135 lokalnih skupnosti v katerih poteka večina predlaganih skupnih akcij na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu. Minimalne aktivnosti – odzivi na večje akcije SPV potekajo še večini ostalih lokalnih skupnosti. Le pet občin (Kobilje, Kostel, Sv. Andraž v Slovenskih Goricah, Trnovska vas, Zavrč) se v letu 2005 ni odzvalo niti na eno akcijo SPV, v 16 občinah pa so imeli vsaj eno aktivnost. Gre za najmanjše občine v katerih bi lahko, tako kot v vrsti drugih majhnih občin za preventivno dejavnost skrbel le en dobro usposobljen občan. Takšen sistem imajo v Švici, kjer imajo v manjših občinah prometno varnostnega predstavnika, ki prejema gradivo od nacionalne organizacije za preventivo v cestnem prometu, poskrbi za njegovo razdeljevanje, opozarja na neustrezno ali poškodovano signalizacijo, vzdrževanje ograj, in na probleme posameznih skupin udeležencev (npr. pešcev, kolesarjev). Predstavnike izbirajo predvsem med upokojenimi policisti, učitelji, cestnimi delavci, ki imajo na določenih področjih dobra predznanja in se dodatno usposobijo za svoje delo. Za delo dobijo kot prostovoljci minimalno nagrado in povrnjene stroške prevozov. Ob vse večjem številu občin, bo tudi v Sloveniji smiselno oblikovati podoben model, saj manjše občine enostavno nimajo dovolj ljudi, da bi sestavili občinski SPV. ZVCP pa takšnim občinam omogoča, da oblikujejo skupne organe za več občin, saj bi bilo vrsto ukrepov smiselno uveljavljati na širšem območju kot so občine.

Razveseljivo je, da je bilo v letu 2005 več občin kjer je potekalo veliko izjemno dobrih programov in akcij. Med večjimi še vedno izstopajo (po abecednem redu) Kranj, Ljubljana, Maribor, Nova Gorica, Novo mesto in Ptuj, čeprav potekajo aktivnosti v vseh mestnih občinah.

3.1.2. Posvet predsednikov in tajnikov občinskih svetov

Posvet je bil 25. oktobra 2005 v Ljubljani. Glavna pozornost pa je bila namenjena ukrepom za umirjanje prometa in ukrepom za varnost prometa na državnih cestah v naselju. Zelo kvalitetna uvodna predavanja so pripravili **dr. Peter Lipar** univ. dipl. inž. grad., Prometno tehnični inštitut FAGG Univerze v Ljubljani, **mag. Polonca Andrejčič Mušič** univ. dipl. inž. grad., Direkcija RS za ceste, in **Jan Sajovic** univ. dipl. inž. grad., DDC. Občinski sveti se pogosto znajdejo v dvojni vlogi, saj zaznavajo in obravnavajo pobude občanov za večjo varnost prometa, pregledujejo stanje infrastrukturnih objektov na cestah v lokalni skupnosti in so pogosto tudi organ, ki odloča o posameznih ukrepih. Žal jim pri tem delu pogosto manjkajo ustrezna navodila, standardi in strokovna pomoč, ki bi pogosto prispevali k hitrejšem reševanju problemov in boljšim rešitvam.

V nadaljevanju programa so bile predstavljene predvsem predvidene aktivnosti za podpisovanja Evropske listine o varnosti cestnega prometa in mednarodni projekti, ki bodo potekali v letu 2006. Na posvetu je SPV podelil priznanja Svečana listina, namenjeno posameznikom za dolgoletno delo in izjemne dosežke na področju preventive, vzgoje in uveljavljanja načel varnosti prometa.

Program posveta

Umirjanje prometa,
dr. Peter Lipar univ. dipl. inž. grad., Prometno tehnični inštitut FAGG Univerze v Ljubljani
Ukrepi za varnost prometa na državnih cestah v naseljih,
mag. Polonca Andrejčič Mušič univ. dipl. inž. grad., Direkcija RS za ceste, Jan Sajovic univ. dipl. inž. grad., DDC
Evropski akcijski program varnosti cestnega prometa in Evropska listina varnosti cestnega prometa,
Robert Štaba univ. dipl. inž. prom., SPV
Predstavitev mednarodnih projektov v katerih bo sodeloval SPV v letu 2006 in pregled akcij in gradiv, ki pripravljamo, mag. Bojan Žlender, Robert Štaba univ. dipl. inž. prom, SPV

Posveta se je udeležilo 128 predstavnikov občinskih svetov in članic SPV, ter nagrajencev. Kljub dobri udeležbi je potrebno ugotoviti, da iz vrste majhnih občin, kjer ne deluje občinski SPV ni bilo udeležencev, kar predvsem v teh okoljih otežuje delo, saj nimajo dovolj informacij in znanj. Udeležba na posvetu je za enega udeleženca iz občine brezplačna, da bi omogočili udeležbo kar največjemu številu občinskih sodelavcev, drugi udeleženci pa pokrijejo le minimalne stroške gradiv (v letu 2005 je bilo to 3600 sit).

3.1.3. Spletne strani SPV

Za hitrejši pretok informacij in celovito predstavitev akcij, programov in projektov SPV je bila v začetku 2004 temeljito prenovljena domača stran SPV, ki na 160 straneh daje celovite informacije o posameznih vsebinah.

Na spletni strani so podrobno predstavljene vse akcije SPV, v obliki pdf so na voljo vsa gradiva, predstavljeni so rezultati raziskav in statistični podatki, ki jih obdeluje SPV, nasveti za različne skupine udeležencev, akcije in projekti občinskih SPV in povezave v Sloveniji in v tujini na strani, kjer so zanimivi podatki ali programi s področja varnosti cestnega prometa. Obiskanost spletne strani je dobra saj je bilo v letu 2005 uspešnih 1.690.010 zahtevkov za 482103 strani. Povprečno je bilo 4630 zahtevkov dnevno in 1320 zahtevkov za strani. Največ obiska je bilo ob uveljavitvi novele ZVCP, ker so bile na strani pripravljene pomembne novosti in v času mednarodne akcije za spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev. Ohranjanje aktualnosti na spletni strani je vse večji izziv, saj mora SPV ponujati prave vsebine in relativno dobro oblikovno zasnovo, da ohranja obiskanost.

Še vedno je premalo občinskih SPV, ki imajo informacije na skupni strani informacije o ključnih aktivnostih in programih, kontaktne podatke in druge vsebine, ki zanimajo občane.

3.1.4. Svetovanje občanom

Vsaka akcija, ki jo vodi SPV spodbudi tudi veliko vprašanj in razgovorov z občani, kar na daje odgovor o zaznavi akcije v javnosti in opozarja na nujnost, da imajo občani možnost za dodatne nasvete, pojasnila in sporočanje pobud.

V letu 2005 so se vprašanja nanašala predvsem na:

- novosti ZVCP -1
- pravilno izbiro otroških sedežev, pritrjevanja sedežev v vozilo in spodbujanje otrok za uporabo sedežev
- akcijo Pasavec,
- postopke, izbiro in možnosti za postavitev ukrepov za umirjanje prometa na cestah v pristojnosti občin in na državnih cestah
- kresničke, njihovo uporabo in ne nazadnje tudi na probleme, da kresničk v prosi prodaji praktično ni moč kupiti
- prireditve SPV
- opozorila o nepravilnostih, napakah ali dolgotrajnih postopkih državnih organov.

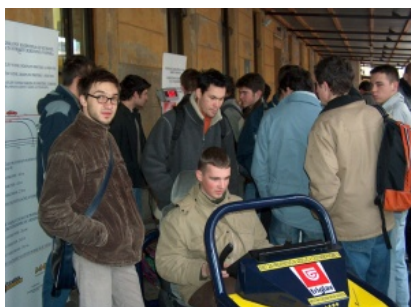
V povprečju je takšnih klicev, opozoril ali prošenj 5 do 6 na dan. Temeljno načelo pri odgovorih je, da dobijo občani kar najbolj strokoven odgovor tudi, če vprašanje ni neposredno vezano na delo SPV (npr. pojasnila o določenih obvezah iz ZVCP -1) in v primerih, ko je potreben formalni postopek tudi napotitev na ustrezni državni organ. Veliko nasvetov ima SPV tudi na spletni strani na kateri so pomembnejše informacije in trenutne akcije.

3.1.5. Izobraževanje študentov in demonstratorjev

Prometna varnost se učinkovito spreminja z dolgoročnimi ukrepi v procesu vzgoje in izobraževanja posameznika, ne samo z znanji o prometu, ampak tudi skozi psihosocialne vidike prometne varnosti, t.j. z oblikovanjem ustreznih stališč in odnosov za prometno varnost (razvijanje strpnosti, skrb za druge udeležence, pozitivna stališča do primerne hitrosti, uporabe čelade).

Med mladimi je še posebej pomembno, da informacije posredujejo vrstniki, zato je SPV razvil programe prireditev in delavnic na katerih so nosilci mladi. Razdeljeni so na dve strokovni skupini, na skupino študentov demonstratorjev in na skupino študentov moderatorjev pedagoških delavnic »Mladost naj bo radost - tudi v prometu«. Za obe skupini so dvakrat v letu pripravljena izobraževanja na katerih se seznanjajo seznanijo z različnimi metodami dela, filozofijo preventivnega dela, vsebinami varnosti v cestnem prometu.... Na delavnicah preverjamo tudi možne oblike vsebin in metod, ki jih bo potrebno razviti za voznike začetnike.

V letu 2005 je na različnih preventivnih oblikah dela pomagalo izvajati programe 34 študentov.



3.1.4. Izobraževanje za specializante medicine dela prometa in športa

SPV je ena izmed organizacij pri delu katere 14 dni sodelujejo specializanti medicine dela prometa in športa, Medicinske fakultete Univerze v Ljubljani. V letu 2005 so bili na kroženju 3 specializanti, zato je SPV pripravil posebno izobraževanje s predstavitvijo problematike, organiziranosti, ciljev in metod dela na področju preventive v cestnem prometu. Podrobno so se seznanili z nekaterimi akcijami in programi od analize problemov do zasnove akcije in izvedbe v dejanski situaciji. Posebej dragocene so za SPV seminarske naloge, ki jih pripravljajo specializanti s področja varnosti prometa. V letu 2005 je ga. Sabina Dietner uspešno zagovarjala diplomsko nalogo z naslovom Primerjava stališč slovenskih voznikov do zdravstvenega tveganja v cestnem prometu.

SPV sodeluje tudi z vrsto drugih srednjih šol in fakultet s pomočjo študentom, ki pripravljajo seminarske in diplomske naloge s področja prometa.

Vsi strokovni prispevki so bili objavljeni v elektronski obliki zbornika, ki je pomembno gradivo za delo na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu v RS in za delo na lokalni ravni.

3.2. Sodelovanje SPV pri predstavitvi novosti ZVCP

SPV je sodeloval v delovni skupini za pripravo novele ZVCP in pripravil podlage za uvedbo nekaterih pomembnih novosti ZVCP (vožnja s spremljevalcem, program za voznike začetnike, rehabilitacijski program za voznike s kazenskimi točkami in v skladu z zahtevami NPVCP načrt reorganizacije SPV).

V januarju in februarju 2005 je SPV posebno pozornost namenil informiranju javnosti in sodelovanju z novinarji o novostih ZVCP, ki so še posebej pomembne za varnost cestnega prometa.

Knjižica Novosti ZVCP

V knjižici so predstavljene glavne teme prometne varnosti: hitrost, vožnja pod vplivom alkohola in uporaba varnostnega pasu ter drugi najpogostejši prekrški ali ravnanja, ki voznike zanimajo (vožnja z lučmi, prehitevanje, vožnja v rdečo luč, ustavljanje pred prehodom za pešce, parkiranje, varnostna razdalja itd.). Prav tako so v knjižici bolj podrobno predstavljene novosti v ZVCP, ki se nanašajo na mlade voznike: možnost vožnje s 17. leti s spremljevalcem ter obvezno dodatno usposabljanje za voznike začetnike.



V knjižici pojasnujemo tudi nekaj sprememb s področja registracije vozil, izrekanja kazni ter sprememb, ki se nanašajo na preoblikovanje SPV v Javno agencijo in delovanje občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Na koncu knjižice je dodan tudi poseben Katalog prekrškov, pri katerih se izrekajo tudi kazenske točke, s predstavitvijo določene kazni in števila kazenskih točk.

Zaradi velikega zanimanja je SPV pripravil ponatis knjižice v 100.000 izvodih tako da je res bila dosegljiva voznikom.

4. Mednarodno sodelovanje

Mednarodno sodelovanje SPV poteka v okviru Mednarodne organizacije za preventivo v cestnem prometu PRI - La Prévention Routière Internationale, v okviru neposrednega sodelovanja z nacionalnimi organizacijami in od leta 2004 tudi v okviru FERSI - Foruma Evropskih raziskovalnih inštitutov za varnost prometa. SPV ima od leta 2004 tudi člana Ekspertna skupina za varnost prometa pri Generalni direkciji za promet in energijo.

4.1. Sodelovanje pri delu PRI

SPV je bil v PRI sprejet takoj po mednarodnem priznanju Slovenije v letu 1992 in se je aktivno vključil v delo organov ter predvsem v izmenjavo dobre prakse in izkušenj pri preventivnem in vzgojnem delu. SPV skuša zelo aktivno sodelovati tudi z nacionalnimi organizacijami za varnost v cestnem prometu, zlasti s tistimi iz najbolj varnih držav EU in z državami v Srednje Evropskem prostoru, kjer so podobnosti s stanjem v Sloveniji. (pregled organiziranosti nacionalnih organizacij za varnost prometa v državah EU je priloga poročila).

V letu 2005 je SPV aktivno sodeloval pri pripravi Seminarja PRI in Foruma ta delo na področju prometne varnosti, da bi premostili velik razkorak med varnostjo med najvarnejšimi državami EU in varnostjo v večini novih članic. Zasedanje Generalne skupščine, seminar in Forum PRI so bili v organizaciji PRI in Portugalske nacionalne organizacije za preventivo v cestnem prometu – PRP, od 1. do 6. junija 2005 v Lizboni.

4.1.1. Delo PRI

Večina organov PRI se je ukvarjala s tremi najpomembnejših problemih:

- **Finančni rezultati** – leto 2004 je PRI zaključil s pozitivnim rezultatom 12.880,68 EUR, ki se namenjajo za akcije PRI v letu 2005. PRI je od leta 2000, ko je bil zadolžen (zaradi neplačanih obveznosti do zaposlenih v pisarni v Luxemburgu) za 121.909 EUR prišel v letu 2004 do pozitivnega rezultata v višini 89.443 EUR, ki jih je lahko usmeril v akcije in programe (Stran RS WEB katere nosilec so IBSR iz Belgije in jo je finančno podprl PRI, je že na voljo s 35 s kampanjami narejenimi po letu 2001), Filmski festival v Tunisu, XII kongres PRI, nov projekt Prostovoljci).
- **Projekt VAMOS Prostovoljci.** Največ časa je bilo v PRI posvečenega predlogu novega projekta Prostovoljci, kjer je koordinator SPV. Projekt predvideva tri glavne vsebine: postavitve sistema dela in mreže prostovoljcev, izvedbo visoko strokovnega in intenzivnega mednarodnega seminarja za nosilce dela na nacionalni ravni, da bi dobili mrežo edukatorjev, ki bodo sposobni izpeljati nacionalna izobraževanja in pripraviti priročnike in gradiva za delo prostovoljcev na lokalnih ravneh. Predlagane zasnove so bile sprejete z manjšimi dopolnili in jasneje opredeljeno vlogo PRI, ki bo v projektu nastopil kot partner in sofinancer. PRI bo v projekt vložil 23.000 EUR in bo prevzel

vodilno vlogo pri predstavitvi vmesnih rezultatov in primerov dobre prakse, ki se bodo pokazali kot uspešni primeri tudi za druge članice PRI. S takšno vlogo PRI bo lahko eden od partnerjev, ki bo prevzel obvezo za izvedbo mednarodnega seminarja ta sredstva štel kot lastno udeležbo in jih bo oplemenitil z deležem EU. S tem bodo v celoti pokriti predvideni stroški za pripravo seminarja in plačilo največjih stroškov (pot in priprava gradiv predavateljev). S predvideno vzporedno izvedbo dveh seminarjev – seminarja za projekt prostovoljci in seminarja PRI bo PRI lahko članicam ponudil 8 do 9 dnevni seminar brez stroškov za kotizacijo. – prijava na razpis EU, dopolnjena s predlogi članov IK je sestavni del poročila.

- XII svetovnemu kongresu PRI., ki bo od 27. do 29. marca 2006 v Abu Dhabiju. Priprave potekajo dobro, saj želijo domačini dokazati, da tako vsebinsko kot organizacijsko zmorejo tako velik projekt in vlagajo vanj tudi ogromno sredstev. Ker se pričakuje, da se bo kongresa udeležila večina članic PRI bo 26. marca tudi zasedanje generalne skupščine PRI.

4.1.2. PRI SEMINAR

PRI je v sodelovanju s Portugalsko organizacijo za preventivo pripravil seminar o učinkovitih primerih dobre prakse na področju prometne vzgoje. Seminar je zajel vsa področja, od strategije in oblikovanja programov, vloge šole, staršev, učiteljev, organizacij, ki delajo na področju preventive v cestnem prometu, policije in drugih organizacij. Predstavljeni so bili tako celoviti pristopi, inovacije, zlasti posebni programi, ki so usmerjeni k določenim ciljnim skupinam, kot skupni problemi.

Posebej je bilo zanimivo, da so bila oblikovana skoraj soglasna stališča do skupnih problemov. V večini držav, ne glede na zakonske podlage ali je prometna vzgoja obvezna ali ne, je skupna ugotovitev, da imamo kar nekaj vsebin za otroke do 10 oz 12 leta, ko se končajo programi za kolesarje, v najbolj kritičnih obdobjih (med 14. in 16. letom starosti in 17. do 19. letom) pa v šolskem sistemu ni več vsebin in povsod nastopamo le s posameznimi akcijami, programi, ki so daleč od zelenega cilja.

Na splošni ravni so bila oblikovana naslednja stališča:

1. Prometna vzgoja mora biti oblikovana kot celovit sistem, v katerem je potrebno jasno opredeliti katere vsebine, metode in pristopi morajo potekati v šolskem sistemu in kje je vloga policije, organizacij kot je SPV in drugih.
2. Prevladalo je stališče, da je potrebno opustiti podporo prometni vzgoji kot medpredmetni vzgojni vsebini in področju, ter zagovarjati prometno vzgojo kot predmet ne glede na vsa sodobna pedagoška spoznanja. Povsod, kjer je prometna vzgoja medpredmetno področje ostajajo problemi motivacije učiteljev, da jo vpletejo v svoje področje, osebni interesi učitelja, nagnjenja in znanja ter sposobnosti za kvalitetno delo. Opredelitev prometne vzgoje kot predmeta rešuje tri probleme:
 - obvezno izvajanje in vključitev prometne vzgoje v kurikulum
 - opredelitev ciljev, programov in gradiv, natančno število ur in
3. šolanje in usposabljanje učiteljev. Tako kot pri nas v večini držav učitelji med študijem ne dobijo nobenih znanj in spretnosti za izvajanje prometne vzgoje in

se običajno nacionalne organizacije trudijo nadomestiti te vrzeli s seminarji za učitelje.

To je bil v resnici največji premik v zadnjih letih, ko je večina zaradi reševanja vseh praktičnih problemov podrla takšno rešitev.

4. Pri mlajših otrocih je pomembno, da se zadnji del aktivnosti (pešec, potnik, kolesar) izpelje v realnem okolju in na poligonih ali v učilnici saj moramo upoštevati otrokove sposobnosti. Pri izvajanju prometne vzgoje v prometu v večini držav nosi pomembno vlogo Policija, ki ni le prijazen pomočnik, če jih za pomoč zaprosijo učitelji, temveč aktiven nosilec določenih vsebin. Tako učitelji kot policisti so za takšno delo posebej usposobljeni. Policija v tem primeru tako nastopa v izobraževalnem procesu, kar je pomembno za pozitivno predstavitev vloge policije v družbi in skrbi tudi za varnost učencev pri najzahtevnejših dejavnostih – npr. kolesarski izpit.
5. Predstavljen je bil projekt Rose 25, ki je v celoti predstavljen v končnem poročilu primerov dobre prakse. Pregled konceptov prometne vzgoje in primerov dobre prakse je pokazal, da je v vseh državah problem dolgoročen koncept prometne vzgoje, ki bi naraščala glede na prometno varnostne razmere. V resnici imamo ogromno gradiv do 10 leta starosti, proti najstniškim letom, ko se problemi povečujejo, pa je prometne vzgoje vse manj ali je sploh ni. Namesto načrtnega dela imamo konice (priprava na izpit za kolo, za H kategorijo, kasneje za A in nato za B). Med temi izobraževalnimi konicami pa naravnost štrlijo podatki o ogroženosti otrok in mladostnikov, saj v letih, ko ni aktivnosti beležimo povečanje ogroženosti otrok in mladostnikov. Prometno vzgojnih vsebin, ki bi bile del šolskega sistema v večini držav (žal tudi Slovenija ni izjema) enostavno ni.
6. Predstavljeni so bili številni primeri uspešnih pristopov:
 - izjemno bogata domača stran za učitelje, ki jo postavila Finska organizacija Liikenneturva, na kateri je predstavljen celovit sistem prometne vzgoje in so učitelju na voljo vsa gradiva, priprave, delovni listi, podporna gradiva za izvajanje prometne vzgoje
 - celovit pristop prometne vzgoje na Nizozemskem od vrtca do srednje šole
 - primer Švicarskega pristopa z oblikovanjem podpornih gradiv in metod za učitelje v obliki delovnih listov
 - Francoski primer dela v srednješolci, ki je usmerjen v projektne naloge pri katerih dijaki s pomočjo DVD in podpore na internetu delajo rekonstrukcije tipičnih nesreč mladih – od ogleda kraja nesreče, pogovora s strokovnjaki, ki rešujejo nesreče (reševalci, gasilci, policija, preiskovalni sodnik..). Z odkrivanjem in spoznavanjem različnih okoliščin in samega poteka nesreče so vodene skupinske delavnice na katerih iščejo možne rešitve.
 - Danski primer dela v prometnimi klubi in sistemi usposabljanja učiteljev
 - Norveški primer dela z animirano živaljo za najmlajše (pasavcem z devetimi pasovi – deseti je varnostni pas) in s cirkuškim klovnom za starejše iščejo pozitivne motivacije.
 - Španski primer uporabe gledališča za odpiranje vsebin. Posebej zanimivo je, da so se lotili predstav za vse starostne skupine, ne samo za otroke – zelo uspešne so bile predstave za seniorje (vidnost, previdnost, stran ceste)

- Irski primer sistema celovite prometne vzgoje, ki upošteva različne starostne skupine, vloge otrok v prometu po starosti in glede na prometno okolje. Zanimivo je bilo, da so edino na Irskem za mladostnike uporabili šok metodo – zelo krvave spote na temo alkohol in hitrost. Evalvacija na Irskem je pokazala dobre rezultate – prepoznavnost in čustvena vpletenost med ciljno publiko.

Če bi skušali primerjati stanje v Sloveniji in v drugih državah je skupna slika zelo podobna.

Imamo:

- veliko aktivnosti in gradiv za vrtec in prvo triado OŠ saj zagotavljajo gradiva v različnih organizacijah (IVZ, RK, SPV, Policija)
- zelo dober koncept in gradiva za pripravo učencev na vožnjo kolesa (S kolesom v šolo)
- nekaj zelo dobro zastavljenih in inovativnih projektov (Bodi previden, Z glavo na zabavo, Prometne delavnice za srednješolce)
- veliko skupino dobro usposobljenih učiteljev, ki delajo in so se udeležili seminarjev za koordinatorje prometne vzgoje.

Nimamo :

- celovitega sistema prometne vzgoje od vrtca do konca srednje šole v katerem bi bile opredeljene tudi vloge različnih dejavnikov (šola, učitelji, starši, policija, SPV društva, zdravstvo)
- vsebin v srednji šoli, ki bi bile vključene v kurikulum in obvezne za vse dijake
- prometne vzgoje kot predmeta
- celovitega sistema vključevanja drugih dejavnikov (policija, društva) z usposobljenim kadrom – priročniki z natančno določenimi cilji, metodo in usposabljanja za ljudi, ki izvajajo vsebine prometne vzgoje

4.1.3. PRI Forum

PRI Forum je bil v celoti posvečen projektu, ki so jih ali jih trenutno izvajajo članice PRI in so nastali s podporo ali v sodelovanju s PRI. Nosilna tema je bila nova internetna stran, ki bo interna, dostopna samo članicam PRI, FERSI ali plačljiva po posebni pogodbi. Na strani je že 34 preventivnih projektov, ki so jih v preteklih letih pripravili v različnih državah, želja in ambicija pa je, da bi bili na njej na voljo vsi projekti članic PRI. Vse informacije so v angleškem in francoskem jeziku, TV spoti in gradiva pa v jeziku države, kjer je akcija nastala.

Na forumu so bili poleg same strani in njenega delovanja predstavljeni (v živo) projekti:

- Otroški sedeži EU projekt EUCHIRES in sicer primer Belgije in Češke (v projektu sodeluje tudi Slovenija)
- Čelade za kolesarje – Švica – film, ki je izkoristil popularnost filma Maska in je v stilu grozljivke predstavil nujnost uporabe čelade za kolesarje
- Akcija hitrost – Nizozemska – Ob Svetovnem dnevu zdravja so prostovoljci preverili hitrosti na območju Cone 30 in ugotovili velike prekoračitve. Ker policija zelo redko izvaja kontrole, je bilo to opozorilo mestnim oblastem, policiji in javnosti.
- Pridruži se nam, ostani živ – akcija Španije
- Kapitan večera – v okviru projekta BOB - akcija za zmanjšanje števila mladih voznikov, ki vozijo pod vplivom alkohola. Odločili so se za zanimiv pristop, da izbirajo voznike ali voznice na podlagi SMS sporočil. Tisti, ki v družbi prvi dobi SMS sporočilo, je voznik večera.

Ker je dr. R.D. Hugueninu potekel 4 letni mandat predsednika PRI Foruma, je bil na predlog Izvršnega odbora PRI izbran za predsednika Foruma, ki je po funkciji član IO PRI, predsednik SPV mag. Bojan Žlender. Forum vsebinsko usmerja delo PRI in je prostor, kjer se predstavljajo najnovejše akcije članic PRI, dileme, vprašanja, ter je hkrati povezovalni organ PRI z drugimi organizacijami, saj članstvo v PRI ni pogoj za sodelovanje na Forumu.

4.2. Sodelovanje SPV v delu FERSI

Forum Evropskih raziskovalnih inštitutov na področju varnosti cestnega prometa FERSI (FORUM OF EUROPEAN ROAD SAFETY RESEARCH INSTITUTES) je 27.aprila 2004 soglasno sprejel SPV med polnopravne člane. Čeprav SPV ni raziskovalna organizacija se je konferenca FERSI odločila za sprejem na podlagi uspešno izvedenih mednarodnih projektov v katerih je SPV že sodeloval, ker v Sloveniji ni inštituta, ki bi se ukvarjal z raziskavami o prometni varnosti na področjih, ki sodijo na področja prometne psihologije, izobraževanja, preventive in glede na predvideno reorganizacijo SPV v javno agencijo, kjer je analitsko raziskovalno delo eno od pomembnih področij.

Temeljni namen organizacije FERSI je priprava skupnih raziskovalnih projektov, spodbujanje izmenjav raziskovalnih rezultatov, primerov dobre prakse ter raziskovalnega znanja, sodelovanje med različnimi organizacijami in ne nazadnje zagotavljanje strokovne pomoči Evropski Uniji za oblikovanje ustreznih ukrepov na področju varnosti cestnega prometa. Forum FERSI sestavljajo raziskovalni inštituti iz Avstrije, Belgije, Češke, Danske, Finske, Francije, Grčije, Madžarske, Nemčije, Nizozemske, Norveške, Poljske, Portugalske, Švedske, Švice, Velike Britanije in od leta 2004 tudi Slovenije. Vključitev SPV v FERSI omogoča lažji dostop do rezultatov raziskav in možnost sodelovanja v projektih, ki se pripravljajo.

Izvajanje ukrepov za varnost cestnega prometa ter uspešno preventivno in vzgojno delo temelji na dobrem poznavanju dogajanj v cestnem prometu, analizah in raziskavah. Takšen način dela zahtevata tudi Evropski akcijski načrt za varnost cestnega prometa in VI. okvirni raziskovalni program EU, ki poudarja sodelovanje

strokovnjakov in raziskovalcev iz različnih držav. Ne glede na to, da še nismo bili aktivni člani FERSI smo v letu 2005 sodelovali v projektu ROSE – 25, pomembneje pa je, da smo kot člani FERSI dobili možnost za sodelovanje v dveh velikih raziskovalnih projektih DRUID in SUPREME za katera so v letu 2005 potekale zelo intenzivne priprave.

4.2.2 Rose 25

V letu 2004 smo se pridružili raziskavi Vodič po primerih evropske "dobre prakse" s področja prometne vzgoje (Inventory and Compiling of a European "good practice" guide on road safety education targeted at young people) - ROSE 25, ki ga sofinancira Evropska unija (TREN/E3/47-2003). Namen raziskovalnega projekta je pregledati vsebino in količino prometne vzgoje v formalnih in neformalnih programih v posameznih sodelujočih evropskih državah za otroke in mladostnike.

Sodelujoče evropske države

Projekt je vodil KfV Avstrijski svet za prometno varnost (Kuratorium fuer Verkehrssicherheit) v sodelovanju z inštituti:

- BAST Nemški zvezni inštitut za varnost prometa
- TRL Transport Research Laboratory (Velika Britanija)
- VTI švedski Inštitut za varnost prometa
- Traffic test (Nizozemska)
- INRETS Francoski nacionalni inštitut za raziskave v prometu

V projektu sta zelo aktivno sodelovali prof. dr. Vlasta Zabukovec in Mateja Markl, kar je prispevalo, da so bili kar trije programi SPV vključeni v končno poročilo kot primeri dobre prakse v Evropi (Prva vožnja varna vožnja, Bodi previden in skupne akcije s fundacijo Z glavo na zabavo za mladostnike). Mnenje raziskovalne skupine o prometno vzgojnih projektih v Sloveniji je bilo sicer izredno pozitivno kar so poudarjali na vseh predstavitvah projekta. Projekt Rose – 25 je bil končan v letu 2005. Celotno poročilo v angleščini je trenutno na voljo na spletni strani www.rose-25.org, zaradi pomena prometne vzgoje pa ga bo EU prevedla v vse jezike držav članic.

4.2.3 DRUID – Driving under the influence of drugs, alcohol and medicine. DRUID je štiriletni raziskovalni projekt, ki ima izjemno širino raziskovalnih področij:

- WP 1 (nosilec Nemški zvezni inštitut za promet BAST) metodologija raziskovanja problema vožnje pod vplivom mamil in psihoaktivnih snovi in določanja mejnih vrednosti,
- WP 2 (nosilec Danski prometni inštitut - DTF) ugotavljanje deležev udeležencev v cestnem prometu, ki so bili pod vplivom določenih substanc v času nesreče,

- WP 3 (nosilec Nizozemski inštitut SWOV in Mednarodna organizacija prometnih policij TISPOL) ugotavljanje uspešnosti metod in taktik nadzora ter pred-testov za ugotavljanje zmanjšanih voznških sposobnosti,
- WP 4 (nosilec Univerza Valladolid -UVA) priprava nove klasifikacije za psihoaktivne substance (zdravila, mamila), ki se uporabljajo v medicini,
- WP 5 (nosilec Avstrijski kuratorij za varnost prometa - KUSS) ugotavljanje učinkovitosti rehabilitacijskih programov za voznike, ki so bili kaznovani zaradi vožnje pod vplivom psihoaktivnih substanc
- WP 6 (nosilec SPV) ugotavljanje učinkovitosti ukrepa prenehanja veljavnosti voznškega dovoljenja,
- WP 7 (nosilec Univerza iz Groningena – RUG) priprava ustreznih preventivnih gradiv, priprava smernic za zdravnike, izobraževanj in prenos rezultatov v prakso

DRUID je doslej največji raziskovalni projekt, ki ga financira EU na področju varnosti cestnega prometa, saj sodeluje 37 partnerjev in je skupna vrednost sofinanciranja s strani EU 19 milijonov evrov. SPV bo nosilec delovne skupine, ki se bo ukvarjala s preverjanjem učinkovitosti ukrepov prenehanja veljavnosti voznškega dovoljenja za voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola, mamil ali psihoaktivnih snovi. V delovni skupini sodelujejo še predstavniki BAST-a, Avstrijskega Kuratorija za varnost prometa KUSS, Danskega Inštituta za varnost prometa DTF in Univerze iz Wuerza. SPV bo vključen samo v majhen del projektnih nalog, a kot vodje delovne skupine smo v izvršnem odboru projekta, ki bo imel na voljo gradiva iz vseh sedmih delovnih skupin in bomo obveščeni tudi o spoznanjih v drugih skupinah. V letu 2005 je SPV sodeloval pri pripravi vsebinskih zasnov in pri delu izvršnega odbora projekta.

4.2.4. SUPREME Summary and publication of best Practices in Road safety in the Eu MEmber States - izbor najustreznejših ukrepov za varnost cestnega prometa v EU

SUPREME je enoletni projekt, ki bo naredil prerez ukrepov, ki so jih posamezne države, članice EU izvajale v preteklih letih in naredil izbor najboljših in z vidika stroškovne učinkovitosti najustreznejših ukrepov. Nosilec projekta je KUSS, Avstrijski kuratorij za varnost prometa, sodelujejo pa organizacije iz 27 držav (vse članice EU in Švice ter Norveške).

Za manj razvite in manj varne države kot je Slovenija, bo izbor najboljših in najustreznejših ukrepov v veliko pomoč, da bomo izbrali in za naše razmere prilagodili ukrepe, ki so dokazali svojo učinkovitost in so stroškovno najprimernejši.

4.3. Sodelovanje SPV z nacionalnimi organizacijami

SPV ima razvejano sodelovanje z nacionalnimi organizacijami članicami PRI predvsem z izmenjavo gradiv in informacij, ki služijo za pripravo akcij in programov SPV ali za zakonodajne pobude. Zelo intenzivno sodelovanje pri izmenjavi informacij imamo s kolegi v Kuratoriju za varnost prometa v Avstriji in s kolegi z Nemškega sveta za varnost prometa - DVR, saj so rešitve, ki jih uveljavljajo v teh državah primerne tudi za slovensko okolje.

Formalno pa imamo urejeno sodelovanje z DVR na dveh projektih, vsako drugo leto pa je bil DVR partner pri organizaciji konference Globalna varnost – varnost v prometu, varnost in zdravje pri delu.

4.3.1. Kako potovati bolje

Namen projekta je opozarjati voznike na avtocestah na najnevarnejša ravnanja v prometu in jim svetovati, kaj lahko storijo za lastno varnost. Sporočila na avtocestah v sodelujočih državah so enaka, prevedena v posamezne jezike držav. Skladna sporočila v različnih državah voznika opozarjajo na iste probleme ob celotni poti čez sodelujoče države. SPV sodeluje v projektu od leta 1990. Na avtocestah imamo v soglasju z MP, Direkcijo za ceste in DARS 6 avtocestnih plakatnih mest na katerih dvakrat letno zamenjamo sporočila. Plakate nam zagotavlja DVR, ki vodi projektno skupino.

4.3.2. Vadba varne vožnje

SPV je v letu 1994 podpisal franšizno pogodbo na podlagi katere smemo v Sloveniji uporabljati vsebine vadbe varne vožnje Sicherheitstrening in na podlagi katere sme SPV prenašati pravice na posamezne izvajalce. V letu 2005 sta bila to TVV Brane Küzmič in PVC Gaber iz Murske Sobote. SPV se je s pogodbo obvezal, da bo skrbel za kvalitetno izvajanje programov v Sloveniji, izvajal nadzor nad podeljevanjem izkaznic in pomagal izvajalcem pri stalnem spopolnjevanju in obnavljanju znanja. V letu 2005 je bilo v okviru programa podeljenih 816 izkaznic.

5. Organiziranost, kadrovski in finančni pogoji

5.1. Organiziranost

SPV je v letu 2005 opravljal svoje naloge v skladu s 3. členom Zakona o varnosti cestnega prometa – (Ur. list št. 30/98), kjer so določene naloge in pristojnosti Sveta in v skladu z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa Republike Slovenije kratko NPVCP (Ur. l. 63/2002). ZVCP določa neposredno odgovornost SPV pri izdaji prometno vzgojnih publikacij in drugih gradiv, za pospeševanje prometne vzgoje in izobraževanje udeležencev v prometu, za sodelovanje z občinami in na mednarodni ravni, ter omogoča, da proučuje in obravnava širšo problematiko na področju varnosti cestnega prometa, sodeluje z organi in organizacijami, ki se ukvarjajo s prometno vzgojo, izobraževanjem in drugimi področji ter spodbuja znanstveno raziskovalno delo na področju cestnega prometa. NPVCP pa nalaga SPV tudi promocijo preventivnih programov.

Glavni organ SPV je Predsedstvo, ki sprejema usmeritve, program dela, finančni načrt, poročila in pravilnike na podlagi katerih delu SPV. Predsedstvo se je v letu 2005 sestalo 6 krat in je pozornost usmerjalo predvsem na spremembe zakonodaje in organiziranosti na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu. Člani predsedstva so predstavniki ministrstev oz njihovih organov v sestavi (Ljubo Zajc- Ministrstvo za notranje zadeve, Policija, Franko Florjančič - Ministrstvo za šolstvo, znanost in šport- Zavod RS za šolstvo, mag. Miloš Pregl - Ministrstvo za promet, Marijan Ivanuša - Ministrstvo za obrambo, DSRS), Ivan Voh - Slovensko zavarovalno združenje in strokovnjaki na področjih, ki so pomembna za varnost prometa (prof. dr. Janez Prinčič, zdravnik travmatolog, prof. dr. Marko Polič, psiholog, prof. dr. Tomaž Tollazzi, strokovnjak za ceste in infrastrukturo, doc. dr. Marjan Bilban, specialist medicine dela, prometa in športa, mag. Marko Miš, psiholog, Marijan Tomšič, pedagog, Milan Brečko – AMZS, Ivan Winkler, dolgoletni predsednik SPV.

SPV tudi v letu 2005 ni razrešil problemov z nedorečenostjo pravnega statusa, ki na področju finančnega poslovanja povzroča vrsto težav finančno računovodski službi MNZ – GPU, ki za SPV opravlja ta dela. SPV je pripravil vsa gradiva za ustanovitev Javne agencije za varnost cestnega prometa na podlagi ZVCP -1 (Ustanovni akt, ki bi bil tudi statut javne agencije, študijo o procesih, ki bi potekali v javni agenciji z oceno stroškov, kadrovske, finančne in materialne pogoje, primerjavo organiziranosti preventivnih organizacij v drugih državah), vendar se Vlada RS ni odločila za ustanovitev javne agencije in je s spremembo ZVCP -1 C odložila ustanovitev na obdobje največ tri leta po veljavnosti ZVCP-1 (13.8.2007).

5.2. Kadrovski pogoji

SPV je imel v letu 2005 5 zaposlenih, kar je glede na predvidene naloge in aktivnosti SPV bistveno manj kot bi bilo potrebno za razvijanje novih programov in akcij, ki so

se že uveljavile v drugih državah in za pomoč lokalnim skupnostim. Poseben problem sta daljši odsotnosti dveh sodelavcev SPV zaradi bolezni saj smo imeli v letu 2005 kar 5316 ur odsotnosti zaradi bolniških ali porodniških odsotnosti. Od tega smo jih 1608 nadomestili s pripravištvom in delom za določen čas. oziroma 28% vseh planiranih ur dela.

Akcije in programe smo izpeljali predvsem z velikim angažiranjem članov predsedstva, zaposlenih in študentov, ki so kot sodelavci SPV prevzeli vrsto nalog od organizacije posameznih dogodkov, do njihove izvedbe.

5.3. Finančni pogoji

Na podlagi Proračuna RS za leto 2005 (Ur. list št. 130/03 z dne 23. 12. 2003) je imel SPV na razpolago za delo in stroške na postavki 2144 SPV plače 42.508.700,00 tolarjev, 469.000 v skladu z Zakonom o sistemu plač v javnem sektorju, na postavki 5583 SPV 55.328.000,00 tolarjev, ter na podlagi lastne dejavnosti na postavki 299 planiranih 8.034.000,00 tolarjev. Lastna dejavnost je bila uresničena v višini 10.646.000, vendar pa je SPV namesto načrtovanih donacij iz tujine (mednarodni projekti ROSE 25, SARTRE, EUCHIRES) kjer je imel SPV planiranih še 29.410.498,00 tolarjev, predvsem za izvedbo akcije Pasavec, prejel bistveno manj sredstev. Zaradi velik zamud pri nakazilih sredstev s strani EU, ki je bila v nasprotju s podpisanimi pogodbami in planom plačil, je bila realizacija tujih donacij le 11.044.024,48 tolarjev, kar je izjemno otežilo poslovanje SPV in brez pomoči (9.724.000) MNZ poslovnega leta ne bi uspeli zaključiti z izvedbo večine akcij.

Poleg sredstev proračuna je SPV nekatere pomembnejše akcije izpeljal v sodelovanju z donatorji in občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. S temi sodelovanji smo vsebinsko vplivali na projekte, katerih skupna vrednost je bila več kot 80 milijonov tolarjev (Z glavo na zabavo, Hitro je hitro prehitro, Pasavec, financiranje gradiv v strani zavarovalnic in občin (rumene rutice, kresničke, kolesarske čelade). Velik prispevek k večji učinkovitosti akcij dajejo mediji s popusti pri objavah (gigant plakati, radio in televizija).

Žal razpoložljiva sredstva SPV ne omogočajo treh do štirih nacionalnih oglaševalskih akcij, ki bi imele vse elemente (TV film, radijski spot, gigant plakati, oglasi v drugih tiskanih medijih in pisna gradiva, kakršna je bila akcija Pasavec. Skupni stroški evropske akcije Pasavec so bili s priznanim prispevkom dela 48,9 milijona tolarjev.

Zaradi nerešenega statusa SPV so se tudi v letu 2005 nadaljevale težave pri poslovanju, ki izhajajo iz neustrezne šifre proračunskega uporabnika (posredni uporabnik s področja okolja in prostora). Nemoteno poslovanje je potekalo predvsem zaradi velike pomoči MNZ in GPU.

Za širše vključevanje v projekte EU in za pripravo dveh do treh večjih preventivno propagandnih projektov bi SPV potreboval najmanj dodatnih 130 milijonov tolarjev. Ker so majhne možnosti, da bi ta sredstva pridobili iz proračuna RS, bi morali ponovno sprožiti postopke, da bi tako kot v nekaterih drugih državah pridobili

sistemska sredstva s formiranjem preventivnega sklada iz avtomobilskega zavarovanja. Na Finskem in v Švici, kjer se nacionalni organizaciji za preventivo financirata s temi sredstvi, so tudi zavarovalnice spoznale, da vlaganje v preventivne dejavnosti vpliva na zmanjšanje števila nesreč in škod.

6. Zaključek

SPV je v letu 2005 kljub velikim kadrovskim težavam izvedel vse tradicionalne akcije in nov Evropski projekt Pasavec. Akcije so bile izpeljane z večjim številom partnerjev med državnimi organi, lokalnimi skupnostmi, civilnimi združenji in privatnim sektorjem, kar jim daje poseben pečat in pomen.

Težave, ki so se že v letu 2004 pokazale kot problem zaradi izjemno majhne ekipe na kateri temelji velika večina aktivnosti, so bile zaradi bolniških in porodniške odsotnosti glavna omejitev, da SPV ni razvijal novih programov. Nacionalne organizacije v državah, s katerimi se lahko Slovenija primerja po številu prebivalcev ali velikosti ozemlja imajo od štiri do pet krat večje število zaposlenih na nacionalni ravni, poleg tega pa ima večina držav tudi profesionalce na ravni regij, ki spodbujajo in podpirajo delo na lokalni ravni. Vsebina dela in obseg problemov pa ni omejen na velikost države, saj se povsod spopadajo z enakimi problemi (hitrost, alkohol, uporaba varnostnega pasu, čelad, otroških sedežev, odsevnih materialov...)

Za učinkovito preventivno delo, ki bi zagotavljalo kontinuiteto dejavnosti in ne bi bilo odvisno od prijaznosti in podpore pokroviteljev in donatorjev bi SPV moral imeti stalne vire sredstev, kot je primer v uspešnih in prometno varnih državah. Visok delež pokroviteljev in donatorjev lahko pripelje do njihovega prevelikega vpliva na vsebine akcij, čeprav se je SPV tem težavam doslej uspešno izogibal. Modelov za stalno financiranje preventivne dejavnosti je v državah EU več. Finska in Švica imata model neposrednega financiranja organizacij, ki izvajata preventivno dejavnost (Liikenneturva na Finskem in BFU v Švici) na podlagi zakona o obveznih zavarovanjih in se določen odstotek bruto premij namenja za preventivno dejavnost. Belgija financira svoj nacionalni inštitut za varnost prometa, ki opravlja tako preventivno kot raziskovalno dejavnost s plačilo 6% od cene tehničnih pregledov vozil, v večini drugih držav pa imajo dolgoletne pogodbe z združenji zavarovalnic, da zagotavljajo 30 do 40% potrebnih sredstev za preventivno dejavnost. Tako imajo te organizacije zagotovljene stalne vire sredstev za delo in jim ni potrebno za vsak projekt in akcijo posebej pridobivati pokrovitelje.

mag. Bojan Žlender
Predsednik Sveta

7. Priloga pregled organiziranosti nacionalnih organizacij za preventivo v cestnem prometu

Varnost cestnega prometa je v članicah EU že dolgo ena pomembnejših tem, ki ji posvečajo posebno pozornost. S sprejemom Evropskega akcijskega programa za varnost prometa, pa se vse več pozornosti posveča spodbujanju civilnih pobud in široko razvejanih ukrepov, ki jih najbolj učinkovito spodbujajo organizacije za preventivo in varnost cestnega prometa.

V Skandinavskih državah imajo že več kot sedemdesetletno tradicijo preventivnega dela, v državah srednje Evrope pa delujejo preventivne organizacije od 30 do 50 let.

Nacionalne organizacije za preventivo v cestnem prometu v najvarnejših državah imajo zelo pisano organizacijsko strukturo, ki je odvisna od usmeritve države kako ureja posamezne oblike dejavnosti. Večina najvarnejših držav ima nacionalne preventivne organizacije organizirane v obliki društev, ki pa imajo določene zakonske rešitve, da se večji del dejavnosti financira neposredno iz sredstev proračuna, poleg tega pa se financirajo iz članarin, sredstev zavarovalnic in projektov. S takšno obliko organiziranja so nacionalne organizacije za preventivo v cestnem prometu bolj usmerjene k civilni družbi in predvsem z nasveti, kampanjami in neposrednim delom z ljudmi. Kljub takšnemu statusu so to izjemno močne organizacije (Švedska 139 zaposlenih, Finska 53 zaposlenih, Nizozemska 68 zaposlenih)

Problemi varnosti cestnega prometa in ukrepi s katerimi skušajo vplivati na bolj varno ravnanje so v vseh državah podobni. Prevladujejo problemi zaradi neprilagojene ali nedovoljene hitrosti, vožnje pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih substanc in problemi samozaščitnih ukrepov udeležencev v cestnem prometu (varnostni pas, čelada, kresnička in drugi odsevni predmeti). V majhnih državah (kot je Slovenija) širina problemov zato ni nič manjša, kar pomeni, da bi se morali slediti ukrepom, akcijam in ne nazadnje organiziranosti, kot jo imajo v najbolj uspešnih in prometno varnih državah.

Ukrepi za večjo varnost prometa temeljijo v teh državah na izboljšanju infrastrukture, odpravi nevarnih mest in uvajanju ukrepov za umirjanje prometa, na represivnih ukrepih policije in na široko razvejanih preventivnih ukrepih na različnih področjih od šolstva, zdravstva, zavarovalstva, do prometno vzgojnih akcij in kampanj. Dokazali so, da so preventivne akcije uspešne, če podobne vsebine poudarjajo različni strokovnjaki in se dopolnjujejo. Na primer: več voznikov motornih koles uporablja čelado, če njen pomen poudarjajo zdravniki, policisti, zavarovalnice s pogoji za zavarovanje, avto šole v procesu usposabljanja kandidatov za voznike za motorno kolo in preventivne organizacije. Pri preventivnem delu je izjemno pomembno, da ima organizacija, ki izvaja takšno dejavnost strokovno kredibilnost in zaupanje v javnosti. To sta glavna razloga, da so v večini držav preventivne organizacije samostojne in neodvisne. Svoje nasvete in priporočila utemeljujejo s strokovnimi analizami, raziskavami, izkušnjami in primeri dobre prakse. Na mednarodni ravni povezuje preventivne organizacije Mednarodna organizacija za preventivo v cestnem

prometu PRI - La Prévention Routière International, ki skrbi predvsem za izmenjavo izkušenj in primerov dobre prakse.

Ker je SPV praktično edina samostojna preventivna in prometno vzgojna organizacija v novih državah članicah EU, ima posebno mesto med članicami PRI in v EU (SPV je nosilec pilotskega projekta VAMOS, ki ga je konzorcij sedmih držav članic EU in mednarodne organizacije za preventivo prijavil na razpis EU (TREN/SUB/02-2005) za spodbujanje in razvoj preventivnega dela v nekaterih starih članicah EU, kjer imajo slabše stanje varnosti (Belgija, Grčija, Portugalska), ter za razvoj aktivnosti v novih državah (Slovaška, kjer nimajo preventivne organizacije in Slovenija). S pomočjo Finske se bo projekt širil na Baltske države.

V preglednici so kratko predstavljene organizacije, ki v drugih državah opravljajo podobne naloge kot jih opravlja SPV. Navedeni so osnovni podatki o organiziranosti in število zaposlenih sodelavcev. Države so razporejene po kriteriju prometne varnosti (število mrtvih na 1 milijon prebivalcev).

PREGLED PRAVNIH SATUSOV NACIONALNIH ORGANIZACIJ ZA PREVENTIVO

DRŽAVA	Št. mrtvih na 1 milijon prebivalcev v letu 2004	ORGANIZACIJA	SKUPAJ ZAPOSLENI	PRAVNI STATUS	FINANCIRANJE
Malta	33	Nimajo nacionalne preventivne organizacije, preventivne akcije izvaja ministrstvo za šolstvo			
Nizozemska	50	3VO – Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie Nederland Združenje Nizozemskih organizacij za varnost prometa. Organizirani so kot društvo in so nosilci prometne vzgoje kot dela kurikularnih vsebin in nosilci nacionalnih projektov propagande in preventive v prometu, kampanj, preventivnih akcij. Financirajo jih Ministrstvo za promet, regionalne vlade in člani. Večina zaposlenih (50) deluje na nacionalni ravni. www.3vo.nl	68	društvo v javnem interesu	sredstva državnega proračuna, sredstva pokrajin, članarina, projekti
Švedska	54	NTF – Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande Nacionalna organizacija za varnost prometa. Izvaja preventivne in vzgojne aktivnosti in ima pisarne po pokrajinah. Na nacionalni ravni dela 30 strokovnjakov, na ravni pokrajin pa 109. Organizirani so kot združenje in združujejo 24 organizacij v pokrajinah in 70 organizacij na nacionalni ravni. Financirajo se s sredstvi proračuna, projekti, donacijami, sponzorskimi sredstvi in prispevki članov. www.ntf.se	139	društvo v javnem interesu	sredstva državnega proračuna, članarina, projekti
Velika Britanija	56	ROSPA – The Royal Society for the Prevention of Accidents ROSPA deluje na področju prometne varnosti in na področju zdravstva za preprečevanje vseh vrst poškodb. Izvaja preventivne akcije, prometno vzgojne akcije, izvaja akcije za zaščito potrošnikov. www.rospa.org.uk	ni podatka	društvo v javnem interesu	sredstva državnega proračuna, članarina, projekti
Danska	69	Danish Road Safety Council- . Danski svet za varnost prometa. Samostojno telo. Izvaja preventivne in vzgojne akcije, kampanje, izdaja gradiva, organizira akcije v šolah in lokalnih okoljih. Svet in ima pisarne in profesionalno zaposlene sodelavce v vseh pokrajinah. www.faelrdseilssikkerhed.dk	43	samostojno telo (zavod)	sredstva proračuna, članarina v prometnem klubu, pokrajine, projekti

Nemčija	71	DVR - Deutscher Verkehrssicherheits Rat – Nemški svet za varnost prometa DVR DVR je društvo javnega interesa katerega soustanovitelj je država – Ministrstvo za promet; - 46 zaposlenih na nacionalni ravni, nimajo organizacijskih oblik v zveznih deželah, kjer to vlogo opravljajo organizacije Verkehrswacht. Ministrstvo za promet zagotavlja približno 50% sredstev za njegovo delo, druga sredstva imajo na podlagi pogodbe z združenjem poklicnih zavarovalnih združenj – Berufsgenossenschaft in na podlagi sponzorstev ter članarine – kolektivni člani.	46	društvo javnega interesa katerega soustanovitelj je država	državni proračun, Združenje poklicnih zavarovalnic BGS
Finska	73	Liikenneturva Nacionalna organizacija za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Izvajajo preventivno in vzgojno dejavnost na nacionalni ravni in na ravni pokrajin. Financirajo se na podlagi projektov in zakona o zavarovanjih , za preventivno dejavnost je določen odstotek od bruto premije. www.liikenneturva.fi	53	zavod	Na podlagi zakona o zavarovanjih , za preventivno dejavnost je določen odstotek od bruto premije, projekti
Irska	89	National safety council Nacionalna organizacija za preprečevanje poškodb v cestnem prometu in pri požarih. Izvajajo preventivne aktivnosti, kampanje prometno vzgojne akcije. www.nsc.ie	11	Samostojno telo pri ministrstvu za promet	sredstva proračuna, projekti
Francija	93	La Prévention Routière France Nacionalna organizacija za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (društvo v javnem interesu). Izvaja preventivne akcije, kampanje, prometno vzgojne akcije in programe. Imajo organizacije v 101 departmaju. www.preventionroutiere.asso.fr	134	društvo v javnem interesu	sredstva zavarovalnic – 0,5% od premij avtomobilskega zavarovanja, sredstva državnega proračuna, sredstva pokrajin, članarina, projekti
Italija	97	Ustanavljajo Svet za varnost prometa, kot koordinativno telo med različnimi organizacijami. Preventivno dejavnost izvajajo različne institucije od ministrstva za javna dela, Italijanski avto klubi, zavarovalnice, organizacija AISICO in pokrajine, ki imajo nekatere pristojnosti na področju vzgoje in izobraževanja			
Avstrija	108	KfV - Kuratorium für Verkehrssicherheit Privatna družba z državnimi koncesijami (psihosocialne delavnice za voznike začetnike, psihološki pregledi voznikov, analitsko raziskovalno delo – redno objavljane statistike in analize varnosti, prometna vzgoja). www.kfv.at	112	privatna družba z državnimi koncesijami	sredstva proračuna, sredstva združenja zavarovalnic, projekti, lastna dejavnost
Luksemburg	110	Securite Routiere Nacionalna organizacija za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Izvaja preventivne programe, kampanje, prometno vzgojne akcije.	4	društvo v javnem interesu	ni znano

Slovaška	113	Nimajo preventivne organizacije niti inštituta. Ministrstvo za promet se je vključilo v projekt EU VAMOS za ustanovitev preventivne organizacije in za začetek dela na področju prometne vzgoje in preventive. Zaradi hitrega razvoja motorizacije, se stanje varnosti vsako leto slabša			
Španija	113	<u>Observatorio Nacional de Seguridad Vial</u> – Nacionalni observatorij za varnost prometa - novo samostojno telo pri Generalni direkciji za promet ustavljeno v letu 2005- prometno vzgojne akcije, raziskave, nacionalni program za varnost prometa. Na analitsko raziskovalnem področju dela 36 raziskovalcev. www.dgt.es	ni podatka	organ v sestavi Direkcije za promet	sredstva proračuna
Estonija	124	Nimajo preventivne organizacije, nekatere aktivnosti izvaja Direkcija za ceste			
Portugalska	125	PRP Prevenção Rodoviária Portuguesa PRP je privatna neprofitna organizacija, ki na podlagi javnih pooblastil izvaja prometno vzgojne aktivnosti, kampanje, programe za kolesarje in mopediste. Financira se s sredstvi proračuna in s sredstvi zavarovalnic. www.prp.pt	51	privatna neprofitna organizacija	sredstva proračuna za javna pooblastila, sredstva zavarovalnic
Madžarska	127	OBB – Nacionalni komite za preventivno v prometu Preventivna dejavnost je delo Policije – formalno je v okviru Policije ustanovljena posebna organizacija OBB – Nacionalni komite za preventivno v prometu	ni podatka	organizacijska oblika Policije	ni podatka
Belgija (2002)	131	Institut Belge pur la Securitie Routiere Nacionalni raziskovalni inštitut za prometno varnost in preventivna organizacija. Financirajo se s sredstvi za tehnične preglede (6% od cene tehničnega pregleda) saj so tudi nadzorni inštitut za izvajanje tehničnih pregledov. www.ibsr.be	65	Javni zavod	Financirajo se s sredstvi za tehnične preglede (6% od cene tehničnega pregleda) , projekti, sredstva na razpisih
Češka	135	Nimajo preventivne organizacije, delo opravljajo različna ministrstva, največ ministrstva za promet in za šolstvo., Češki avto klub in njihov raziskovalni inštitut CDV. www.mdcr.cz			
Slovenija	137	SPV Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu nerešen status	5		proračun, sponzoriranje, donacije, lokalne skupnosti
Poljska	148	Road safety council je posvetovalno telo Ministrstva za promet, del aktivnosti izvaja inštitut za ceste in promet	ni podatka	organizacijska oblika ministrstva za promet	ni podatka
Grčija	153	Nimajo preventivne organizacije na področju vzgoje in preventive. Raziskave izvaja univerza v Solunu.			

Ciper	154	NIMAJO preventivne organizacija			
Litva	216	NIMAJO preventivne organizacija			
Latvija	220	NIMAJO preventivne organizacija			

Podatki o številu mrtvih na 1 milijon prebivalcev so za leto 2004, vir CARE (Mednarodna baza podatkov EU), KfV, in MNZ, in podatki za posamezne države na spletnih straneh nacionalnih organizacij. Podatki o številu osebnih avtomobilov so iz SARTRE 3 za leto 2002.

