

**POROČILO O IZVAJANJU RESOLUCIJE O  
NACIONALNEM PROGRAMU VARNOSTI  
CESTNEGA PROMETA ZA LETO 2020**



## KAZALO

1 UVOD .....	1
2 ANALIZA STANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA .....	3
2.1 MEDNARODNA PRIMERJAVA .....	3
2.2 ANALIZA STANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA LETO 2020 .....	5
2.2.1 PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE V ZADNJIH PETIH LETIH.....	6
2.2.2 UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU PO MESECIH 2018–2020... 7	
2.2.3 UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU .....	12
2.2.4 PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE – POVZROČITELJ POD VPLIVOM ALKOHOLA .....	14
2.2.5 UPORABA VARNOSTNEGA PASU/ČELADE.....	16
2.2.6 UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU PO STATISTIČNIH REGIJAH .....	18
2.2.7 VZROKI ZA NASTANEK PROMETNIH NESREČ .....	19
2.2.8 PROMETNE NESREČE GLEDE NA VRSTO CESTE.....	19
2.2.9 EPIDEMIJA NALEZLJIVE BOLEZNI SARS-COV-2 (COVID-19).....	20
2.2.9.1 PRIMERJAVA STANJA PROMETNE VARNOSTI V NEKATERIH DRŽAVAH ČLANICAH EVROPSKE UNIJE MED EPIDEMIJO .....	23
2.2.9.2 NEPRILAGOJENA HITROST MED EPIDEMIJAMI .....	24
2.2.9.3 ALKOHOLIZIRANI POVZROČITELJI PROMETNIH NESREČ MED OBEMA EPIDEMIJAMA IN POSLEDICE.....	25
3 VIZIJA.....	27
4 IZVEDBA NALOG, OPREDELJENIH PO PODROČJIH ReNPVCP13-22 .....	31
4.1 IZVEDBA CILJEV PO PODROČJIH VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	33
4.1.1 CESTNA INFRASTRUKTURA .....	33
4.1.2 OBRAVNAVA IN ODPIRA NEVARNIH MEST .....	36
4.1.3 ZAGOTAVLJANJE VARNEGA NAČRTOVANJA, GRADNJE IN PREGLEDOVANJA CESTNE INFRASTRUKTURE .....	36
4.1.4 UPRAVLJANJE, VODENJE IN NADZOR PROMETA .....	37
4.1.5 VARNOST V PREDORIH .....	40
4.1.6 UPRAVLJANJE PROMETA TEŽKIH TOVORNIH VOZIL IN PREVOZA NEVARNEGA BLAGA.....	41
4.1.7 OBČINSKA CESTNA INFRASTRUKTURA.....	42
4.1.8 DELO NA CESTAH .....	44
4.1.9 ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI CESTNE INFRASTRUKTURE .....	45

4.1.10 OBVEŠČANJE JAVNOSTI .....	47
4.2 VOZILA .....	51
4.2.1 PRIPRAVA USTREZNIH POSTOPKOV ZA DELO .....	52
4.2.2 POSODOBITEV POSTOPKA USPOSABLJANJA.....	52
4.2.3 VZPOSTAVITEV USTREZNEGA STROKOVNEGA IN INŠPEKCIJSKEGA NADZORA.....	53
4.2.4 ANALIZA REZULTATOV TEHNIČNIH PREGLEDOV .....	54
4.2.5 UGOTAVLJANJE VZROČNE POVEZAVE MED PROMETNIMI NESREČAMI IN TEHNIČNIM STANJEM VOZIL.....	55
4.3 PROMETNA VZGOJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE .....	55
4.3.1 PRVO ŽIVLJENJSKO OBDOBJE.....	57
4.3.2 PREDŠOLSKO OBDOBJE.....	57
4.3.3 OSNOVNOŠOLSKO OBDOBJE .....	59
4.3.3.1 PRVO TRILETJE (6–8 LET) .....	59
4.3.3.2 DRUGO TRILETJE (9–11 LET) .....	62
4.3.3.3 TRETJE TRILETJE (12–14 LET).....	64
4.3.4 OBDOBJE SREDNJEŠOLSKEGA IZOBRAŽEVANJA (15–18 LET) IN MLADI VOZNIKI (18–24 LET).....	66
4.3.5 VSEŽIVLJENJSKO UČENJE ZA VARNO SODELOVANJE V PROMETU ...	66
4.4 ZDRAVSTVENA OSKRBA PONESREČENCEV .....	66
4.5 NADZOR.....	68
4.5.1 POVEČATI OBSEG NADZORA POLICIJE .....	68
4.5.2 NADZOR V SAMOUPRAVNI LOKALNI SKUPNOSTI.....	68
4.5.3 ZAGOTOVITEV UČINKOVITEGA NADZORA NAD CESTNINJENJEM, VKLJUČNO Z NADZOROM NAD TOVORNIMI VOZILI V ZIMSKIH RAZMERAH .	69
4.5.4 ZAGOTOVITEV UČINKOVITEGA INŠPEKCIJSKEGA NADZORA.....	70
4.5.5 ZAGOTOVITEV VEČJE VARNOSTI VOJAŠKIH VOZIL .....	76
4.5.6 VZPOSTAVITEV USTREZNEGA STROKOVNEGA IN INŠPEKCIJSKEGA NADZORA NAD IZVAJANJEM PROGRAMOV USPOSABLJANJA.....	76
4.6 VARNOST IN ZDRAVJE PRI DELU .....	83
4.7 POMOČ ŽRTVAM IN SVOJCEM ŽRTEV PROMETNIH NESREČ .....	84
4.8 DELNA PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	84
4.8.1 HITROST.....	85
4.8.2 ALKOHOL, PREPOVEDANE DROGE IN DRUGE PSIHOAKTIVNE SNOVI	87
4.8.3 VOZNIKI MOTORNIH DVOKOLES .....	104
4.8.4 KOLESARJI.....	107

4.8.5 VOZNIKI TRAKTORJEV .....	109
4.8.6 PEŠCI.....	110
4.8.7 VARNOSTNI PAS IN OTROŠKI VARNOSTNI SEDEŽI .....	112
4.8.8 MLADI VOZNIKI .....	114
4.8.9 STAREJŠI VOZNIKI .....	116
4.8.10 VARNOST NA ŽELEZNIŠKIH PREHODIH .....	117
4.9 IZVEDBA NALOG NA DRUGIH PODROČJIH, KI V ReNPVCP13-22 NISO ZAJETE .....	119
4.9.1 UPORABA MOBILNIH TELEFONOV .....	119
4.9.2 PREVENTIVNA AKCIJA ZA VEČJO VARNOST TOVORNIH VOZIL IN AVTOBUSOV .....	120
4.10 NEVLADNE ORGANIZACIJE .....	120
4.10.1 DEJAVNOSTI NA LOKALNI RAVNI .....	121
4.10.2 PODPORA NEVLADNIM ORGANIZACIJAM .....	124
5 ZAKLJUČEK.....	134

## KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Število prometnih nesreč, število prometnih nesreč s telesno poškodbo in posledice prometnih nesreč v obdobju 2016–2020 .....	6
Preglednica 2: Število umrlih udeležencev v prometu v letih 2019 in 2020 med petkom in nedeljo .....	12
Preglednica 3: Število prometnih nesreč, število prometnih nesreč s telesno poškodbo in posledice prometnih nesreč v obdobju 2016–2020 – povzročitelj pod vplivom alkohola .....	14
Preglednica 4: Povzročitelji prometnih nesreč, povzročenih pod vplivom alkohola, po starostnih skupinah v letu 2020 in posledice .....	15
Preglednica 5: Vzroki smrtnih prometnih nesreč, povzročenih pod vplivom alkohola, v letu 2020.....	15
Preglednica 6: Udeleženci v prometu z najvišjo izmerjeno stopnjo alkohola v gramih alkohola na kilogram krvi (promil) glede na vrsto udeleženca, starost in posledice.....	16
Preglednica 7: Uporaba varnostnega pasu med vozniki osebnih avtomobilov (2016–2020) .....	16
Preglednica 8: Število umrlih udeležencev v prometu, ki niso uporabljali varnostne čelade po kategoriji, in njihova starost v letu 2020 .....	17
Preglednica 9: Število umrlih udeležencev brez varnostne čelade v letih 2016–2019... ..	17
Preglednica 10: Umrli udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah.....	18

Preglednica 11: Deleži vzrokov smrtnih prometnih nesreč med letoma 2016 in 2020...	19
Preglednica 12: Število prometnih nesreč glede na vrsto ceste, primerjalno 2016–2020 .....	20
Preglednica 13: Podatki o prometnih nesrečah na AC in HC v letih 2019 in 2020 .....	21
Preglednica 14: Število umrlih v prometnih nesrečah med prvo in drugo epidemijo primerjalno z letom poprej .....	22
Preglednica 15: Epidemija pomlad 2020 – število prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice .....	24
Preglednica 16: Epidemija jesen–zima 2020 – število prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice.....	24
Preglednica 17: Epidemija pomlad 2020 – število prometnih nesreč zaradi alkoholiziranega povzročitelja med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice .....	25
Preglednica 18: Epidemija jesen-zima 2020 – število prometnih nesreč zaradi alkoholiziranega povzročitelja med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice .....	26
Preglednica 19: Posledice prometnih nesreč na avtocestah in hitrih cestah v obdobju 2010–2019.....	34
Preglednica 20: Kazalnik pretočnosti za leto 2020 oziroma dogodki, ki pretočnost poslabšajo .....	39
Preglednica 21: Najpogostejše ugotovljene napake pri tehničnih pregledih v letu 2020	54
Preglednica 22: Sodelujoči v dejavnosti Otroci v cestnem prometu v letu 2020 .....	61
Preglednica 23: Primerjava infrastrukturnih ukrepov na nivojskih prehodih v povezavi z izrednimi dogodki in posledicami od leta 2015 do leta 2020.....	118

## KAZALO GRAFIKONOV

Graf 1: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah po mesecih v obdobju 2018–2020 .....	7
Graf 2: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah v januarju, februarju in marcu, od leta 1997 do 2020.....	8
Graf 3: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah v aprilu, maju in juniju, od leta 1997 do 2020.....	9
Graf 4: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah v mesecih julij, avgust in september, od leta 1997 do 2020 .....	10
Graf 5: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah v oktobru, novembru in decembru, od leta 1997 do leta 2020 .....	11

Graf 6: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca v obdobju 2018–2020 .....	12
Graf 7: Število umrlih po posameznih obdobjih epidemije .....	22
Graf 8: Število umrlih udeležencev v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 in cilj, določen v ReNPVCP13-22 .....	28
Graf 9: Število hudo telesno poškodovanih udeležencev v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 in cilj, določen v ReNPVCP13-22 .....	29
Graf 10: Število umrlih udeležencev do leta 2020 in trije mogoči scenariji do leta 2022	30
Graf 11: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom po kategoriji ceste v letu 2020 .....	33
Graf 12: Smrtne žrtve na avtocestah in hitrih cestah od leta 2006 do leta 2020 in dolžina omrežja AC/HC .....	35
Graf 13: Število smrtnih žrtev na AC/HC v letu 2020 glede na vzroke nesreče .....	35
Graf 14: Število izrednih dogodkov, ki jih obravnavajo NC na AC/HC – primerjava po letih .....	38
Graf 15: Primerjava prometa po glavnih krakih AC/HC v letih 2019 in 2020 .....	39
Graf 16: Prikazane prometne nesreče in drugi dogodki (incidenti) v predorih na AC/HC, ki so daljši kot 500 m (po letih) .....	41
Graf 17: Obseg vlaganj v državno cestno omrežje .....	47
Graf 18: Število umrlih v prometnih nesrečah – vzrok neprilagojena hitrost – do leta 2020 in cilj do leta 2022 .....	85
Graf 19: Število umrlih v prometnih nesrečah – vožnja pod vplivom alkohola – do leta 2020 in cilj do leta 2022 .....	87
Graf 20: Število umrlih voznikov enoslednih motornih vozil v obdobju 2011–2020 in cilj do leta 2022 .....	104
Graf 21: Število umrlih kolesarjev do leta 2020 in cilj do leta 2022 .....	107
Graf 22: Število umrlih voznikov traktorjev od leta 2011 do leta 2020 in cilj do leta 2022 .....	110
Graf 23: Število umrlih pešcev v obdobju 2011–2020 in cilj do leta 2022 .....	111
Graf 24: Odstotek umrlih voznikov in potnikov v osebnih in tovornih vozilih, ki med vožnjo so/niso uporabljali varnostni/-nega pas/-u v obdobju 2016–2020 .....	113
Graf 25: Število umrlih mladih voznikov (starost od 15 do 24 let) med letoma 2011 in 2020 ter cilj do leta 2022 .....	114
Graf 26: Število umrlih starejših voznikov (nad 65 let) med letoma 2011 in 2020 ter cilj do leta 2022 .....	116

## 1 UVOD

Državni zbor RS je na seji 24. aprila 2013 sprejel Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (v nadaljevanju: ReNPVCP13-22). Skladno z usmeritvami na ravni EU (sprejeti dokument z naslovom Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020) morajo vse države članice EU sprejeti nacionalni strateški dokument na področju varnosti cestnega prometa za desetletno obdobje, prav tako morajo vsako leto Evropski komisiji predložiti nacionalni načrt za izvajanje dejavnosti na področju varnosti cestnega prometa, katerega podlaga je oblikovan nacionalni program za desetletno obdobje.

Za doseg ciljev na področju varnosti prometa je potreben celosten in integriran pristop na politični, strateški, strokovni in izvajalski ravni. Pri tem so prednostne naloge in cilji določeni z ReNPVCP13-22 in obdobjnimi načrti, ki natančno določajo nacionalni program ter so sistematična podpora trajnostnemu in celostnemu razvoju na področju varnosti cestnega prometa.

V 7. poglavju ReNPVCP13-22 so opredeljeni nosilci, pristojni za spremljanje razvoja nacionalnega programa Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (Uradni list RS, št. 39/2013). Med drugim je v njem določeno, da Vlada RS najmanj enkrat letno obravnava poročilo o izvajanju ReNPVCP13-22 z vidika strategij, programov in akcijskih načrtov.

Med nosilci, pristojnimi za spremljanje razvoja nacionalnega programa, sta tudi Odbor direktorjev za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu (imenovan 25. julija 2013 s strani Vlade RS) in Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje ReNPVCP13-22 (imenovana 21. novembra 2013 s strani Vlade RS). Medresorska delovna skupina pripravi poročilo o uspešnosti izvajanja nacionalnega programa. Po potrditvi s strani Odbora direktorjev poročilo obravnava Vlada RS in ga predloži Državnemu zboru RS. Poročila so izhodišče za načrtovanje prihodnjih letnih in obdobjnih akcijskih načrtov, za katere velja enak postopek, končno pa jih obravnava Državni zbor RS.

Oba nosilca med drugim obravnavata letna in končna poročila o rezultatih in izvajanju ReNPVCP13-22 ter dajeta v zvezi s tem konkretne naloge za učinkovitejšo izvedbo ukrepov na področju varnosti cestnega prometa. Za zagotavljanje koordinacije in spremljanja uresničevanja ciljev nacionalnega programa Medresorska delovna skupina vsako leto pripravi poročilo o uspešnosti izvajanja nacionalnega programa, vključno z evalvacijo, in ga predloži v potrditev Odboru direktorjev, v nadaljevanju pa ga Vlada RS predloži Državnemu zboru RS za nadaljnje ukrepanje.

Poročila so izhodišče za načrtovanje prihodnjih letnih in obdobjnih akcijskih načrtov, ki zagotavljajo sprotno spremljanje trenutnega stanja na poti do uresničitve zastavljenega cilja in strategije, pripravijo se za ta obdobja:

- *prvo obdobje obsega realizacijo akcijskega načrta za leti 2013 in 2014;*
- *drugo obdobje obsega realizacijo obdobjnega načrta za leti 2015 in 2016;*
- *tretje obdobje za leti 2017 in 2018;*

- *četrto obdobje za leti 2019 in 2020;*
- *peto obdobje bo obsegalo čas do konca nacionalnega programa oziroma leti 2021 in 2022.*

To poročilo je zadnje za četrto obdobje. Sledi še peto obdobje, med katerim pa bodo že potekale priprave na izdelavo nove resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za naslednje večletno obdobje. Deležniki prometne varnosti bodo novo strategijo za prihodnje večletno obdobje, ki se izteče konec leta 2022, pripravili v prihodnjem letu. Strategija bo sledila tudi ciljem evropskega dokumenta »EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards Vision Zero«.

Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 je temeljni dokument na področju varnosti cestnega prometa, na njeni podlagi pa so opredeljeni cilji Republike Slovenije na področju varnosti cestnega prometa. Letni obdobjni načrti za vsako leto posebej predvidevajo cilje in naloge vseh nosilcev, katerih skupni imenovalec je vizija NIČ. Slovenija se je temu cilju najbolj približala decembra lani, ko na naših cestah v prometnih nesrečah ni bilo izgubljen nobeno življenje.

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (v nadaljnjem besedilu: AVP) je izpolnila cilje, zadane v obdobjnem načrtu zagotavljanja varnosti cestnega prometa za leto 2020. K izpolnitvi ciljev so zagotovo pripomogli tudi epidemija in ukrepi za njeno zaježitev, ki so se odrazili tudi na področju zmanjšane obsega prometa, pa tudi okrepljene dejavnosti deležnikov in nadzora policije. AVP se zaveda, da se bo ob vnovičnem povečanju prometa, ki bo posledica sproščanja vladnih ukrepov za zaježitev covid-19, lahko poslabšalo stanje prometne varnosti. Menimo, da prihaja kritično obdobje, saj stanje tega začasnega obdobja, ki prinaša mnoge stiske v družbi, lahko privede do zmanjšanja pozornosti udeležencev v prometu in s tem k poslabšanju prometne varnosti, saj promet ni bil del našega vsakdana kot poprej. AVP je med obema epidemijama okrepila pozive k odgovorni udeležbi v prometu, nasvete in priporočila za varnejšo vožnjo na spletu in družbenih omrežjih. Tako smo poskrbeli za spoštovanje ukrepov za zaježitev epidemije, hkrati pa dosegamo kar najširši krog različnih skupin udeležencev v prometu. Kljub tem prizadevanjem je upravičeno pričakovati, da bo sprostitev ukrepov ob povečanem obsegu prometa prinesla tudi večja tveganja za nastanek prometnih nesreč.



## 2 ANALIZA STANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

### 2.1 MEDNARODNA PRIMERJAVA

#### Varnost cestnega prometa v Evropski uniji leta 2020 – najmanj smrtnih žrtev na cestah do zdaj

Evropska komisija je konec aprila 2021 objavila predhodno poročilo o smrtnih žrtvah na cestah za leto 2020. Po ocenah je v letu 2020 v prometnih nesrečah umrlo 18.800 ljudi, kar je 17 % manj v primerjavi z letom 2019. Na cestah v EU je tako življenje izgubilo skoraj 4.000 ljudi manj kot v letu 2019. Manjši obseg prometa kot posledica pandemije covid-19 je imel očiten, čeprav po besedah Evropske komisije »nemerljiv vpliv« na število smrtnih žrtev na cestah. **Evropska komisija je Slovenijo omenila med državami članicami, kjer je bilo najmanj smrtnih žrtev in največji deleži zmanjšanja.** Evropska komisija še navaja, da je imelo 18 držav članic leta 2020 najmanjše število smrtnih žrtev na cestah. Število smrtnih žrtev na milijon prebivalcev po vsej EU se je v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za povprečno 17 %, največje zmanjšanje (za -20 % ali več) poleg Slovenije (-42 %) beležijo še v Belgiji, Bolgariji, na Danskem, v Španiji, Franciji, na Hrvaškem, v Italiji, na Madžarskem in na Malti. V petih državah članicah (Estonija, Irska, Latvija, Luksemburg in Finska) je bilo kljub pandemiji več smrtnih žrtev na cestah.

#### *Slovenija si z Italijo deli četrto mesto med državami članicami Evropske unije*

V daljšem časovnem obdobju (2010–2020) se je število smrtnih žrtev na evropskih cestah zmanjšalo za 36 %, cilj EU je bil sicer 50 %. Ta cilj je od držav članic EU preseгла le Grčija (54 %), nad trenutnim povprečjem EU pa so poleg Slovenije (42 %) še Španija (44 %), Hrvaška (44 %), Portugalska (43 %) in Italija (42 %), je poudarila Evropska komisija. Skupno je devet držav članic zabeležilo padec za 40 % ali več. Spodnja razpredelnica prikazuje število smrtnih žrtev na milijon prebivalcev po podatkih Evropske komisije.

#### Število smrtnih žrtev na milijon prebivalcev po posameznih državah po podatkih Evropske komisije

	2010	2019	2020	Sprememba v % 2019–2020	Sprememba v % 2010–2020
<b>EU-27</b>	<b>67</b>	<b>51</b>	<b>42</b>	<b>-17 %</b>	<b>-36 %</b>
Grčija	113	64	54	-16 %	-54 %
Norveška	43	20	18	-11 %	-54 %
Španija	53	37	29	-21 %	-44 %
Hrvaška	99	73	58	-20 %	-44 %
Portugalska	80	63	52	-18 %	-43 %
<b>Slovenija</b>	<b>67</b>	<b>49</b>	<b>38</b>	<b>-22 %</b>	<b>-42 %</b>
Italija	70	53	40	-25 %	-42 %
Litva	95	67	63	-6 %	-41 %
Belgija	78	56	44	-22 %	-40 %
Bolgarija	105	90	67	-26 %	-40 %

Danska	46	34	27	-22 %	<b>-39 %</b>
Madžarska	74	62	46	-25 %	<b>-39 %</b>
Avstrija	66	47	38	-19 %	<b>-39 %</b>
Poljska	103	77	65	-15 %	<b>-37 %</b>
Francija	64	50	39	-21 %	<b>-36 %</b>
Češka	77	58	48	-16 %	<b>-35 %</b>
Latvija	103	69	74	7 %	<b>-35 %</b>
Slovaška	69	50	45	-9 %	<b>-33 %</b>
Romunija	117	96	85	-12 %	<b>-31 %</b>
Švica	42	22	26	21 %	<b>-31 %</b>
Irska	47	29	30	6 %	<b>-30 %</b>
Švedska	28	22	18	-14 %	<b>-29 %</b>
Nemčija	45	37	33	-11 %	<b>-25 %</b>
Estonija	59	39	45	15 %	<b>-24 %</b>
Ciper	73	59	54	-8 %	<b>-20 %</b>
Luksemburg	64	36	42	18 %	<b>-19 %</b>
Finska	51	38	40	4 %	<b>-19 %</b>
Malta	31	32	21	-31 %	<b>-15 %</b>
Islandija	25	17	22	33 %	<b>0 %</b>
Nizozemska	32	34	31	-8 %	<b>1 %</b>

Evropska komisarka za promet Adina Vălean je ob tem poudarila: »S skoraj 4.000 manj smrtnimi žrtvami na cestah Evropske unije v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 naše ceste ostajajo najvarnejše na svetu. Kljub temu zaostajamo za ciljem zadnjega desetletja in potrebni so skupni ukrepi za preprečitev vrnitve na raven pred epidemijo covid. V naši strategiji trajnostne in pametne mobilnosti smo spet poudarili svojo zavezanost izvajanju strategije EU za varnost v cestnem prometu in zmanjšanju števila smrtnih žrtev za vse načine prevoza blizu ničle.«

#### **Vpliv pandemije je težko merljiv**

Manjši obseg prometa kot posledica pandemije covid-19 je imel očiten, čeprav težko merljiv vpliv na število smrtnih žrtev na cestah. Predhodni podatki iz Združenih držav Amerike denimo kažejo, da se je število smrtnih žrtev prometnih nesreč leta 2020 kljub manjšemu obsegu prometa celo povečalo. Pokazatelji v nekaterih državah Evropske unije kažejo tudi na povečanje tveganega vedenja v prometu med obdobji ustitvev javnega življenja, t. i. lockdowna, zlasti vožnje z neprilagojeno hitrostjo.

## 2.2 ANALIZA STANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA LETO 2020

V letu 2020 je na slovenskih cestah umrlo 80 udeležencev cestnega prometa oz. 22 manj kot v lanskem primerjalnem obdobju (zmanjšanje za 22 %). Število umrlih in poškodovanih je bilo tako v letu 2020 najmanjše, odkar obstaja uradna statistika prometnih nesreč (od leta 1954). Manj umrlih je predvsem posledica boljšega stanja v januarju, aprilu, juliju, oktobru, novembru in decembru, ko je umrlo 37 udeležencev v prometu manj kot leto prej. December 2020 je bil prvi mesec do zdaj, ko v prometnih nesrečah ni umrl nihče.

Število hudo telesno poškodovanih je za 17 % manjše kot v letu 2019 – do konca leta 2020 se je hudo telesno poškodovalo 675 (814 leta 2019) udeležencev. Pri lažje telesno poškodovanih prav tako ugotavljamo zmanjšanje števila poškodovanih, in sicer za 26 % – skupaj se je lažje telesno poškodovalo 5.008 (6.756 v letu 2019) udeležencev. Skupno število poškodovanih v letu 2020 je najmanjše v zadnjih 5 letih.

Največ prometnih nesreč glede na starostno skupino so povzročili udeleženci v starosti med 25 in 34 let (2.319) ter med 35 in 44 let (2.312). V letu 2019 sta prav tako prednjačili ti dve starostni skupini – tisti, ki so bili stari od 25 do 34 let, so bili povzročitelji 3.009 prometnih nesreč; tisti, ki so bili stari od 35 do 44 let, pa so povzročili 2.972 prometnih nesreč.

Povprečna starost povzročiteljev smrtnih prometnih nesreč v letu 2020 znaša 42,8 leta in se je glede na leto poprej znižala za pet let, s 47,8 leta.

Manj prometnih nesreč in poškodovanih ter umrlih je tudi posledica ukrepov, ki so med epidemijo virusa covid-19 pripomogli k zmanjšanju obsega prometa na slovenskih cestah (več v sklepnem poglavju). AVP se zaveda, da bo vnovično povečanje prometa, ki bo posledica sproščanja vladnih ukrepov za zajezitev epidemije, lahko privedlo do poslabšanja stanja prometne varnosti. Menimo, da prihaja kritično obdobje, saj stanje tega začasnega obdobja, ki prinaša mnoge stiske v družbi, lahko privede do zmanjšanja pozornosti udeležencev v prometu in s tem k poslabšanju prometne varnosti, saj promet za mnoge ni bil del vsakdana kot prej. AVP je med obema epidemijama okrepila pozive k odgovorni udeležbi v prometu ter dala nasvete in priporočila za varnejšo vožnjo na spletu in družbenih omrežjih. Tako smo poskrbeli za spoštovanje ukrepov za zajezitev epidemije, hkrati pa v danih objektivnih okoliščinah dosegali kar najširši krog različnih skupin udeležencev v prometu. Kljub tem prizadevanjem je upravičeno pričakovati, da bo sprostitev ukrepov ob povečanem obsegu prometa prinesla tudi večja tveganja za nastanek prometnih nesreč. V prihodnjih mesecih bodo prometno varnost ob pričakovanem sproščanju ukrepov zaznamovali različni dejavniki prometne varnosti, kot so vpliv višjih (in tudi visokih) temperatur, neprilagojena hitrost, povečana gostota prometa, raznovrstni udeleženci na cestah, več motoristov, kolesarjev in pešcev. Omeniti velja tudi dodatno povečan promet, ko bo ob odpiranju meja spet zaživela turistična dejavnost.

## 2.2.1 PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE V ZADNJIH PETIH LETIH

V pregledu sta prikazana stanje varnosti cestnega prometa v letu 2020 in primerjava z zadnjim 5-letnim obdobjem (2016–2020).

**Preglednica 1: Število prometnih nesreč, število prometnih nesreč s telesno poškodbo in posledice prometnih nesreč v obdobju 2016–2020**

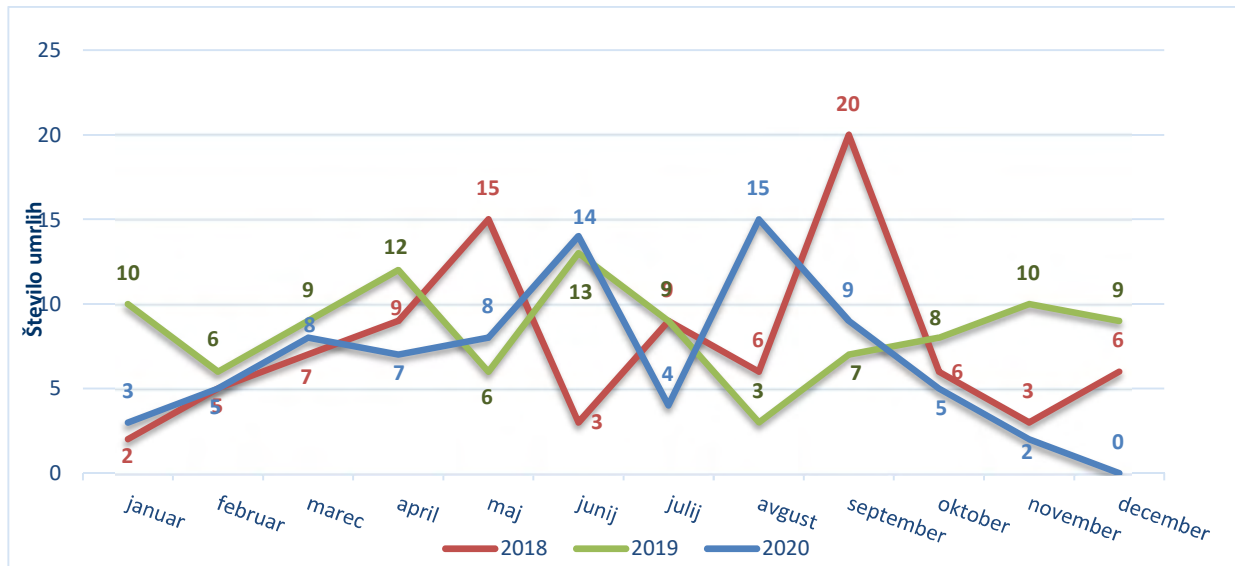
LETO	Št. prometnih nesreč	Št. prometnih nesreč s telesno poškodbo in smrtjo	Posledice (poškodbe)			Skupaj poškodbe (H+L)
			Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba	
2016	17.931	6495	130	850	7606	8456
2017	17.584	6185	104	851	7050	7901
2018	18.248	6014	91	821	6867	7688
2019	18.861	6025	102	814	6756	7570
<b>2020</b>	<b>14.971</b>	<b>4780</b>	<b>80</b>	<b>687</b>	<b>5017</b>	<b>5695</b>
<b>primerjava 20/16</b>	<b>-17 %</b>	<b>-26 %</b>	<b>-38 %</b>	<b>-20 %</b>	<b>-34 %</b>	<b>-33 %</b>
<b>primerjava 20/19</b>	<b>-21 %</b>	<b>-21 %</b>	<b>-22 %</b>	<b>-17 %</b>	<b>-26 %</b>	<b>-25 %</b>

Zgornja tabela prikazuje orientacijsko primerjavo podatkov o prometnih nesrečah in posledicah za obdobje zadnjih petih let, od leta 2016 pa do leta 2020.

Policisti so na slovenskih cestah v letu 2020 obravnavali 14.971 evidentiranih prometnih nesreč oz. 21 % manj kot v letu 2019. V omenjenem obdobju se je število prometnih nesreč s telesnimi poškodbami in smrtjo zmanjšalo za 21 %.

## 2.2.2 UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU PO MESECIH 2018–2020

**Graf 1: Umrla udeleženci v prometnih nesrečah po mesecih v obdobju 2018–2020**

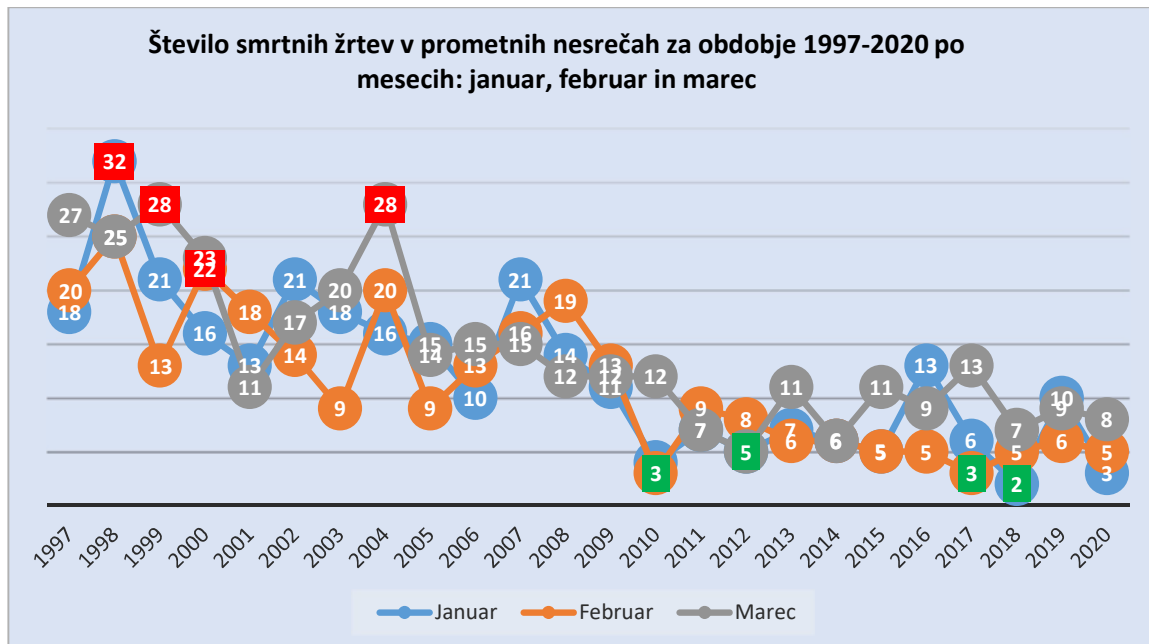


Zgornji graf prikazuje število umrlih udeležencev cestnega prometa po mesecih v zadnjem 3-letnem obdobju.

V letu 2020 se je število umrlih udeležencev v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo že **januarja**, ko so umrli 3 udeleženci (7 manj kot januarja 2019 in eden več kot januarja 2018). **Februarja** 2020 je umrlo 5 udeležencev (1 manj kot februarja 2019 in enako kot februarja 2018). Podoben trend se je nadaljeval tudi **marca** 2020, ko je umrlo 8 udeležencev (1 manj kot marca 2019 in dva manj kot marca 2018). Epidemija je bila razglašena 12. marca 2020, 4 osebe so marca v prometnih nesrečah umrle v času po razglasitvi epidemije, 4 pa pred tem obdobjem.

Spodnji graf prikazuje število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah po mesecih **januar, februar in marec**, od leta 1997 do 2020. Rdeče označeni so najslabši, zeleno pa najboljši meseci v navedenem obdobju.

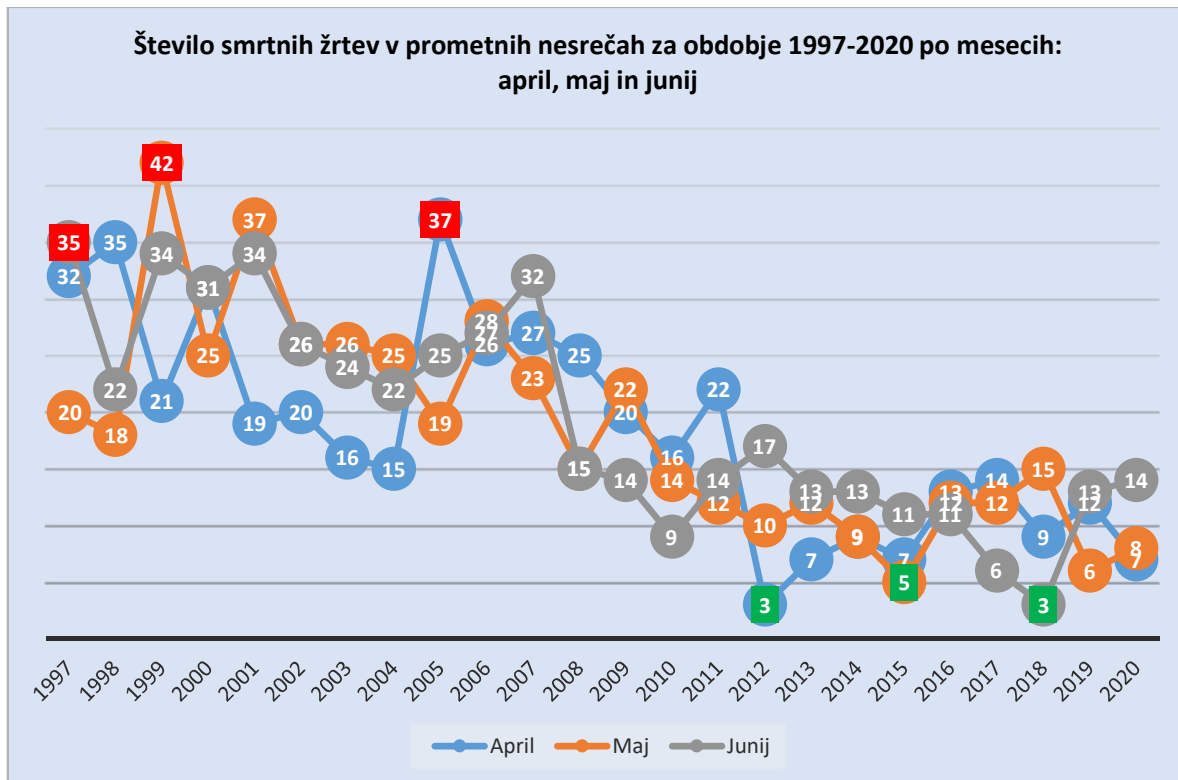
**Graf 2: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah v januarju, februarju in marcu, od leta 1997 do 2020**



**Aprila 2020** je umrlo 7 udeležencev (5 manj kot aprila 2019 in 2 manj kot aprila 2018). **Maja** je umrlo 8 udeležencev (2 več kot maja 2019 in 7 manj kot maja 2018). **Junija** je umrlo 14 udeležencev (1 več kot junija 2019 oz. 11 več kot junija 2018).

Spodnji graf prikazuje število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah po mesecih **april, maj in junij**, od leta 1997 do 2020. Rdeče označeni so najslabši, zeleno pa najboljši meseci v navedenem obdobju. Omeniti je treba, da je maja 1999 umrlo kar 42 udeležencev, kar je več kot polovica vseh smrtnih žrtev leta 2020. To pa ni edini takšen primer, saj so bile podobne številke zabeležene tudi v poletnih mesecih 1999 in 2000. Načrtno ukvarjanje s prometno varnostjo v preteklih dveh desetletjih, sprejetje nacionalnih programov varnosti cestnega prometa (drugi se izteka v letošnjem letu), povezovanje vseh deležnikov ter izjemen prispevek medijev je ob vzgoji in izobraževanju od najmlajših dalje pripomoglo k večjemu zavedanju široke populacije o tem, da z odgovorno udeležbo v prometu varujemo sebe in vse druge udeležence v prometu.

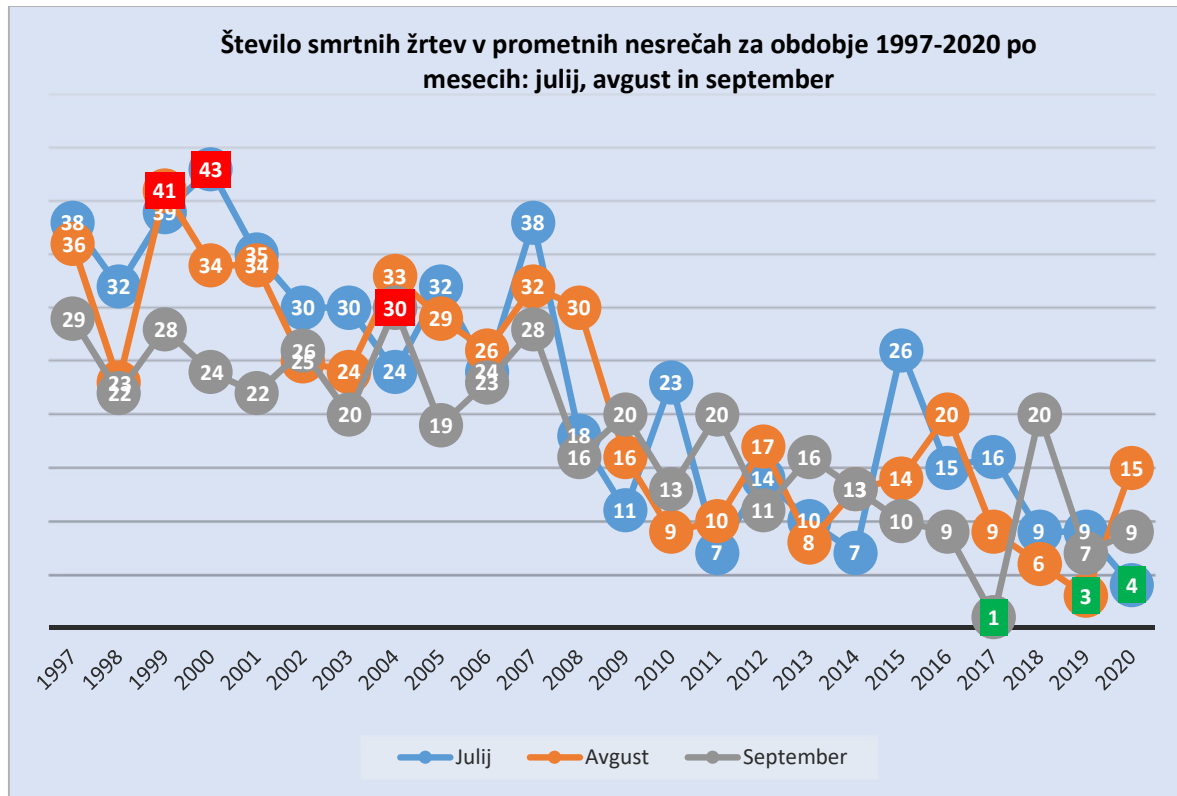
**Graf 3: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah v aprilu, maju in juniju, od leta 1997 do 2020**



Število umrlih se je zmanjšalo **julija 2020**, ko so umrli 4 udeleženci (5 manj kot julija 2018 in julija 2019). To hkrati pomeni, da je bil julij mesec z najmanj smrtnimi žrtvami, odkar beležimo statistiko prometnih nesreč. Žal se je število umrlih spet povečalo **avgusta**, ko je umrlo 15 udeležencev, kar je največ po avgustu 2016 oz. 12 umrlih več kot avgusta 2019. **Septembra** se je trend obrnil navzdol, umrlo je 9 udeležencev (2 več kot septembra 2019 in 11 manj kot septembra 2018).

Spodnji graf prikazuje število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah po mesecih **julij, avgust in september**, od leta 1997 do 2020. Rdeče označeni so najslabši, zeleno pa najboljši meseci v navedenem obdobju.

**Graf 4: Umrla udeleženci v prometnih nesrečah v mesecih julij, avgust in september, od leta 1997 do 2020**

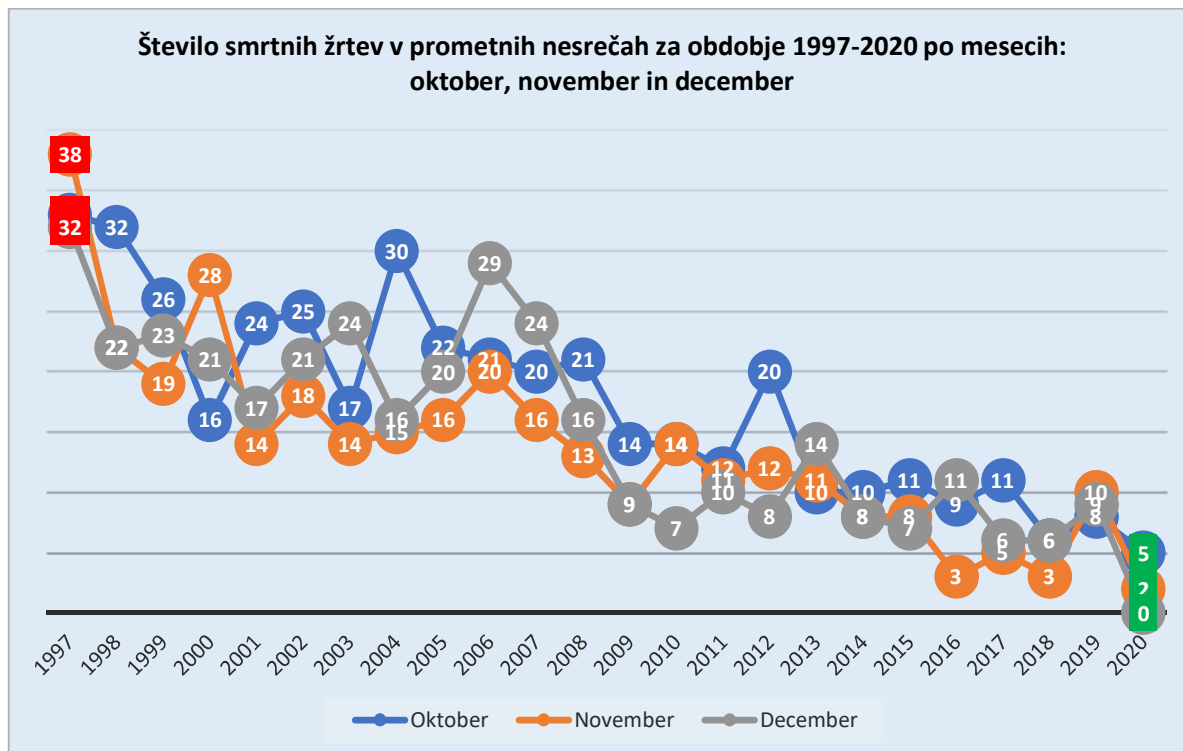


Trend izboljšanja prometne varnosti se je od **oktobra 2020** do konca leta nadaljeval. Oktobra je umrlo 5 udeležencev (2 v času po razglasitvi epidemije 19. 10. 2020, 3 pa pred tem). **Novembra** sta umrla 2 udeleženca (8 manj kot novembra 2019 in 1 manj kot novembra 2018). **December** je bil prvi mesec, ko v prometnih nesrečah ni umrla nobena oseba (9 v letu 2019 in 6 v letu 2018).

Spodnji graf prikazuje število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah po mesecih **oktober, november in december**, od leta 1997 do leta 2020. Rdeče označeni so najslabši, zeleno pa najboljši meseci v navedenem obdobju.



**Graf 5: Umrli udeleženci v prometnih nesrečah v oktobru, novembru in decembru, od leta 1997 do leta 2020**



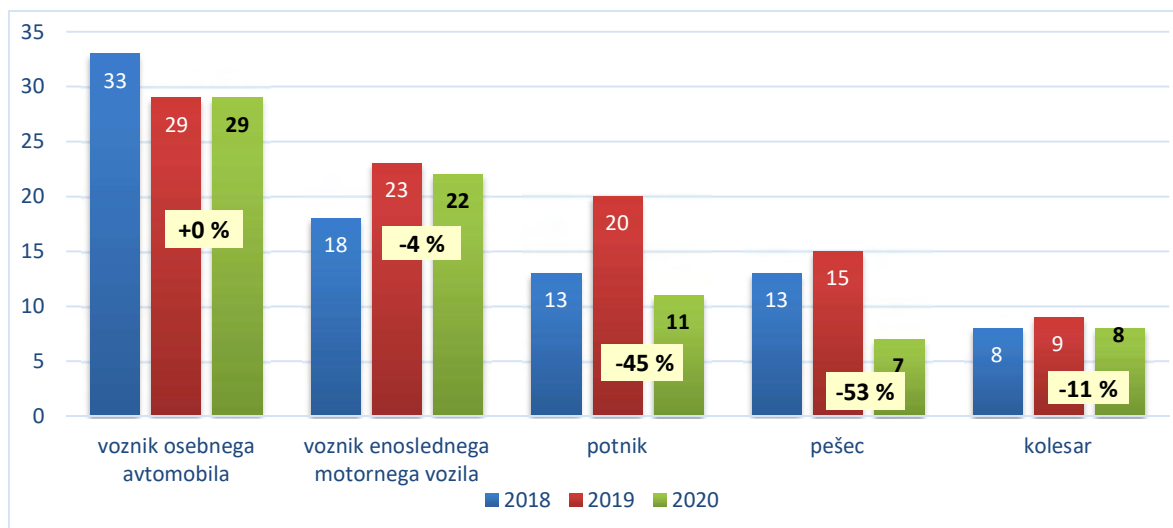
AVP je v zadnjih dveh letih (2019–2020) zaznala trend povečanja smrtnih prometnih nesreč ob koncih tedna. Od 80 umrlih udeležencev v letu 2020 jih je več kot polovica, kar 44, umrlo med petkom in nedeljo. Če prištejemo še praznična 13. 4. (velikonočni ponedeljek, 1 umrli) in 25. 6. (dan državnosti, 3 umrli), je med petkom in nedeljo s prazniki vred umrlo 48 od 80 udeležencev (60 %). Največ umrlih (9 oseb) je bilo iz starostne skupine od 55 do 64 let. V začetku septembra 2020 je AVP na javnost naslovila prav opozorila o tej temi in pozive k dodatni previdnosti, čemur je v obdobjih pred prazniki in konci tedna s pričakovano lepšim vremenom že tradicionalno namenjena večja pozornost. Tovrstna ozaveščanja je AVP okrepila tudi v sodelovanju s Policijo. V letu 2019 je bilo smrtnih žrtev v prometnih nesrečah med petkom in nedeljo ter na praznične dni skupaj 47 od 102 (45 %). Največ umrlih (12 oseb) je bilo iz starostne skupine od 45 do 54 let. Spodnja preglednica prikazuje število umrlih udeležencev v prometu v letih 2019 in 2020 med petkom in nedeljo.

**Preglednica 2: Število umrlih udeležencev v prometu v letih 2019 in 2020 med petkom in nedeljo**

Petek–nedelja in dela prosti dnevi		
Starostni razred	Število umrlih 2019	Število umrlih 2020
od 0 do 14	1	3
od 15 do 17	1	1
od 18 do 24	1	5
od 25 do 34	8	8
od 35 do 44	7	8
od 45 do 54	12	8
od 55 do 64	8	9
nad 64	9	6
Skupaj	47	48

### 2.2.3 UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU

**Graf 6: Umri udeleženci v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca v obdobju 2018–2020**



Tudi v letu 2020 je na slovenskih cestah umrlo največ **voznikov osebnih avtomobilov**, in sicer 29. Število umrlih voznikov osebnih avtomobilov se v primerjavi z letom 2019 ni spremenilo. **Od 29 umrlih voznikov osebnega avtomobila jih je kar 23 ali skoraj 80 % povzročilo prometno nesrečo, v kateri so umrli.** 7 jih je umrlo v naselju, 22 pa zunaj njega. Izmed 29 umrlih voznikov osebnega avtomobila v letu 2019 le 3 niso bili povzročitelji prometne nesreče, v kateri so umrli. 26 jih ni umrlo v naselju, 4 pa so umrli v naselju.

Minimalno zmanjšanje ugotavljamo pri umrlih **voznikih enoslednih motornih vozil**, saj jih je v letu 2020 skupaj umrlo 22 (v letu 2019 pa 23), od tega 16 motoristov in 6 mopedistov (-4 %). Izmed 16 motoristov jih je kar 12 povzročilo prometno nesrečo, v kateri so umrli, 4 so umrli v naselju, 12 pa zunaj njega. Izmed 6 mopedistov so 4 sami povzročili prometno nesrečo, v kateri so umrli, 3 v naselju, 3 pa zunaj naselja. **Skupaj so torej vozniki enoslednih motornih vozil povzročili skoraj tri četrtine (73 %) prometnih nesreč, v katerih so umrli.** Leta 2019 je 14 od 20 umrlih voznikov motornih koles povzročilo prometno nesrečo, v kateri so umrli, 3 v naselju, 17 pa zunaj naselja. Izmed 3 mopedistov so sami povzročili prometno nesrečo, v kateri so umrli, vsi, prav tako vsi 3 v naselju.

Precejšnje zmanjšanje števila umrlih ugotavljamo **pri umrlih pešcih. Leta 2020 je umrlo 7 pešcev oz. 53 % manj kot v letu 2019 (15 umrlih). Od 7 pešcev so 3 (43 %) povzročili prometno nesrečo, v kateri so umrli**, 5 jih je umrlo v naselju, 2 pa zunaj njega. Leta 2019 jih je od 15 umrlih pešcev kar 7 povzročilo prometno nesrečo, v kateri so umrli, 9 jih je umrlo v naselju, 6 pa zunaj njega.

Zmanjšanje števila umrlih ugotavljamo tudi pri umrlih **potnikih** – leta 2020 je umrlo 11 (20 leta 2019) potnikov oz. 45 % manj kot v lanskem primerjalnem obdobju. Med temi je bilo 9 umrlih potnikov v osebнем avtomobilu ter 2 umrla potnika na motornem kolesu. 4 potniki so umrli v naselju, 7 pa zunaj naselja. Leta 2019 sta od 20 umrlih potnikov 2 umrla v naselju, 18 pa zunaj naselja.

Minimalno zmanjšanje ugotavljamo tudi pri **kolesarjih**, saj je v letu 2020 umrlo 8 kolesarjev, kar je eden manj kot leta 2019 – 11 %. **Od 8 kolesarjev jih je kar 5 (62,5 %) povzročilo prometno nesrečo, v kateri so umrli**, 5 jih je umrlo v naselju, 3 pa zunaj njega. Leta 2019 jih je od 9 umrlih kolesarjev 7 povzročilo prometno nesrečo, v kateri so umrli, 4 jih je umrlo v naselju, 5 pa zunaj njega.

Poleg navedenih sta v letu 2020 umrla še 2 **voznika tovornih vozil** in 1 voznik **traktorja. Vsi trije so bili tudi povzročitelji smrtne prometne nesreče**, voznika tovornih vozil sta umrla zunaj naselja, voznik traktorja pa v naselju. Leta 2019 sta izmed 3 umrlih voznikov tovornih vozil 2 nesrečo povzročila sama, vsi 3 so umrli v naselju. Leta 2019 sta umrla dva voznika traktorja, ki sta nesrečo povzročila sama, oba sta umrla v naselju.

**Skupno število umrlih ranljivih udeležencev cestnega prometa (vozniki enoslednih motornih vozil, potnika enoslednih motornih vozil, pešci in kolesarji) je v letu 2020 znašalo 39 oz. 49 % vseh umrlih. Število umrlih ranljivih udeležencev je bilo v letu 2019 49, tako je v letu 2020 umrlo 10 ranljivih udeležencev manj; delež je znašal 48 %, leta 2018 pa 45 %.**

## 2.2.4 PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE – POVZROČITELJ POD VPLIVOM ALKOHOLA

**Preglednica 3: Število prometnih nesreč, število prometnih nesreč s telesno poškodbo in posledice prometnih nesreč v obdobju 2016–2020 – povzročitelj pod vplivom alkohola**

LETO	Št. prometnih nesreč	Št. prometnih nesreč s telesno poškodbo in smrtjo	Poškodbe			Skupaj poškodbe (H+L)
			Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba	
2016	1870	786	41	175	834	1009
2017	1528	627	32	140	630	770
2018	1491	626	22	151	632	783
2019	1554	611	33	140	621	761
<b>2020</b>	<b>1364</b>	<b>516</b>	<b>27</b>	<b>122</b>	<b>472</b>	<b>594</b>
<b>primerjava 20/16</b>	<b>-27 %</b>	<b>-34 %</b>	<b>-34 %</b>	<b>-30 %</b>	<b>-43 %</b>	<b>-41 %</b>
<b>primerjava 20/19</b>	<b>-12 %</b>	<b>-16 %</b>	<b>-18 %</b>	<b>-13 %</b>	<b>-24 %</b>	<b>-22 %</b>

V letu 2020 se je zaradi alkoholiziranih povzročiteljev zgodilo **1.364 prometnih nesreč oz. 12 % manj kot v letu 2019. Zmanjšanje je tudi pri številu prometnih nesreč s telesno poškodbo in smrtjo zaradi alkoholiziranega povzročitelja (za 16 % manj v primerjavi z letom prej).**

Skupaj je v prometnih nesrečah, ki jih je povzročil alkoholiziran udeleženec, umrlo 27 (33 v letu 2019) udeležencev oz. 18 % manj v primerjalnem obdobju 2019. Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2020 znaša 34 %. V omenjenem obdobju se je hudo telesno poškodovalo 122 udeležencev (-13 %), lažje telesno poškodovanih pa je bilo 472 udeležencev (-24 %). Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom so povzročili udeleženci iz starostne skupine **18–24 let** (6 smrtnih prometnih nesreč) in **45–54 let** (6 smrtnih prometnih nesreč). V letu 2019 so največ prometnih nesreč s smrtnim izidom povzročili udeleženci iz starostne skupine **45–54 let** (9 smrtnih prometnih nesreč) in **35–44 let** (8 smrtnih prometnih nesreč).

**Preglednica 4: Povzročitelji prometnih nesreč, povzročenih pod vplivom alkohola, po starostnih skupinah v letu 2020 in posledice**

Starostna skupina povzročitelja	Število vseh prometnih nesreč – povzročitelj pod vplivom alkohola	Umrli	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
0–14	0	0	0	0
15–17	10	1	4	5
18–24	159	6	15	60
25–34	284	5	26	91
35–44	280	3	27	108
45–54	273	6	19	83
55–64	200	5	19	75
65+	158	1	12	50
Skupaj	1364	27	122	472

Povprečna stopnja alkoholiziranih povzročiteljev vseh prometnih nesreč je v letu 2020 znašala **1,40 promila** in se je malenkost znižala v primerjavi z letom prej (1,43 leta 2019), pri smrtnih prometnih nesrečah pa se je znižala nekoliko bolj in znaša 1,39 promila (1,53 leta 2019).

Med vzroki smrtnih prometnih nesreč, povzročenih pod vplivom alkohola, v letu 2020 izstopa neprilagojena hitrost (13 umrlih), sledi nepravilna stran/smer vožnje (8 umrlih).

**Preglednica 5: Vzroki smrtnih prometnih nesreč, povzročenih pod vplivom alkohola, v letu 2020**

Vzrok za prometno nesrečo/alkoholiziran povzročitelj	Število prometnih nesreč s smrtnim izidom	Število umrlih
neprilagojena hitrost	13	13
nepravilna stran/smer vožnje	8	8
Drugo	3	3
nepravilno prehitevanje	2	2
neupoštevanje pravil o prednosti	1	1

Spodnja tabela prikazuje prvih deset udeležencev v prometu z najvišjo izmerjeno stopnjo alkohola v gramih alkohola na kilogram krvi (promil) glede na vrsto udeleženca, starost in posledice.

**Stopnja alkohola v gramih alkohola na kilogram krvi (g/kg) – promil**

**Preglednica 6: Udeleženci v prometu z najvišjo izmerjeno stopnjo alkohola v gramih alkohola na kilogram krvi (promil) glede na vrsto udeleženca, starost in posledice.**

Vrednost (gram alkohola na kg krvi)	STAROST	UDELEŽENEC	POSLEDICA
3,59	37	Voznik osebnega vozila	Brez
3,05	48	Voznik osebnega vozila	Lažja tel. poškodba
2,98	52	Voznik osebnega vozila	Lažja tel. poškodba
2,94	48	Voznik osebnega vozila	Brez
2,89	51	Voznik osebnega vozila	Lažja tel. poškodba
2,79	58	Voznik osebnega vozila	Brez
2,74	41	Voznik osebnega vozila	Lažja tel. poškodba
2,72	58	Kolesar	Smrt
2,70	33	Kolesar	Lažja tel. poškodba
2,68	27	Voznik mopeda	Brez

Med izstopajočimi so tudi umrli voznik traktorja (52 let) z 2,59 grama alkohola na kg krvi, ki je v prometni nesreči, ki jo je povzročil, tudi umrl, 18-letni voznik motornega kolesa z 2,37 promila, ki je v prometni nesreči, ki jo je povzročil, tudi umrl in voznik mopeda do 25 km/h (65 let) z 2,21 promila, ki je v prometni nesreči, ki jo je povzročil, tudi umrl.

#### 2.2.5 UPORABA VARNOSTNEGA PASU/ČELADE

Spodnja preglednica prikazuje uporabo varnostnega pasu med vozniki osebnih avtomobilov v obdobju 2016–2020.

**Preglednica 7: Uporaba varnostnega pasu med vozniki osebnih avtomobilov (2016–2020)**

Uporaba varnostnega pasu med vozniki osebnih avtomobilov	Umrli					Huje tel. poškodovani					Lažje tel. poškodovani				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
uporabljal	28	17	23	19	20	149	140	139	133	87	3442	3205	3100	2999	2039
ni uporabljal	15	10	9	10	8	44	24	28	23	20	83	88	141	88	58
neznano	2	3	1	0	1	9	9	9	7	7	132	129	59	129	75
<b>skupaj</b>	<b>45</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>202</b>	<b>173</b>	<b>176</b>	<b>163</b>	<b>114</b>	<b>3657</b>	<b>3422</b>	<b>3300</b>	<b>3216</b>	<b>2172</b>
% uporabe	62 %	57 %	70 %	66 %	69 %	74 %	81 %	79 %	82 %	76 %	94 %	94 %	94 %	93 %	94 %
% neuporabe	33 %	33 %	27 %	34 %	28 %	22 %	14 %	16 %	14 %	18 %	2 %	3 %	4 %	3 %	3 %

Stopnja uporabe varnostnega pasu v letu 2020 je pri umrlih voznikih osebnih avtomobilov 69 % (v letu 2019 je znašala 66 %). Od skupno **29 umrlih voznikov osebnih avtomobilov** jih je 20 uporabljalo varnostni pas, 8 ne, pri enem pa ni bilo mogoče ugotoviti (ne)uporabe. **Od skupaj 114 hudo poškodovanih voznikov osebnih avtomobilov jih je 87 oz. 76 % uporabljalo varnostni pas. Stopnja uporabe je bila največja pri lažje telesno poškodovanih voznikih osebnih avtomobilov, saj je varnostni pas uporabljalo 94 % oz. 2.039 voznikov.**

Od 9 umrlih potnikov v osebnih vozilih dva nista uporabljala varnostnega pasu, stopnja uporabe torej znaša 78 %. En umrli voznik tovornega vozila ni uporabljal varnostnega pasu, pri enem pa ni bilo mogoče ugotoviti (ne)uporabe. Prav tako je bil brez ustrezne zaščite (varnostni lok) umrli voznik traktorja.

**Kolesarsko čelado** so uporabljali 3 od 8 umrlih kolesarjev (38 %). Od skupaj 16 umrlih voznikov motornih koles eden ni uporabljal zaščitne čelade. Vseh 6, v prometnih nesrečah umrlih mopedistov, ni uporabljalo zaščitne čelade!

Spodnja tabela prikazuje število umrlih udeležencev v prometu, ki niso uporabljali varnostne čelade po kategoriji, in njihovo starost (za leto 2020), tabela pod njo pa število umrlih udeležencev po kategoriji, ki niso uporabljali varnostne čelade za obdobje 2016–2019. **V letu 2020 varnostne čelade ni uporabljalo kar 12 umrlih udeležencev, kar je največ v zadnjih petih letih.**

**Preglednica 8: Število umrlih udeležencev v prometu, ki niso uporabljali varnostne čelade po kategoriji, in njihova starost v letu 2020**

Udeleženec	umrli brez čelade	Starost
kolesar	5	46, 46, 58, 61, 76
voznik mopeda do 25 km/h	2	65, 74
voznik motornega kolesa	1	30
voznik mopeda	4	17, 20, 50, 69

**Preglednica 9: Število umrlih udeležencev brez varnostne čelade v letih 2016–2019**

Udeleženec	umrli brez čelade			
	2016	2017	2018	2019
kolesar	7	6	5	6
voznik mopeda	2	3	2	1
voznik motornega kolesa	2	2	0	1
voznik mopeda do 25 km/h	0	0	0	1
<b>SKUPAJ</b>	11	11	7	9

## 2.2.6 UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU PO STATISTIČNIH REGIJAH

### Največje povečanje števila umrlih v pomurski statistični regiji

V letu 2020 sta glede na število umrlih na 10.000 prebivalcev med vsemi statističnimi regijami **negativno v ospredju jugovzhodna Slovenija (0,76) in koroška statistična regija (0,57)**, pri čemer je v slednji število umrlih v letu 2020 (4) manjše kot v letu 2019 (6). Navedeni statistični regiji imata največ umrlih na 10.000 prebivalcev glede na povprečje Slovenije, ki znaša 0,38. Hkrati je jugovzhodna Slovenija povečala število umrlih v primerjavi z lanskim primerjalnim obdobjem.

**Absolutno število umrlih se je v letošnjem letu najbolj povečalo v pomurski statistični regiji (1 umrli v letu 2019, 6 umrlih v letu 2020)**, sledi jugovzhodna Slovenija (7 umrlih v letu 2019, 11 umrlih v letu 2020), podravska statistična regija (12 umrlih v letu 2019, 15 umrlih v letu 2020) ter gorenjska statistična regija (9 umrlih v letu 2019, 11 umrlih v letu 2020).

### Posavska statistična regija brez smrtnih žrtev

**Najbolj pozitivno izstopajo posavska, primorsko-notranjska in savinjska statistična regija.** Posavska statistična regija je brez smrtnih žrtev, med najboljše tri se uvrščata še primorsko-notranjska – statistično 0,19 umrlega na 10.000 prebivalcev ter savinjska statistična regija – statistično 0,20 umrlega na 10.000 prebivalcev. **V primerjavi z letom prej se je stanje precej izboljšalo v goriški statistični regiji (13 umrlih v letu 2019, 3 v letu 2020) in savinjski (21 umrlih v letu 2019, 5 v letu 2020).** V primerjavi z letom 2019 se je število umrlih v omenjenih dveh regijah zmanjšalo s **34 umrlih na 8 umrlih.**

### Preglednica 10: Umri udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah

Statistična regija	Umrli			Primerjava 2019/2020	Število prebivalcev	Št. umrlih na 10.000 prebivalcev v letu 2020
	2018	2019	2020			
<b>Posavska</b>	4	2	0	<b>-100 %</b>	<b>75.559</b>	<b>0,00</b>
<b>Primorsko-notranjska</b>	4	6	1	<b>-83 %</b>	<b>52.544</b>	<b>0,19</b>
<b>Savinjska</b>	10	21	5	<b>-76 %</b>	<b>256.359</b>	<b>0,20</b>
Osrednjeslovenska	11	15	14	-7 %	549.171	0,25
Goriška	9	13	3	-77 %	117.616	0,26
Podravska	19	12	15	25 %	324.104	0,46
Obalno-kraška	7	6	7	17 %	115.016	0,61
Pomurska	4	1	6	500 %	114.287	0,52
Zasavska	3	4	3	-25 %	56.962	0,53
Gorenjska	6	9	11	22 %	204.670	0,54
<b>Koroška</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>-33 %</b>	<b>70.588</b>	<b>0,57</b>
<b>Jugovzhodna Slovenija</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>57 %</b>	<b>144.032</b>	<b>0,76</b>
SKUPAJ	91	102	80	-22 %	2.080.908	0,38



## 2.2.7 VZROKI ZA NASTANEK PROMETNIH NESREČ

Najpogostejši vzrok za nastanek prometnih nesreč do konca leta 2020 ostaja **nepravilen premik z vozilom** – zaradi omenjenega vzroka se je pripetilo 3.721 prometnih nesreč oz. 25 % vseh nesreč. Sledi mu vzrok **neprilagojena hitrost** – 2.813 prometnih nesreč oz. 19 % ter **nepravilna stran oz. smer vožnje** – 2.457 prometnih nesreč oz. 16 %. Na tem mestu posebej opozarjamo na **uporabo mobilnega telefona v prometu**, ki ne šteje med primarne dejavnike za nastanek prometnih nesreč, a podatki o kršitvah, ki jih ugotavlja policija, kažejo, da gre za naraščajoč trend kršitev, v zadnjih devetih letih (2012–2020) za kar 100 %.

Najpogostejši vzroki za **nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom so:**

- nepravilna stran oz. smer vožnje – 25 prometnih nesreč s smrtnim izidom (29 umrlih udeležencev).
- neprilagojena hitrost – 26 prometnih nesreč s smrtnim izidom (27 umrlih udeležencev),
- neupoštevanje pravil o prednosti – 9 prometnih nesreč s smrtnim izidom (11 umrlih udeležencev).

**Zaradi omenjenih treh vzrokov za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom je umrlo 67 od 80 udeležencev oz. 84 % vseh umrlih.**

Spodnja tabela prikazuje deleže vzrokov smrtnih prometnih nesreč med letoma 2016 in 2020.

**Preglednica 11: Deleži vzrokov smrtnih prometnih nesreč med letoma 2016 in 2020**

Vzrok prometne nesreče	2016	2017	2018	2019	2020
nepravilna stran/smer vožnje	19 %	29 %	30 %	23 %	34 %
nepravilno prehitevanje	7 %	0 %	3 %	4 %	3 %
nepravilnost pešca	8 %	1 %	1 %	7 %	4 %
neprilagojena hitrost	33 %	46 %	38 %	45 %	36 %
neupoštevanje pravil o prednosti	18 %	16 %	10 %	13 %	12 %
neustrezna varnostna razdalja	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %
drugo	9 %	3 %	9 %	7 %	5 %
premiki z vozilom	5 %	5 %	8 %	1 %	5 %

## 2.2.8 PROMETNE NESREČE GLEDE NA VRSTO CESTE

Do konca leta 2020 se je največ prometnih nesreč pripetilo na cestah v naselju, in sicer 9.879 oz. 66 %.

Število prometnih nesreč glede na vrsto ceste primerjalno 2016–2020 prikazuje spodnja tabela.

**Preglednica 12: Število prometnih nesreč glede na vrsto ceste, primerjalno 2016–2020**

Vrsta ceste	2016	2017	2018	2019	2020
AVTOCESTA	1781	1778	1956	1947	1284
GLAVNA CESTA I. REDA	647	618	668	655	481
GLAVNA CESTA II. REDA	767	715	681	717	575
HITRA CESTA	244	213	232	238	179
LOKALNA CESTA	611	565	613	600	540
NASELJE BREZ ULIČNEGA SISTEMA	2678	2713	2853	2901	2607
NASELJE Z ULIČNIM SISTEMOM	8538	8294	8613	9171	7272
REGIONALNA CESTA I. REDA	850	874	874	849	656
REGIONALNA CESTA II. REDA	1047	1040	1016	1043	755
REGIONALNA CESTA III. REDA	694	679	675	646	550
TURISTIČNA CESTA	74	95	67	94	72
<b>SKUPAJ</b>	<b>17.931</b>	<b>17.584</b>	<b>18.248</b>	<b>18.861</b>	<b>14.971</b>

- Na regionalnih cestah je bilo 27 prometnih nesreč s smrtnim izidom, umrlo je 33 udeležencev cestnega prometa.
- Na cestah v naselju je bilo 25 prometnih nesreč s smrtnim izidom, umrlo je 25 udeležencev cestnega prometa.
- Na glavnih cestah je bilo 8 prometnih nesreč s smrtnim izidom, umrlo je 8 udeležencev cestnega prometa.
- Na avtocestah in hitrih cestah je bilo 5 prometnih nesreč s smrtnim izidom, umrlo je 6 udeležencev cestnega prometa.
- Na drugih lokalnih cestah je bilo 8 prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je umrlo 8 udeležencev cestnega prometa.

#### 2.2.9 EPIDEMIJA NALEZLJIVE BOLEZNI SARS-COV-2 (COVID-19)

Leto 2020 je zaznamovala epidemija nalezljive bolezni covid-19, njene posledice pa so vidne tudi na področju cestnega prometa. Zaradi vrste ukrepov za zajezitev epidemije se je v letu 2020 promet motornih vozil na slovenskih cestah v primerjavi z letom 2019 občutno zmanjšal, kar je predvsem razvidno aprila 2020 na državnih cestah. Po neuradnih podatkih iz avtomatskih števnih mest (667 števnih mest) se je promet na državnih cestah zmanjševal od marca. Promet se je najbolj zmanjšal ravno med razglašeno prvo epidemijo covid-19 v spomladanskih mesecih (12. marec–14. maj 2020), nekaj manj pa med drugim delom epidemije (od 19. oktobra 2020). V letu 2020 se je promet na državnih cestah povprečno mesečno zmanjšal za 18 %. Spodnja tabela prikazuje spremembo v obsegu motornega prometa po mesecih od januarja do decembra (2019–2020).

**Preglednica 13: Sprememba v odstotkih v obsegu motornega prometa po mesecih od januarja do decembra 2019/2020**

Mesec	Sprememba 2019/2020
januar	3,88 %
februar	1,24 %
marec	-34,60 %
april	-53,51 %
maj	-20,03 %
junij	-8,29 %
julij	-4,15 %
avgust	-8,41 %
september	-5,78 %
oktober	-20,12 %
november	-33,00 %
december	-33,86 %

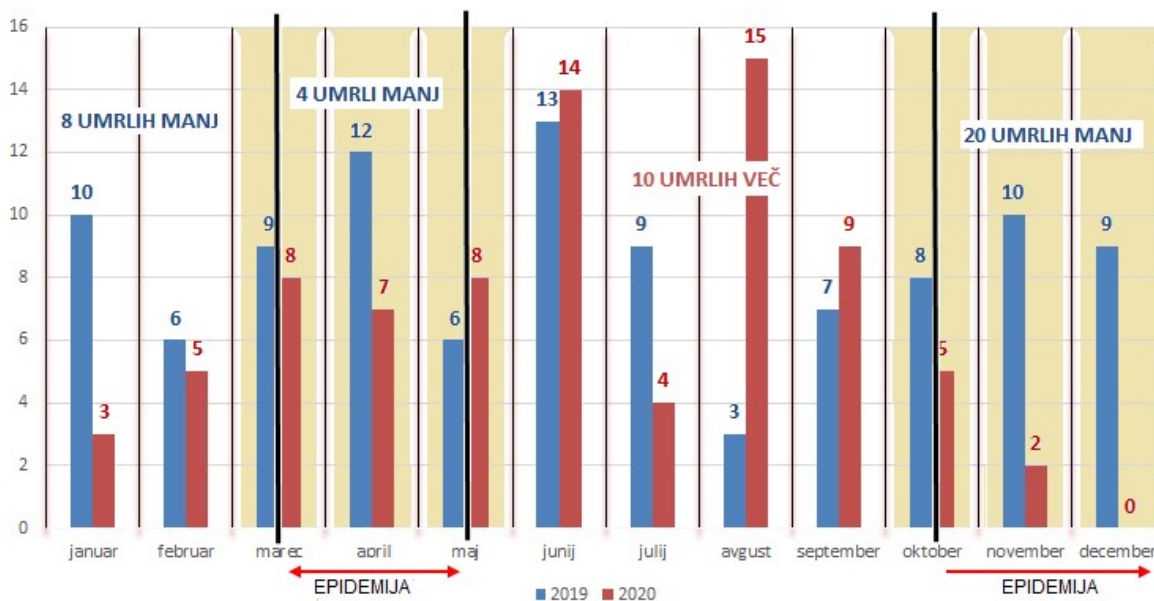
Podatki o številu prometnih nesreč za leti 2019 in 2020 na avtocestah in hitrih cestah so prikazani v spodnji tabeli.

**Preglednica 13: Podatki o prometnih nesrečah na AC in HC v letih 2019 in 2020**

MESEC	Število PN AC in HC		Sprememba 2019/2020
	2019	2020	
januar	148	127	-14 %
februar	123	112	-9 %
marec	148	92	-38 %
april	154	41	-73 %
maj	196	84	-57 %
junij	236	140	-41 %
julij	221	180	-19 %
avgust	199	155	-22 %
september	225	136	-40 %
oktober	182	155	-15 %
november	176	85	-52 %
december	177	155	-12 %

Tudi primerjava števila umrlih udeležencev v cestnem prometu med letoma 2020 in 2019 kaže največje pozitivne razlike ravno v mesecih, ko je bila razglašena epidemija, najbolj negativne pa v mesecih, ko epidemija ni bila razglašena.

**Graf 7: Število umrlih po posameznih obdobjih epidemije**



Zgornja slika prikazuje število umrlih po posameznih obdobjih. Izpostavljeno je obdobje pred epidemijo, obdobje 1. dela epidemije, poletni meseci in obdobje 2. dela epidemije. V obdobju marec–maj in v obdobju oktober–december je v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 umrlo 24 udeležencev manj. Drugi val epidemije kaže še na bolj konkretno zmanjšanje števila umrlih, ob tem pa je bil po zgoraj navedenih podatkih števnih mest ter obsegu prometa na AC in HC skupen obseg prometa sicer že precej večji kot v prvem valu.

**Število umrlih v prometnih nesrečah med prvo in drugo epidemijo primerjalno z letom poprej prikazuje spodnja tabela:**

**Preglednica 14: Število umrlih v prometnih nesrečah med prvo in drugo epidemijo primerjalno z letom poprej**

OBDOBJE	Št. umrlih
15. 3. 2019–15. 5. 2019	17
15. 3. 2020–15. 5. 2020	12
<b>primerjava 20/19</b>	<b>-29 %</b>
OBDOBJE	Št. umrlih
19. 10. 2019–31. 12. 2019	17
19. 10. 2020–31. 12. 2020	4
<b>primerjava 20/19</b>	<b>-76 %</b>

### 2.2.9.1 PRIMERJAVA STANJA PROMETNE VARNOSTI V NEKATERIH DRŽAVAH ČLANICAH EVROPSKE UNIJE MED EPIDEMIJO

Za primerjavo, kakšno je bilo stanje prometne varnosti na ravni Evropske unije spomladi 2020, s poudarkom na vplivih, ki so jih imeli na to področje ukrepi za zajezitev epidemije, se lahko opremo na [Poročilo Evropskega sveta za varnost v prometu \(ETSC\)](#) iz julija 2020, ki je analiziral stanje aprila 2020. Poročilo poudarja, da so potrebne nadaljnje raziskave, da bi ugotovili, zakaj se število smrtnih žrtev na cestah po Evropi ni zmanjšalo povsod enako, kot se je zmanjšal obseg prometa.

Poročilo hkrati razkriva, da je bil na ravni EU aprila 2020 povprečno ugotovljen 36-odstotni padec smrtnih žrtev na cestah v primerjavi s povprečjem 2017–2019. **Aprila 2020 je v Sloveniji umrlo 7 udeležencev v prometu oziroma 40 % manj kot leta 2019** (5 manj kot aprila 2019, 2 manj kot aprila 2018 in 7 manj kot aprila 2017). Po podatkih iz avtomatskih števnih mest (667 števnih mest) se je v Sloveniji v aprilu 2020 obseg prometa zmanjšal najbolj drastično izmed vseh mesecev v letu 2020, in sicer za 53,51 % (17 % več, kot je bilo aprila 2020 povprečje EU).

Najbolj se je število smrtnih žrtev na cestah zmanjšalo v **Italiji** (-84 %) – ni podatka o zmanjšanju obsega prometa, sledijo **Belgija** (-68 %) ob 60-odstotnem zmanjšanju obsega prometa, **Španija** (-63 %) ob 75-odstotnem zmanjšanju obsega prometa, **Francija** (-61 %) – ni podatka o zmanjšanju obsega prometa in **Grčija** (-59 %) – ni podatka o zmanjšanju obsega prometa. Statistični podatki **Irske** kažejo, da se je od 27. marca do konca aprila obseg prometa zmanjšal za 65–70 %. Število smrtnih žrtev na cestah se je v primerjavi s prejšnjimi tremi leti zmanjšalo za 36 %.

Toda zmanjšanje obsega prometa ni povzročilo zmanjšanja števila smrtnih primerov v vseh državah. Na **Švedskem** (+2 %), **Danskem** (+6 %), **Nizozemskem** (+13 %) in **Slovaškem** (+20 %) je število smrtnih žrtev na cestah celo višje kot v prejšnjih letih. Na **Češkem** se je število smrtnih žrtev aprila povečalo za +5 %, in to kljub zmanjšanemu obsegu prometa za 65 % v naseljih in za 70 % na avtocestah.

**V sosednih državah je bilo stanje takšno:** v **Avstriji** se je število smrtnih žrtev zmanjšalo za -9 %, v **Italiji** za kar -84 %, na **Hrvaškem** za -35 % ob sočasnem 50-odstotnem zmanjšanju obsega prometa, na **Madžarskem** pa za 49 % ob 41-odstotnem zmanjšanju obsega prometa.

Poročilo ETSC kot možne vzroke za takšno stanje omenja **vožnjo z neprilagojeno hitrostjo in več ranljivih udeležencev v cestnem prometu**. Podatki iz 10 držav iz časa prvega vala epidemije nakazujejo, da bi bila vožnja z neprilagojeno hitrostjo lahko pomemben dejavnik povečanih tveganj za nastanek prometne nesreče, ki praviloma prinaša težje posledice in smrt.

**Danska** je objavila uradne podatke, ki kažejo 10-odstotno povečanje deleža voznikov, ki prehitujejo, ki jih prehitujejo.

Podatki **francoskih** radarjev so pokazali 16-odstotno povečanje najtežjih kršitev prekoračitve hitrosti (50 % nad zakonsko dovoljeno hitrostjo) v primerjavi z enakim obdobjem lani.

**V Estoniji** se je za 22 odstotkov povečal delež voznikov, ki presegajo dovoljeno hitrost na glavnih podeželskih cestah, v primerjavi s povprečjem aprila 2018–2019.

V **Španiji** so se kršitve hitrosti, razvidne iz vzorca fiksnih radarjev, na cestah zunaj naselja, povečale za 39 % v primerjavi z enakim obdobjem leta 2019.

Na **Švedskem** niso zaznali povečanja hitrosti.

**Tudi za Slovenijo ni mogoče reči, da bi bila med epidemijo hitrost ključni dejavnik poslabšanja, saj je vzrok »neprilagojena hitrost« za nastanek prometne nesreče v prvi epidemiji upadel za tretjino, smrti za dve tretjini in lažje telesne poškodbe za tretjino. Prav tako je bilo za tretjino manj prekrškov. Povečalo se je število hudih telesnih poškodb (23 %). Med drugo razglašeno epidemijo se je kljub za petino večjemu številu ugotovljenih prekrškov delež prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti in njihovih posledic prav tako zmanjšal. Še manj je bilo smrtnih prometnih nesreč. Če podrobneje analiziramo vzroke nastanka smrtnih prometnih nesreč in kategorijo, pa podatki nakazujejo, da je bilo več umrlih med bolj ranljivimi skupinami, nepravilna stran/smer pa je bila ključna v kar polovici od 12 smrtnih prometnih nesreč. Med drugo epidemijo so bili med smrtnimi žrtvami izključno ranljivi udeleženci, pri 2 od 4 smrtnih prometnih nesreč pa je bil vzrok neprilagojena hitrost.**

#### 2.2.9.2 NEPRILAGOJENA HITROST MED EPIDEMIJAMI

Spodnji tabeli prikazujeta število prometnih nesreč zaradi vzroka **neprilagojena hitrost** med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice.

**Preglednica 15: Epidemija pomlad 2020 – število prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice**

OBDOBJE	Št. PN – vzrok neprilagojena hitrost	Posledice (poškodbe)			Prekrški
		Umrli	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba	
15. 3. 2019–15. 5. 2019	502	9	39	282	20.460
15. 3. 2020–15. 5. 2020*	348	3	48	173	13.657
<b>primerjava 20/19</b>	<b>-31</b>	<b>-67 %</b>	<b>23 %</b>	<b>-39 %</b>	<b>-33 %</b>

**Preglednica 16: Epidemija jesen–zima 2020 – število prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice.**

OBDOBJE	Št. PN – vzrok neprilagojena hitrost	Posledice (poškodbe)			Prekrški
		Umrli	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba	
19. 10. 2019–31. 12. 2019	704	13	58	333	18.106
19. 10. 2020–31. 12. 2020*	493	2	19	176	21.680
<b>primerjava 20/19</b>	<b>-30 %</b>	<b>-85 %</b>	<b>-67 %</b>	<b>-47 %</b>	<b>20 %</b>

**Epidemija pomlad 2020** – kategorije 12 umrlih udeležencev: 3 vozniki osebnih vozil, 2 kolesarja, 4 vozniki motornih koles, 2 mopedista, 1 potnik v osebnem vozilu.

Glede na vzrok prometne nesreče pa so 3 umrli zaradi neprilagojene hitrosti (1 voznik motornega kolesa, 1 mopedist, 1 osebno vozilo), 1 zaradi neupoštevanja pravila o prednosti (voznik motornega kolesa), 1 kolesar zaradi premika z osebnim vozilom, 1 voznik osebnega vozila zaradi nepravilnega prehitevanja, preostalih 6 pa zaradi nepravilne strani/smeri vožnje.

**Med epidemijo jesen-zima 2020** je izmed 4 smrtnih žrtev podrobnejša slika glede na vzrok prometne nesreče in kategorijo udeleženca stanje naslednje: 2 sta umrla zaradi neprilagojene hitrosti (1 voznik motornega kolesa, 1 potnik na motornem kolesu), 1 premik z vozilom – 1 umrli pešec, 1 nepravilna stran/smer vožnje (mopedist).

### 2.2.9.3 ALKOHOLIZIRANI POVZROČITELJI PROMETNIH NESREČ MED OBEMA EPIDEMIJAMA IN POSLEDICE

Vpliv ukrepov za zaježitev epidemije v 2. delu epidemije je ob okrepljenem nadzoru policije in ob vseh dejavnostih, ki jih je bilo mogoče izvajati (akcije: Slovenija piha 0.0, »Varujmo življenje, vozimo trezni«, znani Slovenci in Slovenke s preventivnimi sporočili), viden tudi na področju alkoholiziranih povzročiteljev. Do konca septembra 2020 je bilo prometnih nesreč, ki so jih povzročili alkoholizirani povzročitelji, za 3 % manj kot v letu 2019. Ob koncu leta je bilo takšnih prometnih nesreč 13 % manj. Tudi število umrlih zaradi alkoholiziranega povzročitelja se je zmanjšalo z -11 % ob koncu septembra na -21 % ob koncu leta. Spodnji tabeli prikazujeta število prometnih nesreč zaradi alkoholiziranega povzročitelja med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice.

**Preglednica 17: Epidemija pomlad 2020 – število prometnih nesreč zaradi alkoholiziranega povzročitelja med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice**

OBDOBJE	Št. PN - povzročitelj pod vplivom alkohola	Posledice (poškodbe)		
		Umrli	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
15. 3. 2019–15. 5. 2019	235	8	20	100
15. 3. 2020–15. 5. 2020*	201	6	26	70
<b>primerjava 20/19</b>	<b>-14 %</b>	<b>-25 %</b>	<b>30 %</b>	<b>-30 %</b>

**Preglednica 18: Epidemija jesen-zima 2020 – število prometnih nesreč zaradi alkoholiziranega povzročitelja med obema epidemijama in v primerjavi z enakim obdobjem 2019 ter njihove posledice**

OBDOBJE	Št. PN – povzročitelj pod vplivom alkohola	Posledice (poškodbe)		
		Umrli	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
19. 10. 2019–31. 12. 2019	350	5	27	135
19. 10. 2020–31. 12. 2020*	206	1	11	54
<b>primerjava 20/19</b>	<b>-41 %</b>	<b>-80 %</b>	<b>-59 %</b>	<b>-60 %</b>



### 3 VIZIJA

Nacionalni program v ospredje postavlja Vizijo nič, ki je z moralnega vidika edini možni dolgoročni cilj vseh humanih družb ter kot takšen jasen in razumljiv cilj vseh ustvarjalcev in udeležencev cestnoprometnega sistema. Vizija nič k odgovornosti zavezuje slehernega soustvarjalca in uporabnika cest, od oblikovalcev sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev pa zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja. Sprememba vedenjskih vzorcev je dolgoročen kulturni in civilizacijski projekt. Na prometno varnost vpliva vrsta različnih dejavnikov: udeleženci v cestnem prometu, cestna infrastruktura, motorna vozila, njihova tehnologija in asistenčni sistemi, prometno okolje, preventivna dejavnost in vzgoja, primarna družina, predšolska in šolska vzgoja, šola vožnje, stopnja vozniške kulture in zakonodaja. V vsem navedenem je poglavitni človek, saj podatki iz različnih analiz kažejo, da je za kar 93–94 % vseh prometnih nesreč odgovoren človeški dejavnik, za 3 % infrastruktura in za 3 % drugo. Prav zaradi teh vidikov je Vizija nič dolgoročen cilj, ki ga mora ponotranjiti vsak posameznik, ne glede na to, v kakšni vlogi je – kot udeleženec v prometu ali njegov načrtovalec.

Če pogledamo stanje varnosti cestnega prometa skozi daljše časovno obdobje, se trend pri različnih kazalcih prometne varnosti izboljšuje, letno pa se na nekaterih dejavnikih tveganja in ciljnih skupinah lahko poslabša ali celo izboljša. Poudariti je treba, da se število registriranih vozil, število prevoženih kilometrov, raznovrstnosti udeležencev, število imetnikov vozniških dovoljenj, tovorni promet, tranzitni promet iz leta v leto povečujejo. Tako je vsako leto potrebnih več naporov za doseganje cilja Vizije nič. Vendarle pa je treba na tem mestu poudariti, da se je Slovenija v decembru 2020 prvič najbolj približala Viziji nič, saj je bil to prvi mesec v zgodovini samostojne države brez smrtnih žrtev. Tak uspeh je mogoče pripisati prepletu več različnih dejavnikov, ukrepom za zajezitev epidemije ter izvajanju kampanje »Varujmo življenje, vozimo trezno!«, ki je bila pripravljena z univerzitetnima kliničnima centroma iz Ljubljane in Maribora, Zdravstvenim domom Maribor – Centrom za nujno medicinsko pomoč in reševalne prevoze, Policijo, Zavodom Reševalni pas in Nacionalnim inštitutom za javno zdravje. Kampanja je imela izjemen doseg, saj je samo na kanalih AVP dosegla več kot 300.000 ljudi, skupen doseg na vseh kanalih vseh sodelujočih deležnikov pa je bil ocenjen na več kot 500.000.

Vizija nič sledi dvema temeljnima ciljema:

- *vzpostavitev varnega prometnega sistema in zagotavljanje tehnologije vozil za večjo varnost (razvoj asistenčnih sistemov),*
- *zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč (število umrlih in hudo telesno poškodovanih oseb v cestnem prometu).*

Poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2020 je osmo tovrstno poročilo po sprejetju ReNPVCP13-22. Osredotoča se na bistvene cilje, dejavnosti in kazalnike sprejete resolucije, ki se nanašajo na posamezne nosilce. Poročilo upošteva tudi naloge in ukrepe iz Obdobjnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2019 in 2020. Poudarek je na uresničevanju ciljev resolucije nacionalnega programa z vidika strategij, programov za večjo varnost v cestnem prometu in akcijskih načrtov koordiniranih preventivnih akcij v letu 2020. Poročilo prikazuje tudi

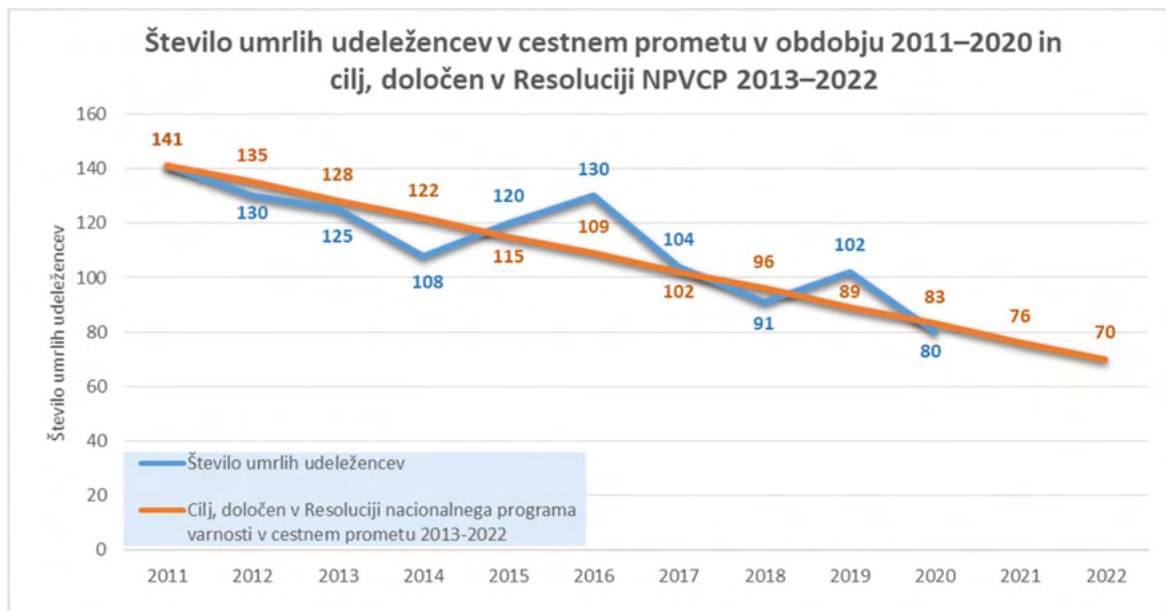
mednarodno primerjavo in položaj Republike Slovenije v evropskem merilu na področju varnosti v cestnem prometu.

Postavljena kritična meja števila umrlih in hudo telesno poškodovanih oseb v prometnih nesrečah za leto 2020, določena v obdobjem načrtu, je naslednja:

**KRITIČNA MEJA, KJER NE SMEMO DOPUSTITI, DA UMRE  
VEČ KOT 83 OSEB IN SE NE SME VEČ KOT 521 OSEB  
HUDO TELESNO POŠKODOVATI V PROMETNIH  
NESREČAH**

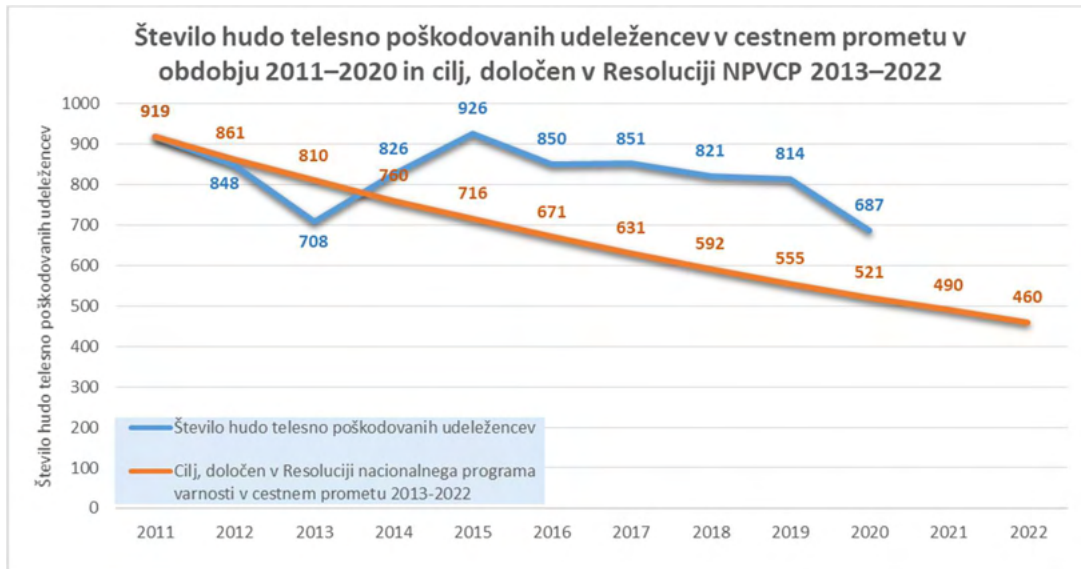
Glede na nacionalni program varnosti cestnega prometa je kritična meja števila umrlih v prometnih nesrečah postavljena tako, da do konca leta 2022 na slovenskih cestah ne sme umreti več kot 35 oseb/mio. prebivalcev in da se v prometnih nesrečah ne sme hudo telesno poškodovati več kot 230 oseb/mio. prebivalcev. Gre za zelo ambiciozen cilj, ki je ob vseh objektivnih okoliščinah težko uresničljiv, vendar pa mu je treba slediti in ga poskušati doseči s sodelovanjem vseh deležnikov prometne varnosti.

**Graf 8: Število umrlih udeležencev v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 in cilj, določen v ReNPVCP13-22**



V letu 2020 je bil cilj zmanjšanja števila umrlih oseb v prometnih nesrečah iz nacionalnega programa dosežen, saj je bilo število umrlih manjše, kot je bila določena kritična meja števila umrlih za leto 2020. Število umrlih v prometnih nesrečah se je v primerjavi z letom prej zmanjšalo za 22 oseb oziroma za 22 odstotkov.

**Graf 9: Število hudo telesno poškodovanih udeležencev v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 in cilj, določen v ReNPVCP13-22**



Pri hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah sta v uporabi dve opredelitvi hudih telesnih poškodb: policijska in zdravstvena. Po podatkih policije cilj hudo telesno poškodovanih v letu 2020 ni bil v celoti dosežen, vendar je bilo število hudo telesno poškodovanih oseb zmanjšano za 17 odstotkov v primerjavi z letom 2019.

Podatek o hudo telesno poškodovanih osebah v prometnih nesrečah ni v celoti primerljiv s podatki najvarnejših evropskih držav zaradi različnih klasifikacij telesnih poškodb, pri čemer Slovenija uporablja ICD-klasifikacijo (ki se uporablja za vse poškodbe in bolezni), nekatere evropske države pa za hude telesne poškodbe uporabljajo AIS-klasifikacijo. Slovenija bi imela, ob natančnejši opredelitvi telesnih poškodb v prometnih nesrečah ali z uporabo AIS-klasifikacije oziroma njene nadgradnje v MAIS3+ (ki jo priporoča tudi Evropska komisija), precej manj hudo telesno poškodovanih in bi tako lažje uresničila cilj nacionalnega programa.

Za doseganje končne kritične meje nacionalnega programa varnosti cestnega prometa je bilo pripravljenih več simulacij scenarijev.

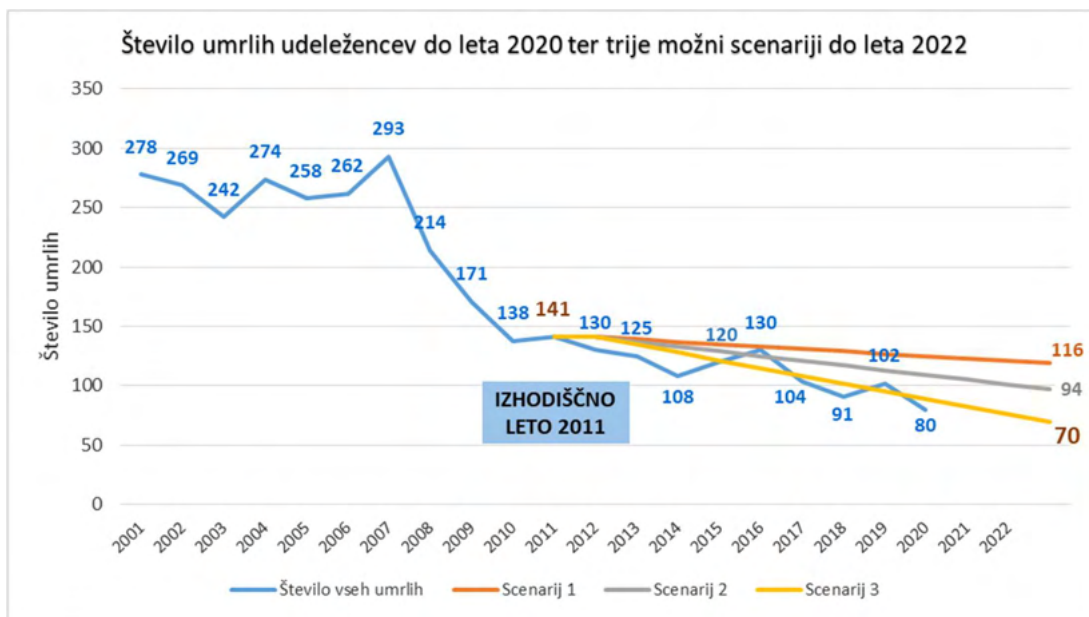
**Scenarij 1:** Brez dodatnih dejavnosti in z zmanjšanjem obsega nekaterih dejavnosti. Dejavnosti in njihov obseg se bodo zaradi pomanjkanja resursov in povečanja prihrankov na vseh področjih nekoliko zmanjšali. Pri tem scenariju se lahko v posameznih obdobjih pojavi celo bistveno povečanje števila mrtvih.

**Scenarij 2:** Izvajanje nekaterih dodatnih dejavnosti. Po tem scenariju bodo subjekti izvajali stalne dejavnosti, obstoječe in nove, sveže, aktualnejše akcije, se hitro odzivali na ugotovljene pomanjkljivosti ter

predvsem delovali dejavneje, bolj usklajeno in usmerjeno k cilju, torej k zmanjšanju števila mrtvih v prometnih nesrečah.

**Scenarij 3:** Izvajanje vseh dejavnosti, predvidenih z nacionalnim programom. Ta scenarij predvideva dolgoročne sistemske rešitve na vseh področjih delovanja posameznih subjektov prometne varnosti, vključevanje v obsežne in vsebinsko domiselne akcije v medijih, poostren in dosleden nadzor, takojšnje ukrepe na cestah in takojšnje kaznovanje kršiteljev z zagroženimi kaznimi. Predvideva ostrejše kazni za kršitelje predpisov, zaradi katerih se pojavljajo hude prometne nesreče.

**Graf 10: Število umrlih udeležencev do leta 2020 in trije možni scenariji do leta 2022**



## 4 IZVEDBA NALOG, OPREDELJENIH PO PODROČJIH ReNPVCP13-22

V smislu načrtnega in koordiniranega dela poročilo izpostavlja izvedene naloge glede na izpostavljena problematična področja varnosti cestnega prometa in jih postavlja kot prioritete naloge za splošno izboljšanje varnosti cestnega prometa.

V Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (Skupaj za večjo varnost) je med drugim navedeno, da je program razdeljen na pet časovnih obdobj, ki ga dopolnjujejo obdobjni načrti izvajanja programa po izdelani enotni metodologiji.

V letu 2020 je bilo smrtnih žrtev za petino manj kot leta 2019. Število umrlih je tako najmanjše v zgodovini Slovenije, kar je mogoče pripisati tudi specifičnim okoliščinam in vladnim ukrepom za zajezitev epidemije novega koronavirusa. Če pogledamo podatke iz časa obeh epidemij, se izkaže, da je bilo ob zmanjšanem obsegu prometa tudi za približno polovico manj nesreč.

V zadnjem obdobju se srečujemo z dvema novima vidikoma:

- Sproščanje vladnih ukrepov za zajezitev covid-19 lahko vpliva na poslabšanje stanja prometne varnosti, saj promet za mnoge ni bil del vsakdana kot poprej. Zmanjšanje pozornosti udeležencev v prometu ima vpliv na poslabšanje prometne varnosti za vse udeležence, na kar AVP opozarja kontinuirano, tudi z novimi in inovativnimi akcijami na platformah družbenih omrežij, s katerimi dosega najširši krog javnosti. AVP je med obema epidemijama okrepila pozive k odgovorni udeležbi v prometu, nasvete in priporočila za varnejšo vožnjo na spletu in družbenih omrežjih. Tako smo poskrbeli za spoštovanje ukrepov za zajezitev epidemije, hkrati pa dosegamo kar najširši krog različnih skupin udeležencev v prometu. Kljub tem prizadevanjem je upravičeno pričakovati, da bo sprostitev ukrepov ob povečanem obsegu prometa prinesla tudi večja tveganja za nastanek prometnih nesreč.
- Nekatero mednarodno analizo in podatki kažejo, da posamezne države Evropske unije kljub zmanjšanemu obsegu prometa niso dosegle bistvenih premikov v izboljšanju prometne varnosti (podrobneje v posebnem poglavju). Temu se pridružujejo tudi nedavni podatki iz Združenih držav Amerike, kjer ugotavljajo, da Američani vozijo manj, a je kljub temu več smrtnih žrtev prometnih nesreč, kar pripisujejo manj preišljeni vožnji, večjim hitrostim na bolj praznih cestah, upadu kognitivnih in psihofizičnih sposobnosti, pomanjkanju izkušenj in podobno.

Vse spremembe vedenja udeležencev v prometu, ki so pomembno vplivale na stanje prometne varnosti, bo treba še dodatno naslavljati v kampanjah za ozaveščanje, čemur je AVP že sledila.

Navesti je treba še, da med vzroki za črno statistiko v prometu ostajajo alkohol, neprilagojena hitrost, izsiljevanje prednosti in vožnja z motorjem, kar AVP naslavlja skozi vse leto.

Leto 2020 je tudi na področju prometne varnosti prineslo številne spremembe, ki so bile posledica ukrepov za zajezitev epidemije novega koronavirusa, med katere se je uvrstila tudi večmesečna prepoved priprave nacionalnih preventivnih akcij na terenu. Hkrati je bila v pretežnem delu leta onemogočena izvedba

dogodkov, ki bi pomenili zbiranje več oseb. Nominalno so ukrepi znatno vplivali na izvedbo dogodkov in dejavnosti v več kot polovici leta, s tem pa tudi na doseg javnosti. AVP je med obema epidemijama zato močno okrepila pozive k odgovorni udeležbi v prometu, nasvete in priporočila za varnejšo vožnjo, in sicer v obsegu, ki je bil dovoljen, torej na spletu in družbenih omrežjih. Tako je AVP poskrbela za dosledno spoštovanje ukrepov za zaježitev epidemije, hkrati pa dosegala kar najširši krog različnih skupin udeležencev v prometu. Veliko preventivnih dejavnosti smo preselili na interaktivne kanale in poskrbeli, da so bile različne skupine udeležencev v prometu skozi vse leto ustrezno naslavljanje. Ob tem še navajamo, da smo zaradi dejstva, da je bilo v letu 2020 neposredno razdeljevanje preventivnih gradiv in materialov oteženo, pošiljali tematska preventivna gradiva, vezana na letni čas oz. nacionalno preventivno akcijo vsem sodelujočim na spletnih platformah.

Z vsemi deležniki, ki sodelujejo pri uresničevanju ciljev Resolucije NPVCP, smo kljub vsem objektivnim okoliščinam izvedli naslednje naloge, ki izhajajo iz Obdobjnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2019 in 2020.

Poleg preventivnih akcij in projektov, ki so bili izvedeni skladno s sprejetim Obdobjnim načrtom 2020, so posamezni nosilci izvedli dejavnosti po področjih iz svoje pristojnosti: cestne infrastrukture, nadzora, voznikov, preventivnega in vzgoje v cestnem prometu, varnosti vozil in zakonodaje. Pri načrtovanju, oblikovanju, vzdrževanju, gradnji, upravljanju, nadzoru in uporabi cest je treba izvajati take preventivne in kurativne ukrepe, ki bodo vodili k trajnemu izboljševanju prometne varnosti.

Nekatere bo mogoče izvajati že kmalu, za večino pa je potrebno daljše obdobje. Nekatere ceste izkazujejo visoko stopnjo tveganja in prav tako posamezna mesta oziroma odseki cest (nekatera križišča, krivine, zožitve, odseki, kjer je pogosto prehitevanje, itd.). Tam je v kratkem času težko bistveno izboljšati prometno varnost, saj moramo ukrepe predvideti, načrtovati njihovo izvedbo in jih uresničiti. Za to je treba zagotoviti tudi ustrezna predhodna finančna sredstva na državni in lokalni ravni.

Najpomembneje pri vsem tem je, da se v tem načrtu prepoznajo tudi občine. Občinske ceste so pomemben sistem, kjer se lahko generira ali zavira nastanek prometnih nesreč, kar vpliva na stopnjo prometne varnosti, zato je zagotavljanje varnih rešitev cestne infrastrukture tudi na lokalnem cestnem omrežju zelo pomemben dejavnik k našemu skupnemu cilju – nič mrtvih in hudo poškodovanih v prometnih nesrečah. Nevladne organizacije (v nadaljevanju: civilna družba) so na področju prometne varnosti na marsikaterem področju generator določenih dejavnosti, ki pripomorejo k izboljšanju stanja na področjih, ki jih pokrivajo. So nekakšen spodbujevalec in hkrati pomemben partner, ki dopolnjuje delo uradnih organov. Tudi izvedene dejavnosti slednjih pri realizaciji nalog so podrobno opisane v nadaljevanju.

## 4.1 IZVEDBA CILJEV PO PODROČJIH VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

### 4.1.1 CESTNA INFRASTRUKTURA

#### **TEMELJNI CILJ: Zagotavljanje varne cestne infrastrukture vsem udeležencem cestnega prometa**

Varnost cestne infrastrukture oziroma skrb za varne tehnične rešitve je v zadnjih letih v ospredju. Začetek veljavnosti nacionalnega programa sovpada z začetkom veljavnosti Direktive 2008/96/ES, ki uvaja nove načine zagotavljanja varnosti cestne infrastrukture, obstoječe in tudi načrtovane.

Čeprav so se varnostni normativi poosttrili, je cestno omrežje iz leta v leto starejše in je v zvezi s tem potrebno načrtno obnavljanje cest. Sredstva, namenjena za investicijsko in redno vzdrževanje državnih cest, se v zadnjih letih povečujejo, kar se odraža v povečanem številu obnovljenih odsekov. Zagotavljanje ustrezne višine sredstev za načrtno obnavljanje cestne infrastrukture je treba ohraniti tudi v prihodnje, saj bi se v nasprotnem primeru lahko slabšanje stanja cest odražalo na področju prometne varnosti.

Ukrepi za izboljšanje prometne varnosti so namenjeni zmanjšanju števila prometnih nesreč in hkrati izboljšanju prometnovarnostnih razmer za vse udeležence v prometu. Tovrstne ukrepe delimo na ureditve cest (hodniki za pešce, prehodi za pešce, avtobusna postajališča itn.) in ureditve posameznih križišč, kadar ta niso zajeta v okvir daljših ureditev cest. Največ projektov ureditve cest in križišč je predvidenih na regionalnih cestah drugega reda, kjer je na državnem cestnem omrežju ugotovljena tudi najvišja stopnja prometnih nesreč s smrtnim izidom.

**Graf 11: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom po kategoriji ceste v letu 2020**



V letu 2020 se je največ prometnih nesreč s smrtnim izidom pripetilo na regionalnih cestah II. Reda – 15 prometnih nesreč in v naseljih brez uličnega sistema – 13 prometnih nesreč. Sledijo naselja z uličnim sistemom z 12 prometnimi nesrečami s smrtnim izidom in lokalne ceste z 8 prometnimi nesrečami s smrtnim izidom.

Z vidika upravljanja prometa po avtocestah in hitrih cestah je bilo leto 2020 posebno leto, saj je epidemija koronavirusne bolezni covid-19 močno vplivala na prometna dogajanja. Prometne obremenitve so se zmanjšale, prometni tokovi spremenili. V letu 2020 se je v prometnih nesrečah na avtocestah in hitrih cestah smrtno ponesrečilo šest oseb, kar je v primerjavi s preteklimi obdobji najmanj do zdaj.

**Preglednica 19: Posledice prometnih nesreč na avtocestah in hitrih cestah v obdobju 2010–2019**

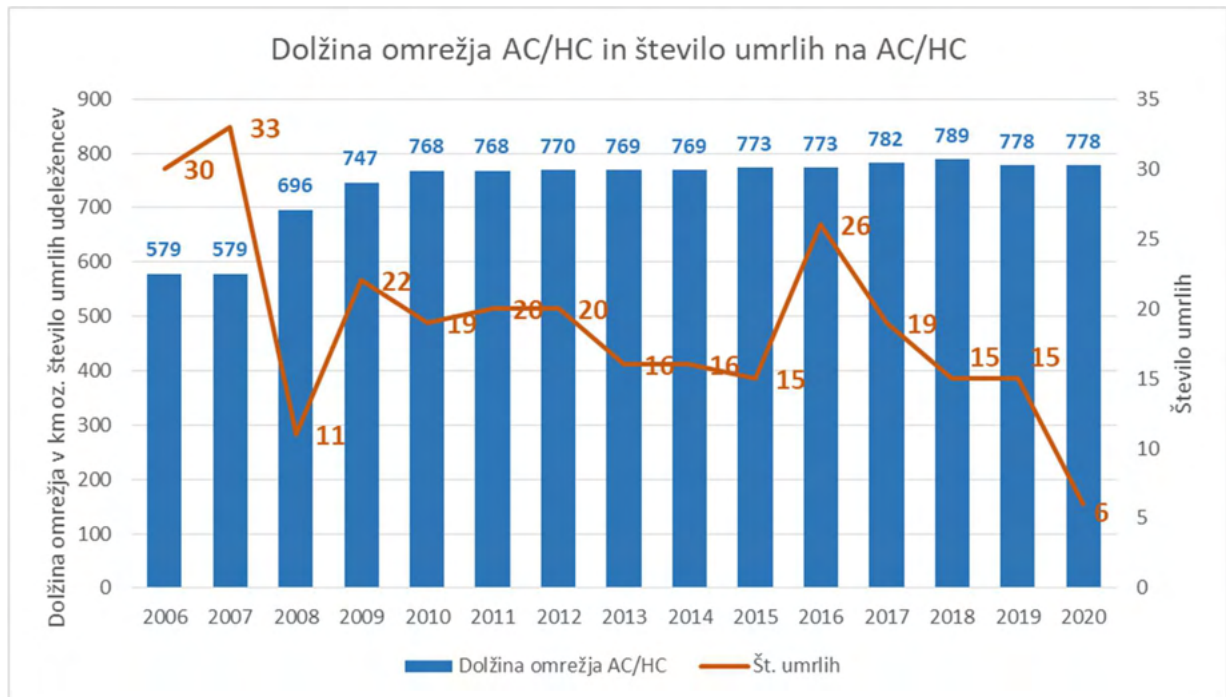
Posledice prometnih nesreč na avtocestah in hitrih cestah				
Leto	Kategorija cesta	Lahka telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2010	AC	674	60	18
	HC*	142	13	1
2011	AC	647	60	16
	HC	69	7	4
2012	AC	631	59	18
	HC	66	7	0
2013	AC	564	44	16
	HC	80	0	0
2014	AC	548	51	16
	HC	61	6	0
2015	AC	551	55	13
	HC	82	5	2
2016	AC	545	46	23
	HC	64	7	3
2017	AC	491	43	17
	HC	49	5	2
2018	AC	603	64	13
	HC	59	6	2
2019	AC	534	49	15
	HC	65	3	0
2020	AC	303	26	6
	HC	56	1	0

Na avtocestah in hitrih cestah se je v letu 2020 zgodilo 1.460 prometnih nesreč, kar je 487 prometnih nesreč manj kot leto poprej. Življenje je izgubilo šest oseb, težje se je poškodovalo 27 oseb (kar je približno 50 % manj kot v letu 2019), lažje pa se je poškodovalo 359 oseb (kar je 40 % manj kot v letu 2019).



Med smrtnimi žrtvami v letu 2020 na avtocestah in hitrih cestah so 3 vozniki osebnega vozila, 1 voznik težkega tovornega vozila, 1 voznik mopeda in 1 sopotnik v osebnem vozilu.

**Graf 12: Smrtne žrtve na avtocestah in hitrih cestah od leta 2006 do leta 2020 in dolžina omrežja AC/HC**



Pri prometnih nesrečah s smrtnim izidom na avtocestah in hitrih cestah kot razlog prednjači neprilagojena hitrost, ki je bila usodna za tri osebe. Zaradi ene vožnje v nasprotno smer sta umrli dve osebi, ena oseba pa je umrla zaradi drugih vzrokov. Prvič po letu 2015 ni bilo smrtnih žrtev zaradi nepravilnosti pešca (to so osebe, ki so hodile po avtocestah in hitrih cestah – največ primerov v preteklih letih je bilo pri prehajanju med počivališči).

**Graf 13: Število smrtnih žrtev na AC/HC v letu 2020 glede na vzroke nesreče**



#### 4.1.2 OBRAVNAVA IN ODPRAVA NEVARNIH MEST

##### ***CILJ: Zmanjšanje števila nevarnih mest na državnem cestnem omrežju***

AVP je nadaljevala projekt raziskovanja dejavnikov za nastanek prometnih nesreč s področja cestne infrastrukture s presojevalci varnosti cest in Policijo. V letu 2020 je bilo raziskanih 7 prometnih nesreč – vseh 7 s smrtnim izidom. V raziskanih prometnih nesrečah je umrlo 11 udeležencev – od tega 2 voznika in 3 potniki v osebnih avtomobilih, 2 voznika motornega kolesa, 3 pešci in 1 kolesar. Od skupaj 7 prometnih nesreč se jih je 5 pripetilo na državnih cestah (pod upravljanjem DRSI) ter 1 na avtocesti in 1 na občinski cesti.

Pri vseh prometnih nesrečah je bilo ugotovljeno, da je bil človek povzročitelj prometne nesreče, je bilo pa pri nekaterih prometnih nesrečah tudi ugotovljeno, da bi bile posledice prometne nesreče lahko manjše, če bi bila cestna infrastruktura ustrezna. Najbolj pogoste nepravilnosti na cestni infrastrukturi so bile predvsem pomanjkljivosti na talni in vertikalni cestni prometni signalizaciji. Ugotovitve iz opravljenih raziskav smo v obliki poročila posredovali upravljavcem cest.

Policija sodeluje na ogledih krajev prometnih nesreč s smrtnim izidom s službami, ki so neposredno povezane z zagotavljanjem varne cestnoprometne infrastrukture. Kjer se ugotovijo pomanjkljivosti in morebitna odstopanja na prometni infrastrukturi, se predlagajo rešitve za izboljšanje stanja. Policija periodično in lokalno analizira stanje prometne varnosti, identificira odseke, ki negativno izstopajo po prometni varnosti, in tam izvaja nadzor.

#### 4.1.3 ZAGOTAVLJANJE VARNEGA NAČRTOVANJA, GRADNJE IN PREGLEDOVANJA CESTNE INFRASTRUKTURE

##### ***CILJ: Pravočasno odkrivanje neustreznih gradbenih in prometnih rešitev v fazi načrtovanja in uporabe cest***

AVP je v septembru 2020 organizirala obdobjo izobraževanje presojevalcev varnosti cest. Presojevalec varnosti cest ocenjuje prometno varnost v vseh fazah načrtovanja, gradnje in obratovanja cestne infrastrukture. Na podlagi zakonodaje se mora presojevalec, ki želi obdržati licenco, udeležiti obdobjnega izobraževanja na vsaka 3 leta. Kandidati so 1. oktobra 2020 opravljali pisni izpit, ki ga je uspešno opravilo vseh 15 presojevalcev varnosti cest. Slovenija ima trenutno 30 licenciranih presojevalcev varnosti cest.

V letu 2020 smo na AVP prejeli 39 zaprosil za imenovanje presojevalcev varnosti cest. Presojevalca smo določali na podlagi Poslovnika o načinu oddaje del presojevalcem, ki ga potrdi Svet AVP. Vodili smo jih posebej za posamezno vrsto dela, in sicer:

- Evidenca presojevalcev za izdelavo učinka na varnost v prometu (RSIA), kjer smo obravnavali 2 vloge,
- Evidenca presojevalcev za preverjanje varnosti v prometu (RSA), kjer smo obravnavali 14 prejetih vlog,
- Evidenca presojevalcev za pregledovanje varnosti cest (RSI), kjer smo obravnavali 3 prejete vloge,

- Evidenca presojevalcev za preverjanje varnosti v prometu – odstopanja od predpisov s področja projektiranja cest, kjer smo prejeli 9 vlog, ter,
- Evidenca presojevalcev za kolesarske steze, kjer smo obravnavali 11 vlog.

Policija periodično in lokalno analizira stanje prometne varnosti, kjer identificira odseke, ki negativno izstopajo po prometni varnosti, in tam izvaja nadzor.

V letu 2020 je policija na slovenskih cestah obravnavala 21 % manj prometnih nesreč kot leto prej, umrlo je 21,6 % manj udeležencev, 17,3 % manj se jih je hudo telesno poškodovalo in 26,5 % manj lahko telesno poškodovalo.

V letu 2016 je policija začela skupaj z AVP izvajati dodatne ogledе krajev prometnih nesreč s pomočjo presojevalcev cestne infrastrukture. Policija v okviru tega predlaga komisijske ogledе krajev prometnih nesreč s smrtnim izidom. Kjer se ugotovijo pomanjkljivosti in morebitna odstopanja na prometni infrastrukturi, se vzdrževalcem cest predlagajo rešitve za izboljšanje stanja.

V letu 2020 se je nadaljevalo sodelovanje v slovenskem konzorciju EuroRAP (European Road Assessment Programme). Izdelanih je bilo več presoj varnosti v prometu. Pregled varnosti obstoječih avtocest je bil izveden na avtocesti A2 med priključkom Lesce in priključkom Ljubljana Šentvid ter na avtocesti A1 na širšem območju počivališča Lukovica. AVP je za prometno nesrečo s smrtnim izidom, ki se je zgodila na avtocesti A1 med priključkom Logatec in priključkom Vrhnika, kjer je umrla mladoletna oseba (sopotnik v osebem vozilu), naročila izdelavo presoje varnosti, na katero smo pripravili odzivno poročilo. Žal je bila tudi v tem primeru prisotna premajhna zbranost udeležencev v prometu, ki niso prilagodili vožnje trenutnim razmeram (močno deževje). Trčenje osebnega vozila in TTV pa je bil usoden za eno osebo.

#### 4.1.4 UPRAVLJANJE, VODENJE IN NADZOR PROMETA

***CILJ: Izboljšanje prepustnosti cestne infrastrukture, optimizacija potovanj, spoštovanje prometnih predpisov, izboljšanje obveščenosti uporabnikov z informacijami v realnem času***

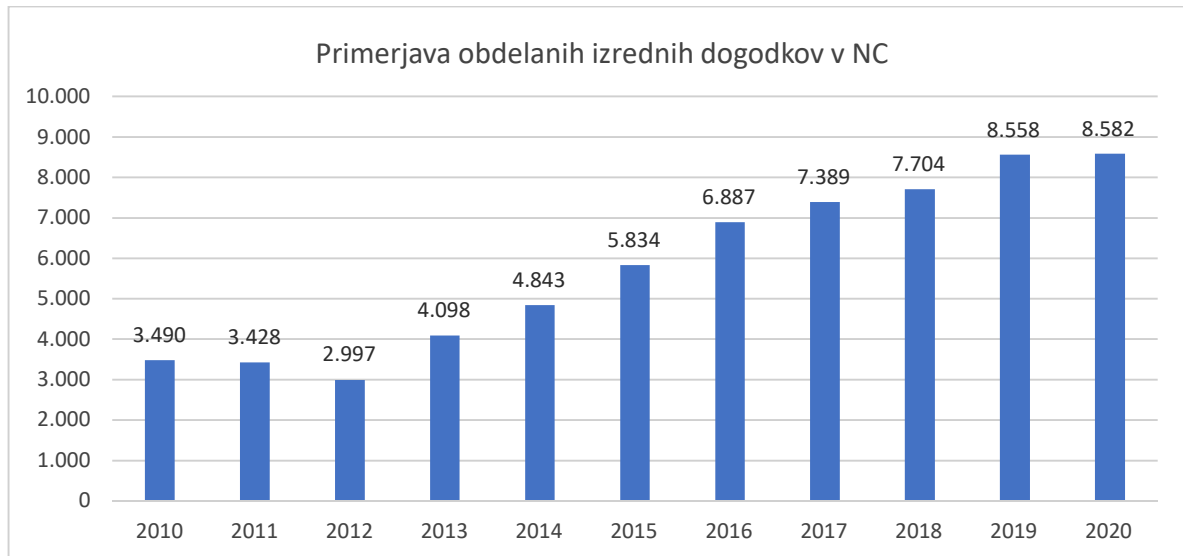
V letu 2017 je bil podpisan dogovor med MZI in policijo za sodelovanje policije v NCUP. V letu 2017 je predstavnik policije začel delati v NCUP kjer aktivno sodeluje pri upravljanju in vodenju prometa. Policija je z nakupom in uporabo laserskih skenerjev pripomogla k učinkoviti in hitri obravnavi krajev prometnih nesreč ter posledično krajšemu času obravnave prometnih nesreč in zmanjšanju zastojev na cestah.

Z vidika upravljanja prometa po AC/HC je bilo leto 2020 posebno leto, saj je epidemija koronavirusne bolezni covid-19 močno vplivala na prometna dogajanja. Prometne obremenitve so se zmanjšale, prometni tokovi spremenili. V letu 2020 se je v prometnih nesrečah na AC/HC smrtno ponesrečilo šest oseb, kar je v primerjavi s preteklimi obdobji precej manj.

V letu 2020 je bilo na omrežju AC/HC 8582 izrednih dogodkov, v letu 2019 pa 8558. Posledice prometnih nesreč pa kažejo, da je bilo na slovenskih AC/HC v prometnih nesrečah 6 smrtnih žrtev, vseh prometnih nesreč je bilo 1460 (v letu 2019 pa 1947). Na AC/HC se je v prometnih nesrečah 27 oseb težje poškodovalo, lažje pa se je poškodovalo 357 oseb. Varnost v prometu v letu 2020 na AC/HC ni bila izrazito slaba, vendar tudi ni razlogov za dobre ocene.

Dogodki, ki jih obravnavamo v nadzornih centrih (NC), pokažejo stanje, ko se kljub zmanjšanju prometnih obremenitev število izrednih dogodkov v letu 2020 ni zmanjšalo. To je kazalnik, da stanje v prometu ni dobro, saj se pri opaznem zmanjšanju prometnih obremenitev število izrednih dogodkov ni zmanjšalo.

**Graf 14: Število izrednih dogodkov, ki jih obravnavajo NC na AC/HC – primerjava po letih**



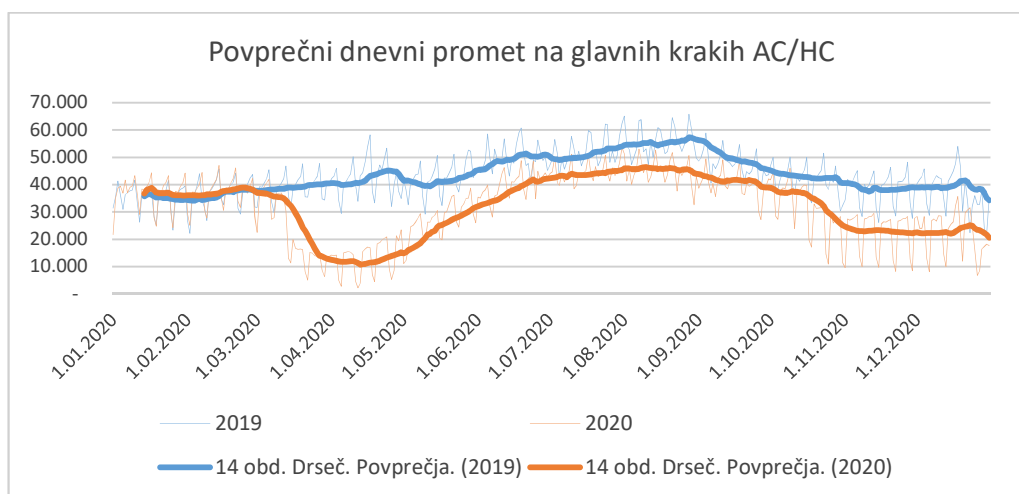
Nadzorni centri so v letu 2020 zabeležili 46 primerov, ko je zaprtje avtoceste trajalo več kot 1 uro. Dogodkov, ko je bila avtocesta zaprta več kot 3 ure, je bilo 12, kar 11-krat pa je bila avtocesta zaprta več kot 5 ur. V celotnem letu je bilo 62 voženj v napačno smer, kar pomeni, da se je to dogodilo vsak 6. dan v letu, kar je skrb vzbujajoč podatek, ki mu bomo posvetili več pozornosti.

**Preglednica 20: Kazalnik pretočnosti za leto 2020 oziroma dogodki, ki pretočnost poslabšajo**

Pretočnost prometa	Število dogodkov, ko so bile AC/HC zaprte več kot 1 uro	Število dogodkov, ko so bile AC/HC zaprte več kot 3 ure	Število dogodkov, ko so bile AC/HC zaprte več kot 5 ur	Število voženj v napačno smer (dejansko)
NC Hrušica	2	2	1	4
NC Kozina	17	5	3	21
NC Ljubljana	6	1	4	23
NC Sl. Konjice	17	3	2	12
NC Vranksko	4	1	1	2
<b>SKUPAJ</b>	<b>46</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>62</b>

Zaradi ukrepov v zvezi z zajezitvijo epidemije, ko je bilo gibanje omejeno (prepoved gibanja med občinami, ustavljen je bil javni potniški promet, dovoljeni so bili le prevozi ljudi, ki so opravljali nujno potrebna dela), so se prometne obremenitve spremenile. V spodnjem grafu so prikazane prometne obremenitve v letu 2019 in 2020.

**Graf 15: Primerjava prometa po glavnih krakih AC/HC v letih 2019 in 2020**



#### 4.1.5 VARNOST V PREDORIH

##### ***CILJ: Izboljšanje prometne varnosti v predorih***

V letu 2020 je policija v predorih obravnavala 28 prometnih nesreč, v katerih ni umrl noben udeleženec cestnega prometa, eden se je hudo telesno poškodoval, 9 pa lahko telesno poškodovalo.

V letu 2020 je bilo v predorih na AC/HC, daljših od 500 metrov, 38 nesreč in incidentov, ko je bilo potrebno ukrepanje reševalnih služb in začasno izločanje celotnega predora ali njegovega dela iz obratovanja. Največkrat je bil primarni vzrok dogodka okvara vozil (34 %), sledijo drugi vzroki (32 %), kot so ovire, pešci, previsoka vozila in nato prometne nesreče I. ali II. kategorije (18 %). Evidentirani so bili tudi 3 požarni dogodki zaradi samovžigov, dvakrat osebnih in enkrat tovornega vozila. Zaradi dogodkov je bilo treba začasno povsem ali delno omejiti promet skozi predor v skupnem času 37 ur. V več kot polovici dogodkov (55 %) so bila udeležena osebna vozila, v velikem deležu (39 %) dogodkov pa so bila udeležena tovorna vozila. Pri dogodkih je bil en udeleženec težje poškodovan.

Med posameznimi dogodki je treba omeniti požarne dogodke v predorih Pletovarje, Karavanke in Trojane ter učinkovito delovanje varnostnih sistemov in ukrepanje reševalnih služb. Požar tovornega vozila v predoru Pletovarje 29. 4. 2020 je bil požar s povečanim požarnim potencialom, ki pa se ni razvil tudi zaradi prisebnega ravnanja voznika. Pri požaru osebnega vozila v predoru Karavanke 3. 2. 2020 je bilo v praksi potrjeno učinkovito delovanje nadgrajenega prezračevalnega sistema, kar je omogočalo varno gibanje udeležencev dogodka znotraj predora in koordinirano ukrepanje reševalnih služb obeh držav.

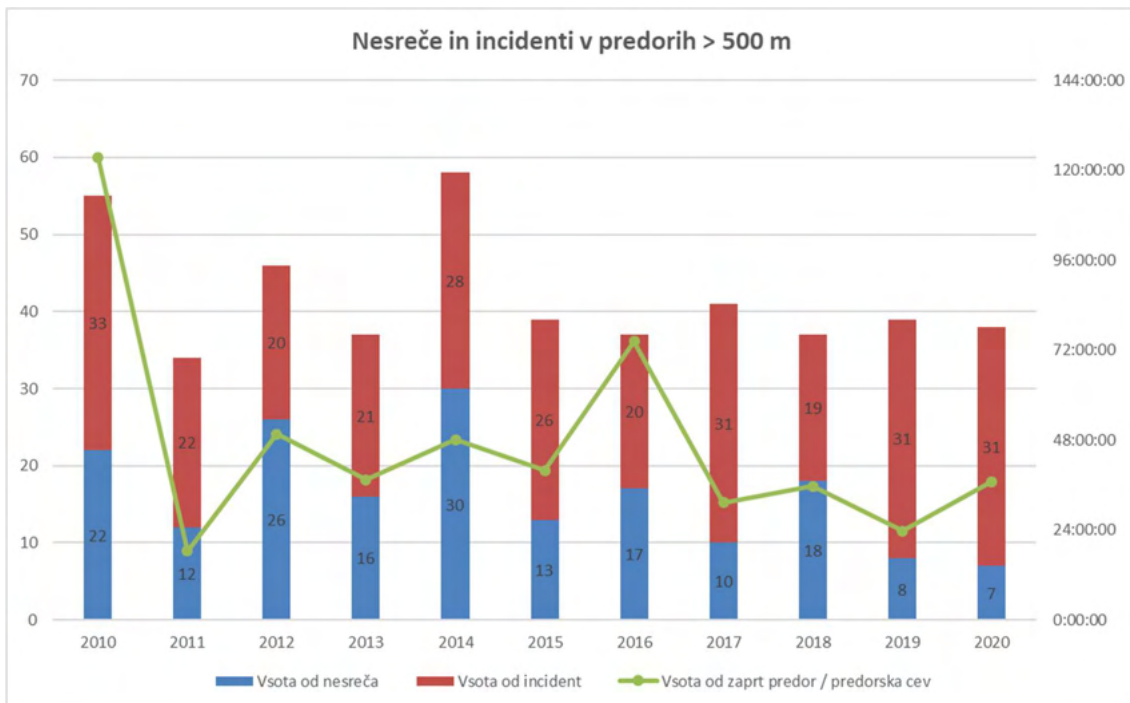
Omeniti je treba tudi dogodek z udeleženi več vozili v predoru Trojane 3. 12. 2020. Zaradi prekratke varnostne razdalje v predoru, ki je bil začasno na utripu, je bilo v trčenja na treh lokacijah znotraj predora na dolžini 1500 m vključenih skupaj 7 tovornih in 1 osebno vozilo, pri čemer je bil otežen dostop do udeležencev v sredini. En udeleženec je bil težje poškodovan, poleg škode na vozilih je bila povzročena tudi manjša škoda na predorski oblogi. Promet skozi predor brez omejitev je bil ponovno vzpostavljen po približno 6 urah in pol.

Daljša zapora predora je bila potrebna tudi pri dogodku v predoru Markovec 6. 10. 2020, ko je tovorno vozilo s samodvigajočim se kesonom zadelo ventilator, pri čemer je keson odtrgalo iz tovornega vozila, poškodovani ventilator pa je obvisel na stropu.

Ugotavljamo:

- da je število dogodkov še vedno relativno majhno in na nivoju ravni dogodkov zadnjih let,
- da so bili dogodki posledica ravnanja uporabnikov; DARS ne more neposredno vplivati na to,
- da so bile neposredne posledice dogodkov za udeležence in predore z vgrajeno opremo majhne,
- da gostitve dogodkov niso bile ugotovljene,
- da sta bila delovanje varnostnih sistemov predorov in odziv pristojnih služb ob izrednih dogodkih učinkovita.

**Graf 16: Prikazane prometne nesreče in drugi dogodki (incidenti) v predorih na AC/HC, ki so daljši kot 500 m (po letih)**



V letu 2020 je bila predvidena izvedba 7 štabnih reševalnih vaj, ki pa so bile zaradi epidemije covid-19 preložene za nedoločen čas. Skupaj s praktičnimi vajami za trojanske predore, predora na ljubljanski obvoznici in predor Karavanke (skupno vajo avstrijskih in slovenskih enot bo organiziral ASFINAG) bodo izvedene v letu 2021, ko bo to omogočala epidemiološka situacija. V letu 2020 je bilo izvedenih le 14 % programa periodičnega urjenja enot DARS. Izpadle dejavnosti bodo izvedene leta 2021.

#### 4.1.6 UPRAVLJANJE PROMETA TEŽKIH TOVORNIH VOZIL IN PREVOZA NEVARNEGA BLAGA

##### **CILJ: Spremljanje in nadzor tovornih vozil in vozil, ki prevažajo nevarno blago**

FURS je udeležen pri zagotavljanju cilja učinkovitega nadzora prometa iz pristojnosti po Zakonu o prevozih v cestnem prometu (v nadaljevanju ZPCP-2), Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremljenosti v cestnih prevozih (v nadaljevanju ZDCOPMD) ter po Zakonu o prevozih nevarnega blaga (v nadaljevanju ZPNB). FURS prav tako redno obvešča širšo javnost o svojem delu na vseh področjih.

Nadzor nad usposobljenostjo voznikov (vozniške kvalifikacije), pravilno uporabo tahografa ter nad dovoljenim časom vožnje, obveznim odmorom in počitkom voznikov tovornjakov in avtobusov ter nadzor nad prevozi nevarnega blaga, ki ga izvajajo uslužbenci FURS na način, da iz prometa izločijo vozila oziroma

voznike, ki ta pravila kršijo, je eden od pomembnejših ukrepov pri zagotavljanju večje varnosti tovornega in avtobusnega prometa.

Z izvajanjem svojih pooblastil FURS pomembno prispeva k učinkovitejšemu in sistematičnemu nadzoru na cestah in na področjih, ki neposredno vplivajo na stanje udeležencev v cestnem prometu. S takšnim načinom dela lahko udeleženci v prometu pričakujejo nadzor v vsakem trenutku.

FURS v okviru izvajanja nadzorov nad prevozi po cesti od skupno načrtovanih 7.500 nadzorov letno ustavi in prekontrolira:

- 3.000 prevoznikov, pri katerih preveri pravilnost delovanja snemalne naprave (tahografa) ter upoštevanje pravil glede dovoljenih časov vožnje, odmorov in obveznih počitkov pri voznikih tovornjakov in avtobusov (preveri več kot 93.000 delovnih dni voznikov),
- 1.100 prevoznikov nevarnega blaga s ciljem preverjanja upoštevanja varnostnih ukrepov v vseh fazah prevoza nevarnega blaga glede usposobljenosti oseb, ki sodelujejo pri prevozu nevarnega blaga in njihove odgovornosti ter izpolnjevanje zahtev, ki so prilagojene vrsti in nevarnosti posameznega nevarnega blaga.
- 3.400 prevoznikov, pri katerih preveri usposobljenost voznikov (vozniške kvalifikacije), legitimnost in veljavnost licence za prevoze blaga in potnikov.

Pod temeljnim ciljem zagotavljanja varnih vozil in voznikov v cestnem prometu v okviru izvajanja nadzorov nad prevozi blaga in potnikov v mednarodnem cestnem prometu FURS sodeluje v koordiniranih akcijah nadzornih organov, ki jih koordinira IRSI, Inšpekcija za cestni promet, ter v mednarodno koordiniranih akcijah Euro Control Route (v nadaljevanju ECR).

Policisti spremljajo izredne prevoze, katerih dimenzije tovora so take, da prihajajo na nasprotno smerno vozišče oz. predstavljajo nevarnost za nemoteno odvijanje prometa. V letu 2020 so policisti opravili 326 spremstev izrednih prevozov.

#### 4.1.7 OBČINSKA CESTNA INFRASTRUKTURA

##### ***CILJ: Izboljšanje prometne varnosti na občinskih cestah***

V letu 2020 je policija na lokalnih cestah obravnavala za 10,3 % manj prometnih nesreč kot v letu 2019, 60 % več udeležencev je umrlo, za 17,3 % več je bilo hudo telesno poškodovanih in za 21 % manj lahko telesno poškodovanih.



V okviru cilja »izvajanje ukrepov na cestni infrastrukturi z namenom izboljšanja prometne varnosti« so občine posebno pozornost namenile:

- boljši kakovosti in opremljenosti cestne infrastrukture,
- zmanjšanju deleža voznikov motornih koles med smrtnimi žrtvami prometnih nesreč,
- večji varnosti cest skozi naselja,
- izboljšanju prometne varnosti v križiščih (dograditev dodatnih pasov, preureditev in rekonstrukcija),
- večjemu številu semaforiziranih križišč,
- večjemu številu krožnih križišč,
- večjemu številu semaforiziranih prehodov za pešce,
- večji dolžini kolesarske infrastrukture v kilometrih,
- večji dolžini infrastrukture, namenjene pešcem, v kilometrih.

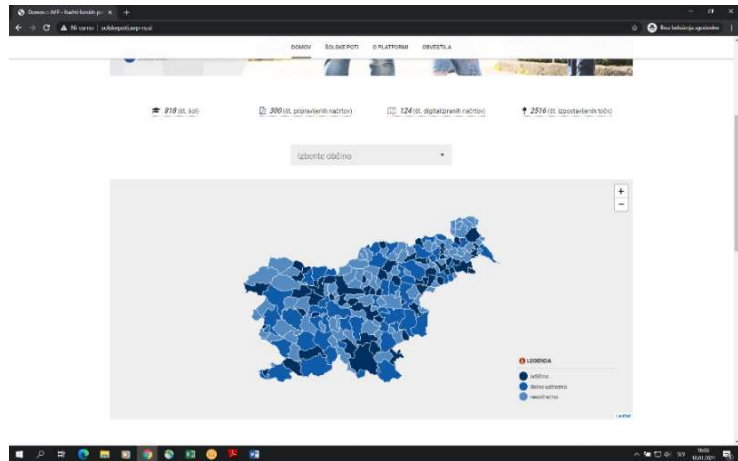
Ob investicijah in stroških občin je treba omeniti tudi dejavnosti nenehnega nadzora v cestnem prometu s strani občinskih redarjev in dejavnosti SPV-jev.

Zaradi ukrepov preprečevanja širjenja okužb covid-19 v letu 2020 ni bil izveden tradicionalni letni posvet predstavnikov občinskih SPV, ki je ponavadi potekal v novembru. Vseeno smo sproti in ažurno obveščali občinske SPV o vseh aktualnih zadevah ter posredovali in objavljali informacije.

Ob zaključku leta smo za predstavnike občinskih SPV z namenom spodbujanja pripadnosti in sodelovanja zagotovili in po pošti razdelili več preventivnih gradiv in materialov, ki so jih prejeli na vseh 212 občinah po Sloveniji. Prav tako smo zagotovili letne stenske koledarje nacionalnih preventivnih akcij za potrebe občinskih SPV.

AVP je ponovno pripravila razpis za brezplačni desetmesečni najem 15 prikazovalnikov hitrosti. Namen razpisa je bil opozoriti voznike k strpnejši vožnji in s tem prispevati k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Prav tako AVP želi občine vzpodbuditi za uporabo prikazovalnikov hitrosti, saj so dokazano učinkovit kratkoročni ukrep za zmanjšanje povprečnih hitrosti v naseljih in zunaj njih. Prikazovalniki imajo tudi dostop do spletne aplikacije Vi vozite, ki omogoča upravljanje s prikazovalnikom na daljavo in izdelavo različnih analiz.

V okviru spletne platforme Načrti šolskih poti, ki je javno objavljena in dostopna na povezavi: <http://solskepoti.avp-rs.si/> so na nacionalni ravni naloženi Načrti šolskih poti, in sicer po posameznih občinah in posameznih osnovnih šolah. Za dokumente so odgovorni na osnovnih šolah, ki morajo s pomočjo dodeljenega uporabniškega imena in systemskega gesla naložiti svoje dokumente na spletno platformo. Spletna platforma šolskih poti ponuja boljši pregled nad področjem urejanja šolskih poti v Sloveniji in na ravni občin ter ponuja koristne informacije o prihodih v šolo za učence, učitelje, starše in drugo zainteresirano javnost. AVP zagotavlja spletno platformo, strežnik za delovanje ter izvajalca za vzdrževanje platforme ter ponuja podporo in strokovne usmeritve za pripravo in naložitev načrtov šolskih poti. Ob koncu leta 2020 je na Platformi načrtov šolskih poti tako registriranih uporabnikov 818 osnovnih šol in podružnic, ki so skupno naložile 300 načrtov šolskih poti v pdf-obliki, za 124 osnovnih šol so naloženi digitalizirani načrti šolskih poti.



Eno od področij delovanja je tudi podpora pri reševanju problematike na šolskih poteh, kjer se na nas obračajo tako občani kot tudi občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter šole. AVP sicer nima pristojnosti za reševanje konkretnih situacij v lokalnem okolju, saj so te v domeni lokalnih skupnosti oz. upravljavca ceste, vendar pa lahko na systemski ravni vzpostavljamo in koordiniramo dejavnosti za večjo varnost otrok ter spodbujamo implementacijo konkretnih ukrepov. V letu 2020 smo obravnavali problematiko na šolskih poteh, ki spadajo pod naslednje osnovne šole oz. občine Radovljica (OŠ Staneta Žagarja Lipnica), Vrhnika (Betajnova cesta), občine Juršinci (naselje Rotman), Ljubljana (OŠ Vič), Občina Dobrova - Polhov Gradec (naselje Praproče), Radomlje (OŠ Preserje), Rečica ob Savinji, Novo mesto (OŠ Center), Cerknica (OŠ Rakek).

#### 4.1.8 DELO NA CESTAH

##### ***CILJ: Izboljšanje prometne varnosti na območjih cestnih del***

Policija v skladu z dogovorom z upravljavcem cest izvaja meritve hitrosti na mestih, kjer se izvajajo dela oz. so zapore cest in udeleženci v cestnem prometu pogosto kršijo določila o hitrosti.

V letu 2020 se je dogodilo deset naletov (samo decembra trije) vozil uporabnikov na delovišča oziroma na vozila DARS. V naletih je bilo osem primerov, ko so vozila uporabnikov zapeljala v področje postavljene zapore, v dveh primerih pa je prišlo do naleta na pregledno vozilo, ko je opravljalo pregled avtoceste. Štirje delavci so se lažje poškodovali. V osmih primerih je bila povzročena večja škoda na opremi DARS, v enem primeru je bila škoda manjša. Na opremi DARS je bilo v naletih dvakrat poškodovano tovorno vozilo, štirikrat blažilnik trka, trikrat signalna prikolica, v enem primeru pa osebni avto. Polovica naletov se je zgodila v suhem vremenu, polovica pa med deževjem.

V letu 2019 je bilo osem naletov, v letu 2020 pa deset, kar je kljub nižjim prometnim obremenitvam za dva primera več.

Inšpektorji za ceste Inšpektorata RS za infrastrukturo so skozi celotno leto 2020 izvajali inšpekcijski (tudi akcijski) nadzor zapor cest zaradi del in prireditev na cestah v upravljanju DRSI in DARS, d. d., predvsem v delih, ki se nanašajo na izpolnjevanje zahtevanih pogojev iz posameznih dovoljenj upravljavca za zapore, katere se postavljajo pri rednem vzdrževanju, izvajanju investicijskih vzdrževalnih del oz. vzdrževalnih delih v javno korist.

V sklopu inšpekcijskih nadzorov cestnih zapor je bil poudarek na ugotavljanju:

- ali je bilo za zaporo na cesti izdano ustrezno dovoljenje (izjeme ...),
- ali je zapora skladna s pogoji iz dovoljenja (postavitev, vzdrževanje, dopolnitev ...),
- ali je postavitve zapore na cesti skladna z elaboratom,
- ali je spoštovan dovoljeni čas trajanja zapore ceste,
- obveščanja pristojnih institucij in inšpekcije za ceste o prvi postavitvi zapore, o preusmeritvi prometa in o vsaki spremembi zapore ceste.

V okviru inšpekcijskih nadzorov cestnih zapor na državnih cestah so bile ugotovljene določene kršitve, ki so se nanašale v glavnem na:

- pridobitev dovoljenja upravljavca za zaporo ceste,
- izvedbo zapore s strani izvajalca rednih del brez dovoljenja upravljavca,
- postavitev zapore v nasprotju z izdanim dovoljenjem,
- neskladno izvajanje del s projektom oz. izdanim dovoljenjem

Ob tem so bili v inšpekcijskih nadzorih zavezancem odrejeni ukrepi za odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti ter izrečeni ustrezni prekrškovni ukrepi.

#### 4.1.9 ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI CESTNE INFRASTRUKTURE

##### ***CILJ: Izvajanje ukrepov na cestni infrastrukturi za izboljšanje prometne varnosti***

V letu 2020 je DARS nadaljeval z investicijami na področju prometne varnosti in upravljanja s prometom ter izvedel projekte:

- postavitev in zamenjava jeklenih varnostnih ograj ob odstavnem pasu avtoceste A2 na območje AC-baze Hrušica,
- izvedene so bile štiri (4) simulacije prometne varnosti projektov,
- postavili so nove SPIS-portale (56), dodatno je bilo 7 obstoječih saniranih (pomembne postavitve so bile narejena na lokacijah Brezovica–Divača, na severni, vzhodni in južni ljubljanski obvoznici ter na AC Zadobrova–Lukovica),
- postavili so 24 novih avtomatskih števecv prometa,
- zamenjali so razsvetljavo v desni cevi predora Golovec in pokritem vkopu Strmec, opremljena sta z led-svetilkami (prva predora v Sloveniji, ki sta opremljena s tovrstno tehnologijo),

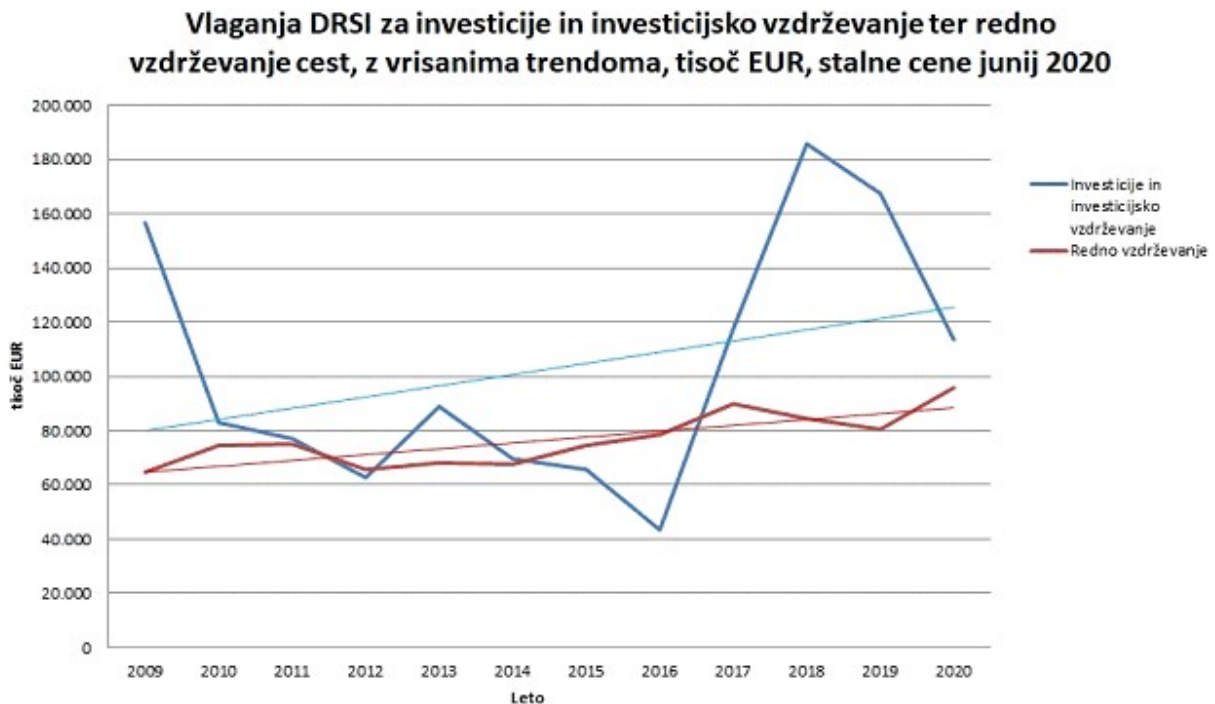
- vzpostavljen je bil sistem za občasno dvosmerno vodenje prometa v predoru Markovec,
- obnovljen in nadgrajen je bil sistem proti zmrzovanju vode v predorih Kastelec in Dekani,
- zamenjana je bila prometna signalizacija v predorih Pletovarje, Golo rebro, Kastelec, Dekani, Mali vrh, Debeli hrib ter v dveh pokritih vkopih – Medvedjek 1 in 2,
- izveden je bil sistem za prikaz sporočil v vozilu,
- nadaljevale so se dejavnosti v zvezi z izgradnjo t. i. C-ITS-sistemov,
- glede obveščanja uporabnikov – obvešča se jih o trajanju čakalnih dob, kar je nadomestilo predhodno podajanje informacije, ki je bila izražena v dolžini kolone),
- podaljšano je bilo sodelovanje z Zavodom vozim na področju preventivne dejavnosti.

Direkcija RS za infrastrukturo je v letu 2020 izvedla naslednja dela na cestni infrastrukturi:

NAZIV	ENOTA	2019	2020	Cilj 2021
Geotehnični projekti	km	14,355	33,092	9,5
Kolesarske povezave	km	13,952	8,514	10,3
Modernizacije cest	km	14,21	4,7	11,8
Premostitveni projekti	število	25	15	15
Rekonstrukcije cest	km	13,279	8,318	12
Rekonstrukcije križišč	število	43	33	8
Sanacije voziščnih konstrukcij	km	65,729	36,87	72
Ureditve cest skozi naselja	km	19,381	17,354	25,5
Izgradnja obvoznic	km	4,025	0,669	0
Novogradnje cest	km	0	0	0

Stanje cest izkazuje zelo visoko stopnjo izrabljenosti. V slabem in zelo slabem stanju je približno 56,5 % cest. S povečanim vlaganjem v cestno omrežje v zadnjih letih se je odstotek začel zmanjševati. Za zaustavitev propadanja cestnega omrežja je treba s tem trendom nadaljevati tudi v prihodnje. Treba je kontinuirano izvajati ukrepe, ki bodo podaljšali življenjsko dobo objektov, izboljšali povezanost, prevoznost, prepustnost, pretočnost in predvsem prometno varnost, predvsem v povezavi z najbolj ranljivimi udeleženci v prometu (otroci, pešci, kolesarji). Hkrati je cilj povečati ekonomsko učinkovitost in potovalne hitrosti, zmanjšati število konfliktnih točk, emisije hrupa in škodljivih vplivov na okolje ter znižati stroške uporabnikov cest.

**Graf 17: Obseg vlaganj v državno cestno omrežje**



#### 4.1.10 OBVEŠČANJE JAVNOSTI

**CILJ: Seznanjanje javnosti z novostmi v predpisih in na cestni infrastrukturi, opozarjanje na najpogostejše kršitve in nepravilnosti**

AVP spremlja stanje prometne varnosti in po posameznih obdobjih prek spletnega obveščanja seznanja javnost s stanjem prometne varnosti, nasveti za večjo varnost cestnega prometa in nacionalnimi preventivnimi akcijami. AVP javnost obvešča o različnih dogodkih, novostih, preventivnih vsebinah po več kanalih, in sicer objavlja:

- na spletni strani: [www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si);
- na štirih družbenih omrežjih: Twitter, YouTube, Instagram, LinkedIn in Facebook;
- o pomembnejših zadevah obvešča medije prek adreme.

Leto 2020 je tudi na področju odnosov z mediji in javnostmi prineslo številne spremembe, ki so bile posledica ukrepov za zaježitev epidemije novega koronavirusa, med katere se je uvrstila tudi prepoved priprave nacionalnih preventivnih akcij na terenu. Obenem je bila v pretežnem delu leta onemogočena izvedba novinarskih konferenc in drugih dogodkov, ki bi pomenili zbiranje več oseb. Nominalno so ukrepi znatno vplivali na izvedbo dogodkov in dejavnosti v več kot polovici leta, s tem pa tudi na število objav v medijih. AVP je med obema epidemijama sicer okrepila pozive k odgovorni udeležbi v prometu, nasvete in priporočila za varnejšo vožnjo, v obsegu, ki je bil dovoljen, torej na spletu in družbenih omrežjih. Tako je AVP poskrbela za dosledno spoštovanje ukrepov za zaježitev epidemije, hkrati pa dosegla kar najširši krog

različnih skupin udeležencev v prometu. Kljub vsem tem prizadevanjem je bilo upravičeno pričakovati, da bo končna letna analiza beležila upad števila objav v medijih, ki jih sicer generirajo novinarske konference in dogodki na terenu. Pričakovano pa je bilo tudi povečanje števila interakcij in sledilcev na družbenih omrežjih, saj so se dejavnosti večinoma preselile prav na te kanale.

Mediji so ob družbenih omrežjih kanali za ozaveščanje in vzpostavljanje vezi ter grajenje odnosov med AVP in širšim prebivalstvom, torej med vsemi skupinami udeležencev v prometu. Ob vseh z letnim programom dela določenih nacionalnih preventivnih akcijah je AVP medijem posredovala sporočila za javnost, ki so bila nato še podprta na družbenih omrežjih. Z namenom okrepitve akcij na teh platformah je AVP novembra in decembra uvedla dve novosti, spletno kampanjo z znanimi Slovenkami in Slovenci ter spletno kampanjo z reševalci, zdravniki, policisti in gasilci. Obe kampanji sta imeli izvrsten doseg, kar je podrobneje predstavljeno v nadaljevanju.

AVP je v letu 2020 od medijev prejela 230 pisnih vprašanj in številna vprašanja po telefonu. S ciljem vplivati na širšo javnost k bolj varnemu in pravilnemu ravnanju v cestnem prometu je AVP v letu 2020 pripravila 46 sporočil za medije, poleg teh pa še na desetine drugih objav na spletu in družbenih omrežjih. AVP v letu 2020 beleži 3.955 medijskih objav, leto pred tem pa 6.520, kar je sicer tretjino manj, a kot navedeno uvodoma, glede na objektivne razmere pričakovano. Hkrati pa so rezultati še vedno boljši kot v letu 2018, ko je bilo objav 3.290, čeprav so tedaj na terenu potekali številni dogodki in je bilo vse medijske dejavnosti mogoče izvajati nemoteno.

## **Družbena omrežja**

V letu 2020 opazamo povečanje števila sledilcev in obseg njihovega neposrednega vključevanja v aktualne objave na profilih Twitter, Instagram, LinkedIn in Facebook ter naročnikov na kanal YouTube.

V zadnjem kvartalu 2020 je bilo zaznano opazno (več kot 100 %) povečanje števila objav na družbenih kanalih AVP ter nanj vezano povečano število interakcij. AVP je v zadnjem trimesečju 2020 pridobila največ sledilcev, skupno 638, izmed katerih je 89 % začelo slediti njenemu Facebook profilu. Uporabniki družbenih omrežij so se najpogosteje in v največjem številu odzivali na nagradne igre AVP (dežniki z LED-lučkami, kolesarske zaščitne čelade, kape z LED-lučkami, drugi materiali za večjo varnost), ki so poleg všečkanja objave tudi komentirali in delili. Največkrat deljeno objavo smo zasledili v oktobru, ko so uporabniki družbenih omrežij 382-krat delili nagradno igro za osvetljen LED-dežnik. Poleg nagradnih iger so pomemben delež komentarjev predstavljale objave, ki so preverjale uporabnikovo poznavanje cestnoprometnih predpisov. Ob tem še navajamo, da smo zaradi dejstva, da je bilo v letu 2020 neposredno razdeljevanje preventivnih gradiv in materialov oteženo, vsakemu nagrajencu ob siceršnjih nagradah pošiljali še tematska preventivna gradiva, vezana na letni čas oz. nacionalno preventivno akcijo.

AVP je tematsko najpogosteje izpostavljala povezani temi alkohol in prometne nesreče, ki so bile zgoščene v decembru, ko je AVP objavila največ objav v analiziranem obdobju. AVP je bila na obeh družbenih kanalih vsebinsko skladna in komunicirala teme v enakem obsegu. Nominalni podatki razkrivajo dvakratno rast števila interakcij na družbenih kanalih AVP, ki jo lahko pripišemo povečanemu številu objav v zadnjem trimesečju 2020.

V letu 2020 smo pripravili **16 novih video preventivnih vsebin**.

Med novo izpostavljenimi temami je najboljše rezultate v dosegu vsebin in odzivu sledilcev dosegla tema alkohola v prometu, z njo smo novembra in decembra močno okrepili vidnost in prepoznavnost vseh svojih družbenih omrežij, pridobili več sledilcev in odzivov na objave kot povprečno in prejeli pohvale, da se lotevamo pereče teme. Kampanja »**Varujmo življenja, vozimo trezni!**« je bila pripravljena z univerzitetnima kliničnima centroma iz Ljubljane in Maribora, Zdravstvenim domom Maribor – Centrom za nujno medicinsko pomoč in reševalne prevoze, Policijo, Zavodom Reševalni pas in Nacionalnim inštitutom za javno zdravje. Za namen kampanje smo pripravili 7 novih preventivnih videovsebin v slovenskem jeziku, ki smo jih tudi podnaslovili z angleškimi podnapisi za doseganje še širšega kroga udeležencev v prometu, že z namenom ozaveščanja v poletju 2021. **Kampanja je imela izjemen doseg, saj je samo na kanalih AVP dosegla več kot 300.000 ljudi, skupna ocena dosega znaša kar 500.000 oseb, med kampanjo na slovenskih cestah ni bilo smrtnih žrtev.**

Poleg te kampanje smo za kampanjo o ozaveščanju pred negativnimi posledicami alkohola v prometu izdelali **še 6 novih videovsebin s slovenskimi vplivneži, ki je prav tako beležila odlične dosege.**

**Tudi pred začetkom novega šolskega leta je bil izdelan nov** videoposnetek z namenom ozaveščanja najmlajših in vseh udeležencev v prometu o njihovi ranljivosti.

Pripravili smo tudi video **Vožnja v zimskih razmerah** in video **Prometnovarnostna oprema predorov.**

· Na **Facebook** strani je AVP povečala število všečkov strani z 49.173 na 50.120. V letu 2020 je bilo na Facebooku objavljenih 681 objav, kar je 118 objav več kot leto prej; povprečno je bilo z vsebinami AVP redno doseženih 24.000 uporabnikov Facebooka. V letu 2020 AVP beleži 3,55-odstotno stopnjo vpletenosti, kar pomeni, da se je od vseh naših uporabnikov povprečno v vsebino z interakcijami (komentiranje, odzivanje, všečkanje) vpletalo dobrih 1.800 uporabnikov, torej povprečno 100 več kot v letu 2019.

Najbolj uspešna videoposnetka, narejena in prvič objavljena v letu 2020, sta bila Pravilna vožnja na krožnih križiščih in Neprecenljivi nasveti izkušenih motoristov. Prvi video je dosegel skupno 220.000 uporabnikov, drugi pa 167.000 uporabnikov. Še vedno so odlično delovali videi, ki sta jih naredila Jože Robežnik in Zoki Car. Njuni videi o varni udeležbi v prometu so tudi v letu 2020 prejeli veliko ogledov in so še vedno aktualni. Na Facebooku smo leta 2020 organizirali 14 nagradnih iger oziroma 10 več kot v letu 2019.

· Na **Instagramu** je AVP v letu 2020 objavila 234 objav in pridobila 389 sledilcev. Še naprej smo redno objavljali Story vsebine. Na Instagramu smo v letu 2020 organizirali 8 nagradnih iger.

· Na **YouTube** smo v letu 2020 objavili 39 novih posnetkov oziroma 10 več kot v letu 2019. Skupno je na YouTube kanalu 121 videoposnetkov, kanal pa ima zdaj 2.180 naročnikov.

· Na **Twitterju** je AVP v letu 2020 objavila 934 tвитov oziroma 140 več kot v preteklem letu. Profil ima 1.530 sledilcev, 434 smo jih pridobili v letu 2020. Redno smo na mesec v povprečju z objavami dosegli 115.000 uporabnikov in prejeli 782 obiskov profila. Najbolj zanimivi tviti so bili predvsem s področja nacionalnih preventivnih akcij in novosti, ki smo jih uvajali ob izpadu dogodkov zaradi spoštovanja ukrepov za zajezitev epidemije.

· Na **LinkedIn** strani smo v letu 2020 pridobili 109 sledilcev, število sledilcev je 177. Izpostavili smo 70 objav.

Pri številnih tematikah smo obvestila medijem in javnosti podali v tesnem sodelovanju s Policijo, pri čemer smo poudarili obe plati sodelovanja: preventivo in nadzor.

Policija spremlja stanje prometne varnosti po posameznih obdobjih in prek spletnega obveščanja seznanja javnost s stanjem prometne varnosti in dejavnostmi v posameznih obdobjih. Prav tako preventivno obvešča o pričakovanih dogajanjih in potrebnih previdnostih v prometu.

DARS, d. d., obvešča in ozavešča uporabnike avtocest s ciljem, da se prometna varnost izboljša in da uporabniki prispevajo k zagotavljanju pretočnosti avtocest, kar izvaja:

- s pomočjo vsebin SPIS-portalov – za doseganje boljše pretočnosti,
- z ozaveščanjem o pomembnosti spoštovanja predpisov, ki veljajo za vse cestno omrežje,
- posebna pozornost pa je namenjena informacijam in napotkom, ki so koristni pri vožnjah po AC in HC.

Pomembnost komunikacijskih kanalov

Nadgradnja lastnih komunikacijskih kanalov za večjo obveščenost in ozaveščenost o prometnih tokovih in prometni varnosti, ki je bila uvedena že v preteklosti, se bo nadaljevala, usmerjena je v cilje:

- povečati krog uporabnikov Facebooka Vozimo pametno in Promet.si,
- povečati število internih uporabnikov in podpora javnomnenjskih voditeljev na Twitter računih @DARS\_si in @promet\_si,
- po potrebi povečevati objavo videozgodb na YouTube kanalu DARS.

### **Informiran voznik je varen voznik – opis delovanja Prometnoinformacijskega centra (PIC)**

Pravočasna, natančna in jasna prometna informacija pomembno prispeva k varnemu odvijanju prometa. V sklopu obveščenosti uporabnikov s prometno informacijo v letu 2021 načrtujemo naslednje dejavnosti:

- Priprava, pošiljanje in objava tedenske prometne napovedi več kot 1.200 naslovnikom, v kateri so napovedi pričakovanega povečanega prometa, napovedi glede načrtovanih del na AC/HC, vreme in napotki za varno vožnjo.
- Informiranje glede veljavnosti prometnih ureditev (na primer sprostitev prometa za TTV med vikendi in prazniki, ki jih je Vlada RS sprejela za ublažitev posledic).
- Informiranje o stanju v prometu na mednarodnih mejnih prehodih (bodisi da so zaprti za določene vrste prometa oziroma je možno prehajati le nekaterim prebivalcem, podatek o čakalnem času ter podatek v zvezi s pogoji, ki morajo biti izpolnjeni, da posameznik sploh lahko prečka mejo – obvezno testiranje, negativen izvid testa in podobno).
- Informacije v zvezi s stanjem v prometu v sosednjih državah (vključno z omejitvijo in pogoji).
- Informacije o stanju vremena, vplivu vremena na promet in opozorila (napotki za varno vožnjo ob posameznem vremenskem pojavu (sneženje, obilne padavine, veter, burja in podobno).

### **Propagiranje kanalov prometne informacije:**

- Izdelava operativnega načrta plasiranja prometne informacije v sodobnem medijskem prostoru na podlagi strokovne analize (analiza končnih uporabnikov, analize kanalov podajanja informacij, analiza uporabniške izkušnje, evalvacija uporabe različnih medijev ...).
- Nadgradnja mobilne aplikacije in ustrezna medijska podpora.



- Nadgradnja spletne strani [www.promet.si](http://www.promet.si) in ustrezna medijska podpora.
- Upravljanje Twitter računov @promet\_si in @DARS\_si in morebitne nadgradnje, skladne z uporabniško izkušnjo.
- Upravljanje Facebook računov Vozimo pametno in Promet.si.
- Proučitev funkcij drugih kanalov in družbenih omrežij za doseganje širših javnosti s prometno informacijo.
- Prenova modula MojPIC s poudarkom na podajanju prometnih informacij za voznike tovornih vozil.
- Sodelovanje na mednarodnem dogodku t. i. RoadShow, ki poteka v okviru projekta C-Roads. Dogodek je namenjen predstavitvi rezultatov poteka in rezultatov pilotnih projektov C-ITS, torej vzpostavitve potrebne infrastrukture za komunikacijo avto – infrastruktura – avto (oziroma V2X).
- V sklopu obveščanja s ciljem večje pretočnosti, varnosti in zadovoljstva uporabnikov so uporabnike o poteku delovne zapore obveščali prek vizualne predstavitve zapore (terminska izvedba, lokacija, signalizacija in drugo).
- Sodelovanje z mediji: javljanja ob izrednih dogodkih, novinarske konference, dnevi odprtih vrat nadzornih centrov (če bodo epidemiološke razmere to dopuščale), priprave podatkov in drugih vsebin za medije, krepitev obstoječih in iskanje novih oblik stalnega sodelovanja z mediji.

## 4.2 VOZILA

### **TEMELJNI CILJ: Zagotavljanje varnih vozil v cestnem prometu**

Na področju vozil je delo Ministrstva za infrastrukturo in AVP omogočati visoko strokovnih in kakovostnih storitev s področja vozil. To delo zajema področja registracije, tehničnih pregledov in ugotavljanja skladnosti vozil. Zagotavlja se tehnična brezhibnost vozil, ki so skladna s predpisi Evropske unije. S svojimi nalogami in delom se za prebivalce Republike Slovenije omogoča kakovostne in visoko strokovne storitve s področja vozil.

Na področju ugotavljanja skladnosti je AVP zagotavljala varna in okolju prijazna vozila tako pri uvozu novih kot tudi rabljenih vozil, ki se prvič registrirajo v Republiki Sloveniji. V letu 2020 je bilo izdanih 83.687 SA-potrdil o skladnosti, 43.947 SB-potrdil o skladnosti in 2.321 SC-potrdil o skladnosti vozil. Približno toliko vozil, skladnih z evropskimi predpisi, je bilo danih v promet v Republiki Sloveniji. Homologacijski organ ima pristojnost strokovno nadzirati izvajalce postopkov ugotavljanja skladnosti, registracije in tehničnih pregledov vozil. S tem vpliva na izvajanje storitev in posledično prispeva k večji varnosti v prometu in zagotavljanje okolju prijaznih vozil.

Finančna uprava RS (FURS) v okviru nadzorov na cesti po ZDCOPMD ugotavlja več hujših kršitev, kjer prevozniki v vozila vgrajujejo sofisticirane elektronske naprave za manipuliranje tahografov. Z uporabo teh naprav je omogočeno prikrievanje dejanskih hitrosti vozila oziroma prikrievanje gibanja vozila, kar ogroža varnost vseh udeležencev v prometu.

FURS v postopkih nadzora ob sumu nepravilnega delovanja snemalne naprave oziroma suma manipulacije s tahografom odredi izredni pregled zapisovalne opreme v pooblašeni delavnici tahografov. V letu 2020

je bilo odrejenih 153 izrednih pregledov zapisovalne opreme. Pri cestnih kontrolah je bilo v letu 2020 odkritih 60 primerov najhujših kršitev – goljufij oziroma manipulacij s tahografi s pomočjo magneta, vgrajene manipulacijske naprave v vozilu ali z modificiranim dajalnikom impulzov. Odkrito manipulacijsko napravo se izgradi in uvede postopek o prekršku proti kršitelju.

Podatki in analize zadnjih odkritih primerov manipulacij tahografov kažejo, da se pojavljajo vedno nove oblike ter mesta, kjer so manipulacijske naprave nameščene, njihovo odkrivanje pa je zelo kompleksno ter zahteva specifično znanje in poglobljen pristop.

Pod temeljnim ciljem zagotavljanja varnih vozil v cestnem prometu, v okviru izvajanja nadzorov nad prevozi blaga in potnikov v mednarodnem cestnem prometu, FURS nadzoruje tudi upoštevanje določil večstranskega kontingenta CEMT v povezavi z Resolucijo CEMT/CM(95)4 in Sporazumom o mednarodnih občasnih avtobusnih prevozi potnikov (Sporazum INTERBUS) (Uradni list RS, št. 14/01).

#### 4.2.1 PRIPRAVA USTREZNIH POSTOPKOV ZA DELO

##### ***CILJ: Vzpostavitev ustreznih postopkov za delo zaposlenih pri tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil***

Pri izvajalcih tehničnih pregledov, registracije in postopkov ugotavljanja skladnosti vozil se izvajajo strokovni nadzori, v okviru katerih se opravlja strokovno svetovanje in ozaveščanje izvajalcev teh postopkov. AVP izvaja več dejavnosti za zagotavljanje ustrezne ravni storitev s področja vozil. Organizacije morajo v okviru hierarhične strukture zagotoviti ustrezne pogoje za delo in zagotoviti sledljivost postopkov. Zagotoviti morajo sistematično izvajanje notranjih nadzorov za izvajalce, ki delujejo na področju vozil.

#### 4.2.2 POSODOBITEV POSTOPKA USPOSABLJANJA

##### ***CILJ: Ustrezni postopki usposabljanja zaposlenih pri tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil***

Leta 2020 je bilo na področju tehničnih pregledov opravljenih 38 strokovnih nadzorov nad izvajanjem dela pooblaščenih organizacij. Na strokovnih nadzorih so bile podane usmeritve za izvajanje postopkov in usmeritve za pravilno delo. Zaradi epidemiološke slike je bilo v letu 2020 izvedenih manj strokovnih nadzorov, kot bi jih bilo, če bi bile razmere normalne. Izvedeni so bili izpiti za nove delavce na področju registracije in tehničnih pregledov vozil, za kontrolorje, referente in vodje tehničnih pregledov vozil, voden je bil register izpitov in drugih nalog, povezanih z usposabljanjem, v okviru katerega je bilo v letu 2020 16 izpitnih rokov. Izpit za kontrolorja tehničnih pregledov vozil je opravilo 28 kandidatov, za vodjo tehničnih pregledov 5 kandidatov in za referenta registracije vozil 24 kandidatov.

Do sprejema pravilnika o izvajanju usposabljanj in izpitov za izvajalce tehničnih pregledov in registracije vozil ostajajo že podeljena pooblastila še naprej v veljavi. Usposabljanja se tako izvajajo pri podjetjih CI&CA, d. o. o., in AMZS, d. d. Na Medpodjetniškem izobraževalnem centru, ki ima tudi pridobljeno pooblastilo, se v letu 2020 usposabljanja niso izvajala.

#### 4.2.3 VZPOSTAVITEV USTREZNEGA STROKOVNEGA IN INŠPEKCIJSKEGA NADZORA

##### ***CILJ: Ustrezen strokovni in inšpekcijski nadzor nad delom zaposlenih pri tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil***

Skladno s 67. členom Zakona o motornih vozilih (ZMV-1) (Uradni list RS, št. 75/17) je AVP v letu 2020 izvajala redne in izredne strokovne nadzore pooblaščenih organizacij, ki izvajajo postopke tehničnih pregledov, registracije in ugotavljanja skladnosti vozil. Strokovnih nadzorov je bilo v letu 2020 zaradi koronakrize manj. Vseeno so se nadzori nadaljevali v zmanjšanem obsegu, predvsem z nadzori na daljavo.

V letu 2020 so se v okviru izvajanja rednih in izrednih strokovnih nadzorov nad izvajanjem dela pooblaščenih organizacij za postopke ugotavljanje skladnosti vozil ugotovile naslednje nepravilnosti:

- strokovno osebje, ki postopke izvaja, je ustrezno izobraženo in ima izkušnje s področja, ki ga opravlja,
- pri nekaterih primerih se ne navaja predpis, po katerem se postopek izvaja,
- sprejeta dokumentacija je ustrezno označena in sortirana; včasih se pojavijo pomanjkljivosti pri označevanju virov podatkov; Sprejema se dokumentacija v drugih jezikih; niso vedno izpolnjeni vsi ustrezni obrazci; večkrat se v postopkih vključuje tudi dokumentacija, ki ni potrebna in delno pripomore k nepreglednosti postopkov;
- premalo se poznajo predpisi, ki jih je treba upoštevati pri svojem delu (standard 17020, ZMV-1, Pravilniki, zahtevana dokumentacija in predpisi za predelana vozila, vsebina tehničnih poročil je pomanjkljiva, ugotovitve pregledov so premalo podrobno zabeležene, v dokumentih niso označeni podatki, ki so upoštevani za odločitve v postopkih), in
- pri postopkih se preverja stanje glede plačila davka na motorna vozila.

Prav tako so se izvajali redni in izredni strokovni nadzori nad izvajanjem dela pooblaščenih organizacij za tehnične preglede in registracijo vozil. Ugotovitve med drugim izkazujejo nepravilno opravljene postopke meritev zavornih učinkov pnevmatskih zavornih sistemov, nepravilnosti v postopkih merjenja emisij izpušnih plinov ter opuščanje posameznih meritev, katerih izmerjeni rezultati se ne beležijo v zapisniku o tehničnem pregledu.

Nadalje so bile ugotovljene tudi nepravilnosti izpisov Potrdil o tehničnih pregledih vozil, programa elektronske preizkuševalne steze, zaradi česar so nastajale težave pri interpretaciji rezultatov meritev, ter zagotavljanja sledljivosti postopkov tehničnih pregledov vozil. Prav tako se ugotavlja, da nekateri izvajalci niso dosledni pri pregledu posameznih delov vozila (predelave na vozilih, delovanje vseh varnostnih pasov, nameščenost vzglavnikov na zadnjih sedežih) ali delovanju električnih priključkov vlečne kljuge. Ponekod se je pojavljal tudi površen pregled podvozja in krmilnega mehanizma vozila. Z uvedbo videonadzornega sistema na steze za tehnične preglede vozil pa so se že pokazale prednosti tega sistema, saj so bili ravno z uporabo fotografij iz videonadzornega sistema pridobljeni podatki o napakah na vozilih. Napake so bile na vozilih, kontrolorji pa jih niso ugotovili in podali ocene, da vozilo ni tehnično brezhibno. Zaradi tega so bili kontrolorjem tehničnih pregledov izrečeni trije opomini.

Področje inšpekcijskega nadzora po navedeni problematiki spada v delovno področje Inšpekcije za cestni promet IRSI. V letu 2020 je inšpekcija za cestni promet nadzor na zadevnem področju izvajala v skladu z letnim načrtom in strateškimi usmeritvami v obsegu, ki ga dopušča kadrovska zasedenost inšpekcije za cestni promet obsega drugih zadolžitev po področnih pristojnostih.

V letu 2020 je IRSI nadaljeval izvedbo krajših usmerjenih inšpekcijskih pregledov strokovnih organizacij za tehnične preglede. Krajši usmerjeni postopki so kljub nespremenjenemu številu inšpektorjev omogočili vključitev več obravnavanih strokovnih organizacij. Nadaljevala se je tudi praksa usmerjanja v odkrivanje večjih nepravilnosti pri izvajanju postopkov tehničnih pregledov, med drugim tudi nepravilnosti pri izvajanju postopkov tehničnih pregledov traktorjev na terenu. Odkritim nepravilnostim so sledili inšpekcijski ukrepi za odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti ter prekrškovni postopki. Število nadzorov s tega delovnega področja se je povečalo med razglašeno epidemijo SARS-CoV-2, ko je bila s takrat veljavnim Odlokom Vlade RS dejavnost strokovnih organizacij za tehnične preglede dovoljena.

#### 4.2.4 ANALIZA REZULTATOV TEHNIČNIH PREGLEDOV

##### **CILJ: Stalno analiziranje rezultatov tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil**

V letu 2020 je bilo v Republiki Sloveniji opravljenih 1.477.132 tehničnih pregledov vozil. Od tega je bilo brezhibnih 1.207.566 in pogojno brezhibnih 170.892 vozil. Pri tehničnih pregledih je bilo ugotovljenih 73.111 napak in 25.563 kritičnih napak.

##### **Preglednica 21: Najpogostejše ugotovljene napake pri tehničnih pregledih v letu 2020**

<b>ZAVORNA OPREMA</b>	<b>45444</b>
zmogljivost	25160
učinkovitost	8989
zavorne obloge	283
naletna zavora	25
celoten zavorni sistem	389
toge zavorne cevi	2495
mehansko stanje in delovanje	10100
<b>SVETLOBNA IN ELEKTRIČNA OPREMA</b>	<b>86147</b>
žarometi	34565
prednje in zadnje pozicijske svetilke, bočne in gabaritne svetilke, ter svetilke za dnevno vožnjo	21879
<b>OSI, KOLESA, PNEVMATIKE IN OBESITEV</b>	<b>37361</b>
sistem obesitve koles	19702

<b>EMISIJE</b>	<b>12654</b>
emisije izpušnih plinov	8257
<b>KRMILJENJE</b>	<b>17029</b>
mehansko stanje	11151
zračnost krmiljenja	3313

#### 4.2.5 UGOTAVLJANJE VZROČNE POVEZAVE MED PROMETNIMI NESREČAMI IN TEHNIČNIM STANJEM VOZIL

##### **CILJ: Ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in vsemi dejavniki, povezanimi z vozili**

Policija je v letu 2020 odredila 253 izrednih tehničnih pregledov, od tega za 92 vozil, udeleženih v prometnih nesrečah.

#### 4.3 PROMETNA VZGOJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE

##### **TEMELJNI CILJ: Prisotnost prometne vzgoje in učenja v vseh življenjskih obdobjih**

Varnost v cestnem prometu je pomemben del delovanja družbe, zato so v veljavnih učnih načrtih vključene prometne vsebine po vertikali, od predšolske vzgoje in osnovnošolskega izobraževanja do srednješolskega izobraževanja. Prometna vzgoja in vseživljenjsko učenje prispevata k oblikovanju ustreznih stališč do posameznih dejavnikov varnosti in k ustreznemu vedenju v prometu. Pogoj za oblikovanje ustreznih stališč in varnega vedenja sta pridobivanje in redno obnavljanje znanj in spretnosti za varno sodelovanje v prometu.

Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport (MIZŠ) s potrjenimi in veljavnimi programi v vzgojno-izobraževalnih zavodih zagotavlja izvajanje vsebin prometne vzgoje v sistemu vzgoje in izobraževanja v kurikulumu za vrtce, učnih načrtih za osnovne šole, kjer so cilji in vsebine kulture in vzgoje cestnega prometa medpredmetno povezani, pri rednem pouku, dnevni dejavnosti, kolesarskem izpitu, preventivnih akcijah, projektih, natečajih in z neobveznimi izbirnimi vsebinami v srednjih šolah. Prav tako se vzgojno-izobraževalni zavodi za izvajanje vsebin prometne varnosti povezujejo z ZRSŠ, AVP, Policijo, lokalno skupnostjo, društvi, nevladnimi organizacijami in prostovoljci.

Zavod RS za šolstvo z nalogo Trajnostna mobilnost/varna mobilnost v vzgoji in izobraževanju (vrtci, osnovne in srednje šole) usmerja in spodbuja VIZ k razvijanju varnega, odprtega, spodbudnega in uporabnega učnega okolja, sledi mobilni, multikultumi, povezani, trajnostni družbi ter vsebine prometne varnosti povezuje z vidiki telesne dejavnosti, zdravjem, ekološkim in okoljskim vidikom.

Dejavnosti, ki jih izvaja Zavod, prispevajo k spremembam na izvedbeni in sistemski ravni na področju šolstva. Področje varne/trajnostne mobilnosti je v vrtcu umeščeno v izvedbeni kurikulum. V osnovni šoli je varna/trajnostna mobilnost kroskurikularno, medpredmetno, interdisciplinarno področje v obveznem in

razširjenem programu, v srednjih šolah pa se vključuje kot ITS, projekti, akcije. Na 34 srednjih šolah se izvaja projekt z naslovom Dijaki dijakom za varno mobilnost, v skladu z dokumentom o delu v 3-letnem projektu, ki se zaradi razmer med epidemijo podaljša. Cilji projekta so:

- dijake ozavešiti o pomenu varnosti in ustreznem ravnanju v cestnem prometu;
- pri dijakih krepiti veščine za kulturo vedenja v cestnem prometu in zdrav način življenja;
- dijake spodbujati k razvoju pozitivnega odnosa do okolja;
- dijake, strokovne delavce na šoli in starše informirati o načrtovanih dejavnostih v okviru akcije;
- dijake in učitelje koordinatorje aktivno vključiti;
- strokovne delavce srednjih šol usposobiti za strokovno podporo dijakom pri opravljanju dejavnosti za varno mobilnost;
- promovirati varno mobilnost v neposrednem in širšem okolju;
- povezovati različne sodelujoče partnerje.

Opravljenе dejavnosti:

### **I. Varna mobilnost v vzgoji in izobraževanju**

1. Priprava dokumenta Priporočila za izvajanje trajnostne mobilnosti v vrtcu.
2. Priprava posodobljenega dokumenta Strategija trajnostne mobilnosti v vzgoji in izobraževanju do leta 2023.
3. Priprava predlogov za posodobitev listine Kolesarska izkaznica v osnovni šli. Oddaja na MIZŠ.
4. Priprava tematske revije Razredni pouk, urejanje, zapis in usklajevanje prispevkov za objavo na temo Trajnostna mobilnost na razrednem pouku.
5. Usklajevanje, koordiniranje dejavnosti v vrtcih in šolah z nevladnimi organizacijami na področju izvajanja delavnic na področju prometne varnosti.
6. Sodelovanje pri ocenjevanju izdelkov učencev v OŠ razpisa Butan plin.
7. Izvajanje seminarja za učitelje v osnovni šoli, ki se usposablja za izvajanje kolesarskih izpitov (3-dnevni seminar za pridobivanje teoretičnih znanj (36 udeležencev) in enodnevni seminar za pridobivanje praktičnih sposobnosti (99 udeležencev).
8. Svetovanje, strokovna podpora vrtcem in šolam pri izvajanju področja trajnostne mobilnosti.
9. Načrtovanje primerov varne mobilnosti v izvedbenem kurikulumu v OŠ, obveznem in razširjenem programu OŠ.
10. Predstavitev primerov področja trajnostne mobilnosti v spletnih učilnicah (Sodelovalnica RP).
11. Odgovori na vprašanja strokovnim delavcem o izvajanju kolesarskih izpitov med epidemijo (pouk na daljavo, vrnitev v šolo) v OŠ (objave v Sodelovalnici RP).

### **II. Akcija Dijaki dijakom za varno mobilnost v srednjih šolah**

1. Strokovno srečanje pri projektu z ravnateljji, učiteljji.
2. Navodila v spletni učilnici šolam pri projektu za delovanje med delom na daljavo in ob vrnitvi.
3. Pregled dejavnosti šol pri projektu v spletni učilnici SIO Dijaki dijakom.
4. Priprava in pregled poročil šol pri projektu v spletni učilnici.

#### 4.3.1 PRVO ŽIVLJENJSKO OBDOBJE

##### ***CILJ: Nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v prvem življenjskem obdobju***

Otrok je v prvem življenjskem obdobju v prometu udeležen in ogrožen predvsem v vlogi potnika. Starši so v tem obdobju ključni.

#### 4.3.2 PREDŠOLSKO OBDOBJE

##### ***CILJ: Nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od prvega do petega leta***

Otroci v predšolskem obdobju sodelujejo v prometu predvsem kot pešci, potniki in kolesarji. Z vidika svojih sposobnosti in poznavanja prometnih predpisov ter predvsem razumevanja in zmožnosti predvidevanja tveganj potrebujejo spremstvo in skrb odraslih v prometu. Starši so v tem obdobju ključni tako z vidika zagotavljanja varnosti kot učenja in prometne vzgoje. Veliko dejavnosti pa se izvaja tudi v vzgojno-izobraževalnih ustanovah, javnih in zasebnih vrtcih.

##### **Projekt Pasavček**

Projekt Pasavček je že več let eden izmed najbolj uspešnih in učinkovitih ter tudi množičnih prometnoproventivnih projektov v Sloveniji. Osnovni namen projekta je informiranje in ozaveščanje glede varne vožnje otrok, pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov na vseh sedežih in pri vseh potnikih v vozilih.

Projekt Pasavček je potekal že 15. leto. Osnovni namen projekta Pasavček je spodbuditi dosledno in pravilno uporabo otroških varnostnih sedežev in pripetost otrok med vožnjo. Slogan projekta je Red je vedno pas pripet. Tudi v šolskem letu 2019/20 je sodelovalo zelo veliko skupin. 1.141 skupin iz različnih vrtcev in šol iz 126 slovenskih občin se je prijavilo k izvajanju projekta Pasavček. Spomladi (marca, aprila) je epidemija onemogočila kroženje demo-sedeža po šolah in vrtcih ter pripravo večjih dogodkov v okviru projekta. Usposabljanje za izvajanje prometne vzgoje (projekta Pasavček) za učitelje in vzgojitelje smo uspešno izvedli 23. januarja 2020 v M hotelu v Ljubljani. Prijave za usposabljanje smo zbirali prek sistema Katis. Zanimanje je bilo veliko. Prijavljenih udeležencev izobraževanja je bilo 94. Usposabljanje daje strokovnim delavcem nova znanja in strategije za uspešno vodenje projekta Pasavček. Veliko učiteljev in vzgojiteljev je projekt Pasavček, kljub oviram (vladni ukrepi), uspešno izpeljalo in zaključilo. Otroci in posledično njihovi skrbniki (starši) pa so bili bogatejši za pridobljeno znanje in nova stališča ter vidike s področja večje varnosti pri vožnji z vozilom. Vsem strokovnim delavcem po šolah in vrtcih, ki so uspešno pripeljali projekt do konca in oddali zaključno poročilo, smo izdali potrdila o sodelovanju.

V okviru projekta Pasavček smo za izvajanje dejavnosti sodelujočim razdelili: 3.000 knjižic Red je vedno pas pripet, 1.300 metrov, 1.141 žigov, 35.400 kartončkov, 23.000 priznanj, 4.200 potrdil o sodelovanju, 300 oranžnih blokcev, 50 vizitkarjev, 756 družabnih iger, 1.620 oranžnih vrečk – nahrbtnikov, 300 peresnic, 36 plišastih pasavčkov.

Predstave Pasavček v prometu po šolah in vrtcih zaradi vladnih ukrepov za zaježitev širjenja koronavirusa ni bilo mogoče izvesti ne spomladi ne jeseni.

Projekt Pasavček ima svojo tradicijo, projekt in lik Pasavčka je postal širše prepoznaven, prav tako geslo projekta. Projekt ima pomemben prispevek pri ozaveščanju staršev in otrok za dosledno pripenjanje z varnostnim pasom in uporabo otroških varnostnih sedežev med vožnjo.



V šolskem letu 2020/21 je bilo prijavljenih 1.176 skupin in oddelkov. Projekt Pasavček ima dolgo tradicijo in nekatere šole in vrtci uspešno sodelujejo pri projektu Pasavček že več let ter pripravljajo in navajajo mlade generacije otrok na uporabo otroških varnostnih sedežev in varnostnega pasu med vožnjo ter jih seznanjajo s prometnimi pravili in ustreznim varnim vedenjem v prometu.

### **Interaktivno motorično-didaktično igralo za učenje varnosti v prometu v Minicityju**

Minicity Ljubljana v podobi majhnega mesta ponuja priložnost praktičnega učenja različnih poklicev in pridobivanja vsakodnevnih znanj s pomočjo realnih rekvizitov v pomanjšanih poslovalnicah resničnih ustanov in podjetij. Vsako leto Minicity obiše veliko otrok in spremljevalcev ter skupine otrok iz vrtcev in šol. V Minicityju je postavljeno interaktivno motorično-didaktično igralo, ki je nastalo v partnerstvu z AVP, AMZS, zavarovalnico Generali in Toys4you (didaktične igrače). Naloge in izzivi za otroke so povsem praktični in se nanašajo na naslednje teme: vidnost v prometu, tehnična brezhibnost vozila, pravilno pripenjanje z varnostnim pasom, kako ravnati ob različnih ovirah na cesti, kako se vesti v predoru in v temi.

Leto 2020 se je začelo pestro in je v Minicity privabilo več otrok kot katerokoli leto poprej (npr. januarja 5.782 obiskovalcev, februarja 5.499 obiskovalcev), zaradi zaprtja skladno z ukrepi zaradi epidemije pa je pozneje beležen upad. V



šolskem letu 2019/2020 je interaktivno motorično-didaktično igralo kljub določenemu obdobju omejitev in prepovedi zaradi koronavirusa obiskalo kar 92 šolskih skupin in 63 skupin iz vrtca. V predstavitvi igralne enote so otroci spoznali prometne predpise, prometne znake in pravilno ravnanje v prometu. Uživali so v



igri kviz na temo prometnih znakov in predpisov. Po postavljenem vprašanju oz. trditvi so otroci s skupnimi močmi prek diskusije iskali pravilni odgovor. Zanimivost programa na daljavo je bil zaokrožen še s kreativnimi delavnicami na temo prometa, kjer so iz preprostih materialov, ki jih ima vsak doma, izdelovali prometni poligon.

#### 4.3.3 OSNOVNOŠOLSKO OBDOBJE

V osnovnošolskem obdobju je zelo pomembno, da otroci pridobijo osnovna znanja in spretnosti za samostojno sodelovanje v prometu v vlogi pešcev, kolesarjev in potnikov. Na AVP že vrsto let skrbimo za strokovno usmerjanje in usposabljanje strokovnih delavcev v vzgoji in izobraževanju, zato pripravljamo strokovna izobraževanja in gradiva, ki jih lahko učitelji in vzgojitelji uporabijo pri svojem delu.

### **VARNOST OTROK**

V okviru nacionalne preventivne akcije Začetek šole in varnost otrok smo pripravili preventivna gradiva ter poziv občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu k sodelovanju v akciji. Poseben poudarek je tudi na urejanju šolskih poti, obveščanju šol ter staršev in otrok o varnem sodelovanju v prometu. V okviru občinskih svetov je bilo zagotovljeno tudi izvajanje varovanja otrok na šolskih poteh, skladno z njihovimi zmožnostmi ter ob upoštevanju takratnih ukrepov zaradi covid-19.

V akcijo Začetek šole se je vključilo 189 občinskih svetov, prvošolcem smo zagotovili knjižice Prvi koraki v svetu prometa (25.000), 2.260 plakatov Šolska pot, 3.200 letakov, 2.009 plakatov Poskrbimo za varnost otrok in 1.195 osvežilcev. Razdelili smo tudi dodatnih 50 rumenih rutic glede na želje in potrebe posameznih šol, večinoma pa so jih zagotovile zavarovalnice.

#### 4.3.3.1 PRVO TRILETJE (6–8 LET)

#### ***CILJ: Nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od šestega do osmega leta***

V prvem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci spoznajo in opazujejo varne in nevarne poti v okolici šole, spoznajo prometne znake, ki označujejo šolsko pot, spoznavajo pravila vedenja v prometu in varne hoje, pomen vidnosti in nošenja rumene rutice in kresničke, seznanijo se z načini vedenja sopotnika v različnih prevoznih sredstvih, učijo se vključevanja v promet po varnih šolskih poteh, seznanijo se z orientacijo v prometnem prostoru (levo, desno), seznanijo se z varno hojo po pločniku in cesti, kjer ni pločnika, s hojo ob nevarnem cestnem robu in varnim prečkanjem ceste. Učenci se seznanijo s prometnovarnostnim načrtom šole.

#### **Prvi koraki v svetu prometa**

V okviru dejavnosti za večjo varnost otrok ter akcije Začetek šole prejmejo vsi prvošolci knjižico Prvi koraki v svetu prometa, ki na strokovnih temeljih povezuje ključna ravnanja otrok v prometu in je namenjena staršem in učiteljem, da lahko izvajajo učenje varnega vedenja začetnikov v prometu tako v vlogi pešcev in kolesarjev kot potnikov. Ob tem se opozarja na ključna tveganja in zakonske zahteve: spremstvo otrok

v prvem razredu, obvezna uporaba rumene rutice v prvem in drugem razredu, obvezna uporaba kresničk, čelade, otroških varnostnih sedežev, pripetost pri vseh vožnjah, ključna pravila varnega pešačenja in varnost na šolskih poteh.

### **Začetek šole in varnost otrok**

V okviru nacionalne preventivne akcije Začetek šole in varnost otrok so bile pripravljene preventivne in medijske dejavnosti, s katerimi se je opozorilo na varnost otrok ob začetku novega šolskega leta. V akciji je AVP sodelovala z Ministrstvom za infrastrukturo.

AVP je ob začetku šolskega leta 2020/2021 na vse udeležence v prometu naslovila poziv k največji stopnji pazljivosti pod skupnim imenovalcem Varno v šolo. V jutranji prometni konici je 51 promotorjev prometne varnosti na 20 večjih križiščih v Ljubljani, Celju, Kranju, Mariboru, Novem mestu in Kopru izvajalo terensko akcijo, s katero so voznike in druge udeležence v prometu opozarjali, da se na naše ceste znova vračajo številni šolarji, med njimi tudi 21.366 prvošolcev, ki spadajo med najbolj ranljive skupine udeležencev v prometu. S pomočjo sporočilnih tabel so voznike opozarjali še na dve pomembni sporočili: da je pripetost ključna za varno vožnjo vseh potnikov v vozilu, voznike, kolesarje in pešce pa so opozarjali, da mobilni telefoni ne spadajo v promet. Pred osnovno šolo Venclja Perka v Domžalah so minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec, (tedaj še) v. d. direktorja AVP Jože Hribar in ravnateljica OŠ Venclja Perka Petra Korošec simbolično pospremili otroke pri varnem prehodu čez cesto ter ob tem poudarili pomen prometne vzgoje otrok in odgovornost, ki jo imamo odrasli, da poskrbimo za njihovo varnost. AVP je ob začetku šolskega leta pripravila tudi dve novejši preventivni videovsebini.



### **Poročilo akcije Nacionalnega inštituta za javno zdravje Otroci za varnost v prometu**

Izvajalec: Nacionalni inštitut za javno zdravje z območnimi enotami

Čas trajanja: od leta 2002 v pomurski regiji, od leta 2014 tudi v preostalih slovenskih regijah

Ciljna skupina programa: učenci nižjih razredov osnovnih šol, starejši otroci v vrtcih, njihovi starši, udeleženci v prometu

Komunikacijski cilji: dvig ozaveščenosti o posledicah pitja alkohola v prometu

Temeljno sporočilo: Udeleženci v prometu naj ne pijejo alkohola

Slogan: Varen voznik je trezen voznik. Ko piješ, ne vozi, če voziš, ne pij!

Opis programa: Območne enote Nacionalnega inštituta za javno zdravje že vrsto let v začetku šolskega leta pripravijo likovni natečaj za osnovne šole in vrtce. Cilj dejavnosti je dvig ozaveščenosti o posledicah pitja alkohola pri udeležencih v prometu. Šole in vrtci, ki se vključijo, obravnavajo problematiko alkohola in prometa na otrokom prilagojen način. Pod vodstvom mentorjev otroci izdelajo likovne izdelke s sporočili na tematiko varnosti v prometu. Ulična dejavnost ob martinovem poteka tako, da policisti ustavijo voznika, opravijo kontrolo dokumentov, potem pa pristopijo otroci in vozniku podarijo svoj izdelek, zloženko o alkoholu in mu zaželi varno vožnjo brez alkohola.

Tudi v tem nenavadnem letu, pod senco epidemije covid-19, ko so spremembe življenjskih in delovnih navad stalnica, je v večini slovenskih regij potekala akcija Otroci za varnost v prometu. Otroci in učenci so se ob ustvarjanju izdelkov pogovarjali z mentorji, starši in sorodniki na temo alkohola v prometu. Zaradi ukrepov za zajezitev epidemije, zaprtih vzgojno-varstvenih zavodov (vrtcev), pouka šolarjev na daljavo, podaljšanih počitnic in bolniških odsotnosti številnih mentorjev je udeležba pri dejavnosti Otroci za varnost v prometu 2020 veliko skromnejša v primerjavi s preteklimi leti. Veseli smo bili vsake oblike sodelovanja, tudi če izdelki, kot v prejšnjih letih, niso našli poti do nas. Dejavnost se je končala 11. novembra, na martinovo, tokrat brez številnih uličnih akcij na vseh koncih Slovenije. Žal smo se morali odpovedati najbolj atraktivnemu in najbolj učinkovitemu načinu ozaveščanja odraslih, voznikov, da alkohol ne spada v promet. Upamo, da bomo že v letu 2021 dejavnost izvedli tako kot v letih pred epidemijo: na določenih točkah v okolici šol in vrtcev so ustavljeni vozniki ob redni policijski kontroli dokumentov, tudi občasno izvedenih testih alkoholiziranosti, iz rok najmlajših prejeli otroške izdelke s sporočili in gradivom SOPA. Ob izročitvi gradiv je otrok voznika spomnil, da ni sam na cesti, da je »trezen voznik – varen voznik«. Število sodelujočih šol/vrtcev je po regijah prikazano v spodnji tabeli.

**Preglednica 22: Sodelujoči v dejavnosti Otroci v cestnem prometu v letu 2020**

Sodelujoči v dejavnosti Otroci za varnost v prometu 2020				
Regija	Šole/vrtci	Izdelki otrok/učencev	Mentorji	ulične akcije
NIJZ OE Murska Sobota	10	352	25	
NIJZ OE Maribor	5	283	16	
NIJZ OE Ravne na Koroškem	2	160	6	

NIJZ OE Kranj	6	242	15	<b>0 (epidemija)</b>
NIJZ OE Celje	7	419	12	
NIJZ OE Koper	2	Ni podatkov	Ni podatkov	
NIJZ OE Nova Gorica	-	-	-	
NIJZ OE Novo mesto	23	458	43	
NIJZ OE Ljubljana	8	800	35	
<b>SKUPAJ</b>	<b>63</b>	<b>2714</b>	<b>152</b>	

#### 4.3.3.2 DRUGO TRILETJE (9–11 LET)

##### **CILJ: Nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od devetega do enajstega leta**

V drugem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci usvojijo pomen varnosti v prometu in kodeks etike v prometu ter razvijajo skrb in odgovornost za svojo varnost in varnost drugih udeležencev v prometu. Razvijajo spretnosti opazovanja prometa in spoznajo vrste prometa. Seznanijo se s teoretičnimi znanji za opravljanje kolesarskega izpita ter usposobijo za vožnjo na spretnostnem in prometnem poligonu. Usvojijo teoretična znanja in se usposobijo za praktično vožnjo za opravljanje kolesarskega izpita. Dejavno se vključijo v različne akcije na področju prometne vzgoje na ravni šole in zunaj nje. Spoznajo vlogo policista. Seznanijo se o pomenu kolesarjenja za zdravje.

##### **Kolesarski izpiti in tekmovanja Kaj več o prometu**

V okviru usposabljanja za vožnjo kolesa AVP ponuja strokovno podporo učiteljem, ki izvajajo usposabljanja. AVP zagotavlja tudi strokovne vsebine in podporo v okviru spletne učilnice Kolesar/SIO omrežje, kjer so predstavljene vsebine za usposabljanje kolesarjev, priporočila in forum za učitelje ter kjer poteka izvajanje teoretičnega kolesarskega izpita.

Skupno smo v okviru akcije Kolesar izdali 12.700 nalepk Varno kolo, 750 zapisnikov o pregledu, 60 kolesarskih čelad, 80 kolesarskih lučk in 180 svetlobnih blinkcev. V šolskem letu 2019/20 je 15.251 otrok opravljalo kolesarski izpit.

Kolesarska tekmovanja Kaj več o prometu imajo že večdesetletno tradicijo. Načrtovano je bilo državno tekmovanje v sodelovanju z Občino Jesenice. Žal smo morali zaradi razmer to več kot 50-letno tradicijo prekiniti. Le 233 otrok, je sodelovalo na šolskem tekmovanju Kaj več o prometu, že dogovorjena izvedba državnega tekmovanja na Jesenicah pa je zaradi prepovedi in zaprtja OŠ bila odpovedana.

AVP zagotavlja tudi vsa preventivna gradiva za izvajanje dejavnosti Varno kolo v okviru priprave na kolesarski izpit. AVP je v okviru svojih dejavnosti promovirala in ozaveščala glede uporabe zaščitne kolesarske čelade in varne vožnje kolesa. Pripravili smo tudi informativno zloženko S kolesom varno v prometu in preventivni videofilm na temo varnega kolesarjenja, namenjenega uporabi učiteljem, predstavnikom občinskih svetov za preventivo in vzgojo ter drugim za izobraževanje in ozaveščanje.

## Bodi viden Bodi previden

V okviru nacionalne preventivne akcije za večjo varnost pešcev povabimo vse 4. razrede osnovnih šol po Sloveniji, da se pridružijo dejavnostim. Tako prek obravnave teme varnosti pešcev v prometu pri pouku otroci pišejo pisma svojim starim staršem z vsebino o pomenu vidnosti v prometu (uporaba kresničke, odsevnega traku). Na AVP zagotavljamo vsa potrebna gradiva (kuverte, dopisne liste in razglednice) učencem četrtega razreda.

## Varno na kolesu

Projekt Varno na kolesu, katerega pobudnik je podjetje Butan plin, d. o. o., in v katerem že od začetka sodeluje tudi AVP, je v šolskem letu 2019/20 povezal 68 osnovnih šol in več kot 3.000 otrok. Osnovni namen projekta je nadgraditi dejavnosti za večjo varnost kolesarjev, ki se izvajajo v osnovnih šolah, predvsem z namenom promovirati varno kolesarjenje, opozoriti na pomanjkljivosti in podati predloge otrok za večjo varnost kolesarjev v lokalnem okolju.



V šolskem letu 2019/20 so bile zmagovalne šole, ki so prejele glavne nagrade: OŠ Tišina, OŠ Bršljin in OŠ Jurija Vege Moravče. OŠ Dolenjske Toplice, OŠ Jurija Vege Moravče in OŠ Dobje pa so postale ambasadorke varnega kolesarjenja, ki so med Evropskim tednom mobilnosti aktivno spodbujale učence in zaposlene h kolesarjenju.

V novem šolskem letu je 88 sodelujočih osnovnih šol, ki morajo izvajati prilagojene naloge za spodbujanje varnega kolesarjenja, saj so šole zaradi ukrepov covid-19 zaprte.

## Program Jumicar

Program Jumicar otroke poučuje, kako se vesti v prometnem okolju, tako da so postavljeni v vlogo voznika in doživljajo dogodke na način, kot jih opaža in zaznava voznik v pravem prometu. Namenjen je otrokom druge triade osnovne šole. Otroci se preizkusijo v vožnji z mini avtomobilčki, ki imajo prave bencinske motorje. Mini avtomobilček vsebuje vse elemente pravega vozila, od varnostnega pasu in zavornega pedala do pedala za plin. Otroci na delavnici – v učilnici



najprej spoznajo prometna pravila in prometne znake, ki jih je treba upoštevati na poligonu in pri vožnji z avtomobilčki Jumicar. Program Jumicar prispeva k večjemu zavedanju otrok, kaj pomeni biti voznik, k večji prometni varnosti in k temu, da otroci pridobijo konkretno izkušnjo upoštevanja prometnih pravil in signalizacije, vendar le, če je program Jumicar kakovostno izveden in če otroci usvojijo prometna pravila pred vožnjo in jih med vožnjo upoštevajo. Na podlagi javnega poziva iz leta 2019 je izbranim občinam AVP financirala izvedbo programa Jumicar za do 70 otrok na dogodek. V letu 2020 smo zagotovili izvedbo še

treh dogodkov, in sicer: 12. 10. 2020 OŠ Selnica ob Dravi, 13. 10. 2020 Zavod sv. Stanislava in 15. 10. 2020 OŠ Moravče. Z izvedenim programom je AVP prispeval k večjemu znanju otrok v prometu in k večji prometni varnosti.

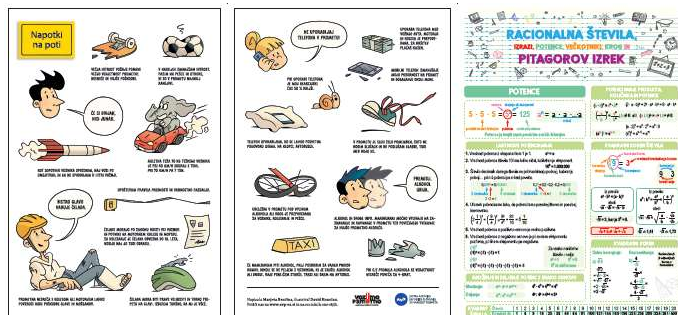
#### 4.3.3.3 TRETJE TRILETJE (12–14 LET)

##### **CILJ: Nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od 12. do 14. leta**

Otroci v tem starostnem obdobju sodelujejo v prometu v vseh vlogah. So pešci, potniki, kolesarji in pogosto tudi vozniki prevoznih sredstev, ki jih glede na svojo starost še ne bi smeli voziti. To je starostno obdobje, v katerem bi morali pozornost nameniti predvsem obnavljanju in ohranjanju znanj in varnega vedenja ter spodbujati usvajanje moralnih norm, pomembnih za varno sodelovanje v prometu.

#### **Prometnopreventivne preglednice**

Septembra 2020 smo celotni generaciji učencev 8. razreda razdelili preglednico matematičnih formul s sporočili AVP za uspešnejše učenje in varnejšo mobilnost učencev, v sodelovanju s podjetjem Mogenas, d. o. o., pa je AVP poskrbela, da je septembra celotna generacija učencev 8. razredov osnovnih šol v šolskem letu 2020/21 prejela uporabne matematične preglednice in formule s sporočili s področja varnosti v prometu. Tako smo ciljno informirali mlade, s tako oblikovanimi sporočili, da si jih mladi lažje zapomnijo, večkrat opazijo in pogosto uporabijo (sporočila so oblikovana kot formule pri matematičnem računanju). Uporabne matematične formule in preglednice s sporočili AVP so bile izdane v nakladi 19.000 izvodov za pokritje celotne generacije 8. razreda v šolskem letu 2020/21.



#### **Literarni natečaj v okviru akcije 40 dni brez alkohola**

V okviru akcije je potekal tudi literarni natečaj Za zdravje in zdrave odnose, na katerem je sodelovalo 54 prispevkov učencev, osnovnošolcev in srednješolcev. Najboljši po oceni strokovne komisije pa so bili nagrajeni s praktičnimi nagradami. AVP je sodelovala tudi pri ocenjevanju prispevkov. Predstavitev 13 nagrajenih prispevkov je potekala prek spleta 3. junija 2020. Najboljša dela so bila: Očka (Zala Černe), Razbita steklenica (Vanja Vrabl) in Alkohol? Ne, hvala! (Matevž Pečnik in Leon Kovše).

#### **Varnost otrok pri prehajanju železniške proge**

V sodelovanju z atletskimi klubi in stadionom na ŽAK-u smo izvedli preventivni dogodek na temo varnosti pri prehajanju čez železniško progo, na katerega so bili vabljeni mladi atleti, ki dnevno prehajajo progo. Ob

tem smo jih opozorili na najpogostejše napake in na nevarnost zaradi bližajočega vlaka na neoznačenih prehodih.

#### 4.3.4 OBDOBJE SREDNJEŠOLSKEGA IZOBRAŽEVANJA (15–18 LET) IN MLADI VOZNIKI (18–24 LET)

##### ***CILJ: Nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok v starostni skupini od 15. do 18. leta***

Mladi vozniki, še posebej začetniki, so najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s potniki v osebnih avtomobilih tudi najpogostejše žrtve.

AVP je v okviru prometne vzgoje in vseživljenjskega učenja tudi v letu 2020 organizirala delavnice v srednjih šolah za dijake 2. in 3. letnikov. V sklopu izbirnih vsebin in drugih programov so delavnice izvajali s sodelovanju z drugimi partnerji, pri čemer je AVP dala poudarek predvsem alkoholu, drogam in drugim psihoaktivnim snovem ter prikazu in razumevanju, zakaj so mladi ogroženi v prometu. Program za izvedbo delavnic je narejen tako, da bi mladostniki pridobili čim več novega znanja in spretnosti ter da bi ustrezno spremenili svoje vedenje do šibkejših udeležencev v prometu, do alkohola, hitrosti, varnostnega pasu in drugih pomembnih dejavnikov varnosti. Zaradi epidemije covid-19 so se delavnice izvajale v precej okrnjenem obsegu.

Leta 2020 je bilo izvedenih 15 delavnic na srednjih šolah oz. šolskih centrih po Sloveniji. Skupaj se jih je udeležilo več kot 900 dijakov. Dijaki so bili seznanjeni s podatki o udeležbi mladih v prometnih nesrečah, dobili so potrebne informacije o vozniškem izpitu ter bili seznanjeni z nevarnostmi s področja vožnje pod vplivom alkohola in drog v različnih prometnih situacijah.

#### 4.3.5 VSEŽIVLJENJSKO UČENJE ZA VARNO SODELOVANJE V PROMETU

##### ***CILJ: Prisotnost prometne vzgoje in učenja v vseh življenjskih obdobjih***

Za varno sodelovanje v prometu sta nujna vseživljenjsko učenje in ohranjanje voznških spretnosti. Starejši vozniki so najhitreje rastoča skupina med udeleženci v cestnem prometu.

V letu 2020 je AVP ponovno izvajala program Sožitje za večjo varnost cestnega prometa z namenom, da bi se starejši vozniki in voznice na naših cestah čim dlje počutili varne in da bi čim dlje ostali mobilni. Projekt Sožitje za večjo varnost starejših voznikov in voznic so izvajali skupaj s Policijo, Zvezo društev upokojencev Slovenije, Rdečim križem in Združenjem Fortox. V letu 2020 je bilo zaradi epidemije covid-19 organiziranih manj dogodkov, in sicer 6, ki se jih je udeležilo 180 slušateljev, opravljenih pa je bilo 84 svetovalnih voženj.

#### 4.4 ZDRAVSTVENA OSKRBA PONESREČENCEV

##### ***CILJ: Izboljšanje kakovosti zdravstvene oskrbe ponesrečencev v prometu***

Ministrstvo za zdravje je v okviru zagotavljanja zdravstvene oskrbe ponesrečencem odgovorno za zagotavljanje primerne tehnične in medicinske opreme za ekipe, ki sodelujejo v reševanju (vozila, medicinska oprema in oprema za zveze) in za ustrezno zagotavljanje helikopterske nujne medicinske pomoči za celotno Slovenijo. Druge dejavnosti, ki so navedene v nacionalnem programu, izvajajo drugi akterji (npr. Ministrstvo za obrambo – Uprava RS za zaščito in reševanje, Rdeči križ Slovenije).



Republika Slovenija zagotavlja 24-urno zdravstveno varstvo vsem prebivalcem. V Republiki Sloveniji deluje mreža desetih urgentnih centrov, in sicer: UC Maribor, UC Celje, UC Izola, UC Jesenice, UC Murska Sobota, UC Novo mesto, UC Slovenj Gradec, UC Nova Gorica, UC Brežice in UC Trbovlje. Dodatno v sistemu deluje na področju NMP še UKC Ljubljana in SB Ptuj s svojo urgentno dejavnostjo. Dispečerska služba zdravstva (v nadaljevanju DSZ) je ključnega pomena za vzpostavitev predvidene reorganizacije službe NMP, saj so dispečerski centri (DCZ) temelj za delovanje in koordiniranje sistema NMP. Trenutno je na območju RS v oba DCZ vključenih 17 enot NMP, kar predstavlja 16 % vseh enot. Te enote delujejo na področju 72 občin in pokrivajo potrebe 993.230 prebivalcev Republike Slovenije.

Na Ministrstvu za zdravje se zavedajo pomembnosti helikopterskega reševanja, saj omogoča reševanje na težje dostopnih mestih, zaradi hitrosti in usposobljenosti ekip pri življenjsko ogrožajočih stanjih pa je ključnega pomena. Vlada RS je marca 2020 s sklepom razpustila delovanje medresorske delovne skupine, ki je bila ustanovljena 7. 12. 2017.

Prevozniški del reševanja s helikopterjem za področje HNMP je v letu 2020 v celoti zagotavljala Slovenska vojska, in sicer v dveh bazah (letališče J. Pučnika na Brniku in letališče E. Rusjana v Mariboru). Zaradi tehničnih omejitev helikopterji Policije v letu 2020 niso opravljali prevozov, povezanih s ponujanjem nujne medicinske pomoči.

Prvi posredovalec je posameznik, ki praviloma nima zdravstvene izobrazbe in se odzove na poziv DSZ ali lokalne enote službe NMP ter pride na kraj dogodka z namenom izvajanja ukrepov za ohranitev življenja pred prihodom službe NMP in je vključen v sistem t. i. tihega aktiviranja sil za zaščito in reševanje. DSZ ali lokalna enota NMP aktivira prve posredovalce, ki so najbližje kraju dogodka. Tako je omogočena dobra možnost preživetja predvsem v ruralnih okoljih, kjer je dostopnost ekipam NMP podaljšana. DSZ bo vodila evidenco o javno dostopnih avtomatskih zunanjih defibrilatorjih (v nadaljnjem besedilu: AED) in njihovi uporabi, ozaveščanje, izobraževanje in usposabljanje laikov o uporabi AED na svojem območju pa organizira lokalna skupnost.

Ker se zavedajo pomembnosti ustrezne usposobljenosti zdravstvenih delavcev za ukrepanje ob množičnih nesrečah, Ministrstvo za zdravje vsako leto financira izvedbo tečajev v organizaciji Slovenskega zdravniškega društva, v okviru katerih se izvaja usposabljanje iz ukrepov zdravstva ob množičnih nesrečah in ukrepov zdravstva pri kemičnih nesrečah. Ministrstvo za zdravje je tudi v letu 2020 (januar) sofinanciralo izvedbo tečaja oziroma usposabljanje za delovanje zdravstva v primeru množičnih nesreč. Zaradi epidemiološke situacije pa ni bilo izvedeno usposabljanje iz ukrepov zdravstva ob kemijskih nesrečah.

## 4.5 NADZOR

### ***TEMELJNI CILJ: Zagotovitev učinkovitega nadzora prometa na slovenskih cestah***

Pomemben element nadzora je učinkovita koordinacija med nadzornimi subjekti. Poleg policije imajo pomembno nadzorno vlogo državne in lokalne inšpekcijske službe, občinski redarji, vojska, carina in drugi subjekti, ki lahko neposredno in posredno vplivajo na stanje prometne varnosti.

#### 4.5.1 POVEČATI OBSEG NADZORA POLICIJE

### ***CILJ: Zagotovitev učinkovitega nadzora prometa na avtocestah in hitrih cestah, povečanje vidnosti policijskega nadzora, zagotovitev večdisciplinarnega nadzora cestnega prometa, zagotovitev učinkovitega nadzora nad večkratnimi kršitelji cestnoprometnih predpisov***

Število policistov v enotah prometne policije se ni bistveno spremenilo, zato ostaja kadrovska problematika enot še vedno enaka kot v letu 2019. Ob koncu leta 2020 so se začele priprave za ustanovitev avtocestne policije. V letu 2020 je bil opravljen nakup nove opreme za nadzor prometa, s katero je bila nadomeščena odpisana in iztrošena oprema [kovčki za ogleda krajev prometnih nesreč, balonska svetila, dopplerski in laserski merilniki hitrosti, programska oprema za nadzor digitalnih tahografov in laserske merilnike TruCam, diagnostična naprava za kontrolo tovornih vozil, tokovne klešče za kontrolo digitalnih tahografov itd.].

V letu 2020 je policija na AC obravnavala 1.284 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 6 udeležencev, 26 se jih je hudo telesno poškodovalo in 303 lahko telesno poškodovalo.

V letu 2020 je policija na HC obravnavala 179 prometnih nesreč, v katerih se je en udeleženelec hudo telesno poškodoval, 56 pa lahko telesno poškodovalo.

Policisti so kontrolirali 65.059 delovnih dni voznikov tovornih vozil.

Na avtocestah in hitrih cestah je bilo izvedenih 237 nadzorov po metodologiji PEGAZ.

Policijske uprave izvajajo obdobjno nadzore še po metodologiji MORSKA DEKLICA, PROMIL, VERIGA in VARNOSTNI PAS.

Policija je v skladu s problematiko na cestah sodelovala na tiskovnih konferencah in izjavah za javnost, kjer je udeležence cestnega prometa seznanjala z dejavnostmi na tem področju in opozarjala na nevarnosti, ki jih je zaznala pri svojem delu.

Policisti so zasegli 3.669 motornih vozil po ZPrCP in ZP-1 ter odredili 132 kontrolnih zdravstvenih pregledov.

#### 4.5.2 NADZOR V SAMOUPRAVNI LOKALNI SKUPNOSTI

### ***CILJ: S ciljno usmerjenim in preventivno/represivno uravnoteženim delovanjem na področju varnosti cestnega prometa prispevati svoj delež k doseganju lokalnih in nacionalnih prometnovarnostnih ciljev, zagotovitev izvajanja nalog občinskega redarstva na območju celotne države, vzpostavitev kakovostnih programov usposabljanja in nadzora cestnega prometa, kakovostno sodelovanje pri pripravi ter izvedbi skupnega in usklajenega nadzora cestnega prometa z državnimi nadzornimi organi, strokovna, učinkovita in hitra izvedba prekrškovnih postopkov ob ugotovljenih kršitvah***

Skupni nadzor z državnimi nadzornimi organi se vzpostavlja prek AVP v okviru načrtovanih preventivnih akcij na državni ravni. Pri izvedbi prekrškovnih postopkov niso bile zaznane težave, saj je zakonska obveza o 30-dnevnem roku za uvedbo postopka o prekršku za prekrške, ugotovljene z radarskimi merilniki, privedla do takojšnjih obravnav pri skoraj vseh postopkih v cestnem prometu, ki imajo skupno osnovo v informacijskih sistemih občinskih redarstev. Tudi sodna statistika potrjuje zmanjševanje zaostankov in skrajševanje prekrškovnih obravnav na sodiščih.

Naloge občinskega redarstva zajemajo nadzor nad prometom, varovanje cest v naseljih in izvajanje nadzora na občinskih cestah zunaj naselja. Cilj, ki ga želimo doseči, je, da občinsko redarstvo postane pomemben nadzorni organ na področju prometne varnosti v lokalnih okoljih in hkrati partner državnim organom (policiji) pri zagotavljanju ciljev na področju prometne varnosti državnega pomena.

Večina ukrepov občinskega redarstva v lokalnih okoljih se nanaša na nepravilno parkiranje in prekoračitev hitrosti, v zadnjem času pa tudi na nadzor uporabe prenosnih telefonov, varnostnih pasov, pešcev in izrednih obremenitev cestne infrastrukture (prevoz tovora in izredni prevozi).

Policijska akademija je v letu 2020 izvedla eno strokovno usposabljanje za občinske redarje, na katerem je bilo 18 udeležencev, in 3 obdobja usposabljanja za občinske redarje, na katerih je bilo 54 udeležencev.

#### 4.5.3 ZAGOTOVITEV UČINKOVITEGA NADZORA NAD CESTNINJENJEM, VKLJUČNO Z NADZOROM NAD TOVORNIMI VOZILI V ZIMSKIH RAZMERAH

##### **CILJI:**

- ***Pooblaščenec uradne osebe cestninskega nadzora bodo na ustreznih mestih nadzirale in kaznovale za prekršek voznike tovornih vozil, ki ne bodo upoštevali prometne signalizacije, ki označuje zimske razmere, zaradi katerih je prepovedan ali omejen promet na določenem delu cestninske ceste; s tem se bosta zagotavljali večja mobilnost in varnost prometa na cestninskih cestah v tem obdobju;***
- ***zagotovitev učinkovitega nadzora nad plačevanjem cestnine z ustreznimi tehničnimi sredstvi, taktiko in metodiko dela;***
- ***takojšnje obveščanje policije o zaznanih hujših prekrških (voznja pod vplivom alkohola, očitna prekoračitev hitrosti vožnje, voznja v nasprotno smer);***
- ***zaradi zagovitve večje varnosti pri nadzorni funkciji se predlaga sprememba zakonodaje, da bo upravljavec cestninskih cest za opravljanje nadzora na cestninskih cestah vseh subjektov z javnim pooblastilom lahko preusmeril promet prek nadzornih točk.***

Problematiki vožnje v napačno smer se namenja posebna pozornost, saj število teh nevarnih dejanj na naših avtocestah žal ne upada.

Težave z vozniki, ki vozijo v napačno smer, imajo vse države z avtocestnim omrežjem. Rešujejo jih na različne načine, saj ni univerzalnega pravila za odpravo tovrstne vožnje. Vsaka država izbere pristop, ki je kar najbolj prilagojen realnim razmeram v tej državi (splošni in prometni kulturi, višini denarnih kazni, deležu ugotovljenih kršiteljev in izterjanih kazni itn.), zato je tudi učinek takih pristopov v teh državah razmeroma velik, ne pa tudi stoddosten.

#### 4.5.4 ZAGOTOVITEV UČINKOVITEGA INŠPEKCIJSKEGA NADZORA

##### **CILJI:**

- *povezava nadzora omejevanja porabe alkohola v prodajalnah in nadzora obratovalnih časov gostinskih obratov;*
- *zagotovitev večje stopnje spoštovanja določb Zakona o omejevanju porabe alkohola;*
- *večja omejitev porabe alkoholnih pijač na delovnem mestu (nadzor nad izvajanjem 51. člena Zakona o varnosti in zdravju pri delu, Uradni list RS, št. 43/11);*
- *večja stopnja omejevanja dostopnosti alkohola mladim in voznikom motornih vozil;*
- *učinkovit nadzor nad prometom živali;*
- *zagotovitev doslednega spoštovanja določb Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev (ZDCOPMD);*
- *zagotovitev doslednega upoštevanja določb ZDCOPMD o povprečnem tedenskem delovnem času, odmorih in nočnem delu;*
- *zagotovitev doslednega izvajanja dolžnosti delodajalcev o obveščanju in vodenju evidenc v skladu z ZDCOPMD in Zakonom o evidencah na področju dela in socialne varnosti;*
- *zagotovitev učinkovitega nadzora prevoza blaga in potnikov na avtomobilskih cestah in hitrih cestah;*
- *zagotovitev nadzora vožnje z vozili v naravnem okolju, na gozdnih cestah, vlakah, poljskih in planinskih poteh.*

Policija je opravila številne nadzore skupaj z inšpekcijskimi službami. V letu 2020 je bilo ugotovljeno 1.575 kršitev ZDCOPMD. V letu 2020 je policija ugotovila 557 kršitev Zakona o ohranjanju narave. V letu 2020 je na slovenskih cestah policija obravnavala 14.971 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 80 udeležencev, 678 se jih je hudo telesno poškodovalo in 5.017 lahko telesno poškodovalo.

Po organiziranosti IRSI navedeno področje nadzora spada v delovno področje Inšpekcije za cestni promet. Področje nadzora po ZDCOPMD je v Republiki Sloveniji urejeno skladno z zahtevami regulative ES (Direktiva 22/2006/ES, Uredba (ES) št. 561/2006, Uredba (EU) št. 165/2014 in mednarodnega sporazuma AETR). Obseg nadzorov po t. i. socialni zakonodaji je za države članice predpisan, in to v določenem % za nadzore, ki se izvedejo na cesti (izvajajo jih IRSI, Policija in mobilne enote FURS), in nadzore, ki se izvedejo na sedežu podjetij (izvaja samo IRSI).

Z namenom zagotavljanja učinkovitosti, izmenjave informacij in poročanja je bila s strani MZI ustanovljena »delovna skupina za koordinacijo in načrtovanje nalog nadzora s področja cestnih prevozov potnikov in blaga in predpisov o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremini«, ki že več let uspešno povezuje nadzorne organe (IRSI, Policijo, FURS, IRSD ...). Skupina se je v letu 2020 glede na problematiko sestala enkrat, člani pa so v stalnem medsebojnem delovnem kontaktu po obravnavani tematiki.

Nadzor po določilih ZDCOPMD se vodi statistično po izvedenih nadzorih in ugotovljenih kršitvah tudi za potrebe poročanja Komisiji ES. V ta namen so vzpostavljene povezave za izmenjavo podatkov med drugimi nadzornimi organi in IRSI.

V navedeni sklop nadzorov spada tudi nadzor tehnične brezhibnosti vozil, ki ga inšpektorji za cestni promet IRSI izvajajo na cesti v koordiniranih mesečno načrtovanih nadzorih z drugimi nadzornimi organi. Izvaja se t. i. začetni cestni tehnični pregled vozil v obsegu, ki ga je mogoče izvesti vizualno in z uporabo preprostih tehničnih pomagal. Ta del nalog po določbah ZMV-1 izvajata Policija in inšpektorji za cestni promet IRSI. Načrt nadzorov na cesti se mesečno usklajuje med nadzornimi organi (IRSI, Policija, FURS).

Inšpekcija za cestni promet IRSI je v letu 2020 izvajala nadzore po »socialni zakonodaji« po ZDCOPMD na cesti in sedežu podjetij ter nadzore tehnične brezhibnosti vozil po ZMV-1 na cesti. Predpisana obveznost nadzora delovnih dni voznikov je bila glede izvedenih nadzorov skupno na sedežu podjetij in v cestnih nadzorih kljub močno spremenjenim razmeram zaradi epidemije SARS-CoV-2 celo nekoliko presežena.

FURS je udeležen pri zagotavljanju cilja učinkovitega nadzora prometa iz pristojnosti ZPCP-2, ZDCOPMD in po ZPNB.

FURS izvaja nadzore po več zakonskih osnovah, kar omogoča celovit in sistematičen nadzor nad prevozi v cestnem prometu. FURS zagotavlja nadzor nad večkratnimi kršitelji in jih v primeru ponavljajočih se kršitev kaznuje strožje v primerih, kadar so predpisane globe v razponu.

Na področju nadzorov po ZPCP-2 je FURS v letu 2020 izvedel naslednje nadzore:

Izvedeni nadzori po ZPCP-2 na cesti v letu 2020:

VRSTA PREVOZA	SI	EU in EGP	Tretje države	SKUPAJ
(a) prevoz potnikov	54	148	86	288
(b) prevoz blaga	508	1.838	1.045	3.391
<b>SKUPAJ</b>	<b>562</b>	<b>1.986</b>	<b>1.131</b>	<b>3.679</b>

Iz podatkov in analiz izvedenih cestnih kontrol je razvidno, da je bil delež opravljenih cestnih kontrol prevoznikov potnikov 8 %.

V nadzorih po ZPCP-2 na cesti so bile kršitve ugotovljene v 822 primerih, kar pomeni pri 22 % kontroliranih prevoznikih, največ (25,4 %) kršitev je bilo zaradi prevoza brez izvoda licence v vozilu, kar 22,0 % pa zaradi neusposobljenosti voznikov tovornjakov ali avtobusov.

Najpogostejše kršitve, ki jih pri nadzorih ugotavlja FURS, prikazuje spodnja tabela.

NAJPOGOSTEJŠE UGOTOVLJENE KRŠITVE	V %
Prevoz brez izvoda licence	25,4 %
Kršitve v zvezi s kodo 95 – pridobljene <b>temeljne vozniške kvalifikacije</b>	22,0 %
Kršitve v zvezi z nepotrjenim cenikom, voznim redom in itinerarjem	12,8 %
Neppravilno izpolnjena dovolilnica za mednarodni prevoz blaga ali potnikov	10,0 %
Mednarodni prevoz blaga brez dovolilnice	4,0 %
Med vožnjo v vozilu ni dokumentov iz 33. člena	3,8 %
Potniška spremnica v mednarodnem cestnem prometu ni pravilno izpolnjena	1,4 %
Mednarodni linijski prevoz potnikov brez izvirnika dovoljenja ali dovoljenja Skupnosti	0,8 %
Brez dovolilnice ali izpolnjene ustrezne potniške spremnice, brez dovoljenja	0,3 %
Na območju Republike Slovenije izvaja ali izvede kabotažo	0,4 %
Druge kršitve	16,6 %
SKUPAJ	100,0 %

V okviru nadzorov po ZPCP-2 je bilo za ugotovljene kršitve izrečenih 1.332 glob v skupnem znesku 970.060,00 EUR.

Na področju nadzorov po ZDCOPMD v letu 2020:

Stalni nadzor pripomore k večji varnosti tovornega in avtobusnega prometa na slovenskem avtocestnem križu ter zmanjšuje izkrivljanje konkurence v dejavnosti cestnega prevoza. Prevozniki, ki ne spoštujejo predpisanih časov vožnje, obveznih odmorov in počitkov, s tem spravljajo v smrtno nevarnost sebe in druge udeležence v prometu.

Na FURS-u ugotavljamo, da je največ kršitev zaradi nezadostnega dnevnega oziroma tedenskega počitka, nezadostnih odmorov, prekoračitve neprekinjenega časa vožnje, goljufij in zaradi zlorab tahografa, tahografskega vložka ali voznikove kartice. Voznik pogosto ne more predložiti izpisov dejavnosti za tekoči dan oziroma za preteklih 28 dni.

Ob ugotovljenih kršitvah, ko je to predpisano v ZDCOPMD, so bili izvedeni tudi upravni ukrepi, kot so odreditev izrednega pregleda zapisovalne naprave (tahografa), začasni odvzem vozniškega dovoljenja in registrskih oznak vozila, zaseg voznikove kartice ter izrek prepovedi vožnje do izpolnitve dnevnega oziroma tedenskega počitka.

Opravljeni nadzori v letu 2020:

Število kontrolnih pregledov na cesti:

VRSTA PREVOZA			Tretje države	SKUPAJ
	Državljeni	EU in EGP		
(a) prevoz potnikov	6	45	77	128
(b) prevoz blaga	343	1.734	855	2.932
<b>SKUPAJ</b>	<b>349</b>	<b>1.779</b>	<b>932</b>	<b>3.060</b>

Število delovnih dni, preverjenih na cesti:

VRSTA PREVOZA	Državljeni	EU in EGP	Tretje države	SKUPAJ
(a) prevoz potnikov	174	1.769	2.929	4.872
(b) prevoz blaga	10.092	52.979	25.382	88.453
<b>SKUPAJ</b>	<b>10.266</b>	<b>54.748</b>	<b>28.311</b>	<b>93.325</b>

Kršitve in izvedeni ukrepi:

Pri izvajanju kontrolnih pregledov na cesti je bilo v obravnavanem obdobju ugotovljenih 3.953 vseh kršitev, od tega jih je bilo 654 (12 %) opredeljenih kot najhujše kršitve. Spodnja tabela prikazuje ugotovljene kršitve pri prevozu potnikov in pri prevozu blaga, ločeno po državi prevoznika.

UGOTOVLJENE KRŠITVE			Tretje države	SKUPAJ
	Državljeni	EU in EGP		
(a) prevoz potnikov	8	42	90	140
(b) prevoz blaga	424	2.513	876	3.813
<b>SKUPAJ</b>	<b>432</b>	<b>2.555</b>	<b>966</b>	<b>3.953</b>

Upravni ukrepi:

Tabela prikazuje število izrečenih upravnih ukrepov, ločeno za domače prevoznike, prevoznike skupnosti in prevoznike tretjih držav

IZREČENI UPRAVNI UKREPI	SI	EU in EGP	Tretje države	SKUPAJ
Začasni odvzem vozniškega dovoljenja	2	81	112	195
Začasni odvzem prometnega dovoljenja	4	125	108	237
Zaseg voznikove kartice	6	14	17	37
Odredbe o izrednih pregledih zapisovalne opreme	6	100	47	153
<b>SKUPAJ</b>	<b>18</b>	<b>320</b>	<b>284</b>	<b>622</b>

Izrečena opozorila:

IZREČENA OPOZORILA	SI	EU in EGP	Tretje države	SKUPAJ
Število izrečenih opozoril	144	693	186	1.023

FURS je v 3.060 izvedenih nadzorih ugotovil kršitve zakonodaje v 2.159 primerih, kar pomeni, da je bila le slaba tretjina vseh kontroliranih prevozov v cestnem prometu po ZDCOPMD brezhibnih.

KONTROLE/UKREPI/BREZ UKREPA	SI	EU in EGP	Tretje države	SKUPAJ
(a) Število kontrolnih pregledov	349	1.779	932	3.060
(b) Kontrole s kršitvami	214	1.330	615	2.159
(c) Kontrole brez zaznanih kršitev (brez ukrepa)	135	449	317	901
c / a (v %) Kontrole brez zaznanih kršitev v %	39 %	25 %	34 %	29,4 %

Pri cestnih kontrolah so bile ugotovljene tudi hujše kršitve in goljufije, ki so jih prevozniki izvedli s pomočjo vgrajenih naprav in pripomočkov za manipuliranje s tahografom, prikrivanjem dejavnosti vožnje, počitkov, odmorov, zlorabo tahografa oziroma s ponarejanjem, zatajitvijo ali uničenjem podatkov, tahografskega vložka ali voznikove kartice.



Izrečene globe po ZDCOPMD v letu 2020:

Število izrečenih glob	Znesek izrečenih glob
2.751	3.986.910 €

Na področju nadzorov po ZPNB v letu 2020:

ZPNB poskuša zagotoviti, da bi bile nevarnosti pri prevozu zmanjšane na sprejemljivo raven, in sledi temeljnemu načelom preprečitve, načelu vzorčnosti in načelu sorazmernosti ter predpisuje obvezno upoštevanje varnostnih ukrepov v vseh fazah prevoza nevarnega blaga. Uradne osebe FURS nadzorujejo izvajanje ZPNB in na njegovi podlagi izdanih izvršilnih predpisov pri vnosu nevarnega blaga na carinsko območje Evropske unije ali iznosu z njega, pri postopkih za odobritev carinsko dovoljene rabe ali uporabe nevarnega blaga ter v okviru finančnega nadzora na cesti.

V okviru izvajanja nadzora se preverja, ali prevoznik (voznik) in drugi udeleženci pri prevozu nevarnega blaga spoštujejo določila konvencije ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) o prevozu nevarnega blaga v mednarodnem cestnem prometu in določila ZPNB. Preverja se veljavnost in ustreznost listin glede na vrsto nevarnega blaga, ki ga prevažajo:

- prevozna listina,
- navodilo za ukrepanje ob nesreči,
- certifikat o strokovni usposobljenosti,
- dovoljenje za prevoz (eksplozivi, radioaktivne snovi),
- certifikat za vozilo (cisterne (AT, FL, OX), eksplozivi (EX II, EX III)) in
- ali se res prevažajo blago, ki je navedeno na tovornem listu in drugih listinah.

V letu 2020 je Finančna uprava RS opravila 1.003 nadzore nad prevozi nevarnega blaga, pri katerih je bilo ugotovljeno 233 kršitev. Pri 138 vozilih je bilo ugotovljeno, da ne ustrezajo določbam evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR). V 54 primerih je šlo za kršitve kategorije tveganja I, v 52 primerih za kršitve kategorije tveganja II in v 32 primerih za kršitve kategorije tveganja III. Pri kršitvah kategorije tveganja I so bile izvedene imobilizacije vozil (izločitev vozil iz prometa).

	DRŽAVA NADZORA	EU in EGP	TRETJE DRŽAVE	SKUPAJ
Št. pregledanih prevoznih enot	406	375	222	1.003

Nadzor prevozov nevarnega blaga se vrši s kontrolo listin v vozilu, kontrolo prevoza blaga in kontrolo opreme v vozilih. Tabela prikazuje vrste in število kršitev na posameznem področju nadzora prevoza nevarnega blaga. Iz spremljajočega grafa je razvidno, da so najpogostejše kršitve ugotovljene pri prevoznih listinah, označitvah vozil, pisnih navodilih za ukrepanje ob nesrečah, gasilnikih, nakladanju, varovanju tovora ter ravnanju s tovorom in dodatni opremi.

VRSTE KRŠITEV	ŠTEVILO KRŠITEV
Prevozna listina	29
Označitev vozila/prevozne enote ADR 5.3.2–3	29
Pisna navodila za ukrepanje ob nesreči	27
Gasilniki	25
Nakladanje, varovanje tovora in ravnanje s tovorom	24
Oprema za zagotavljanje splošne varnosti	21
Oprema, ki ustreza prevažanemu razredu blaga	20
UN oznaka na embalaži/označitev cistern	13
Označitev tovorkov in nalepka nevarnosti ADR 5.2	13
Označitev cisterne/vozila ADR 5.3.1	11
Certifikat o usposobljenosti voznika	8
Druga oprema po pisnih navodilih za ukrepanje ob nesreči	6
Certifikat o ustreznosti vozila	4
Puščanje blaga ali poškodovani tovorki	3
Skupaj kršitve	233

Izrečene globe:

Za ugotovljene kršitve je bilo izrečenih 239 glob, od tega pravnim osebam 79 % glob, odgovornim osebam pravne osebe 16 % glob in voznikom 5 % glob, v skupnem znesku 436.000,00 evrov.

#### 4.5.5 ZAGOTOVITEV VEČJE VARNOSTI VOJAŠKIH VOZIL

##### ***CILJ: Izboljšanje nadzora vojaškega prometa, okrepitev preventivne dejavnosti***

Zaradi sodelovanja Slovenske vojske (SV) pri zagotavljanju večje stopnje varnosti bo ta še okrepila dejavnosti, ki so usmerjene v zagotavljanje večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu. V letu 2019 je SV izvajala redne periodične preglede in tehnično vzdrževanje motornih vozil SV.

#### 4.5.6 VZPOSTAVITEV USTREZNEGA STROKOVNEGA IN INŠPEKCIJSKEGA NADZORA NAD IZVAJANJEM PROGRAMOV USPOSABLJANJA

##### ***CILJ: Izboljšanje nadzora nad izvajanjem programa usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil, izboljšanje nadzora nad izvajanjem drugih programov usposabljanja voznikov (učitelj predpisov, učitelj vožnje, strokovni vodja avtošole itn.)***

##### **Izvajanje strokovnih nadzorov v šolah vožnje in pooblaščenih organizacijah**

AVP izvaja strokovne nadzore nad vsebino, obsegom, strokovnostjo in kakovostjo izvajanja dela v šolah vožnje skladno z 20. členom Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19 in 139/20) in v skladu s Pravilnikom o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje (44/11, 38/13, 105/13 in 85/16 – ZVoz-1) ter Pravilnikom o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil (Uradni list RS, št. 48/11 in 85/16 – ZVoz-1).

Strokovni nadzori obsegajo pregled dokumentacije (register kandidatov, dnevnik usposabljanja iz teorije, evidenčni karton vožnje in dnevni razvid vožnje), izpolnjevanje predpisanih kadrovskih pogojev (ustrezna dovoljenja in zaposlitve), izpolnjevanje predpisanih materialnih pogojev (poslovni prostor, učilnica, vadbena površina, ustrezna motorna vozila) ter pregled ustreznosti izvajanja teoretičnega in praktičnega dela usposabljanja. Strokovne nadzore izvaja AVP na podlagi svojega letnega načrta in na podlagi prejetih prijav s strani policije, inšpektorata in drugih služb ter morebitnih anonimnih prijav v zvezi s sumom na nepravilnosti pri delu šol vožnje.

Poleg navedenega izvaja AVP tudi strokovni nadzor nad izvajanjem dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in vadbo varne vožnje na podlagi drugega odstavka 20. člena Zakona o voznikih in v skladu s Pravilnikom o programih dodatnega usposabljanja voznikov in programu usposabljanja izvajalcev programa (Uradni list RS, št. 48/11 in 85/16 – ZVoz-1) ter Pravilnikom o pogojih za izvajanje programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in dodatnega usposabljanja za varno vožnjo (Uradni list RS, št. 45/11 in 85/16 – ZVoz-1).

### **Strokovni nadzori v šolah vožnje**

V letu 2020 je AVP opravila 68 strokovnih nadzorov v šolah vožnje, od teh je bilo 50 strokovnih nadzorov izvedenih v sodelovanju s Policijo – Specializirano enoto za nadzor prometa in 18 kot rednih oz. ponovitvenih strokovnih nadzorov, od katerih pa je bil opravljen en strokovni nadzor nad teoretičnim delom usposabljanja in en strokovni nadzor nad praktičnim delom usposabljanja kandidatov za voznike.

Pri strokovnih nadzorih je bilo ugotovljenih največ nepravilnosti pri vodenju predpisanih evidenc. Sledijo jim nepravilnosti pri izvajanju programa v pravilnem obsegu oziroma na pravi način.

### **Izvedeni strokovni nadzori in ukrepanje AVP**

V letu 2020 je AVP izdala 15 pisnih opozoril, od tega devet po posredovanih predlogih za ukrepanje s strani drugih inštitucij oziroma inšpekcijskih organov. V 11 primerih je AVP šole vožnje na ugotovljene pomanjkljivosti opozorila, v dveh primerih pa pozvala k predložitvi ustreznih dokazil. V 40 primerih AVP nepravilnosti ni zaznala in je izdala poročilo o opravljenem strokovnem nadzoru.

### **Ukrepanje AVP po strokovnih nadzorih, izvedenih v sodelovanju s Policijo – Specializirano enoto za nadzor prometa (v nadaljevanju SENP)**

AVP je v dveh skupnih akcijah s SENP izvedla 50 strokovnih nadzorov. Od tega v 36 primerih ni ugotovila nepravilnosti, v osmih pa je šola vožnje ustno opozorila na ugotovljene pomanjkljivosti. V šestih primerih so bila izrečena pisna opozorila:

- 3-krat zaradi ugotovljenih nepravilnosti skladno z deveto alinejo 3. točke tretjega odstavka 20. člena ZVoz-1 (- če šola vožnje ne vodi evidenc, ki jih mora voditi na podlagi ZVoz-1 in podzakonskih aktov, ali če evidence prireja);

- 3-krat zaradi ugotovljenih nepravilnosti skladno z deveto alinejo 3. točke tretjega odstavka 20. člena ZVoz-1 (- če šola vožnje ne vodi evidenc, ki jih mora voditi na podlagi ZVoz-1 in podzakonskih aktov, ali če evidence prireja) in drugo alinejo 2. točke tretjega odstavka 20. člena ZVoz-1 (- če program ni izveden na predpisan način).

### **Ukrepanje AVP na predlog Policije (SENP) in Inšpektorata RS za infrastrukturo (v nadaljevanju IRSI)**

AVP je prejela 17 predlogov za ukrepanje od SENP in en predlog za ukrepanje od IRSI.

Na predlog od IRSI je AVP izdala pisno opozorilo zaradi ugotovljenih nepravilnosti skladno z deveto alinejo 3. točke tretjega odstavka 20. člena ZVoz-1 (- če šola vožnje ne vodi evidenc, ki jih mora voditi na podlagi ZVoz-1 in podzakonskih aktov, ali če evidence prireja).

Na predloge od SENP pa je AVP v osmih primerih izdala pisno opozorilo, in sicer v sedmih primerih zaradi ugotovljenih nepravilnosti skladno z deveto alinejo 3. točke tretjega odstavka 20. člena ZVoz-1 (- če šola vožnje ne vodi evidenc, ki jih mora voditi na podlagi ZVoz-1 in podzakonskih aktov, ali če evidence prireja), kjer je v enem primeru ugotovila tudi nepravilnosti skladno s prvo in drugo alinejo 2. točke tretjega odstavka 20. člena ZVoz-1 (- če program ni izveden v predpisanem obsegu in na predpisan način) ter četrto alinejo 3. točke tretjega odstavka 20. člena ZVoz-1 (- če je pooblaščen organizacija izdala potrdilo o opravljenem programu, a programa ni izvedla ali pa je šola vožnje v evidenčni karton vožnje vpisala teoretični ali praktični del usposabljanja, a programa ni izvedla). V enem primeru je bilo izdano pisno opozorilo zaradi ugotovljenih nepravilnosti skladno s tretjo alinejo 2. točke tretjega odstavka 20. člena ZVoz-1 (- če subjekt ne javi sprememb iz šestega odstavka 28. člena tega zakona AVP).

V 9 primerih je AVP šolam vožnje izdala poročilo ali pa postopek ustavila.

### **Redni strokovni nadzori**

AVP je izvedla 18 rednih strokovnih nadzorov, od tega je bilo izdanih devet pisnih opozoril. V dveh primerih nepravilnosti ni bilo ugotovljenih, v petih primerih je bila šola vožnje ustno opozorjena na ugotovljene pomanjkljivosti, v dveh primerih pa se je šola vožnje pozvalo k predložitvi dokazil.

Na izvajanje strokovnih nadzorov je v letu 2020 močno vplivala večmesečna zaustavitev delovanja šol vožnje zaradi ukrepov za zavezitev širjenja bolezni covid-19, ki jih je sprejela Vlada RS. Po rahljanju ukrepov in odprtju šol vožnje pa se je zaradi zaostankov pri izvajanju izpitnih voženj na izpitnih centrih pojavila tudi kadrovska stiska pri izvajanju strokovnih nadzorov, saj je izvajanje izpitnih voženj ena izmed primarnih nalog posameznih ocenjevalcev, ki izvajajo tudi strokovne nadzore.

V letu 2020 se je pri izvajanju strokovnih nadzorov izkazala potreba po kadrovski okrepitvi tega področja. Skladno z navedenim se reorganizacija pri izvajanju strokovnih nadzorov kaže kot nujna, če želimo zagotoviti optimalno izvajanje le-teh, kar je ena izmed zakonsko predpisanih nalog AVP.

Strokovni nadzori v pooblaščenih organizacijah za izvajanje dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in vadbe varne vožnje

V pooblaščenih organizacijah za izvajanje dodatnega usposabljanja za voznike začetnike in vadbo varne vožnje v letu 2020 zaradi prezasedenosti ocenjevalcev na vozniških izpitih, ki izvajajo te strokovne nadzore (do česar je prišlo zaradi posledic epidemije covid-19), strokovnih nadzorov nismo izvedli.

### **Vodenje in ažuriranje registra šol vožnje in pooblaščenih organizacij**

AVP mora v skladu z Zakonom o voznikih voditi register šol vožnje. Spletna aplikacija Register šol vožnje in pooblaščenih organizacij (RPO) zahteva neprestano ažuriranje in nadgrajevanje sistema, saj mora biti usklajena z vsemi statusnimi, organizacijskimi in zakonskimi spremembami šol voženj in pooblaščenih organizacij, ki so začele veljati z uveljavitvijo novega Zakona o voznikih.

Šole vožnje morajo skladno z Zakonom o voznikih redno obveščati AVP o vsaki spremembi, ki je nastala po vpisu v register šol vožnje, vezano na podatke v registru šol vožnje ter o kraju in času izvajanja posameznega dela teoretičnega usposabljanja kandidatov za voznike, vključno s seznamom registrskih števil kandidatov za voznike, ki so bili prisotni na posameznem delu usposabljanja.

Z rednim spremljanjem RPO-ja je omogočeno tudi izvajanje učinkovitejšega strokovnega nadzora nad izvajanjem teoretičnega dela usposabljanja kandidatov za voznike v šolah vožnje.

Priprava predlogov novih predpisov, ki jim je z uveljavitvijo novega Zakona o voznikih prenehala veljavnost

Sektor za voznike je že leta 2017 pripravil nove predloge Pravilnika o usposabljanju kandidatov za voznike motornih vozil, Pravilnika o programih varne vožnje, Pravilnika o izobraževanju in dodatnem usposabljanju učiteljev vožnje, učiteljev predpisov in strokovnih vodij šol vožnje ter s Sektorjem za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sodeloval pri pripravi Pravilnika o edukacijskih in psihosocialnih delavnicah. Vsi predlogi so bili že takrat posredovani Ministrstvu RS za infrastrukturo in so se dodatno usklajevali tudi v letu 2020 tako z ministrstvom kot z zainteresirano javnostjo.

### **Izvajanje programov izobraževanj v letu 2020**

Sektor za voznike je v letu 2020 začel izvajati vse programe izobraževanja za nove kadre šol vožnje in pooblaščenih organizacij, ki jih določa Zakon o voznikih. Vsi programi so se izvajali v skladu z veljavnimi predpisi, vendar določeni zaradi omejitev, povezanih z ukrepi za zaježitev in obvladovanje nalezljive koronavirusne bolezni covid-19, niso bili zaključeni. Uspešno smo izvedli program izobraževanja za nove strokovne vodje šol vožnje, za izvajalce programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo (za kategoriji A in B) in ter za izvajalce skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa. Med programi za nove kadre šol vožnje, ki niso bili izvedeni v celotnem obsegu, pa gre za program izobraževanja za nove učitelje vožnje in učitelje

predpisov, s katerim smo začeli v oktobru 2020, vendar smo morali izobraževanje za to skupino prekiniti zaradi vladnih ukrepov, povezanih s preprečevanjem širjenja bolezni covid-19.

V letu 2020 so bila izvedena in uspešno zaključena naslednja izobraževanja:

- Izobraževanje kandidatov za učitelje vožnje (za kategorijo B): v letu 2019 začeto izobraževanje je leta 2020 uspešno zaključilo 21 udeležencev;
- Izobraževanje kandidatov za učitelje vožnje (kategorija A): izobraževanje je v letu 2020 uspešno zaključilo pet udeležencev;
- Izobraževanje kandidatov za druge kategorije vozil (kategorije C, CE in D): izobraževanje so v letu 2020 uspešno zaključili trije udeleženci;
- Izobraževanje kandidatov za strokovne vodje šol vožnje: izobraževanje je uspešno zaključilo sedem udeležencev;
- Izobraževanje kandidatov za izvajalce programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo (za kategoriji A in B) ter izvajalcev skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa je uspešno zaključilo osem udeležencev, nekateri med njimi v več kategorijah oziroma področjih (A, B in skupinske delavnice).

### **Izvajanje programov dodatnih usposabljanj v letu 2020**

Sektor za voznike je v letu 2020 izvedel vse vsebinske in organizacijske priprave ter objavil pozive k udeležbi za vse programe dodatnega usposabljanja za kadre šol vožnje in pooblaščenih organizacij, ki jih določa Zakon o voznikih. Zaradi ukrepov, povezanih s preprečevanjem širjenja bolezni COVID-19, smo usposabljanja izvedli v omejenem obsegu, ki ga predstavljamo v nadaljevanju. Tisti del usposabljanj, predvidenih za leto 2020, ki zaradi vladnih ukrepov ni bil zaključen, bo izveden v letu 2021 oziroma takoj, ko bodo sproščeni ukrepi za zajezitev širjenja epidemije covid-19.

Programi dodatnih usposabljanj zajemajo:

- dodatna usposabljanja za podaljšanje dovoljenj učiteljev vožnje in učiteljev predpisov,
- dodatna usposabljanja za izvajalce programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo (za kategoriji A in B) ter izvajalcev skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa.

V letu 2020 smo razpisali redno dodatno usposabljanje za podaljšanje dovoljenj učiteljev vožnje in učiteljev predpisov, pripravili terminski načrt usposabljanja in omogočili spletne prijave na usposabljanje. Tema usposabljanja, ki jo s sklepom določi minister za infrastrukturo, je bila za leto 2020: Ravnanje ob prometni nesreči in prva pomoč za učitelje vožnje in učitelje predpisov. Namen tega usposabljanja je, da učitelji vožnje in učitelji predpisov obnovijo in dopolnijo svoje znanje o predpisih o varnosti cestnega prometa z načeli varne vožnje v kontekstu ravnanj ob prometnih nesrečah, ki nastanejo zaradi dejanj v prometu ob neupoštevanju predpisov o varnosti cestnega prometa in cestnoprometnih predpisov. Vsebinski del, kjer se predstavijo najpogostejši vzroki za nastanek prometnih nesreč ter predstavi statistika prometne varnosti na eni strani informira učitelje vožnje in učitelje predpisov glede aktualnega stanja prometne varnosti, na drugi strani pa predstavlja strukturiran vir aktualnih podatkov za delo s kandidati za voznike motornih vozil; ravno tako kot tudi pravilni postopki ravnanja na kraju prometne nesreče ter dolžnosti udeležencev – med katerimi je tudi dolžnost pomagati poškodovanim. Usposabljanje izvajamo v sodelovanju z Rdečim križem Slovenije. Na razpisanih devetintrideset delavnic se je prijavilo 683 kandidatov. Kot že navedeno smo zaradi ukrepov, povezanih z epidemijo covid-19, izvedli samo šest delavnic, ki se jih je udeležilo sedemdeset udeležencev.

Glede na izkazano povpraševanje smo izvedli tudi posebna dodatna usposabljanja z vključevanjem predpisanih tem za obdobja preteklih let (od leta 2015 do 2019). Teh posebnih dodatnih usposabljanj se je udeležilo dvajset kandidatov.

Prav tako smo leta 2020 omogočili opravljanje izpita pred komisijo za učitelje vožnje in učitelje predpisov sedmim kandidatom.

Razpisali smo tudi redno dodatno usposabljanje za izvajalce programov dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo (za kategoriji A in B) ter za izvajalce skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa.

Dodatno usposabljanje je obsegalo naslednje teme:

- Pasti sodobnega življenjskega sloga za varnost v prometu (Sodoben življenjski slog: večopravnost, pozornost, prisotnost, dosegljivost, hitrost – vrednote, ki vplivajo na vsakdan voznikov, odločitve in energijo, ki jo vnašamo v promet).
- Nočna vožnja – žarometi (glavne razlike med LED in halogenskimi žarometi. Različne vrste LED-žarometov. Bleščanje žarometov – psihološko bleščanje in fizično bleščanje).

- Pnevmatike (vpliv različnih pnevmatik in tlaka v različnih letnih časih na varnost vožnje, ekonomičnost vožnje in vozne lastnosti pnevmatike).

Od načrtovanih osmih delavnic smo izvedli dve, ki se ju je udeležilo dvajset udeležencev.

Izvajanje rehabilitacijskih programov v letu 2020

V letu 2020 je bila ena od prednostnih nalog Sektorja za voznike tudi izvajanje rehabilitacijskih programov za voznike, ki so bili pravomočno kaznovani zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi.

Sektor je v letu 2020 izvajal rehabilitacijske programe (edukacijske in psihosocialne delavnice) na območju vse Slovenije (v devetih različnih mestih po Sloveniji). Zaradi omejitev oz. prepovedi izvajanja dejavnosti zaradi epidemije covid-19 je bilo v letu 2020 izvedenih samo 300 edukacijskih delavnic od 519 razpisanih. Skupaj je bilo prijavljenih 4136 udeležencev, od katerih jih je 2752 uspešno zaključilo program, 1384 pa jih še čaka na udeležbo. Zaradi omejitev oz. prepovedi izvajanja dejavnosti zaradi epidemije covid-19 je bilo v letu 2020 izvedenih le 87 edukacijskih delavnic od 109 razpisanih. Skupaj je bilo prijavljenih 834 udeležencev, od katerih jih je 668 uspešno zaključilo program, 166 pa jih še čaka na udeležbo.

Organizacija izvedbe delavnic zajema načrtovanje in pripravo lokacij, uskladitev s predavatelji, logistično in organizacijsko podporo, skrb za dosledno izvajanje določil pogodb, sklenjenih s predavatelji in najemodajalci posameznih prostorov, kjer se delavnice izvajajo, arhiviranje dokumentacije in vse druge dejavnosti, povezane z izvajanjem delavnic znotraj sektorja.

## STATISTIKA IZVEDENIH IZOBRAŽEVALNIH PROGRAMOV

### *Programi zaključenih izobraževanj in dodatnih usposabljanj*

Izobraževanje	Število načrtovanih izvedb	Število zaključenih izvedb	Število udeležencev
<b>Usposabljanje NOVIH kandidatov</b>			
Izobraževanje za učitelja vožnje (kategorija B) in učitelja predpisov	2 izvedbi	1 izvedba <sup>1</sup>	21 udeležencev
Izobraževanje za učitelja vožnje (A in višje kategorije)	Individualen tip izobraževanja	Individualen tip izobraževanja	8 udeležencev
Izobraževanje za strokovnega vodjo šole vožnje	1 izvedba	1 izvedba	7 udeležencev

<sup>1</sup> Februarja 2020 je usposabljanje zaključila skupina 20 udeležencev, ki so začeli oktobra 2019. V oktobru 2020 smo začeli usposabljati novo skupino udeležencev, ki pa izobraževanja v letu 2020 ni zaključila. V statistiko je tako zajeta samo skupina udeležencev, ki je z izobraževanjem začela oktobra 2020 (30 udeležencev).



Izobraževanja za trenerje/izvajalce dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo za kategorijo A in B in za predavatelja skupinskih delavnic	1 izvedba	1 izvedba	8 udeležencev
<b>Redna dodatna usposabljanja kandidatov z veljavnimi dovoljenji</b>			
Redno dodatno usposabljanje za učitelja vožnje in učitelja predpisov	39 izvedb	6 izvedb	70 udeležencev
Redno dodatno usposabljanje za izvajalce dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov in za varno vožnjo	8 izvedb	2 izvedbi	20 udeležencev
<b>Izredna dodatna usposabljanja in preverjanja znanja</b>			
Izpit pred komisijo (UV/UP)	2 izvedbi	2 izvedbi	7 udeležencev
Usposabljanje za pretekla leta	1 izvedba	1 izvedba	20 udeležencev

#### **Rehabilitacijski programi**

<b>Vrsta programa</b>	<b>Število izvedb</b>	<b>Število udeležencev</b>
Edukacijske delavnice	300 delavnic	2752 udeležencev
Psihosocialne delavnice	87 delavnic	668 udeležencev

V letu 2020 smo zaradi ukrepov, povezanih z epidemijo covid-19, izvedli 106 edukacijskih delavnic manj kot v letu 2019 in 8 psihosocialnih delavnic več kot v letu 2019. Posledično se je teh programov udeležilo precej manj udeležencev, in sicer 1800 manj kot v letu 2019. Če bi se delavnic udeležili vsi prijavljeni udeleženci, bi bila razlika manjša, in sicer bi se teh programov udeležilo le 399 manj kot v letu 2019.

## 4.6 VARNOST IN ZDRAVJE PRI DELU

### **TEMELJNI CILJ: Tesnejša povezava varnosti in zdravja pri delu z varnostjo v cestnem prometu**

Izboljševanje varnosti in zdravja pri delu se izraža tudi v boljši varnosti v cestnem prometu, kadar gre za delavce, ki v cestnem prometu opravljajo svoje delo. Vlaganje delodajalcev v varnost in zdravje pri delu v cestnem prometu morajo delodajalci pojmovati tudi kot posledično zniževanje stroškov v povezavi z varnostjo in zdravjem pri delu. Od zviševanja ravni varnosti pri delu v cestnem prometu imajo koristi delavci in delodajalci ter tudi država.

### **CILJ: Zmanjšanje števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih v ciljnih skupinah zaposlenih**

Na področju varnosti in zdravja pri delu v povezavi z varnostjo v cestnem prometu Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti izvaja več dejavnosti za dvig varnosti in zdravja profesionalnih voznikov, ki so izpostavljeni nevarnostim v cestnem prometu. Ocena tveganja za varnost in zdravje pri delu predstavlja eno najpomembnejših orodij za učinkovito zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu.

Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti želi omogočiti čim lažjo izvedbo ocenjevanja tveganja, zato je skupaj z Evropsko agencijo za varnost in zdravje pri delu pripravilo spletno orodje za ocenjevanje tveganja OiRA (On-line Interactive Risk Assessment) za posamezne gospodarske dejavnosti, med drugim v letu 2015 tudi za področje cestnega transporta. Orodja so brezplačno na voljo uporabnikom na spletnem naslovu [www.OiRA.si](http://www.OiRA.si).

V letu 2020 je aplikacijo za oceno tveganja v cestnem transportu uporabilo in z njeno pomočjo izdelalo oceno tveganja 117 uporabnikov.

Poleg tega Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti za namene promocije in ozaveščanja na področju varnosti in zdravja pri delu v sodelovanju z Evropsko agencijo za varnost in zdravje pri delu izvaja različne dejavnosti, namenjene delavcem in delodajalcem, tudi na področju cestnega prometa, ter s tem prispeva k bolj varnemu in zdravemu delu.

#### 4.7 POMOČ ŽRTVAM IN SVOJCEM ŽRTEV PROMETNIH NESREČ

##### ***TEMELJNI CILJ: Povezava socialnega varstva z varnostjo v cestnem prometu***

Socialno varstvo lahko k večji varnosti v cestnem prometu prispeva s svojimi preventivnimi in podpornimi programi in storitvami, ki jih izvajajo različne strokovne organizacije in društva civilne sfere v sodelovanju z javnimi službami in drugimi zainteresiranimi organizacijami ter so namenjeni naslednjim ciljnim skupinam: 1. povzročiteljem prometnih nesreč/nezgod; 2. posameznikom, ki so v prometni nesreči/nezgodi utrpeli poškodbe, in 3. svojcem poškodovanih in/ali umrlih v prometnih nesrečah/nezgodah. Gre za programe in storitve informiranja in ozaveščanja, psihosocialne pomoči, svetovanja in terapije.

#### 4.8 DELNA PODROČJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Nacionalni program navaja najpogostejše dejavnike tveganja, najranljivejše skupine udeležencev in ukrepe za spreminjanje ravnanja. Področja so bila izbrana na podlagi analize stanja in poznavanja prometnovarnostne problematike. Z vidika obsega posamezne problematike ter vidika ocene stroškov in koristi so opredeljena delna področja s cilji, dejavnostmi in kazalniki, ki so usmerjena v:

- ***hitrost kot najpogostejši vzrok najhujših prometnih nesreč,***
- ***alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi,***
- ***voznike motornih dvokoles,***
- ***kolesarje,***
- ***voznike traktorjev,***
- ***pešce,***
- ***uporabo varnostnega pasu,***
- ***mlade voznike,***
- ***starejše voznike,***

- *nivojske prehode ceste čez železniško progo.*

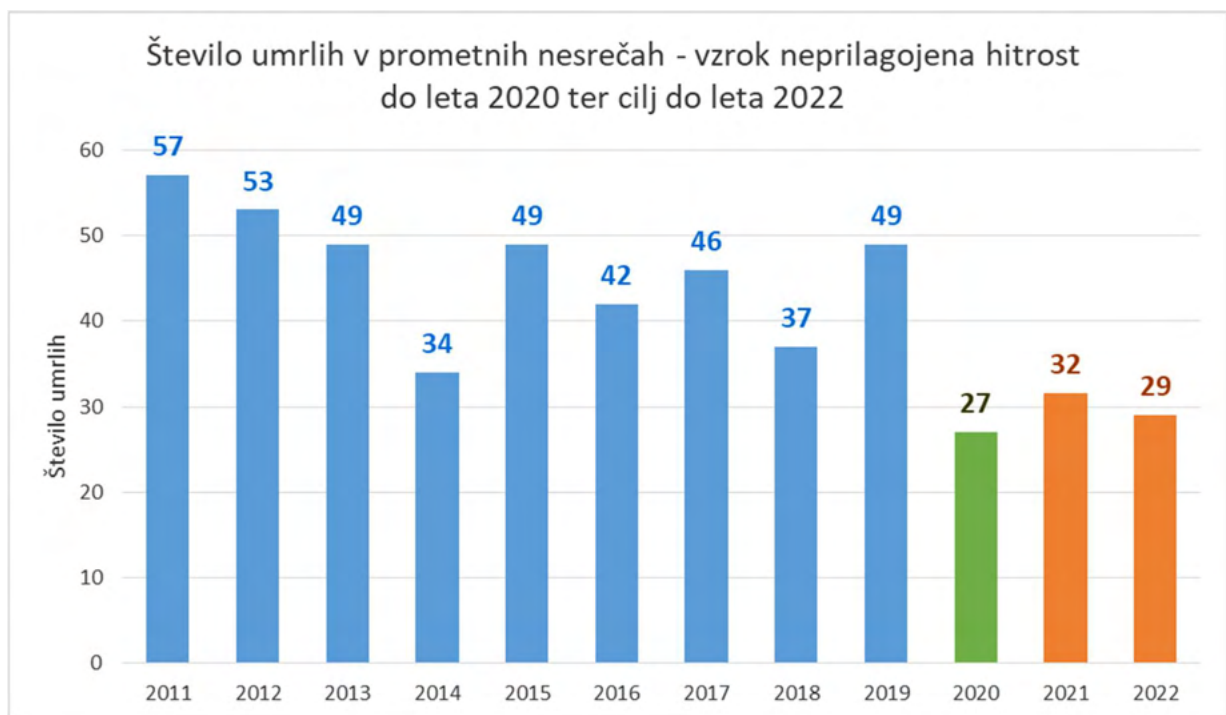
#### 4.8.1 HITROST

**TEMELJNI CILJ:** Zmanjšanje števila mrtvih in poškodovanih v prometnih nesrečah, katerih vzrok je hitrost, za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 29 udeležencev

Neprimerna oziroma neprilagojena hitrost je na slovenskih in tudi evropskih cestah med glavnimi dejavniki prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. Ukrepi, povezani s hitrostjo, se izvajajo z večjo intenzivnostjo med trajanjem akcije, v okviru katere nosilec oziroma koordinator izdelava podroben načrt dela s cilji, ukrepi in sodelujočimi. Nadzor hitrosti je posebno intenziven na cestah in odsekih v Republiki Sloveniji, kjer so registrirana nevarna mesta.

**PODCILJ:** Zmanjšanje povprečnih hitrosti v naselju in zunaj njega

**Graf 18:** Število umrlih v prometnih nesrečah – vzrok neprilagojena hitrost – do leta 2020 in cilj do leta 2022



Nosilec dejavnosti: AVP.

Čas izvedbe: 13. 4.–26. 4. 2020, 1. 6.–14. 6. 2020, 10. 8.–16. 8. 2020

V sklopu vsakoletne nacionalne preventivne akcije Hitrost, ki je prav tako sovpadala s prvim valom epidemije covid-19, so bile dejavnosti AVP-ja usmerjene predvsem v preventivno delovanje na področju

hitrosti, informiranja in ozaveščanja o nevarnosti hitrosti. AVP je opravljala skrite meritve hitrosti v okviru nadzora maratona hitrosti, ki so ga 20. 5. 2020 izvajali policisti na različnih lokacijah po vseh Sloveniji. Vpliv maratona hitrosti je bil viden tudi na statistični primerjavi povprečnih hitrosti na merilnih mestih preventivnih radarskih tabel *Vi vozite*, ki jih je AVP podelila v brezplačni namen občinam. Opravljena je bila analiza podatkov iz prikazovalnikov na dan maratona nadzora hitrosti ter primerjava z enakimi obdobji pred tem. Ugotovitve po posameznih datumih so pokazale, da so se povprečne hitrosti v primerjavi z enakimi obdobji zmanjšale, in sicer se je povprečna hitrost med maratonom nadzora hitrosti zmanjšala za 1,7 km/h oz. 2,8 % v primerjavi s tednom pred tem. V tednu po izvajanju maratona hitrosti so hitrosti ostale skorajda enake kot med maratonom nadzora hitrosti. Povprečna hitrost je bila manjša za 0,21 km/h oz. 0,4 %, percentil hitrosti V85 pa se je povečal za minimalnih 0,9 % (0,57 km/h).

Zaradi neprilagojene hitrosti je v letu 2020 umrlo 27 udeležencev, 255 se jih je hudo telesno poškodovalo in 1.307 lahko telesno poškodovalo.

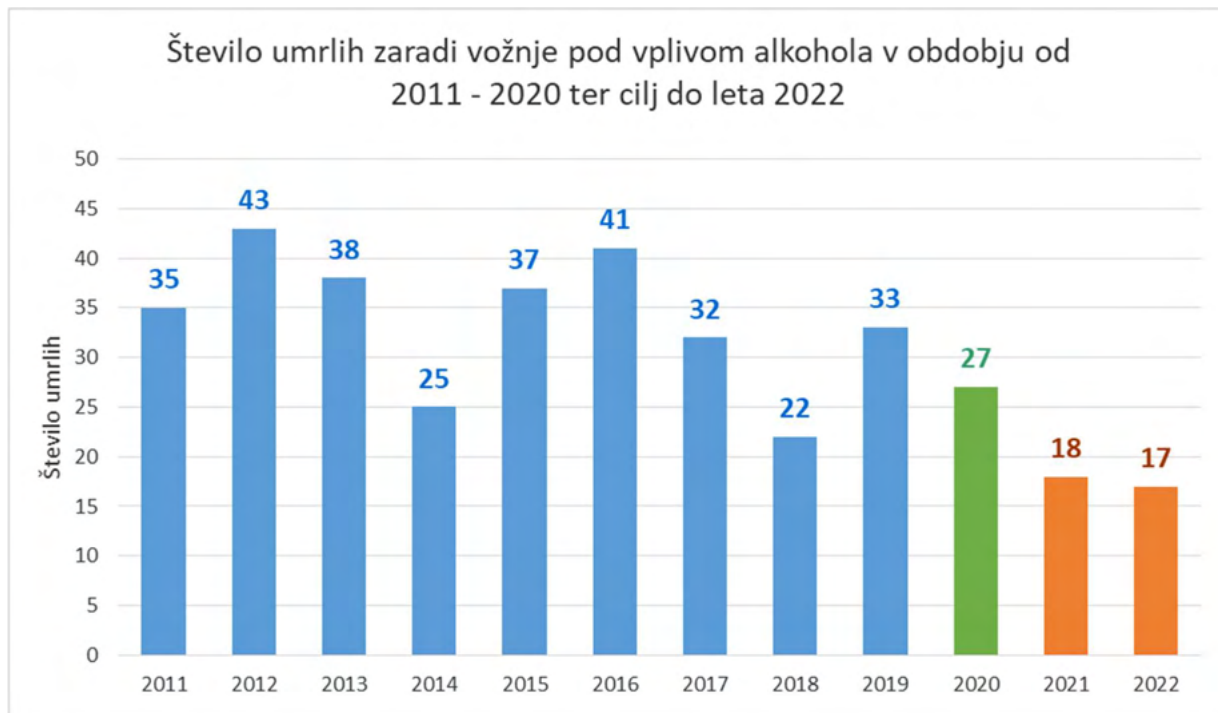
Sistem za sekcijsko merjenje hitrosti je bil v letu 2017 v pilotni uporabi od januarja do oktobra. Po podatkih Darsa je pozitivno vplival na zmanjšanje povprečnih hitrosti na obravnavanem odseku in zmanjšanje števila prometnih nesreč. Policija je podala na pristojni ministrstvu predlog za spremembo in poenostavitev prekrškovnega postopka, ki je pogoj za vzpostavitev sekcijskega merjenja hitrosti. Prav tako je Dars začel voditi postopke za nabavo sistemov za sekcijsko merjenje hitrosti.

V letu 2020 je bilo ugotovljenih 115.897 kršitev prekoračitev hitrosti.

#### 4.8.2 ALKOHOL, PREPOVEDANE DROGE IN DRUGE PSIHOAKTIVNE SNOVI

**TEMELJNI CILJ:** Zmanjšanje števila prometnih nesreč, pri katerih so kot sekundarni dejavnik prisotni alkohol, prepovedane droge ali druge psihoaktivne snovi, za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 17 udeležencev

**Graf 19:** Število umrlih v prometnih nesrečah – vožnja pod vplivom alkohola – do leta 2020 in cilj do leta 2022



Čas izvedbe nacionalnih preventivnih akcij, 15. 6.–21. 6. 2020, 6. 11.–15. 11. 2020, 2. 12.–31. 12. 2020

Akcija Alkohol je potekala v novembru in decembru 2020 pod skupnim sloganom: **Premisli. Alkohol ubija. Vozimo pametno.** V medijski akciji so bila uporabljena obstoječa medijska gradiva, in sicer televizijski spot, radijski spoti, plakati in letaki. V akciji je sodelovalo 42 slovenskih občin, ki so izvajale tudi terenske dejavnosti opozarjanja na problematiko alkohola v prometu, ne samo pri voznikih, ampak tudi pri pešcih in kolesarjih. Zaradi ukrepov preprečevanja okužb s covidom-19 so bile dejavnosti zmanjšane. Na občinskih SPV so poleg preventivnih gradiv (zagotovili smo 4.438 zloženek in 761 plakatov) razdeljevali tudi 650 alkotesterjev za enkratno uporabo. Prav tako je bila med akcijo izvedena menjava AC-plakatov z opozarjanjem voznikov na avtocestah na problem vožnje pod vplivom alkohola.

AVP je sofinancirala tudi 8 projektov nevladnih organizacij: Koledar, varno in zdravo (Zveza društev strojnih krožkov), Ko vozim, sem abstinent (Društvo Abstinent), Čista nula, čista vest (Zavod Varna pot), Skupaj za



večjo varnost (KZA), Osveščanje mladih po poškodbi glave (Društvo Vita), Heroji furajo v pižamah (Zavod Vozim), Na zdravo zabavo v naravo (Slovenska karitas) in After TAXI (DrogArt).

Sodelovali smo tudi z Ministrstvom za zdravje in Policijo v akciji **Slovenija Piha 0,0**, kjer so policisti ob rednem nadzoru treznim voznikom podelili kupon za spletni koncert.

### **40 dni brez alkohola**

AVP je kot partner tudi letos aktivno sodelovala v akciji 40 dni brez alkohola s Slovensko karitas in Zavodom Med.Over.Net. Akcija 40 dni brez alkohola je potekala od 26. 2. do 11. 4. 2020 s skupnim sloganom Za zdravje in zdrave odnose, ambasador akcije pa je bil zbor Bee Geesus. Na AVP smo podprli tako dejavnosti na lokalni ravni, kjer smo zagotovili plakate in letake, medijske dejavnosti in prispevke, sodelovali smo na novinarski konferenci ob začetku akcije ter spodbujali odgovoren odnos do alkohola ter 0,0 v prometu tudi po izvedeni akciji. V akciji 40 dni brez alkohola smo razdelili 4.411 letakov, 4.411 solzic in 705 plakatov za sodelujočih 63 občin.



### **Literarni natečaj v okviru akcije 40 dni brez alkohola**

V okviru akcije je potekal tudi **literarni natečaj Za zdravje in zdrave odnose**, na katerem je sodelovalo 54 prispevkov učencev, osnovnošolcev in srednješolcev. Najboljši po oceni strokovne komisije pa so bili nagrajeni s praktičnimi nagradami. AVP je sodelovala tudi pri ocenjevanju prispevkov. Predstavitev 13 nagrajenih prispevkov je potekala prek spleta 3. junija 2020. Najboljša dela so bila: Očka (Zala Černe), Razbita steklenica (Vanja Vrabl) in Alkohol? Ne, hvala! (Matevž Pečnik in Leon Kovše).

V sodelovanju z atletskimi klubi in stadionom na ŽAK-u smo izvedli preventivni dogodek na temo varnosti pri prehajanju čez železniško progo, na katerega so bili vabljeni mladi atleti, ki dnevno prehajajo progo. Ob tem smo jih opozorili na najpogostejše napake in nevarnost zaradi bližajočega vlaka na neoznačenih prehodih.

### **Preventivne dejavnosti AVP v času ukrepov za zajezitev epidemije**

Vrsta različnih preventivnih dejavnosti se je z namenom prispevati k obvladovanju epidemije izvajala na platformah družbenih omrežij. AVP je z **zdravniki in reševalci Univerzitetnega kliničnega centra Ljubljana, Univerzitetnega kliničnega centra Maribor, Zdravstvenega doma Maribor – Centra za nujno medicinsko pomoč in reševalne prevoze, Nacionalnim inštitutom za javno zdravje, Policijo in Zavodom Reševalni pas** pripravila odmevno digitalno kampanjo, kjer so v kratkih osebnih sporočilih slovensko javnost prvi

posredovalci na kraju prometnih nesreč pozivali k ničelni toleranci do alkohola v prometu. Kampanja je imela izjemen doseg, saj je samo na kanalih AVP dosegla več kot 300.000 ljudi, med izvajanjem kampanje slovenske ceste niso zahtevale smrtnih žrtev. Skupen doseg na vseh kanalih sodelujočih deležnikov je ocenjen na 500.000.

V novembru je AVP pripravila digitalno kampanjo s slovenskimi vplivneži, ki so prav tako pozivali k ničelni toleranci do alkohola v prometu. Boštjan Nachbar, Ajda Rotar Urankar, Irena Yebuah Tiran, Rebeka Simonič Fink, Bernarda Žarn in Goran Hrvačanin so v kratkih osebnih sporočilih ozaveščali slovensko javnost o odgovorni udeležbi v prometu, saj je alkohol tudi v letu 2020 zaznan kot širok družbeni problem.

Policisti so v letu 2020 odredili 361.220 alkotestov, od tega 18.300 v prometnih nesrečah. Od vseh odrejenih je bilo 11.674 pozitivnih. Policisti so odredili tudi 1.673 strokovnih pregledov na droge ali druge psihoaktivne snovi, od katerih je bilo 262 pozitivnih.

Od skupaj 12.569 povzročiteljev prometnih nesreč je bilo 1.359 pod vplivom alkohola in 64 pod vplivom drog oz. drugih psihoaktivnih snovi.

Alkoholizirani povzročitelji prometnih nesreč so povzročili 27 prometnih nesreč s smrtnim izidom.

## **ALKOHOLNA POLITIKA**

V Sloveniji se vztrajno približujemo tistim državam, ki so že ozavestile, da je alkohol eden ključnih dejavnikov tveganja za vrsto družbenih tegob. Škodljiva raba alkohola pomembno prispeva k slabši produktivnosti, večjim stroškom v zdravstvu in socialnem varstvu, zavira družbeni, ekonomski in socialni razvoj ter ogroža blaginjo ljudi, prav tako posledice zlorabe alkohola močno vplivajo na varnost v prometu.

**SOPA** – Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 – Vzpostavitev interdisciplinarnega celostnega pristopa k odkrivanju in podpori pri opuščanju tvegane in škodljivega pitja alkohola med odraslimi prebivalci

Osnovni namen projekta SOPA je zmanjšati čezmerno pitje pri odraslih prebivalcih Slovenije ter s tem preprečiti negativne posledice, ki jih ima tvegano in škodljivo pitje alkohola za posameznika in/ali za njegove svojce.

V letu 2020 so bile izvedene dejavnosti v okviru obeležitve Dneva brez alkohola v 8 regijah in nacionalno, 8 radijskih kvizov razbijanja mitov in poglobljenih intervjujev, nadgrajena je bila spletna stran za gluhe in naglušne ter slepe in slabovidne, jezikovni prevodi gradiv in prevodi v jezik lahkega branja, TV kampanja, spletna kampanja, kampanja na avtobusih (zadki in LCD-zasloni), več kot 130 spletnih člankov in prispevkov v nacionalnih, regionalnih in lokalnih medijih.

Prav tako so se razvila številna priporočila, priročniki, publikacije, zloženske, plakati, ki govorijo o problematiki alkohola in so dosegljiva na <https://www.sopa.si/kakovost-zivljenja/viri-pomoci/gradiva/>.

Za izvajalce delavnic v ZVC-jih in CKZ-jih je bilo usposobljenih 18 strokovnjakov, izvedenih 30 delavnic s 158 udeleženi. Dodatno je bilo 8 izvedenih seminarjev, kar je doprineslo 138 usposobljenih zdravstvenih delavcev na področju tvegane in škodljivega pitja alkohola.

Uspešno se je vzpostavilo sodelovanje z vodstvom Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve in enake možnosti, ki bo v letu 2021 omogočilo podporo in nadaljnje usposabljanje strokovnih socialnih sodelavcev

za področje prepoznavanja, presejanja in spremljanja tveganih in škodljivih pivcev alkohola in strani strokovnega tima NIJZ. Potekale so intenzivne priprave na sestanek usmerjevalnega odbora in velikega dogodka ob 4. skupnem in zaključnem srečanju izvajalcev projekta SOPA Rezultati projekta SOPA ter alkohol pri starejših.

Kazalnik za doseganje rezultatov projekta SOPA je bil presežen, in sicer za 75 %. (175 % dosega kazalnika), kar pomeni: 288 usposobljenih strokovnjakov (234 zdravstvenih in 54 socialnih delavcev), 32.355 povabljenih uporabnikov, od tega 22.237 presejanih, od tega 4.407 nadalje obravnavanih, od tega 943 obravnavanih uspešno (doseg kazalnika: 175 %).

## **MOSA**

K boljšemu povezovanju vseh ključnih akterjev na področju alkohola v Sloveniji so pripomogla vlaganja države v spletni portal MOSA – Mobilizacija skupnosti za odgovornejši odnos do alkohola ([www.infomosa.si](http://www.infomosa.si)).

## **POLITIKA NA PODROČJU DROG**

Uporaba prepovedanih drog ima številne škodljive posledice za človekovo zdravje, saj povzroča respiratorne, srčno-žilne, nevrološke in metabolne zaplete, vodi v razvoj zasvojenosti, v prezgodnje smrti zaradi predoziranja, okužbe s HIV in hepatitisoma B in C, poleg tega ima tudi socialne posledice, povzroča ekonomsko škodo in vodi v kriminal. Posebej ogrožena skupina glede zlorabe drog so mladi.

V Sloveniji sta bili do zdaj opravljeni dve raziskavi o uporabi drog v splošni populaciji, ena v obdobju 2011–2012, druga pa v letu 2018. Slednja je vključevala vprašanja o uporabi tobaka, alkohola in drugih drog med prebivalci Slovenije, stari od 15 do 64 let.

Podatki iz te raziskave so pokazali, da je 284.600 (21 %) prebivalcev, starih od 15 do 64 let, vsaj enkrat v življenju uporabilo eno od prepovedanih drog. Najpogostejša droga je bila konoplja, ki jo je vsaj enkrat uporabljalo 280.700 (20,7 %) prebivalcev, sledila je uporaba ekstazija, ki ga je vsaj enkrat uporabilo 39.500 (2,9 %) prebivalcev, in kokain, ki ga je vsaj enkrat uporabilo 35.800 (2,6 %) prebivalcev, medtem ko je amfetamin vsaj enkrat uporabilo 31.200 (2,3 %) prebivalcev, LSD pa 29.200 (2,2 %) prebivalcev.

Razširjenost uporabe prepovedanih drog kadarkoli v življenju je med moškimi večja kot med ženskami. Posebej je izpostavljena skupina mladih, starih od 15 do 34 let, kjer je katerokoli drogo uporabilo 33,5 % vprašanih.

Podatki iz raziskave (HBSC, ESPAD) kažejo, da je razširjenost uporabe prepovedanih drog in še posebej konoplje med 15-letnimi mladostniki v Sloveniji nad povprečjem EU, poleg tega podatki raziskave HBSC 2014 kažejo, da je 18 % 15-letnikov že kdaj uporabilo tri PAS, in sicer tobak, alkohol in konopljo, 5 % pa jih je poročalo o pogosti/bolj tvegani uporabi vseh treh snovi (12). Podatki iz zadnje raziskave HBSC 2018, ki je bila prvič opravljena tudi v starostni skupini 17 let, pa so še bolj skrb vzbujajoči, saj kažejo, da je kar 43 % 17-letnikov že kdaj v življenju uporabilo konopljo, skoraj 4 % pa so poročali o redni uporabi konoplje.



## **Zakonodaja: regulacija novih psihoaktivnih snovi**

S predlogom Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o razvrstitvi prepovedanih drog se je v letu 2020 v slovensko zakonodajo preneslo 7 snovi, ki jih je Komisija Organizacije združenih narodov za droge na letošnjem rednem zasedanju v marcu razvrstila na seznam mednarodno reguliranih psihoaktivnih snovi. Poleg tega je Javna agencija Republike Slovenije za zdravila in medicinske pripomočke predlagala razvrstitev snovi fenazepam v III. skupino prepovedanih drog. Seznam prepovedanih drog se je dopolnil tudi s sintetičnim opioidom, izotonitazonom, ki je podoben morfiju in fentanilu. S predlogom Uredbe se je vsebinsko prenesla tudi definicija novih psihoaktivnih snovi, kot je bila opredeljena z Direktivo (EU) 2017/2103 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o spremembi Okvirnega sklepa Sveta 2004/757/PNZ zaradi vključitve novih psihoaktivnih snovi v opredelitev pojma „prepovedana droga“ in razveljavitvi Sklepa Sveta 2005/387/PNZ.

## **Akcijski načrt na področju prepovedanih drog za obdobje 2019–2020**

V okviru izvajanja Nacionalnega programa na področju prepovedanih drog za obdobje 2014–2020 sta se v letu 2020 iztekla drugi tovrstni operativni program in strategija. Pripravljati smo začeli evalvacijo Nacionalnega programa in nov dvoletni program.

## **Preventivna konferenca**

Ministrstvo za zdravje je skupaj z Nacionalnim inštitutom za javno zdravje, MDDSZ in MIZŠ izvedlo redno preventivno konferenco, ki je bila leta 2020 izvedena virtualno. Zbralo se je 700 strokovnjakov iz vse države, iz različnih javnih in nevladnih organizacij. Hkrati je bil izveden tudi preventivni mesec, s katerim v državi spodbujamo in promoviramo preprečevalne ukrepe na področju vseh zasvojenosti.

## **Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020**

Ministrstvo za zdravje izvaja projekt »mobilne enote« v okviru izvajanja evropske kohezijske politike. Dejavnosti potekajo skladno z načrtom po celotni državi. S kupljenimi 10 kombiji, ki so bili prilagojeni za izvajanje različnih storitev, se izvajajo številne dejavnosti s končnim ciljem socialne aktivacije uporabnikov in njihovega približevanja trgu dela oz. primernemu usposabljanju.

V okviru rednih mesečnih izobraževanj smo na podlagi velikega interesa organizirali nadgrajeno predavanje dr. Brede Jelen Sobočan. Udeležilo se ga je več kot 400 strokovnjakov s področja prepovedanih drog.

Prav tako smo izvedli predavanje na temo obravnave uporabnikov prepovedanih drog v goriški regiji, ki v Sloveniji velja za eno od najučinkovitejših regij glede povezanosti vseh relevantnih služb za to področje. Udeležilo se ga je več kot 300 strokovnjakov s področja prepovedanih drog.

## **PROMOCIJA, OZAVEŠČANJE IN VZGOJA UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU**

### **Slovenija piha 0,0 – proti alkoholu na cestah**

Namen akcij pod skupnim sloganom "Slovenija piha 0,0" je zmanjšati škodljivo in tvegano rabo alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi pri udeležencih v prometu in na zabavah, ob tem pa celovito opozarjati na druge škodljive učinke teh snovi za posameznika in družbo.

Kljub epidemiji covid-19 je Ministrstvu za zdravje uspelo izvesti decembrsko akcijo Slovenija piha 0,0 – proti alkoholu med vozniki na slovenskih cestah. Načrtovane akcije v Planici in na maturantski četvorki so zaradi omejitve gibanja oz. epidemije koronavirusa prestavljene na čas, ko bodo gledalci spet lahko prisotni na prireditvah.

Ministrstvo za zdravje je uspešno izvedlo decembrsko akcijo Slovenija piha 0,0, z zaključkom – s tradicionalnim koncertom Policijskega orkestra in gostov, tokrat prilagojeno z on-line koncertom. Akcija je potekala v sodelovanju s Policijo in nevladnimi organizacijami od 7. do 20. decembra 2020, saj je december znan po številnih prometnih nesrečah, ki jih prepogosto povzročijo opiti vozniki. Policisti so poostreno nadzirali psihofizično stanje voznikov oz. preverjali vsebnost alkohola v izdihanem zraku in izvajali preizkuse s sredstvi za hitro ugotavljanje prisotnosti drog v organizmu. Vozniki, ki so »napihali 0,0«, so takoj prejeli vstopnico za tradicionalni koncert Policijskega orkestra z gostoma Alenko Godec in Otom Pestnerjem.

Koncert je prijazen poklon vsem, ki se za volanom vedejo odgovorno, trezno in vozijo 0,0. Potekal je v nedeljo, 20. decembra 2020, ob 20. uri. Predvajali so ga prek spleta, zato so si ga vozniki lahko ogledali iz domačega naslonjača skupaj s člani istega gospodinjstva. Po podatkih analitike je koncert v živo spremljalo več kot 1.500 gospodinjstev, do konca leta pa je imel posnetek koncerta na Youtube kanalu Ministrstva za zdravje več kot 9.200 ogledov. <https://www.youtube.com/watch?v=3yYDvLRoLns>.

Ves december je ministrstvo aktivneje komuniciralo vsebine proti alkoholu na cesti tudi na FB Slovenija piha 0,0 in FB Ministrstva za zdravje.



Ministrstvo za zdravje vsebine o alkoholu na cesti in vedenju v prometu čez vse leto redno komunicira na spletnih straneh ministrstva in na socialnih omrežjih – na Facebooku in Twitterju ministrstva, FB Slovenija piha 0,0 in socialnih omrežjih nevladnih organizacij, ki jim ministrstvo sofinancira projekte s področja alkohola in prepovedanih drog.

#### **Sofinanciranje programov nevladnih organizacij s področja preprečevanja rabe dovoljenih in prepovedanih drog ter s tem povezane škode**

Ministrstvo za zdravje je v letu 2020 v okviru triletnega javnega razpisa za sofinanciranje programov varovanja in krepitve zdravja do leta 2022 sofinanciralo tudi programe, ki si prizadevajo za preprečevanje in zmanjševanje rabe, škode in odvisnosti zaradi dovoljenih in prepovedanih drog in ki si hkrati prizadevajo za krepitev varovalnih dejavnikov. Za to smo namenili 3.869.289,71 EUR oz. v letu 2020 1.289.762,52 EUR. Razpis pokriva tudi dejavnosti nevladnih organizacij, ki se ukvarjajo s preprečevanjem vožnje pod vplivom alkohola in drog, nekatere pa sodelujejo tudi pri izvedbi akcije "Slovenija piha 0,0".

Izvajalci programov so objavljeni na spletni strani <https://www.gov.si teme/programi-za-krepitev-zdravja/>

#### **Sofinanciranje javne službe Nacionalnega inštituta za javno zdravje**

Ministrstvo za zdravje sofinancira opravljanje javne službe Nacionalnega inštituta za javno zdravje. Med njihove naloge spadajo tudi naloge s področja preprečevanja škodljive rabe alkohola in prepovedanih drog.

Nacionalni inštitut za javno zdravje (NIJZ) je v letu 2020 nadaljeval s **spremljanjem stanja na področju registrirane porabe čistega alkohola na prebivalca ter epidemiološkega spremljanja zdravstvenih posledic zaradi tvegane in škodljive rabe alkohola**. O podatkih o tem NIJZ redno poroča mednarodnim institucijam. Spremljanje področja je pomembno za uspešno načrtovanje učinkovitih ukrepov, usmerjenih v zmanjševanje negativnih posledic, ki jih utrpijo prebivalci Slovenije in so povezane z alkoholom. NIJZ

omogoča javnosti interaktiven vpogled v podatke s področja alkohola na **NIJZ podatkovnem portalu**<sup>2</sup>. NIJZ je s področja alkohola objavljala tudi v drugih publikacijah, ki so izšle v letu 2020, npr. **Zdravstveni statistični letopis 2019**<sup>3</sup>, ki vsebuje tudi podatke populacijskih raziskav, ki jih izvaja NIJZ in sočasno potekajo tudi v drugih državah. V okviru **HBSC – Z zdravjem povezana vedenja v šolskem okolju**<sup>4</sup> raziskave smo sodelovali pri ponovni izvedbi raziskave HBSC 2020 in pripravi dodatka k raziskavi o življenju mladostnikov v času covid-19. Pripravili smo tudi analizo podatkov HBSC-raziskave, ki je bila izvedena na posebej ranljivi in pogosto spregledani populaciji PUM-o – Projektno učenje mladih in sodelovali na posvetu oz. pogovoru o teh podatkih z izvajalci programa PUM-o; posvet je organiziral NIJZ. Ob objavi mednarodnega HBSC poročila smo pripravili za medije s ključnimi podatki in možnostmi, kako lahko odrasli zamejimo problematiko alkohola v družbi nasploh in pri mladih. Pripravljamo tudi statistično publikacijo iz **Raziskave o alkoholu, tobaku in drugih drogah med prebivalci Slovenije – raziskava ATADD** ter publikacijo **Poraba alkohola in zdravstveni kazalniki tvegane in škodljive rabe alkohola (trend 2013-2018)**. Sodelovali smo pri nalogi Javno zdravje v medsektorskih politikah, enakost v zdravju in ranljive skupine ter pripravili poglavje o vplivu ukrepov na področju alkoholne politike na vrzeli v neenakosti v zdravju z naslovom **Alkoholna problematika in politika v Sloveniji ter izbrani primeri dobrih praks**.

Spremljali smo novosti na področju digitalnega trženja alkoholnih pijač in pripravili **strokovni članek z naslovom Digitalno tržno komuniciranje alkoholnih pijač v Sloveniji – pregled stanja, zakonodaje in izzivov**. Dodatno smo sodelovali pri pripravi pilotske raziskave, ki jo vodi Svetovna zdravstvena organizacija. V raziskavi bo uporabljeno orodje CLICK za usklajeno spremljanje digitalnega trženja nezdrave hrane, brezalkoholnih in alkoholnih pijač pri otrocih in mladostnikih. Konec leta 2020 smo začeli delati na **evropskem projektu ALHAMBRA** (ang. Alcohol Harm – Measuring and Building Capacity for Policy Response and Action), katerega eden izmed ključnih ciljev je priprava pregleda obstoječe zakonodaje in samoregulativnih predpisov spletnega oglaševanja alkoholnih pijač v izbranih 12 državah (vključno s Slovenijo) ter priprava pregleda dokazov o učinkih spletnega oglaševanja alkoholnih pijač na javno zdravje. V okviru **evropskega projekta DEEP SEAS** smo aktivno sodelovali pri pripravi in izvedbi delavnic na temo oglaševanja alkoholnih pijač in zdravstvenih sporočil. Sodelovali smo tudi pri pripravi standardiziranega evropskega spletnega vprašalnika o pivskih navadah, ki bo v Sloveniji prvič v izveden v letu 2021.

V letu 2020 smo pripravili **Merila za vrednotenje intervencij na področju javnega zdravja za namen prepoznavanja in izbire dobrih praks**, ki jih lahko razumemo kot smernice za snovanje, načrtovanje, oblikovanje in izvajanje različnih intervencij. Z njimi želimo izboljšati kakovost dela vseh organizacij, ki razvijajo in izvajajo dejavnosti s področja varovanja in krepitev zdravja, preprečevanja bolezni in podaljševanja ter izboljševanja kakovosti življenja. Kakovostne in učinkovite intervencije bodo prispevale k povečevanju zdravja prebivalcev v državi, ne da bi pri tem povzročale poglobljanje neenakosti v zdravju. V istem letu smo začeli z vrednotenjem štirih intervencij na področju alkoholne problematike, ki jih sofinancira Ministrstvo za zdravje. Sodelovali smo v EuroHealthNet-ovi tematski delovni skupini TWIG Best Practice, namenjeni izmenjavi izkušenj pri razvoju portalov dobrih praks na področju javnega zdravja.

<sup>2</sup> <https://www.nijz.si/sl/nijz-podatkovni-portal>

<sup>3</sup> <https://www.nijz.si/sl/publikacije/zdravstveni-statisticni-letopis-2019>

<sup>4</sup> <https://www.nijz.si/sl/podatki/raziskava-z-zdravjem-povezano-vedenje-v-solskem-obdobju-hbsc-2018-0>

**Ocena ekonomskega bremena tveganega in škodljivega pitja alkohola v Sloveniji** v obdobju 2018–2020 bo objavljena v letu 2021. Za pripravo analize smo pridobili podatke iz podatkovnih zbirk NIJZ in pripravili potrebne izračune v sodelovanju z Ekonomsko fakulteto.

NIJZ je v letu 2020 na spletni strani **Zdravje v občini**<sup>5</sup> objavil nove podatke o boleznih, ki so neposredno pripisljive alkoholu, in prometnih nezgodah z alkoholiziranimi povzročitelji. Publikacije Zdravje v občini predstavljajo za vsako od 212 občin vir informacij o ključnih kazalnikih zdravja. Informacije o zdravju prebivalstva so predstavljene na ravni Slovenije, statističnih regij, upravnih enot in občin. S tem je omogočen prikaz stanja posameznih območij in primerjave med njimi, kar je izjemen vir informacij za oblikovanje zdravju naklonjenih politik na lokalnih ravneh.

Tudi v letu 2020 smo delovali na področju zagovorništva in podajanja strokovnih mnenj ter sodelovali z več nevladnimi organizacijami s področja alkohola. Pripravili smo **mnenje glede predloga za prepoved spletne prodaje in dostave alkohola med epidemijo covid-19**. Med epidemijo covid-19 smo zagotovili sodelovanje Slovenije v raziskavi **Alcohol consumption during the COVID-19 pandemic in Europe: a large-scale cross-sectional study in 21 countries**. Prvi rezultati raziskave so predstavljeni v obliki predavanja in strokovnega članka z naslovom **VPLIV EPIDEMIJE COVID-19 NA PIVSKE NAVADE** na seminarju dr. Dušana Reje – Obvladovanje raka v času COVID-19 v luči preventive. Pripravili smo publikacijo **Smernice za psihološko prvo pomoč v primeru tveganega in škodljivega pitja alkohola**<sup>6</sup> s pregledom virov pomoči na splošno in med epidemijo covid-19 ter več sporočil za medije ter splošno in strokovno javnost (npr. Pitje alkohola slabi našo sposobnost boja proti bolezni covid-19<sup>7</sup>; Preprečevanje Spektra fetalnih alkoholnih motenj (FASD) med pandemijo covid-19; Kako se spoprijeti s krizno situacijo<sup>8</sup>; Pitje alkoholnih pijač posameznika ne varuje pred koronavirusom; Težave v povezavi s pitjem alkoholnih pijač in viri pomoči med epidemijo koronavirusa).

NIJZ je tudi v letu 2020 nadaljeval vodenje implementacije **Nacionalnega programa duševnega zdravja, MIRA**<sup>9</sup>, ki kot prednostno področje obravnava tudi problematiko tvegane in škodljive rabe alkohola ter odvisnosti od alkohola.

NIJZ je tudi v letu 2020 promoviral **nosečnost brez alkohola**. Kot vsako leto smo tudi v letu 2020 obeležili **Dan FAS – Spodbujajmo nosečnost brez alkohola**, saj je tako za mamo in njenega otroka najvarneje. Objavili smo nacionalno sporočilo za medije ter pripravili in objavili več gradiv<sup>10</sup> ([Pogosta vprašanja](#); [Nekaj načinov, ki so vam lahko v pomoč pri prenehanju pitja](#); [Video študentov Višje strokovne šole za gostinstvo, velnes in turizem Bled](#); [Video Nosečnost brez alkohola](#); Infografike ([Dan FAS – Mednarodni](#)

<sup>5</sup> <http://obcine.nijz.si/Default.aspx?leto=2019>

<sup>6</sup> <https://www.nijz.si/sl/publikacije/smernice-za-psiholosko-prvo-pomoc-v-primeru-tveganega-in-skodljivega-pitja-alkohola-0>

<sup>7</sup> [https://www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/datoteke/vpliv\\_alkohola\\_0.pdf](https://www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/datoteke/vpliv_alkohola_0.pdf)

<sup>8</sup> [https://www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/publikacije-datoteke/odzivanje\\_v\\_casu\\_krizne\\_situacije.pdf](https://www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/publikacije-datoteke/odzivanje_v_casu_krizne_situacije.pdf)

<sup>9</sup> <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO120>

<sup>10</sup> <https://www.nijz.si/sl/spodbujajmo-nosecnost-brez-alkohola-saj-je-tako-za-mamo-in-njenega-otroka-najvarneje-dan-fetalnega>

[dan ozaveščanja o nosečnosti brez alkohola](#), [Razvoj otroka in njegova ranljivost ob izpostavljenosti alkoholu v času nosečnosti](#), [Izpostavljenost alkoholu v času nosečnosti lahko pri otroku povzroči trajne prikrajšanosti](#), [Najvarneje je brez alkohola](#), Primer mladostnika s FASD). Poleg strokovne javnosti, smo v letu 2020 k promociji nosečnosti brez alkohola v lokalnih okoljih s pismom povabili županje in župane slovenskih občin ter zanje pripravili in jim posredovali gradiva za informiranje in nagovarjanje njihovih občank in občanov. Druga naša pomembna ciljna skupina v letu 2020, ki smo jo posebej nagovorili in zanj pripravili gradivo s ciljem, da prepozna svojo pomembno vlogo pri zmanjševanju in preprečevanju izpostavljenosti še nerojenih otrok alkoholu, pa so bili bodoči gostinski delavci v srednjih šolah za gostinstvo in turizem. Tudi v letu 2020 je NIJZ OE Kranj z izvedbo predavanja za študente Višje strokovne šole za gostinstvo, velnes in turizem Bled nadaljeval z **ozaveščanjem bodočih delavcev v gostinstvu o posledicah tveganega in škodljivega pitja alkohola, tudi v prometu**. Za njihove študente so izvedli predavanje o odgovorni strežbi alkohola<sup>11</sup>. Na NIJZ OE Maribor smo ob dnevu FAS promovirali tudi nosečnost brez alkohola s sporočilom za medije, objavo različnih gradiv in infografike.

Na NIJZ OE Celje so v letu 2020 pripravili informativno gradivo z naslovom **Alkohol, tobak, konoplja in druge droge med mladimi – informacije in napotki za starše**<sup>12</sup>. Gradivo je namenjeno predvsem staršem, a tudi strokovnjakom, ki se pri svojem delu srečujejo z mladimi in njihovimi starši. V gradivu so predstavljene uporabne informacije o psihoaktivnih snoveh (o alkoholu, tobaku, konoplji in drugih prepovedanih drogah). Novembra 2020 ob mesecu preprečevanja zasvojenosti je Lokalna Akcijska Skupina za preprečevanje zasvojenosti Celje (LAS Celje) v sodelovanju z NIJZ OE Celje organizirala 3. regijsko strokovno srečanje Odprti za nove informacije – Mladostniki in alkohol, kjer so naslovili rabo alkohola med mladimi, prikazali izbrane dobre prakse dela z mladimi, med drugim projekt Heroji furajo v pižamah Zavoda Vozim ter projekt SOPA – Skupaj za odgovoren odnos do pitja alkohola. Srečanje je bilo namenjeno strokovnjakom s področij šolstva, zdravstva, sociale in nevladnih organizacij.

NIJZ je tudi v letu 2020 krepil dejavnosti projekta **SOPA – Skupaj za odgovoren odnos do pitja alkohola**<sup>13</sup>, ki se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014–2020, in sicer v okviru 9. prednostne osi Socialna vključenost in zmanjševanje tveganja revščine. Projekt je sofinanciran s strani Evropskega strukturnega in investicijskega sklada in nacionalnega sofinanciranja. Projekt SOPA se izvaja v obeh regijah, kohezijska regija vzhodna Slovenija in kohezijska regija zahodna Slovenija, in sicer v okoljih pod koordinacijo 8 območnih enot (OE) NIJZ. Osnovni namen projekta SOPA je zmanjšati čezmerno pitje alkohola in njegove negativne učinke na zdravje ter vzpostaviti odgovoren odnos do alkohola pri vključenih deležnikih. Predlagan interdisciplinarni pristop predpostavlja sodelovanje deležnikov iz zdravstvenega in socialnega sektorja, nevladnih organizacij in drugih deležnikov, katerih področja dela oziroma programi obravnavajo ranljive populacijske skupine in katerih cilji vključujejo zmanjševanje socialne neenakosti in neenakosti v zdravju prebivalcev Slovenije. Strateški cilji projekta so:

- Krepiti obstoječe in izgraditi nove kapacitete za obravnavo tveganega in škodljivega pitja alkohola na nacionalni, regionalni in lokalni ravni.

<sup>11</sup> <https://www.nijz.si/sl/publikacije/odgovorna-strezba-alkohola-prirocnik-za-izobrazevanje-streznega-osebja>

<sup>12</sup> <https://www.nijz.si/sl/publikacije/alkohol-tobak-konoplja-in-druge-droge-med-mladimi-informacije-in-napotki-za-starse>

<sup>13</sup> [www.sopa.si](http://www.sopa.si)

- Razviti, usposabljati za in pilotno izvesti pristop individualne obravnave v skupnosti.
- Ozaveščati in usposobiti novinarje za odgovorno poročanje o alkoholu v množičnih medijih.
- Ozaveščati splošno in strokovne javnosti o alkoholni problematiki.
- Vzpostaviti protokole obravnave tveganega in škodljivega pitja alkohola znotraj poklicev ter povezovanje in sodelovanje med poklici.
- Predlagati vzpostavitev pristopa na sistemski ravni.

V povezavi z zamejevanjem pitja alkohola, kolikor to vpliva na medosebne odnose in ti na rabo alkohola, je bila v letu 2020 razvita delavnica za krepitev medosebnih odnosov v zdravstvenovzgojnih centrih oz. centrih za krepitev zdravja, kjer se udeleženci seznanjajo z osnovami učinkovitih načinov skrbi za lastno blagostanje, asertivnim komuniciranjem in reševanjem problemov. Ob tem so bila oblikovana priporočila in na podlagi njih izvedeno usposabljanje za predstavnike medijev o odgovornem poročanju o alkoholu v medijih. V 18 lokalnih okoljih po Sloveniji so potekale naslednje preventivne dejavnosti: kratki ukrep za opuščanje tveganega in škodljivega pitja alkohola, ozaveščanje o alkoholni problematiki in virih pomoči v lokalnih skupnostih in regijah ter obeležitev Dneva brez alkohola.

NIJZ je tudi v letu 2020 soustvarjal spletni portal **MOSA – Mobilizacija skupnosti za odgovornejši odnos do alkohola**<sup>14</sup>. MOSA je z delom v preteklih letih v Sloveniji postala prepoznana kot nadorganizacijska entiteta, ki na dinamičen, jasen, lahko dostopen način povezuje in/ali združuje akterje, ki so neposredno ali posredno vpeti v oblikovanje programov in/ali politik za reševanje alkoholne problematike. MOSA s povezovanjem akterjev in njihovim informiranjem prispeva k celostni obravnavi alkoholne problematike v Sloveniji. Med svojimi uporabniki se je uveljavila kot zbirališče kredibilnih informacij, ki so vsem javno dostopne. Namen MOSE pa je tudi opozarjanje na izstopajoče probleme na področju alkoholne tematike in spodbujanje akterjev k delovanju. Na spletnem portalu MOSA so dostopni najrazličnejši podatki o alkoholni problematiki v Sloveniji (npr. podatki o raziskavah, preventivno promocijskih programih, virih pomoči, publikacijah, razpisih ipd.) in tujini. MOSA vzdržuje stalen stik z raznovrstnimi akterji na področju problematike alkohola z rednim razpošiljanjem mesečnega MOSA e-novičnika, v katerem so zbrane aktualne novice alkoholne problematike, prihajajoči in pretekli dogodki ter razpisi s področja alkoholne problematike. V letu 2020 so pri MOSI pripravili in objavili 66 novic o problematiki alkohola in poslali 11 e-novičnikov.

V okviru izgradnje mreže strokovnjakov in opolnomočenja na področju preprečevanja poškodb je NIJZ objavil e-priročnik za zdravstvene delavce **Enostavni ukrepi za boljšo varnost otrok doma in v prometu**, v katerem so med drugim podrobno predstavljeni ukrepi za preprečevanje poškodb predšolskih otrok v prometu<sup>15</sup>. Poleg tega je bila objavljena e-publikacija **Razpoložljivost in stroškovna dostopnost varovalne opreme za preprečevanje poškodb otrok**, v kateri so nanizane informacije o dostopnosti, ceni ipd. avtomobilskih varnostnih sedežev za otroke, kolesarskih čelad in druge opreme za preprečevanje

<sup>14</sup> [www.infomosa.si](http://www.infomosa.si)

<sup>15</sup> <https://zdaj.net/strokovna-javnost/>

poškodb otrok v prometu na slovenskem trgu<sup>16</sup>. Na spletni stani **ZDAJ.net** so bila objavljena sezonska sporočila za promocijo varnosti otrok v prometu z upoštevanjem aktualne epidemiološke situacije in ukrepov: pred prvomajskimi prazniki (**Ali znate otroku pravilno namestiti kolesarsko čelado?**<sup>17</sup>), maja ob ponovnem odprtju vrtcev in šol (**Spet gremo z otroki v vrtec in šolo**<sup>18</sup>), pred začetkom šolskega leta (**Naj bodo otroci varni v avtu in na cesti**<sup>19</sup>). Nadaljevali smo distribucijo brošure za vse nosečnice **Izberimo varno opremo za dojenčka** in publikacije **Pričakujemo dojenčka** v ginekoloških ambulantah ter distribucijo letakov **Poskrbimo za varnost otrok** ob preventivnih zdravstvenih pregledih predšolskih otrok, vsa gradiva pa so namenjena ozaveščanju staršev predšolskih otrok o preprečevanju poškodb in zagotavljanju varnosti otrok doma in v prometu. Izvedli smo tudi izobraževanje za patronažne medicinske sestre v preostalem delu Slovenije.

NIJZ je v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje programov varovanja in krepitve zdravja Ministrstva za zdravje v letu 2020 aktivno **sodeloval z naslednjimi nevladnimi organizacijami:**

- **Zavodom Vozim, projekt Heroji furajo v pižamah** – pripravili in izvedli so več delavnic za otroke in mladostnike (delavnica o problematiki alkohola z naslovom *Kaj vse vpliva na moje vedenje in kdaj lahko rečem ne* za 6. in 7. razred, delavnica o problematiki alkohola za 9. razred OŠ, 9 delavnic na temo problematike alkohola in ranljivosti mladih za srednješolce). V okviru sodelovanja s starši smo sodelovali pri pripravi in izvedbi delavnic za starše Pogovoriti se moramo o alkoholu. Za področje problematike konoplje je bila pregledana literatura o vplivu legalizacije konoplje na uporabo pri mladih ter o vplivu konoplje na duševno zdravje mladih; pripravljeno je bilo besedilo o konoplji. V okviru delovnega sklopa Pregled obstoječih meril za ocenjevanje/vrednotenje programov in intervencij s področja varovanja in krepitve zdravja ter izbira meril so bila pregledana obstoječa merila in portali dobrih praks, izbrana so bila najustreznejša merila za vrednotenje programa, oblikovana je bila skupina strokovnjakov na NIJZ za vrednotenje programa. Pripravljen je bil Vprašalnik za ocenjevanje dobre prakse za spletno uporabo, pripravljena so bila Navodila za ocenjevanje dobre prakse. Izveden je bil sestanek skupine za vrednotenje glede metodologije ocenjevanja, pregledana so bila posredovana gradiva, ocenjevalni list ipd. Sodelovali smo tudi na nacionalni novinarski konferenci Zavoda Vozim s podatki o pitju alkohola med mladostniki in mladimi odraslimi.
- **Žarek upanja, projekt Življenje brez omame** smo posodobili vire pomoči v primeru tveganega in škodljivega pitja alkohola in pripravili Predavanje z delavnico o alkoholu, depresiji in samomorilnem vedenju za izvajalce programa.
- Skupaj z **Inštitutom za nutricionistiko** in drugimi partnerji **projekta Veš kaj piješ** smo pripravili seznam 11 zdravstvenih sporočil za prikazovanje v mobilni aplikaciji ter predloge za pikotograme in kratka sporočila. Mobilna aplikacija VKJ bo uporabljena kot kanal za ozaveščanje prebivalcev. Ko bodo prek aplikacije iskali določeno alkoholno pijačo, jim bo ta prikazala eno izmed izbranih sporočil (npr. o škodljivih učinkih alkohola med nosečnostjo, med vožnjo, pri mladih ter v povezavi z nastankom rakavih

<sup>16</sup> <https://zdaj.net/otrok/predsolski-otrok/razpolozljivost-in-stroskovna-dostopnost-varnostne-opreme/>

<sup>17</sup> <https://zdaj.net/koronavirus-otroci-in-mladostniki/ali-znate-otroku-pravilno-namestiti-kolesarsko-celado/>

<sup>18</sup> <https://zdaj.net/izpostavljeno/spet-gremo-z-otroki-v-vrtec-in-solo/>

<sup>19</sup> <https://zdaj.net/otrok/predsolski-otrok/naj-bodo-otroci-varni-v-avtu-in-na-cesti/>



obolenj). Dodatno smo pripravili navodila za prikaz Meja za manj tvegano pitje in povezavo na spletno anketo, kjer lahko uporabnik preveri tveganje za zdravje zaradi pitja alkohola: »Ali pijem preveč?«, ter vprašalnik za preverjanje poznavanja zdravstvenih tveganj v povezavi s pitjem alkoholnih pijač. Prvi val ankete je bil že izveden v letu 2020.

Na področju prepovedanih drog je NIJZ pripravil **Nacionalno poročilo 2020**<sup>20</sup> o stanju na področju prepovedanih drog v angleškem jeziku. V prvem valu epidemije covid-19 je NIJZ pripravil tudi pregled stanja: vpliv pandemije covid-19 na storitve obravnave in pomoči uporabnikom drog ter na trg drog v Sloveniji<sup>21</sup>. 26. junija ob mednarodnem dnevu boja proti zlorabi drog in nezakonitemu prometu s prepovedanimi drogami pa je bilo pripravljeno sporočilo za javnost o uporabi konoplje med mladostniki v Sloveniji<sup>22</sup>.

NIJZ je v letu 2020 organiziral spletno **14. Nacionalno konferenco ob mesecu preprečevanja zasvojenosti z naslovom Skupaj zmoremo več – Opolnomočeni strokovnjaki-opolnomočeni mladostniki**, ki je bila namenjena prepoznavanju pomena opolnomočenosti mladostnika in vloge, ki jo imajo v procesu pridobivanja opolnomočenosti strokovnjaki. Glavni namen preventive zasvojenosti je opremiti otroka in mladostnika z znanji in veščinami, ki mu omogočajo učinkovito spoprijemanje z različnimi tveganji, ki jih prinaša obdobje odraščanja. Pri učenju tovrstnih veščin so poleg staršev ključni opolnomočeni strokovnjaki. Konference se je udeležilo skoraj 400 udeležencev s področja zdravstva, sociale, vzgoje in izobraževanja ter nevladnih organizacij. Predstavljen (NIJZ, OE Maribor) je bil način dela s svetovalnimi delavci srednjih šol. Gre za dejavnosti v podravski in pomurski regiji Centra za preprečevanje odvisnosti, z začetkom v šolskem letu 2018/19, saj je bila prepoznana potreba po opolnomočenju šolskih svetovalnih delavcev na področju problematike drog. Izpostavljen je bil pomen zgodnjega odzivanja ob sumu na poseganje po drogah, osvojitve specifičnih veščin svetovalnega pogovora za delo z mladostniki, ki posegajo po drogah, in njihovimi starši ter poznavanje smernic ustrezne preventive na področju drog. **Dejavnosti s področja dovoljenih in nedovoljenih drog** izvajajo samostojno tudi posamezne območne enote NIJZ v svojih lokalnih okoljih, na primer regijske posvete, dejavnosti v okviru manjših projektov občin, strokovno sodelovanje s šolami in nevladnimi organizacijami idr.

NIJZ je tudi v letu 2020 koordiniral **Sistem za zgodnje opozarjanje na pojav novih psihoaktivnih snovi** ter v mrežo zdravstvenih in nevladnih organizacij, ki se pri svojem delu srečujejo z uporabniki drog, posredoval 27 nujnih obvestil o pojavu za zdravje uporabnikov nevarnih psihoaktivnih snovi.

NIJZ, OE Maribor je v okviru **Centra za preprečevanje odvisnosti** v letu 2020 nadaljevala z dejavnostmi povezovanja s strokovnimi delavci srednjih šol pod naslovom **Povezovalec pristop do mladostništva brez**

---

<sup>20</sup> <https://www.nijz.si/sl/publikacije/nacionalno-porocilo-o-stanju-na-podrocju-drog-2020-v-angleskem-jeziku>

<sup>21</sup> <https://www.nijz.si/sl/pregled-stanja-vpliv-pandemije-covid-19-na-storitve-obravnave-in-pomoci-uporabnikom-drog-ter-na-trg>

<sup>22</sup> <https://www.nijz.si/sl/26-junij-mednarodni-dan-boja-proti-zlorabi-drog-in-nezakonitemu-prometu-s-prepovedanimi-drogami>

**drog**, katerega cilji so promocija učinkovite preventive na področju drog in zgodnje odkrivanje ter pomoč mladostnikom, ki so z drogo začeli eksperimentirati. Zaradi epidemije in šolanja od doma je bila izvedena prek spletnih orodij in samo za svetovalne delavce tistih srednjih šol, ki so program opravile, s ciljem podpore in skupnega reševanja morebitnih težav na področju problematike drog med mladimi na njihovih šolah. Vključenih je bilo 8 srednjih šol/10 svetovalnih delavcev.

V projektu **Preprečevanje zasvojenosti v Občini Ravne na Koroškem** vsako leto, že enajst let zaporedoma, na NIJZ OE Ravne na Koroškem pripravimo preventivne programe s področja preprečevanja zasvojenosti, tveganih vedenj in krepitve duševnega zdravja, ki so strokovno prilagojeni različnim ciljnim skupinam otrok, mladostnikov, staršev, strokovnih delavcev in splošne javnosti. Pri pripravi dejavnosti za te skupine izhajamo iz različnih raziskav, tako z nacionalne ravni (HBSC, ESPAD, CINDI idr.) kot tudi iz lastnih, lokalnih posnetkov stanja. Čim bolj poskušamo upoštevati tudi želje in potrebe ciljnih skupin, pri čemer upoštevamo strokovne smernice za preventivno delo ter priporočila evropskih in mednarodnih institucij s področja drog in zasvojenosti (EMCDDA, UNODC, WHO idr.). Pri izvajanju naših dejavnosti dobro sodelujemo in se povezujemo z različnimi deležniki, vladnimi in nevladnimi organizacijami, tako v Občini Ravne na Kor. kot širše v regiji in Sloveniji, po potrebi tudi tujini. Vsebine vsako leto poskušamo čim bolj približati aktualnim potrebam na terenu, perečim temam, s katerimi se srečujejo tako otroci, mladostniki kot tudi njihovi starši, učitelji ter druga strokovna javnost. Projektne dejavnosti so v preteklosti potekale na terenu, v prostorih vrtcev, osnovnih in srednjih šol, za splošno in strokovno javnost pa v večjih predavalnicah. Zaradi ukrepov za zamejitev širjenja okužb s covidom-19 smo to izvajanje v preteklem in letošnjem šolskem letu morali prilagoditi razmeram (izvedbe v manjših skupinah, premik predavanj na on-line sisteme), vendar nam je kljub omejitvam uspelo izvesti večino zastavljenih dejavnosti. V koledarskem letu 2020 smo tako, v sodelovanju z zunanjimi izvajalci, na Ravnah izpeljali predavanje in interaktivne delavnice s področja pozitivne samopodobe in preprečevanja motenj hranjenja za učence šestih razredov; strokovno predavanje za pedagoške in druge strokovne delavce z naslovom Obremenjujoče izkušnje iz otroštva in njihov vpliv na zasvojenost; predavanje za starše z naslovom Kako ljubezen in odpornost varujeta pred razvojem zasvojenosti? ter predavanja in delavnice o varnosti na spletu za dijake prvih letnikov srednje šole na Ravnah.

NIJZ prav tako koordinira in ponuja strokovno **podporo izvajalcem vzgoje za zdravje**, ki delujejo v okviru zdravstveno-vzgojnih centrov oziroma centrov za krepitev zdravja v zdravstvenih domovih po celotni Sloveniji. Izvajalci vzgoje za zdravje namreč z otroki in mladostniki v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah izvajajo načrtovane preventivne delavnice na temo psihoaktivnih snovi, zasvojenosti, tveganih vedenj in zdravega življenjskega sloga. Z izbranimi dejavnostmi izvajalci obišejo skoraj vse osnovne šole, skoraj polovico srednjih šol in vrtcev. Sodelujejo pa tudi z mentorji in mladostniki, ki niso v šoli, so pa vključeni v programe Projektnega učenja za mlajše odrasle. V letu 2020 so izvajalci sodelovali z vsemi organizacijami PUM-O. V program vzgoje za zdravje spada tudi vzgoja za zdravje bodočih staršev (Priprava na porod in starševstvo), kjer se med drugimi vsebinami, povezanih z zdravjem, obravnavajo tudi teme prometne varnosti (npr. pravilna uporaba varnostnega pasu med nosečnostjo, uporaba otroških zadrževalnih sistemov ipd.). Na NIJZ OE Ljubljana so zaradi aktualne epidemiološke situacije covida-19 za izvajalce zdravstvene vzgoje pripravili/zbrali najpomembnejša gradiva/priporočila, ki naj bi

jih prenesli staršem in zaposlenim v šolah in vrtcih. Vključena so bila tudi sporočila, da alkohol ne štiti pred okužbo, kvečjemu zmanjša našo odpornost ter da alkohol, kajenje in druge psihoaktivne snovi ne prispevajo k boljšemu počutju in reševanju težav.

NIJZ je tudi v letu 2020 izvajala številne druge preventivne programe, kot so program **Slovenska mreža zdravih šol**, **Slovenska mreža zdravih mest**, **preventivni program To sem jaz**, **program Zdravje v vrtcu** ipd.

**Slovenska mreža zdravih šol**<sup>23</sup> šteje 398 ustanov, 323 osnovnih šol (70 % vseh slovenskih OŠ), 62 srednjih šol (34 % vseh slovenskih SRŠ), 10 dijaških domov (28 % vseh DD) in 3 zavode za otroke s posebnimi potrebami. Težišče dela so izobraževanja za vodje timov in njihove sodelavce Zdravih šol. Na srečanjih in izobraževanjih obravnavamo aktualne zdravstveno-vzgojne tematike, zadnja leta smo se še posebej osredotočali na rdečo nit v zvezi z duševnim zdravjem (implementacija programov Izboljševanje duševnega zdravja v šoli, To sem jaz!, Ko učenca/učitelja stresa stres), zdravim prehranjevanjem otrok in mladostnikov ter spodbujanjem gibanja v šoli (tudi zmanjševanje teže šolske torbe in vaje za zdravo hrbtenico – v sodelovanju s CKZ-ji in ZVC-ji). V šolskem letu 2019/2020 smo dodali zelo aktualni temi: Vzgoja in izobraževanje v realnem in digitalnem svetu (dve strokovni srečanja sta bili že izpeljani, skupaj približno 450 udeležencev) ter Kako pristopa šola pri zasvojenostih s psihoaktivnimi snovmi? (regijska srečanja na to temo so potekala v februarju in novembru 2020, skupaj se jih je udeležilo približno 500 udeležencev). V letu 2020 je NIJZ, OE Maribor, v okviru Centra za preprečevanje odvisnosti izvedel dejavnosti za strokovne delavce osnovnih in srednjih šol, ki se pri svojem delu srečujejo tudi z mladimi, ki imajo težave zaradi uporabe drog, na 9 regijskih srečanjih v okviru **Slovenske mreže zdravih šol**. Namen interaktivnega pristopa **Zgodnje identificiranje mladostnikov, ki posegajo po drogah in ustrezna pomoč** je opolnomočenje ter povečanje občutka samoučinkovitosti šolskih delavcev na področju dela z mladostniki, ki posegajo po drogah, in njihovimi starši z namenom zgodnjega odzivanja ob sumu uporabe drog in ustreznega ukrepanja za preprečevanje razvoja posledic uporabe drog in zasvojenosti. V letu 2020 so vse območne enote NIJZ v svojih regijah pripravile strokovna srečanja vodij timov Zdravih šol z naslovom Kako šola pristopa pri zasvojenostih s psihoaktivnimi snovmi.

NIJZ vodi tudi nacionalno koordinacijo **Slovenske mreže zdravih mest**. Zdrava mesta so dolgoročen mednarodni program, ki deluje že več kot tri desetletja in je zaživel leta 1988 pod okriljem Regionalnega urada Svetovne zdravstvene organizacije (v nadaljevanju SZO) za Evropo. Značilnost Zdravih mest SZO je, da gre za globalno gibanje, ki postavlja zdravje v središče socialne, ekonomske in politične agende v lokalnih skupnostih. Delovanje in strateško načrtovanje nacionalne mreže je razdeljeno v faze s trajanjem 5 let. Z letom 2019 smo vstopili v VII. fazo programa zdravih mest<sup>24</sup>,

<sup>23</sup> Več o Zdravih šolah: <https://www.nijz.si/sl/slovenska-mreza-zdravih-sol>, <https://www.nijz.si/sl/sirili-smo-slovensko-mrezo-zdravih-sol-6-krog>

<sup>24</sup> VII. faza programa Zdravih mest je oblikovana v skladu s cilji nove evropske strategije za zdravje in blagostanje, poimenovane Zdravje 2020 in s cilji trajnostnega razvoja Združenih narodov 2030. Namen aktivnosti v mreži je prenos temeljnih načel Zdravje 2020, smernic 13. splošnega programa dela SZO, Kopenhagenskega konsenza županov, načel Programa Združenih narodov za

sodelovali smo s 36 mesti. Program Zdravih mest v VII. fazi s konsenzom županov, ki so ga dorekli na konferenci v Kopenhagnu (13. februarja 2018), s svojimi prednostnimi nalogami pokriva 6 velikih področij, ki so v nadaljevanju podrobneje predstavljena: I. investicija v človeka; II. okolje/načrtovanje naselij za zdravje in dobro počutje; III. večja participacija in partnerstva za zdravje in boljšo kakovost življenja; IV. dvig blaginje za vse občane; V. promocija miru; VI. zaščita planeta. V letu 2020 smo v Slovenski mreži zdravih mest največ dejavnosti usmerjali na prvi dve temeljni področji, in sicer: 1. investiranje v človeka ter 2. investicije v okolje. Na ti dve področji spadajo tudi dejavnosti na področju alkoholne problematike in drugih kemičnih zasvojenosti. Vsaka občina članica si glede na lokalno problematiko naredi načrt letnih dejavnosti ter v skladu s postavljenimi cilji izvaja potrebne dejavnosti. Pri tem jim nacionalna koordinacija ponuja podporo v smislu opolnomočenja prek mesečnih sestankov, letne konference, mednarodne šole javnega zdravja, drugih svetovanj, mreženj ipd. Trenutno so občine članice prvič v fazi izvajanja evalvacije načrtovanih dejavnosti, tako še nimamo podatkov o konkretnih dejavnostih občin članic na področju tovrstne problematike. Omenjene podatke bomo lahko podali v naslednjem poročevalskem obdobju.

NIJZ je v letu 2020 zaključil raziskovalno nalogo **Prometne nezgode s smrtnim izidom, povezane s prepovedanimi drogami**, katere namen je bila ocena razširjenosti prometnih nezgod s smrtnim izidom, ki so jih povzročili vozniki pod vplivom prepovedanih drog v Sloveniji v letu 2016, in katere prepovedane droge in/ali zdravila oz. kombinacije drog in zdravil so bile najpogostejše pri umrlih voznikih. Pripravljeno je bilo zaključno poročilo, iz katerega izhaja, da pri udeležencih v prometnih nesrečah s smrtnim izidom alkohol ostaja najbolj razširjena snov, pogosto pa najdemo tudi druge psihoaktivne snovi, zlasti psihoaktivna zdravila. Dodatno težavo predstavljajo različne kombinacije psihoaktivnih snovi, saj je v teh primerih tveganje za prometne nezgode težje ugotoviti.

V okviru Evropskega tedna mobilnosti in Dneva brez avtomobila je ekipa iz OE NIJZ Ljubljana sodelovala pri izvedbi **Kolesarskega kroga** za 150 šolskih otrok iz ljubljanskih OŠ (6. razred OŠ) in njihove kolesarske mentorje, kjer smo poudarjali pomen zdrave prehrane, gibanja, kolesarjenja in varnosti, zaščite pred soncem in spanja kot pomembnih delov zdravega življenjskega sloga. Opozorili smo tudi na škodljive dejavnike, kot so alkohol, kajenje in druge psihoaktivne snovi ter digitalni mediji. V okviru Evropskega tedna mobilnosti in Dneva brez avtomobila je tudi v letu 2020 ekipa OE Kranj načrtovala izvedbo delavnice z naslovom Simulacija alkoholiziranosti v sodelovanju s Policijsko postajo Kranj za dijake Gimnazije Franceta Prešerna Kranj s pridruženim kvizom na temo poznavanja nevarnosti in posledic rabe alkohola, vendar je ta zaradi epidemije covid-19 odpadla.

---

trajnostni razvoj 2030 ter Belfaške listine, v lokalno okolje. Ta listina je politična izjava in zaveza za ukrepanje, ki poudarja, da so blagostanje, zdravje in sreča državljanov odvisni od tega, kako močne so politične odločitve, ki oblikujejo in obravnavajo dejavnike zdravja in blagostanja v življenjski dobi. Skupni cilj je »korenito izboljšati zdravje in blagostanje prebivalstva ter zmanjšati neenakosti v zdravju. Program Zdravih mest v VII. fazi (2019–2024) sledi uresničitvi treh splošnih ciljev Kopenhagenskega konsenza županov, ti so: **1. cilj:** Nenehno spodbujanje zdravja in blagostanja za vse ter zmanjšanje neenakosti v zdravju.; **2. cilj:** Pri svojem delovanju je vsem za vzgled tako na regionalni, nacionalni in globalni ravni; **3. cilj:** Povsem se podpira izvajanje strateških prednostnih nalog SZO.

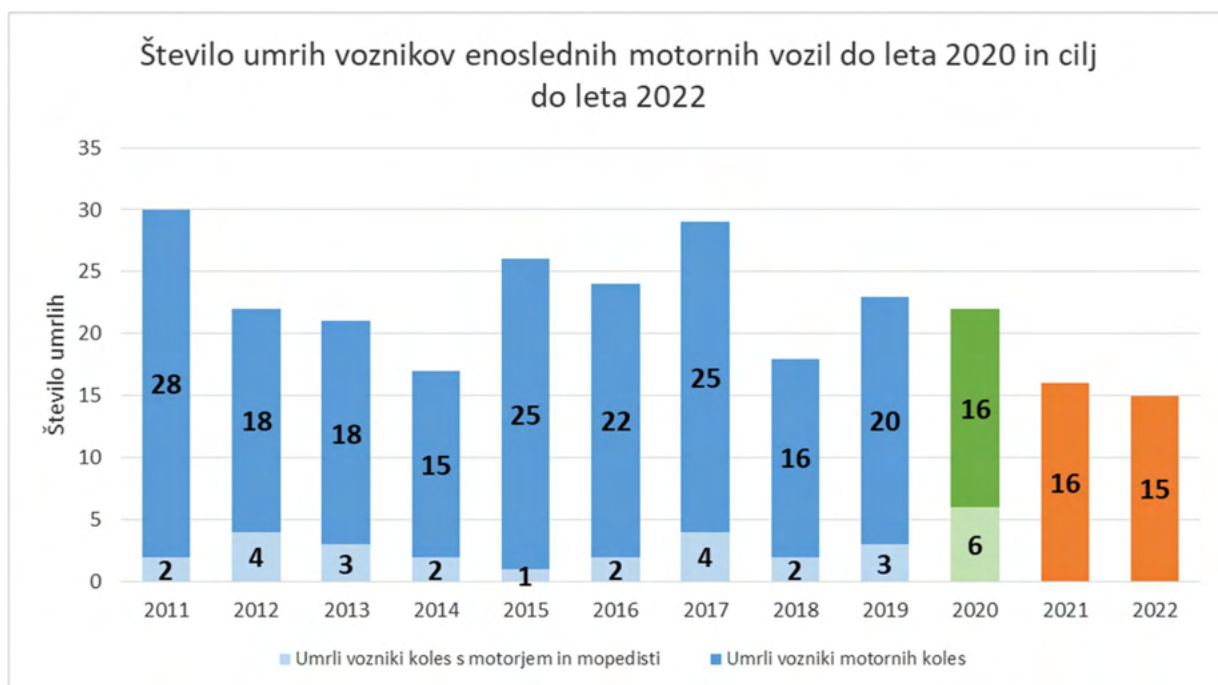
V nekaterih okoljih je v septembru 2020 CKZ-jem in ZVC-jem uspelo izvesti načrtovane dejavnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti, a v omejeni obliki ter v skladu z veljavnimi varnostnimi ukrepi za preprečevanje širjenja koronavirusa. Marsikje pa izvedba dejavnosti zaradi spremenjene organizacije dela in epidemiološke situacije žal ni bila možna.

#### 4.8.3 VOZNIKI MOTORNIH DVOKOLES

**TEMELJNI CILJ:** Zmanjšanje števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih voznikov enoslednih motornih vozil za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 15 voznikov enoslednih motornih vozil, hudo telesno poškodovanih jih ne sme biti več kot 108

Zagotavljanju večje varnosti voznikov enoslednih motornih vozil (motoristov) je treba nameniti več pozornosti. Dejavnosti morajo biti usmerjene v preventivno in represivno delo nadzornih organov ter s tem v ozaveščanje glede medsebojnega opozarjanja motoristov na agresivno in nevarno vožnjo oziroma vožnjo v nasprotju s prometnimi pravili. Po končani akciji se izdela končno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

**Graf 20:** Število umrlih voznikov enoslednih motornih vozil v obdobju 2011–2020 in cilj do leta 2022



Nosilec dejavnosti: AVP.

Čas izvedbe: 23. 3.–5. 4. 2020, 29. 6.–12. 7. 2020

**PODCILJ:** Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil za 50 %

AVP je tudi v letu 2020 vodila in koordinirala nacionalno preventivno akcijo v aprilu, ki pa je sovpadala s prvim valom epidemije covid-19. Zaradi tega je bila nacionalna akcija prestavljena in okrnjena. Kljub temu je AVP opozarjala voznike enoslednih motornih vozil, naj ne precenjujejo svojih voznih sposobnosti in naj ne podcenjujejo voznih razmer. V ta namen so skupaj z znanimi motoristi (Andrej Brglez, Brane Legan, Zvone Šeruga, Gaber Keržišnik in Mitja Gustinčič) posneli niz preventivnih videovsebin, v katerih navedeni strokovnjaki opozarjajo na glavna tveganja in pasti pri vožnji z motornimi kolesi. Predvsem pa kot izkušeni

vozniki vsem motoristom delijo neprecenljive nasvete. Tako med drugim poudarjajo, da je tveganje na motorju večje pri večjih hitrostih, na pot z motorjem pa se je treba vselej podati previdno in brez precenjevanja lastnih sposobnosti in razmer na vozišču.

### **Preventivni dogodek za večjo varnost motoristov – osvežitveni treningi**

V letu 2020 je delovna skupina voznikov enoslednih motornih vozil izvedla ali sodelovala na 5 preventivnih motorističnih dogodkih in delavnicah. Člani delovne skupine so se udeležili petih motorističnih delavnic, ki jih je organiziral DARS v Postojni, sodelovali pa so še v motorističnem dogodku Speedcup v Kamniku. AVP je na tej delavnici predstavila napravo za večjo varnost motoristov Skidbike in razdelila motoristična preventivna gradiva.

V akciji Motoristi je sodelovalo 79 občin, ki so prejele 7.086 letakov, 1.028 plakatov, za potrebe izpitnih centrov pa smo zagotovili 4.000 knjižic Motorizem je strast, 3.000 motorističnih zapovedi, 1.200 črnih rutic, 180 PVC podstavkov, 80 merilcev tlaka, 22 podkap.





Posamezne PU so v letu 2020 izvedle nadzore nad vozniki enoslednih motornih vozil v terminskih obdobjih, ki so potekali predvsem v poletnih mesecih, in pripravile tudi preventivne dejavnosti.

V letu 2020 je v prometnih nesrečah umrlo 22 voznikov enoslednih motornih vozil, 172 se jih je hudo telesno poškodovalo in 478 lahko telesno poškodovalo.

Policisti so ugotovili 1.977 kršitev neuporabe čelade in zasegli 631 enoslednih motornih vozil.

Inšpektorat RS za infrastrukturo pojasnjuje, da se zapisane dejavnosti, ki so predvidene za sklop 9.3 vozniki motornih vozil, tretja alineja, navezujejo na poostren inšpekcijski nadzor v zvezi z izvajanjem določenih vzdrževanih del na cestnih odsekih, in ne na redna vzdrževana dela, kot je zapisano, saj redne nadzore izvaja direkcija skladno z načrtom.

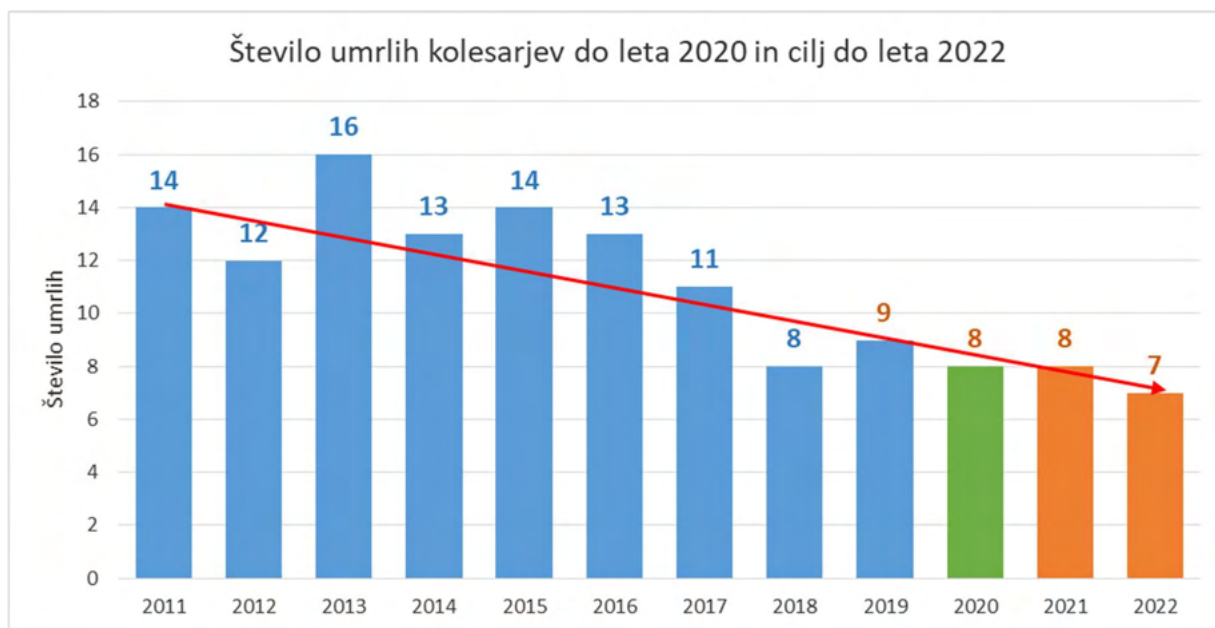
Inšpektorji za ceste skladno z ZCes-1 redno čez vse leto nadzirajo, ali se investicijska vzdrževalna dela ali vzdrževalna dela v javno korist izvajajo skladno s pogoji tega zakona in predpisi, ki urejajo javne ceste, in ali so izpolnjeni pogoji za izločitev ceste v uporabo po tem zakonu. V primeru ugotovljenih nepravilnosti in pomanjkljivosti so bili upravljavcem in vzdrževalcem cest odrejeni ustrezni ukrepi. Na predlog AVP in po pridobljenem seznamu kritičnih odsekov, kjer so se v preteklosti dogajale hujše prometne nesreče enoslednih vozil, je bil ob začetku »motoristične sezone« izveden poostren inšpekcijski nadzor teh odsekov, predvsem z namenom pregleda izvajanja vzdrževalnih del na voziščih državnih cest po končani zimi.



#### 4.8.4 KOLESARJI

**TEMELJNI CILJ:** Zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih med kolesarji za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot sedem kolesarjev, hudo telesno poškodovanih pa jih ne sme biti več kot 74

**Graf 21:** Število umrlih kolesarjev do leta 2020 in cilj do leta 2022



Nosilec dejavnosti: AVP

Čas izvedbe: od 4. do 31. maja 2020

Kolesarjem je kot pomembnim in enakovrednim udeležencem v prometu treba nameniti posebno pozornost v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture in pri preventivnem opozarjanju na njihovo varnost v cestnem prometu. Dejavnosti morajo biti usmerjene v ozaveščanje voznikov motornih vozil o večji previdnosti in zmanjšanju povprečnih hitrosti, kolesarje pa je treba opozarjati na vožnjo v nasprotju s prometnimi pravili.

#### **PODCILJI:**

- **povečanje varnih površin in ukrepov, namenjenih za večjo varnost kolesarjev;**
- **povečanje deleža uporabe kolesarske čelade pri otrocih do 14. leta na 95 % do leta 2021;**
- **povečanje deleža uporabe luči za boljšo vidljivost zunaj naselja na 80 % do leta 2021.**

V okviru akcije Kolesar, ki je potekala v maju 2020, so bile izvedene naslednje dejavnosti:

- zagotavljanje preventivnih gradiv za izvedbo dejavnosti na lokalni ravni ter po šolah (zapisniki, nalepke, letaki, plakati, odsevni trakovi ...),
- usmerjanje učiteljev v zvezi z opravljanjem kolesarskih izpitov,

- promocija uporabe zaščitne kolesarske čelade ter varnega kolesarjenja pri otrocih ter tudi za odrasle in starejše kolesarje,
- v letošnjem letu je bilo izvajanje kolesarskih izpitov po šolah okrnjeno, saj je bilo zaradi epidemije s strani MIZŠ prepovedano,
- prav tako nismo izvedli občinskih in državnega tekmovanja Kaj več o prometu, saj je bilo zbiranje učencev iz različnih šol in občin prepovedno oz. tvegano zaradi možnosti širjenja okužb s covidom-19,
- podpora izvajanju dejavnosti na lokalni ravni v okviru Evropskega tedna mobilnosti.

V akciji je sodelovalo 136 slovenskih občin. Skupno smo v okviru akcije Kolesar izdali 12.700 nalepk Varno kolo, 750 zapisnikov o pregledu, 60 kolesarskih čelad, 80 kolesarskih lučk, 180 svetlobnih blinkcev.

Kolesarska tekmovanja Kaj več o prometu imajo že večdesetletno tradicijo. Načrtovano je bilo državno tekmovanje v sodelovanju z Občino Jesenice. Žal smo morali zaradi razmer to več kot 50-letno tradicijo prekiniti. Dogovorjena je bila že izvedba na Jesenicah.

Dne 3. junija 2021 smo obeležili tudi svetovni dan kolesarjenja, kjer smo opozarjali na ustrezno ravnanje kolesarjev v prometu, promovirali uporabo zaščitne čelade ter vidnosti kolesarjev v prometu. Ob svetovnem dnevu kolesarjenja so bila poslana tudi sporočila medijem in javnosti glede varnosti kolesarjev.

### ***Evropski teden mobilnosti 16.–22. 9. 2020***

Evropski teden mobilnosti je potekal od 16. do 22. septembra 2020 in se zaključil z dnevom brez avtomobila. AVP se že od začetka pridružuje dejavnostim Evropskega tedna mobilnosti, ki jih koordinira Ministrstvo za infrastrukturo ter sodeluje v medresorski delovni skupini za trajnostno mobilnost. V okviru naših dejavnosti se osredotočamo zlasti na varno kolesarjenje kot obliko alternativnega prevoza, ki je priporočljiva z ekološkega, zdravstvenega in trajnostnega vidika, hkrati pa je pomembno zagotoviti varnost pri vožnji kolesa. V sodelovanju z lokalnimi skupnostmi smo izvajali dejavnosti na dogodkih, ki jih v okviru ETM izvajajo in spodbujajo – uporabo koles in javnega prevoza za vsakodnevni prevoz na delovno mesto ali šolo, prav tako pa tudi razvoj kolesarske infrastrukture v urbanih okoljih.

### ***Starejši kolesarji v prometu v okviru ETM***

V sodelovanju z Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije smo izvedli predstavitev za starejše v okviru ETM, ki je potekala 21. septembra 2020 v Ljubljani. Predavanja so bila namenjena predvsem starejšim na temo Ostanimo mobilni – varno na kolo. Pogovarjali smo se o varnem kolesarjenju v mestu in zunaj naselij, si ogledali grafično predstavitev ravnanja kolesarjev in prometne signalizacije. Zaradi koronskih ukrepov je del udeležencev sodeloval v živo, predavanja pa so bila javno predvajana in na ogled tudi prek spleta. Vsak udeleženec je dobil



kresničko in odsevni trak.

V prometnih nesrečah je bilo udeleženih 1.365 kolesarjev, v katerih jih je 8 umrlo, 207 se jih je hudo telesno poškodovalo in 928 lahko telesno poškodovalo. Delež umrlih kolesarjev znaša 10 %. Pod vplivom alkohola je bilo 140 povzročiteljev kolesarjev, od tega sta 2 umrla.

Policisti so izvajali nadzor nad kolesarji predvsem v mestnih središčih in na relacijah, kjer se ti pogosto pojavljajo. Poleg tega so bile pripravljene tudi opozorilne vsebine na temo varnosti kolesarjev, ki so bile objavljene na spletu in posredovane medijem. Policija je sodelovala tudi v preventivni akciji Varno na kolo.

Inšpektorji za ceste v sklopu rednega nadzora investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del izvajajo nadzor državnih kolesarskih povezav, ki je niz prometnih površin, namenjenih javnemu prometu kolesarjev in drugih udeležencev pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa, in predpisi, ki urejajo javne ceste, ter je označena s predpisano prometno signalizacijo. Ob ugotovljenih nepravilnostih in pomanjkljivostih so inšpektorji odredili upravljavcem oz. vzdrževalcem cest ustrezne ukrepe za njihovo odpravo.

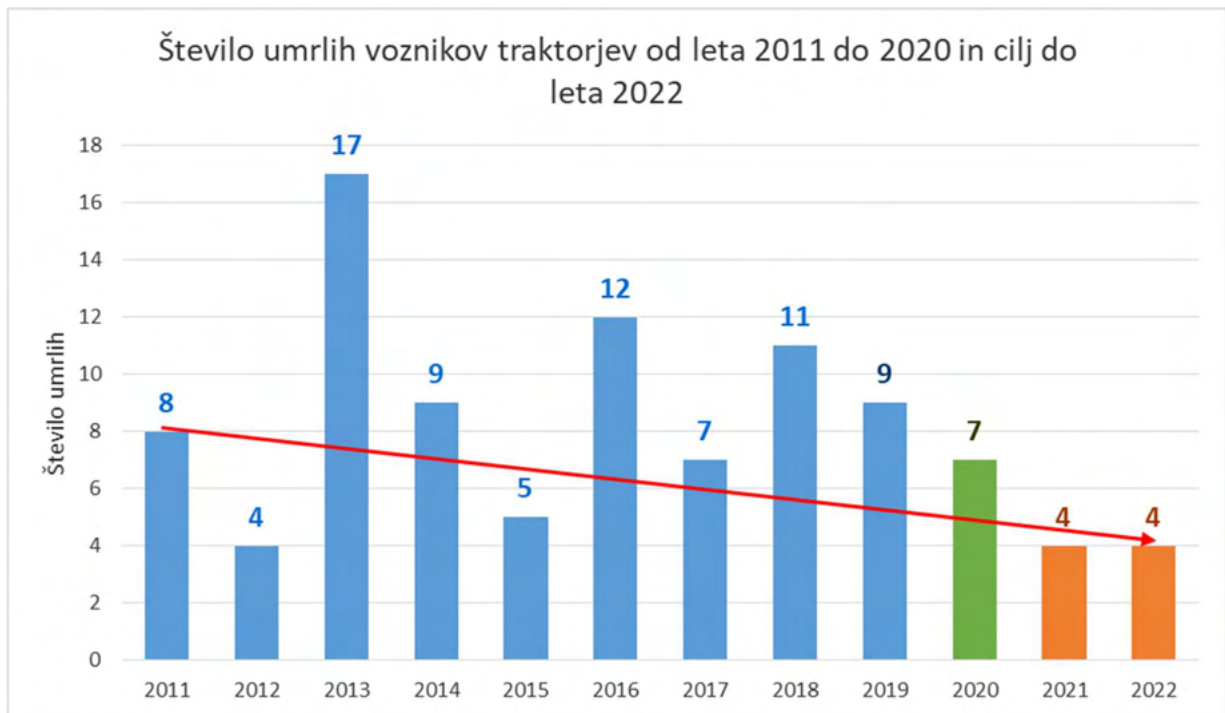
#### 4.8.5 VOZNIKI TRAKTORJEV

**TEMELJNI CILJ:** Zmanjšanje števila umrlih voznikov traktorjev za 50 % oziroma v letu 2022 ne smejo umreti več kot štiri vozniki traktorjev

Cilj je zmanjšanje števila voznikov traktorjev, ki umrejo ali so hudo poškodovani v prometnih nesrečah na cestah ter pri izvajanju kmetijskih in gozdarskih del zunaj cestnega prometa.

**PODCILJ:** Zmanjšanje števila hudo in lahko telesno poškodovanih voznikov traktorjev za 50 % in uveljavitev minimalne zahteve za opremo traktorjev, ki se uporabljajo za kmetijska in gozdarska dela zunaj cestnega prometa

**Graf 22: Število umrlih voznikov traktorjev od leta 2011 do leta 2020 in cilj do leta 2022**



V letu 2020 je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 140 voznikov traktorjev, v katerih je eden umrl, 5 se jih je hudo telesno poškodovalo in 15 lahko telesno poškodovalo. V letu 2020 se je zgodilo 34 delovnih nesreč s traktorjem, v katerih je umrlo 6 oseb, 11 se jih je hudo telesno poškodovalo in 13 lahko telesno poškodovalo.

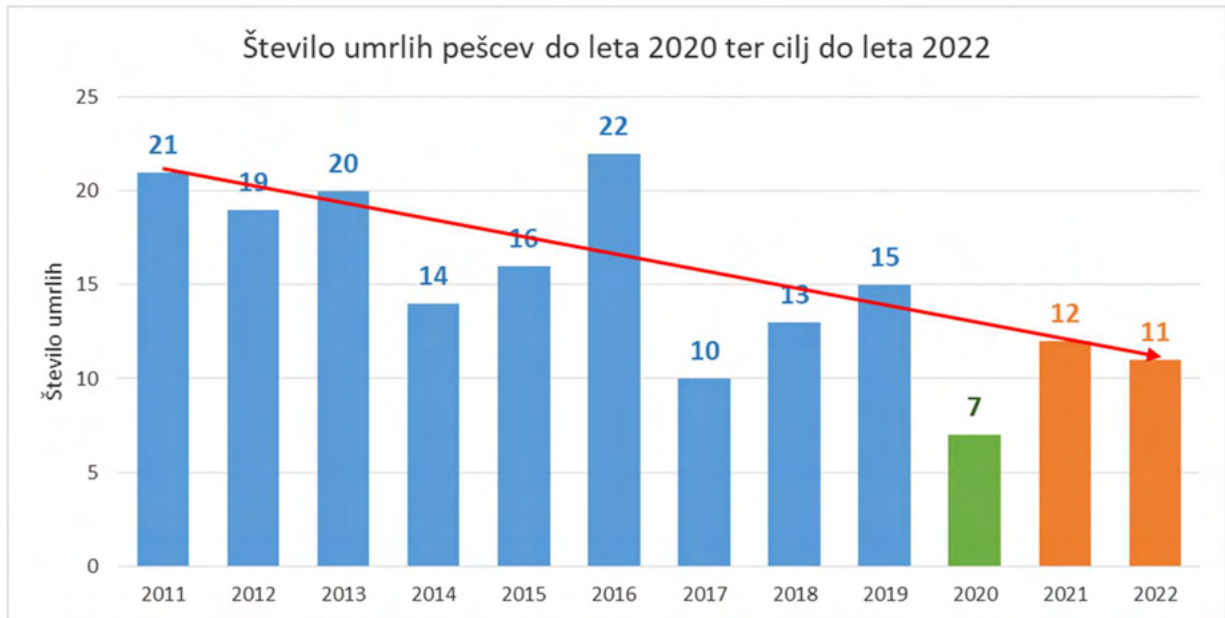
#### 4.8.6 PEŠCI

**TEMELJNI CILJ:** Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, in zmanjšanje teže posledic teh prometnih nesreč za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 11 pešcev

Pešci so med najbolj ogroženimi v cestnem prometu, saj je delež mrtvih na 100 poškodovanih med največjimi glede na druge skupine udeležencev. Najbolj ogroženi so starejši pešci, predvsem zaradi slabšanja psihofizičnih sposobnosti, neustrezne barve oblačil in neuporabe odsevni izdelkov. Ukrepi za nadzor nad ravnanjem pešcev v prometu se izvedejo enkrat letno, nosilec oziroma koordinator izdelava podroben načrt dela za izvedbo preventivne akcije. Po končani akciji se izdelava končno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

**PODCILJ:** Povečanje uporabe odsevni teles pešcev ob slabši vidljivosti, še posebej pri otrocih in starejših, na 50 %, zmanjšanje povprečnih hitrosti vozil v naseljih na 47 km/h

**Graf 23: Število umrlih pešcev v obdobju 2011–2020 in cilj do leta 2022**



Nosilec dejavnosti: AVP

Čas izvedbe: od 5. do 18. oktobra 2020



V okviru nacionalne preventivne akcije Pešec, ki je potekala v oktobru 2020, so bile izvedene naslednje dejavnosti:

- Obvestilo preventivne akcije vsem občinskim SPV-jem, koordinatorjem prometne vzgoje, nevladnim organizacijam in sodelujočim partnerjem z glavnimi statistikami, vezanimi na varnost pešcev in poudarki o preventivnih dejavnostih;
- distribucija preventivnih gradiv občinskim SPV-jem, osnovnim šolam in drugim sodelujočim partnerjem (Policija, mestna redarstva, nevladne organizacije, organizacije za izvajanje tehničnih pregledov in avtošole);
- v akciji je na lokalni ravni sodelovalo 125 slovenskih občin, razdelili smo 11.070 odsevnih trakov,

- sofinanciranje 10 projektov nevladnih organizacij s področja varnosti pešcev v okviru javnega poziva za sofinanciranje projektov nevladnih organizacij, in sicer: *Varno v vrtec in šolo* (Društvo Sobivanje), *Varnost pešcev* (ZZŠAMS), *Varnost pešcev* (ZZŠAM Savinjske doline), *Varnost pešcev* (ZNZLM), *Starejši pešci, varni v prometu* (Zveza društev upokojencev Slovenije), *Varnost pešcev* (Ekološko-kulturno društvo boljši svet), *Vidni in varni na cesti* (Slovenska karitas), *Varni koraki* (Zavod Varna pot), *Kako je zebra posodila črte* (Miškino gledališče) ter *Različnost je zakon* (Društvo paraplegikov).

V akciji je sodelovalo 125 občin, ki smo jim zagotovili vsa preventivna gradiva Bodi preViden (3.700 plakatov Bodi preViden, 41.000 zloženk, 25.000 kuvert, 25.000 pisem, 23.000 razglednic) in razdelili 11.070 odsevnikov. Po šolah je v okviru izvajanja vzgojno-izobraževalnih in preventivnih dejavnosti potekalo pisanje pisem otrok 4. razredov, ki so babicam in dedkom pisali pismo z opozorili na temo Bodi viden-bodi previden.

V letu 2020 je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 451 pešcev, od katerih jih je 7 umrlo, 82 je bilo hudo telesno poškodovanih in 320 lahko telesno poškodovanih. V prometnih nesrečah so bili med poškodovanimi 4 pod vplivom alkohola.

Kot redna naloga inšpektorjev za ceste se je izvajal inšpekcijski nadzor površin, namenjenih za pešce, pri tem je bil na teh površinah dan poudarek na: preglednosti, prometni signalizaciji, javni razsvetljavi, umirjanju prometa (pločniki, hodniki za pešce) in gibanju funkcionalno oviranih oseb. Ob ugotovljenih pomanjkljivostih in nepravilnostih so bili upravljavcem in vzdrževalcem cest odrejeni ustrezni inšpekcijski ukrepi za njihovo odpravo.

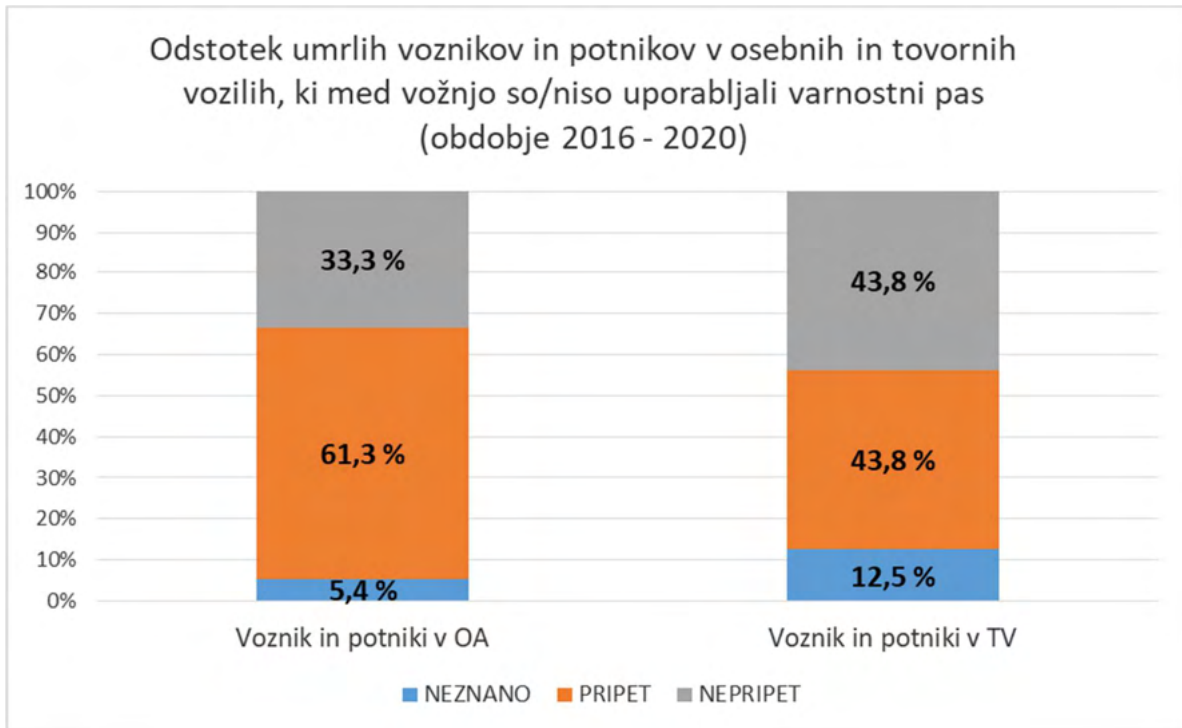
#### 4.8.7 VARNOSTNI PAS IN OTROŠKI VARNOSTNI SEDEŽI

##### **TEMELJNI CILJ: Dvig stopnje uporabe varnostnega pasu med vozniki in potniki osebnih vozil na 98 %**

Varnostni pas je v primeru prometne nesreče najučinkovitejši pripomoček za zaščito potnikov v osebnih in lahkih dostavnih vozilih. Uvajanje varnostnih pasov v vozila je v vseh letih obstoja avtomobilske industrije pomenilo do zdaj največji korak k izboljšanju pasivne varnosti potnikov med trčenjem. Manjša stopnja pripetosti ob trčenju nedvomno pomeni večjo verjetnost nastanka hudih telesnih poškodb ali smrti. Preventivna akcija za večjo uporabo varnostnih pasov se izvede enkrat letno, nosilec oziroma koordinator pa izdelava podroben načrt dela. Po končani akciji se izdelava končno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov. Namen akcije je vplivati na vedenje voznikov in potnikov v vozilih in s tem zmanjšati najhujše posledice prometnih nesreč.

##### **PODCILJ: Dvig stopnje uporabe varnostnega pasu na avtobusih, ki prevažajo otroke, na 100 %, dvig stopnje uporabe varnostnega pasu med vozniki avtobusov in tovornih vozil na 100 %**

**Graf 24: Odstotek umrlih voznikov in potnikov v osebnih in tovornih vozilih, ki med vožnjo so/niso uporabljali varnostni/-nega pas/-u v obdobju 2016–2020**



Nosilec dejavnosti: AVP

Čas izvedbe: od 2. do 15. marca 2020

Nacionalna preventivna akcija Varnostni pas je potekala od 2. 3. do 15. 3. 2020 pod skupnim sloganom: Ne razbijaj si glave z izgovori. Uporabi VARNOSTNI PAS. Zadnji dnevi akcije so bili že zaznamovani z začetkom epidemije.

Cilj akcije je bil povečati delež pripetih voznikov in potnikov med vožnjo, tako odraslih kot otrok, informirati, kako se pravilno pripeti, ter povečati zavedanje pomembnosti uporabe varnostnega pasu prav na vseh voznjeh. V akciji je sodelovalo 78 slovenskih občin. Razdelili smo skoraj 9.000 letakov in približno 1.100 plakatov.

V okviru akcije smo sodelovali tudi pri pripravi videogradiva na temo uporabe varnostnega pasu in najpogostejših izgovorov, ki jih imajo posamezniki, da se ne pripnejo med vožnjo. Prav tako smo v času akcije zamenjali AC-plakate, ki so voznike na avtocestah opozarjali na uporabo varnostnega pasu med vožnjo.

Policisti so v letu 2020 ugotovili 37.255 kršitev, povezanih z neuporabo varnostnih pasov in zadrževalnih sistemov. Posebej skrb vzbujajoče pa je, da je Policija v letu 2020 ugotovila 6.579 kršitev, povezanih z neuporabo zadrževalnih sistemov pri otrocih.

Stopnja uporabe varnostnega pasu v letu 2020 pri umrlih voznikih osebnih avtomobilov znaša 69 % (v letu 2019 je znašala 66 %). Od skupno 29 umrlih voznikov osebnih avtomobilov jih je 20 uporabljalo varnostni pas, 8 ne, pri enem pa ni bilo mogoče ugotoviti (ne)uporabe. Od 9 umrlih potnikov v osebnih vozilih dva nista uporabljala varnostnega pasu, stopnja uporabe torej znaša 78 %. Od desetih umrlih potnikov in voznikov v osebnih vozilih, ki niso uporabljali varnostnega pasu, so bili štirje stari med 20 in 25 let. Prav tako en umrli voznik tovornega vozila ni uporabljal varnostnega pasu, pri enem ni bilo mogoče ugotoviti (ne)uporabe. Brez ustrezne zaščite (varnostni lok) je bil tudi umrli voznik traktorja.

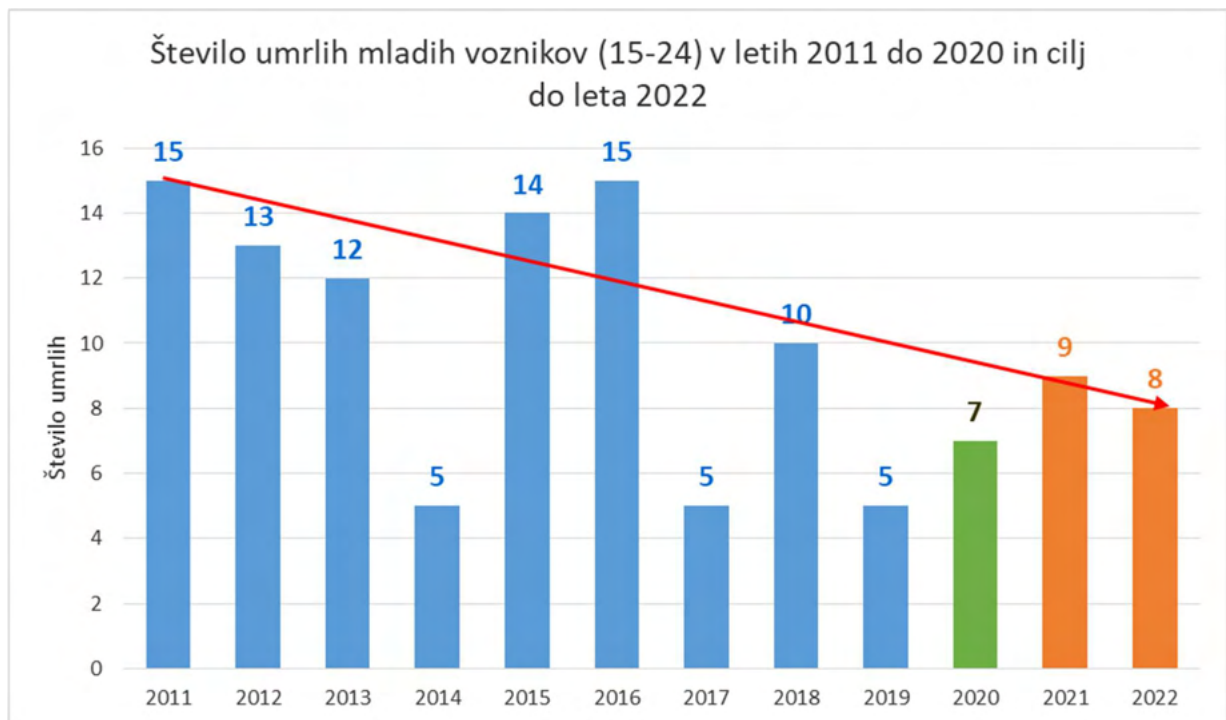
Od skupaj 114 hudo poškodovanih voznikov osebnih avtomobilov jih je 87 oz. 76 % uporabljalo varnostni pas. Stopnja uporabe je bila največja pri lažje telesno poškodovanih voznikih osebnih avtomobilov, saj je varnostni pas uporabljalo 94 % oz. 2.039 voznikov.

#### 4.8.8 MLADI VOZNIKI

**TEMELJNI CILJ:** Zmanjšanje števila umrlih mladih voznikov za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot osem mladih voznikov

**CILJ:** Zmanjšanje števila hudo in lahko telesno poškodovanih mladih voznikov za 50 %

**Graf 25:** Število umrlih mladih voznikov (starost od 15 do 24 let) med letoma 2011 in 2020 ter cilj do leta 2022





V letu 2020 je bilo od 9.301 povzročitelja voznika osebnega avtomobila 1.335 povzročiteljev v starostni skupini med 18 in 24 let. To predstavlja 14,3 % v skupnem deležu med povzročitelji.

### **Delavnice Vozimo pametno v srednjih šolah**

V skladu z Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 smo v okviru Prometne vzgoje in vseživljenjskega učenja tudi v letu 2019 izvajali delavnice v srednjih šolah. Delavnice so namenjene predvsem dijakom 2. in 3. letnikov, saj ravno takrat začnejo s postopki pridobitve vozniškega izpita. V sklopu izbirnih vsebin in drugih programov smo delavnice izvajali v sodelovanju z drugimi partnerji (Policija, Rdeči križ, Gasilska zveza Slovenije, Zavod Vozim, Zavod Varna pot, Združenje DrogART, Nenad Vladič), kjer je naš del (AVP) dal poudarek predvsem na alkohol, droge in druge psihoaktivne snovi, uporabo mobilnih telefonov v prometu ter na prikaz in razumevanje, zakaj so mladi ogroženi v prometu. Program za izvedbo delavnic je narejen tako, da bi v čim večji meri dosegli, da mladostniki pridobijo novo znanje in spretnosti ter da bi ustrezno spremenili svoje vedenje do šibkejših udeležencev v prometu, do alkohola, hitrosti, varnostnega pasu in drugih pomembnih dejavnikov varnosti. V letu 2020 smo izvedli delavnice na 15 srednjih šolah oz. šolskih centrih po Sloveniji, v katerih je bilo udeleženih 910 dijakov.

V letu 2020 smo sodelovali z naslednjimi šolami: Gimnazija Jesenice, Gimnazija Šiška (tri delavnice), Gimnazija Nova Gorica, Srednja trgovska šola Ljubljana, Gimnazija Ledina (dve delavnici), IC Piramida Maribor, Srednja šola Izola, Srednja šola Domžale (tri delavnice) in Šolski center Celje (dve delavnici).



Dijaki so spoznali skrb vzbujajoče podatke o udeležbi mladih v prometnih nesrečah, informacije o vozniškem izpitu ter nekatere zanimivosti s področja alkohola in drog v prometu in v različnih prometnih situacijah. S pomočjo resničnih videoposnetkov in fotografij so se dijaki seznanili s posledicami prometnih nesreč, nato pa so tudi ponovili postopke oživljanja, z namenom, da bi znali pomagati pomoči potrebnim v kritičnih situacijah. Poslušali so lahko gasilce o ravnanju v prometnih nesrečah in kaj storiti ob požaru na vozilu. Slišali so lahko osebno izpoved invalida po prometni nesreči ter o poškodbah glave v prometnih nesrečah. Preizkusili so različne demo naprave, kot so očala za simulacijo različnih stopenj alkoholiziranosti in uporabe drog ter drugih psihoaktivnih snovi, stopko, obračalnik, naletne tehtnice ter aplikacijo, ki govori o nevarni uporabi telefona. Ob vsakih delavnicah so dijaki izpolnili tudi ankete o zadovoljstvu s programom,

kjer so njihove ocene zelo dobre, saj se zdijo delavnice dijakom zelo zanimive in koristne, z uporabnimi informacijami. Izvajanje delavnic je bilo od marca zaradi epidemije koronavirusa prekinjeno.

#### 4.8.9 STAREJŠI VOZNIKI

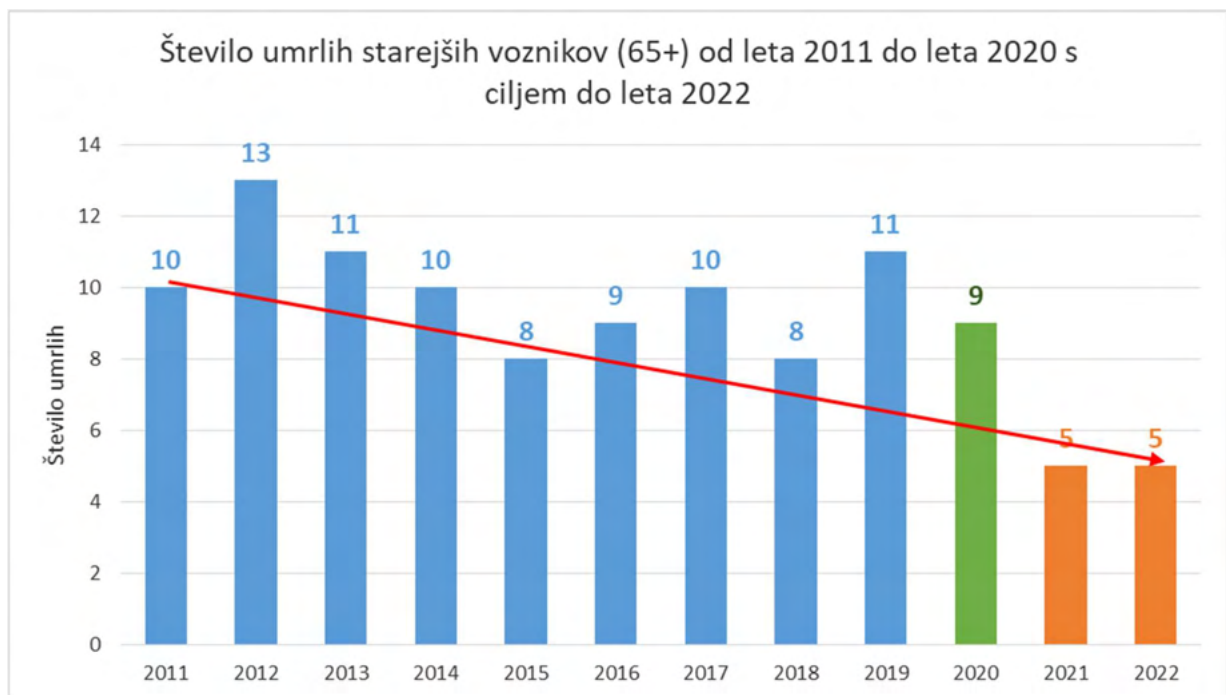
**TEMELJNI CILJ:** Zagotovitev večje mobilnosti in varnosti starejših

**CILJI:**

- kar najbolj prispevati k mobilnosti starejših ob sočasni skrbi za njihovo varnost;
- prispevati k oblikovanju pozitivnega stališča do starejših ljudi, še posebej starejših voznikov;
- prispevati k večji umirjenosti prometa in strpnosti med udeleženci v cestnem prometu;
- poglobitev medgeneracijskega razumevanja ter pripravljenost na produktivno komuniciranje in pomoč.

Z dejavnostmi za večjo varnost starejših voznikov v cestnem prometu je treba povečati njihovo prometno varnost ter hkrati dvigniti njihovo stopnjo ozaveščenosti in usposobljenosti glede na posebne nevarnosti pri vožnji, ki izvirajo iz njihovih osebnostnih lastnosti. Ker se s staranjem prebivalstva povečuje tudi število starejših voznikov in se podaljšuje obdobje nujne aktivne udeležbe v prometu, je namen akcije spodbujati starejše, da so čim dlje časa samostojni in mobilni ter hkrati tudi varni v cestnem prometu.

**Graf 26:** Število umrlih starejših voznikov (nad 65 let) med letoma 2011 in 2020 ter cilj do leta 2022



AVP vodi in koordinira projekt Sožitje za večjo varnost v cestnem prometu, ki se izvaja po vsej Sloveniji, da bi se starejši vozniki in voznice na naših cestah čim dalj časa počutili varne in bi čim dlje ostali mobilni. V okviru celovitih preventivnih dogodkov oziroma usposabljanj za seniorje in upokojece poleg AVP

sodelujejo: Policija, DARS, Zveza društev upokojencev Slovenije, Združenje FORTOX in drugi. Za namene projekta Sožitje je nastala videopredstavitel projekta.

#### 4.8.10 VARNOST NA ŽELEZNIŠKIH PREHODIH

Dejavnosti so usmerjene na problematiko, ki je povezana z varnostjo cestnega prometa na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, z neupoštevanjem prometnih pravil in v nekaterih primerih s slabo kulturo udeležencev v cestnem prometu.

**TEMELJNI CILJ: 50-odstotno zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo poškodovanih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo oziroma v letu 2022 ne sme umreti noben udeleženec, telesno poškodovanih pa ne sme biti več kot pet udeležencev**

**CILJI:**

- **50-odstotno zmanjšanje števila prometnih nesreč na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo;**
- **ureditev in zavarovanje vseh nivojskih prehodov;**
- **zmanjšanje števila pasivno zavarovanih nivojskih prehodov za deset prehodov na leto in ureditev vsaj petih (s tem povezana tudi gradnja zunajnivojskih prehodov).**

Slovenija ima okoli 1.208 kilometrov železniških prog, na katerih je 721 nivojskih prehodov, ki lahko pomenijo nevarnost in zato zahtevajo dosledno upoštevanje prometnih predpisov. V zadnjih 10 letih je pri nepravilnem prečkanju urejenih nivojskih prehodov umrlo 45 ljudi, 120 pa je bilo poškodovanih. Ker na nivojskih prehodih veljajo posebna prometna pravila, bi jih moral poznati in upoštevati vsak udeleženec v prometu.

Problematika varnosti na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo je povezana predvsem z neupoštevanjem prometnih pravil, pogosto tudi nepazljivosti ali odsotnosti posameznika, v nekaterih primerih pa tudi s predrznostjo udeležencev v cestnem prometu. Za varno prečkanje železniške proge moramo biti zbrani, pozorni, pazljivi in upoštevati prometna pravila ter signalizacijo – še posebej prometni znak Andrejev križ, svetlobni znak in spuščene zapornice ali polzapornice. Vlak se namreč zaradi svoje hitrosti in teže ne more hitro ustaviti, mi pa se lahko.

AVP je zato v sodelovanju s Slovenskimi železnicami pripravila nov kratek video o varnem prečkanju železniških tirov in osvežitvi prometnih predpisov za varno prečkanje železniške proge.

**Preglednica 23: Primerjava infrastrukturnih ukrepov na nivojskih prehodih v povezavi z izrednimi dogodki in posledicami od leta 2015 do leta 2020**

Leto	Št. zavarovanih prehodov		Število prometnih nesreč	Umrla v prometnih nesrečah	Poškodovani v prometnih nesrečah
	pasivno (Andrejev križ)	aktivno (zapornice)			
2015	437	322	14	1	5
2016	434	273	24	2	4
2017	426	272	14	4	8
2018	421	273	27	0	6
2019	408	273	26	1	13
2020	375	297	20	1	3

V letu 2020 se je na železniških prehodih zgodilo 20 prometnih nesreč, v katerih je umrl en udeleženeec, eden je bil hudo telesno poškodovan in 2 lahko telesno poškodovana. Policisti so v letu 2020 ugotovili 186 kršitev pri prečkanju nivojskih prehodov.

Policija na regionalni ravni sodeluje v komisijah za nivojske prehode, kjer se ocenjuje varnost nivojskih prehodov ter se sprejemajo predlogi za njihovo večjo varnost.

V sklopu zagotovitve večje varnosti na železniških prehodih je AVP organiziral enotedensko delavnico za večjo varnost pri prečkanju železniških nivojskih prehodov. Potekala je v sodelovanju s Policijo in Slovenskimi železnicami. Delavnica je bila namenjena mlajšim, udeležilo se je 200 otrok v starostni skupini od 6 do 16 let. Glavni namen delavnice je bilo ozaveščanje mladih o pravilnem prečkanju železniške proge, poudarek pa je bil na zavedanju o nevarnostih, ki prežijo na divjih prehodih čez železniško progo. Prav tako so osvežili znanje o prometnih pravilih ter se pogovarjali o nevarnostih uporabe mobilnega telefona med vožnjo in hojo.

Kot redna naloga inšpektorjev za ceste se je izvajal inšpekcijski nadzor državnih cest, s pripadajočo prometno signalizacijo in preglednosti prostor izven pragovnega pasu na nezavarovanih nivojskih prehodih, pri čemer so bili ob ugotovljenih pomanjkljivostih in nepravilnostih upravljavcem in vzdrževalcem cest odrejeni ustrezni inšpekcijski ukrepi za njihovo odpravo.

Inšpektorji za železniški promet so izvajali redni in poostren inšpekcijski nadzor na nivojskih prehodih. Pri tem so opravili nadzore nad vzdrževanjem in delovanjem naprav za zavarovanje prometa (SVN), vzdrževanjem infrastrukture nivojskih prehodov, obveščanjem vlakovnega osebja o napakah na nivojskih prehodih s strani prometnikov ter evidentirali okvare kontrolnih signalov na nivojskih prehodih in ukrepali pri strojnem osebju. Po ugotovljenih pomanjkljivostih in nepravilnostih so bili upravljavcu javne železniške infrastrukture ali drugim zavezancem (lastnikom različnih nepremičnin) odrejeni in izrečeni ustrezni inšpekcijski ter prekrškovni ukrepi.

## 4.9 IZVEDBA NALOG NA DRUGIH PODROČJIH, KI V ReNPVCP13-22 NISO ZAJETE

### 4.9.1 UPORABA MOBILNIH TELEFONOV

AVP je kot že leta prej tudi v letu 2020 vodila in koordinira preventivno akcijo, s katero opozarjajo na nevarnost uporabe mobilnih telefonov med vožnjo. Akcija je potekala v sodelovanju s policijo med 13. in 26. januarjem 2020. Med akcijo so voznike, kolesarje in pešce opozarjali, da telefoniranje ne spada za volan oz. v promet.

Med preventivno akcijo je AVP okrepila medijske dejavnosti in ozaveščala o nevarnostih uporabe mobilnih telefonov med vožnjo, policija pa je izvajala poostren nadzor. Skupaj je AVP razdelila preventivna gradiva 75 slovenskim občinam (letaki in plakati), razdelila je 7.107 letakov in 884 plakatov za ozaveščanje. Prav tako smo med akcijo poskrbeli za menjavo AC-plakatov, ki so voznike na avtocestah opozarjali na problem uporabe mobilnega telefona med vožnjo.

Med akcijo so voznike, kolesarje in pešce opozarjali, da telefoniranje ne spada za volan oz. v promet. AVP je okrepila medijske dejavnosti in z novo kreativno kampanjo ter promocijskimi materiali javnost ozaveščala o nevarnostih uporabe mobilnih telefonov v prometu, policija pa je izvajala poostren nadzor. AVP je na izobraževalne ustanove naslovila poziv, s katerim nosilce učnih procesov spodbuja, naj šolarje in dijake ozaveščajo o odgovorni rabi mobilnih telefonov.



Ponovno smo se zavzeli za strožjo zakonodajo pri sankcioniranju voznikov, ki med vožnjo uporabljajo mobilni telefon. Predlagali smo, da se uporaba mobilnega telefona za vožnjo opredeli kot hujši prekršek, za katerega bi kršitelj poleg denarne kazni v višini 250 evrov dobil tudi 3 kazenske točke (sedanja kazen je 120 evrov). Predlog spremembe Zakona o pravilih v cestnem prometu je bil posredovan tudi na MZI. Predlog je umeščen v novelo zakona, ki je v obravnavi v Državnem zboru Republike Slovenije.

V letu 2020 je policija ugotovila 36.771 kršitev glede uporabe mobilnega telefona med vožnjo, kar je 17 % več kot v letu 2019, v zadnjih devetih letih je tovrstnih kršitev za kar 100 % več. Med kršitelji izstopa starostna skupina 35–44 let, ki predstavlja skoraj tretjino vseh kršitev (28,5 %), sledijo ji 45–54 let z 21,1 %, skupina 25–34 let z 20,2 % in starostna skupina 55–64 let z 11,5 %, najmanj pa je kršitev v starostnih

skupinah 18–24 let (5,1 %) in nad 64 let (3,1 %). Glede na kategorijo udeleženca v prometu prevladujejo vozniki osebnih vozil, teh je bilo kar 62 %, sledijo vozniki tovornih vozil, ki jih je za skoraj četrtno vseh kršiteljev (23,2 %) in kolesarji s 3,5 %.

#### 4.9.2 PREVENTIVNA AKCIJA ZA VEČJO VARNOST TOVORNIH VOZIL IN AVTOBUSOV

AVP je skupaj s Policijo vodila tri nacionalne preventivne akcije za večjo varnost voznikov tovornih vozil in avtobusov, in sicer v naslednjih terminih: 10. 2.–16. 2. 2020, 20. 7.–26. 7. 2020, 12. 10.–18. 10. 2020.

V akciji, ki je potekala oktobra 2020 pod okriljem AVP in Policije, so vse policijske uprave in Specializirana enota za nadzor prometa ob rednem delu izvajale nadzor nad tovornimi vozili in avtobusi. Poleg tega so izvedli vsaj en poostren nadzor. Akcija je bila usklajena s policijami drugih evropskih držav in jo je koordiniralo Evropsko združenje prometnih policij ROADPOL. Nadzor je bil usmerjen predvsem v preprečevanje in opozarjanje na najpogostejše kršitve, med katere spadajo tudi tehnična brezhibnost vozil, pravilnost pripetosti tovora, prekoračitve hitrosti ter neupoštevanje obveznih počitkov in odmorov. Utrujenost voznika je namreč pomemben dejavnik tveganja, po podatkih Evropske komisije iz leta 2018 celo v približno 20 % nesreč, v katerih so udeležena tovorna vozila.

AVP poudarja, da je pri tovornih vozilih in avtobusih še posebej pomembna ustrezna varnostna razdalja, saj je zavorna pot pri njih še daljša. Med ugotovljenimi kršitvami pri voznikih tovornih vozil v letu 2020 izstopata neprilagojena hitrost in uporaba mobilnega telefona, število kršitev pa se povečuje. Gre za pomembna dejavnika tveganja, ki lahko privedeta do nastanka prometne nesreče, česar se morajo vozniki zavedati, prilagoditi hitrost vožnje in se med vožnjo odreči uporabi mobilnega telefona.

AVP je s strokovnim pregledom sodelovala pri nastanku interaktivne brošure AVTOCESTA. Brošura vsebuje številne prometne situacije in priporočila, kako ravnati, da bi jih kar najbolj varno razrešili. Interdejavnost brošure zagotavljajo QR-kode, ki bralca vodijo do filma ali animacije za razumljivejšo ponazoritev prometnih situacij. Številne prometne situacije se nanašajo na voznike tovornih vozil in avtobusov. AVP je več deset izvodov brošure distribuirala Sekciji za cestni tovorni promet in Sekciji za javni prevoz potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu pri Gospodarski zbornici Slovenije.

#### 4.10 NEVLADNE ORGANIZACIJE

##### **CILJI:**

- **povečevanje množičnosti pri vključevanju prostovoljcev v dejavnosti za večjo prometno varnost;**
- **dvig stopnje uspešnosti vseh preventivnih dejavnosti (pešci, kolesarji, varnostni pas, hitrost in druge);**
- **množično vključevanje in strokovno usposabljanje prostovoljcev za izvajanje preventivnih dejavnosti;**
- **oblikovanje družbene mreže za preventivo;**
- **doseg in ohranjanje dolgoročnega sistema sofinanciranja NVO, ki delujejo neposredno pri izvajanju preventivnih dejavnosti iz nacionalnega programa.**

#### 4.10.1 DEJAVNOSTI NA LOKALNI RAVNI

Sektor za preventivo in vzgojo v okviru svojih prednostnih nalog skrbi za koordinacijo in strokovno podporo za delovanje občinskih SPV, spremljanje njihovega delovanja, izvedbo usposabljanj in posvetov. Zato redno komunicira s predstavniki občinskih SPV, jih obvešča o nacionalnih preventivnih akcijah, zagotavlja preventivna gradiva in medijska gradiva, ponuja organizacijo preventivnih prireditev na lokalni ravni, strokovno pomoč, usposablja in izobražuje ter tudi redno spremlja dejavnosti na lokalni ravni. Za splošno komunikacijo je predstavnikom občinskih SPV namenjen e-naslov [spv@avp-rs.si](mailto:spv@avp-rs.si), prek katerega jih tudi sproti obveščamo o posameznih dejavnostih, najavljamo nacionalne akcije in posredujemo elektronska gradiva.

V letu 2020 je bilo delo z občinskimi SPV-ji, ki v določeni meri temelji tudi na fizični interakciji, nekoliko okrnjeno, kar smo izkoristili za obširnejšo nadgradnjo spletnega Portala SPV.

##### **Koordinacija in sodelovanje z občinskimi SPV-ji v letu 2020**

- priprava strokovnih izhodišč za posamezne akcije, skrb za usmeritve in obveščenost občinskih SPV-jev ob nacionalnih preventivnih akcijah, spremljanje dejavnosti na lokalni ravni, distribucija preventivnih gradiv, izvajanje preventivnih dogodkov itd.,
- upravljanje in nadgradnje orodja Portal SPV, ki je interaktivna platforma za občinske SPV-je;
- javni poziv za dodatno podporo občinskim SPV-jem zaradi epidemioloških razmer (covid-19), ki niso omogočale varne izvedbe različnih preventivnih akcij, ni bil izveden. Kljub vsemu smo zagotovili določena gradiva v omejenih količinah za posamezne občine, kjer so akcije uspeli izvesti,
- zaradi epidemioloških razmer ter hkrati demografske strukture predstavnikov lokalnih SPV-jev, ki spadajo pretežno v rizične skupine, niso bili organizirani regijski posveti in nacionalni posvet na izbrane teme prometne varnosti in vsebinskih poudarkov dela, saj razmere niso omogočale varne izvedbe dogodkov.

##### **Portal SPV**

Portal SPV je spletna platforma na naslovu [www.avp-spv.si](http://www.avp-spv.si), namenjena informiranju občinskih SPV-jev o dejavnostih na nacionalni ravni, naročanju gradiv ob nacionalnih preventivnih akcijah ter horizontalnemu informiranju občinskih SPV-jev o izvedenih dejavnostih v lokalnih skupnostih. Ob tem je namenjen upravljanju in spremljanju dejavnosti občinskih SPV na lokalni ravni, predstavniki lahko objavljajo svoje novice, pišejo poročila, prek portala se izvaja naročanje preventivnih gradiv, naročanje preventivnih dogodkov, vpisovanje posameznih akcij na lokalni ravni itd. Tako zbrane informacije omogočajo boljši pregled nad dejavnostmi posameznih občin, kontakti in spremljanje skozi različne časovne okvire ali po posameznih preventivnih akcijah.

##### *Statistike uporabe Portala SPV v 2020:*

- registriranih je 239 na novo registriranih uporabnikov,
- registriranih je 210 občin,
- prejeli smo 555 posameznih naročil preventivnih gradiv,
- občinski SPV-ji so vpisali 146 opisov lastnih preventivnih dejavnosti,
- občinski SPV-ji so vnesli 21 novic.

### **Nadgradnja Portala SPV**

V letu 2020 smo Portal SPV popolnoma spremenili in izvedli obširno nadgradnjo. Portal je zdaj namenjen različnim skupinam uporabnikov (SPV, NVO, šole), s čimer zdaj dejansko celostno pokriva področje preventive. Dodatno sta na Portalu SPV tudi popolnoma novi skupini uporabnikov, in sicer NVO-ji in šole. Podobno kot občinski SPV-ji imajo tudi oni na voljo različne možnosti tako za pridobitev informacij kot za deljenje izkušenj v praksi (novice, dobre prakse, povezave na videovsebine, knjižnica vzgojnih gradiv itd.). Kar zadeva novo zunanjo podobo portala, je že z vstopne strani razvidno, da smo različnim kategorijam uporabnikov namenili različne barve (SPV-Rumeno, NVO-zeleno in Šolam-rdečo). Zunanji del za obiskovalce je sestavljen iz dela »Aktualno, kjer so praviloma objavljene zadnje pomembne novice AVP, namenjene posameznim kategorijam (po barvah).



V bazi na Portalu SPV je tako vnesenih 796 osnovnih šol in podružnic ter registriranih 139 uporabnikov za šole. Pri nevladnih organizacijah pa je vnesenih 42 nevladnih organizacij in 15 uporabnikov predstavnikov teh organizacij. Za vse skupine uporabnikov so bila izdelana tudi Navodila za uporabo in posredovana po elektronski pošti. Usposabljanja pa ni bilo možno izvesti zaradi prepovedi zbiranja.

### **Posveti predstavnikov občinskih SPV**

V letu 2020 nismo izvedli tradicionalnega letnega posveta predstavnikov občinskih SPV, ki je po navadi potekal novembra, zaradi ukrepov preprečevanja širjenja okužb s covidom-19. Vseeno smo sproti obveščali občinske SPV o vseh aktualnih zadevah ter posredovali in objavljali informacije.

Ob zaključku leta smo za predstavnike občinskih SPV z namenom spodbujanja pripadnosti in sodelovanja zagotovili in tudi distribuirali po pošti gradiva, razdelili smo 212 kemičnih svinčnikov, 212 dežnikov, 212 ovratnih trakov, ki so jih prejeli na vseh 212 občinah po Sloveniji. Prav tako smo zagotovili letne stenske koledarje nacionalnih preventivnih akcij za potrebe občinskih SPV.

**Distribucija preventivnega materiala** za dejavnosti na lokalni ravni v letu 2020:

Akcija	Gradivo
Mobilni telefoni	Izdanih 7.107 letakov, 884 plakatov, sodelujočih 75 občin
Varnostni pas	Izdanih 8.890 letakov, 1.100 plakatov, za sodelujoče 76 občin



Motoristi	Izdanih 7.086 letakov, 1.028 plakatov, 4.000 knjižic Motorizem je strast, 3.000 motorističnih zapovedi, 1.200 črnih rutic, 180 PVC-podstavkov, 80 merilcev tlaka, 22 podkap, sodelujočih 79 občin in za potrebe dogodkov IC in PR
Hitrost	300 knjižic Kdo ima prednost?, 550 kolutkov, 1.650 dišavnikov, za potrebe delavnic in IC
Kolesarji	12.700 nalepk Varo kolo, 750 zapisnikov o pregledu, 60 kolesarskih čelad, 80 kolesarskih lučk, 180 svetlobnih blinkcev, sodelujočih 136 občin, za potrebe direktorja in PR
Pasavček	3.000 knjižic Red je vedno pas pripet, 1.300 metrov, 1.141 žigov, 35.400 kartončkov, 23.000 priznanj, 4.200 potrdil o sodelovanju, 300 oranžnih blokcev, 50 vizitkarjev, 756 družabnih iger, 1.620 oranžnih vrečk – nahrbtnik, 300 peresnic, 36 plišastih pasavčkov, sodelujočih 22.500 otrok iz 1.141 skupin/oddelkov iz 126 občin
Začetek šole	25.000 knjižic Prvi koraki, 2.260 plakatov Šolska pot, 3.200 letakov, 2.009 plakatov Poskrbimo za varnost otrok, 1.195 osvežilcev, 50 rumenih rutic, sodelujočih 189 občin
Pešci	3.700 plakatov Bodi previden, 41.000 zloženek, 25.000 kuvert, 25.000 pisem, 23.000 razglednic, 11.070 odsevnih trakov in kresničk, sodelujočih 125 občin
Alkohol	4.438 zloženek in 761 plakatov ter 650 alkotesterjev, sodelujočih 42 občin; V akciji 40 dni brez alkohola smo razdelili 4.411 letakov, 4.411 solzic in 705 plakatov za sodelujočih 63 občin
Občinski SPV za pripadnost	212 kemičnih svinčnikov, 212 dežnikov, 212 ovratnih trakov in 212 koledarjev nacionalnih akcij za občinske SPV
Drugo	160 odsevnih telovnikov za odrasle, 36 odsevnih telovnikov za otroke, 137 softshell jaken za direktorje.

### Priznanja posameznikom in organizacijam na področju prometne preventive

AVP podeljuje priznanja AVP za izvajanje dejavnosti na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu posameznikom in organizacijam. Skladno s Pravilnikom AVP o priznanjih se ta podeljuje na podlagi predlogov iz javnega poziva, ki je vsako leto javno objavljen na spletnih straneh AVP, posebej pa so obveščeni vsi občinski SPV in nevladne organizacije.

**Svečana listina AVP** je priznanje posameznikom in organizacijam za izredni prispevek in življenjsko delo na področju prometne varnosti. Prejemnike priznanj predlagajo institucije s področja prometne varnosti, o nagrajencih pa na podlagi predlaganih utemeljitev odloča tričlanska komisija; predlog nagrajencev mora potrditi Svet AVP. Do roka smo prejeli 20 predlogov za priznanje Svečane listine.

Za leto 2019 je komisija za priznanje pripravila predlog prejemnikov Svečane listine, ki vključuje 17 posameznikov in organizacij. Svet AVP še ni zasedal, da bi predlog obravnaval in potrdil. Tako bodo priznanja Svečana listina podeljena v letu 2021.

Poleg tega AVP podeljuje tudi priznanja zlati, srebrni in bronasti **Znak AVP** posameznikom za večletno delovanje na področju prometne preventive. V letu 2020 je strokovna komisija na predlog občinskih SPV

in nevladnih organizacij podelila 43 priznanj iz 25 občin, od tega 14 bronastih, 14 srebrnih in 15 zlatih. Priznanja so bila prejemnikom posredovana osebno po pošti zaradi ukrepov preprečevanja širjenja okužb covid-19.

#### 4.10.2 PODPORA NEVLADNIM ORGANIZACIJAM

Tudi v letu 2020 je AVP v okviru podpore nevladnim organizacijam na področju zagotavljanja prometne varnosti pripravila javne pozive za sofinanciranje projektov nevladnih organizacij. Za nevladne organizacije kakor tudi za sektor SPV je bilo leto 2020 leto polno izzivov in preizkušenj. Večina dela, ki se je prej izvajala na terenu in učilnicah med ljudmi, se je preselilo na splet. Večina NVO se je v kratkem času dobro znašla in svoje dejavnosti prilagodila situaciji.

Avgusta je bil objavljen ponovljen javni poziv za sofinanciranje projektov nevladnih organizacij, ki je bil časovno prilagojen Koledarju nacionalnih preventivnih akcij s skupno vrednostjo 80.000 EUR. V roku je prispelo 24 prijavljenih projektov, ki jih je prijavilo 19 NVO. Izbrani so bili projekti za sofinanciranje skladno z vnaprej postavljenimi kriteriji s strani strokovne komisije, ki je medresorsko sestavljena.

Pregled sofinanciranih projektov po posameznih nevladnih organizacijah:

Naziv NVO	Sklop	Ime projekta
SOBIVANJE – Društvo za trajnostni razvoj	Hitrost kot dejavnik tveganja	Družabna igra
SOBIVANJE	Varnost pešcev	Varno v vrtec in šolo
ZŠAM Savinjske doline	Varnost pešcev	Varnost pešcev
ZNZLM Slovenije	Varnost pešcev	Varnost pešcev
Zveza društev upokojencev Slovenije	Varnost pešcev	Starejši pešci varni v prometu v letu 2020
Ekološko-kulturno društvo za boljši svet	Varnost pešcev	Varnost pešcev
Zavod Vozim	Hitrost kot dejavnik tveganja	Razmišljam hitro, vozim počasi
Slovenska karitas	Varnost pešcev	Vidni in varni na cesti
Varna pot	Varnost pešcev	Varni koraki
Miškino gledališče	Varnost pešcev	Kako je zebra posodila črte
Društvo paraplegikov	Varnost pešcev	Različnost je zakon
ZZŠAM Slovenije	Varnost pešcev	Varnost pešcev
Strojni krožki Slovenije	Alkohol, droge in psihoaktivne snovi	Varno in zdravo
Zavod Varna pot	Alkohol, droge in psihoaktivne snovi	Čista nula, čista vest
Abstinent	Alkohol, droge in psihoaktivne snovi	Ko vozim sem abstinent
Zveza klubov zdravljenih alkoholikov Slovenije	Alkohol, droge in psihoaktivne snovi	Skupaj za večjo varnost v prometu
Društvo Vita za pomoč po nezgodni poškodbi glave	Alkohol, droge in psihoaktivne snovi	Ozaveščanje mladih in njihovih staršev o varnem obnašanju v

		cestnem prometu in posledice poškodbe glave
Zavod Vozim	Alkohol, droge in psihoaktivne snovi	Heroji furajo v pižamah
Slovenska karitas	Alkohol, droge in psihoaktivne snovi	Na zdravo zabavo v naravo
Slovensko združenje za zmanjševanje škodljivih posledic drog-DROGART	Alkohol, droge in psihoaktivne snovi	After taxi

V letu 2020 smo pripravili **nadgradnjo Portala SPV**, ki deluje na povezavi: <https://portalspv.avp-rs.si/nvo>, in sicer smo v okviru Portala SPV vsebine in upravljanje nadgradili tudi za področje upravljanja in vodenja nevladnih organizacij. Tako imajo nevladne organizacije že na uvodni strani dostopne novice z njihovega področja, na podstrani, namenjeni nevladnim organizacijam, pa tudi posebne vsebine, vezane na zakonodajo, splošna obvestila, kontakte, primere dobrih praks in drugo. Prav tako so na Portal SPV registrirani uporabniki 42 nevladnih organizacij, ki lahko tako objavljajo novice, urejajo podatke o svojih organizacijah, objavljeni so podatki o javnih pozivih za sofinanciranje projektov, pripravljajo lahko poročila, uporabljajo različne gradiva in medijske vsebine itd.

V letu 2020 **srečanja Dan NVO** na področju prometne varnosti nismo organizirali zaradi ukrepov preprečevanja širjenja okužb s covidom-19. Ob tem pa smo vse nevladne organizacije pozvali, naj pripravijo novice in vsebine primerov dobrih praks, ki se zdaj postopoma objavljajo na Portalu SPV.

V nadaljevanju so predstavljeni nekateri pomembnejši projekti, dejavnosti in akcije organizacij, ki so pomembne partnerice pri zagotavljanju prometne varnosti.

## **Avto-moto zveza Slovenije**

Četrta izvedba tekmovanja #NajboljsiZaVolanom – najboljši mladi voznik in voznica Slovenije je bila, skupaj s partnerji in pokrovitelji, izvedena v obdobju februar–junij 2020. Udeležba je preseгла pričakovanja, imeli smo več kot 4.500 rešenih spletnih vprašalnikov v predizboru. Novost v letu 2020 je bil dvig zgornje starosti za sodelovanje na 26 let. S pomočjo pokroviteljev smo zagotovili bogat nagradni sklad, zmagovalca sta tako prejela v enoletno uporabo vozila ford puma, nagrade pa so prejeli vsi finalisti.

Oba zmagovalca in najboljši drugouvrščeni bi se morali udeležiti drugega mednarodnega tekmovanja, potekati bi moralo na Poljskem, a je bilo zaradi epidemije odpovedano.

Partnerji: AVP, Policija, Rdeči križ Slovenije.



V sodelovanju z društvi, članicami AMZS, se izvajajo preventivni dogodki z uporabo preventivne opreme AMZS (prevračalnik, pijana očala, otroški prometni poligon ...), usposobljenimi inštruktorji in promotorji pa opozarjajo udeležence na pomen varne udeležbe v prometu.

V letu 2020 smo izvedli 13 dogodkov, zaradi veljavnih ukrepov pa morali odpovedati kar nekaj predvidenih dejavnosti.

»Še 365 dni« – preventivna akcija AMZS ob začetku šolskega leta

Peto leto zapored je Avto-moto zveza Slovenije pred začetkom novega šolskega leta izvedla preventivno kampanjo Še 365 dni, ki je namenjena opozarjanju, da so pešci, predvsem pa otroci, v prometu prisotni vseh 365 dni v letu. Kampanja je bila izvedena v 17 različnih krajih, pri izvedbi pa so sodelovala lokalna avto-moto društva. V letu 2020 je bila kampanja izvedena v naslednjih krajih: Hoče, Maribor, Slovenske Konjice, Dravograd, Ravne na Koroškem, Šmartno ob Paki, Lukovica, Moravče, Šenčur, Markovci, Izlake, Ljubljana, Šempeter/Vrtojba, Postojna, Idrija, Slovenska Bistrica, Koper. Predvsem uvodni dogodek, ki je potekal v Hočah pri Mariboru in pri katerem je sodelovala tudi PU Maribor, je bil medijsko zelo odmeven. Na vsakem izmed dogodkov sta voznike na ponovno prisotnost otrok na poteh v šolo opozarjali tudi AMZS maskoti Anja in Marko.

Izvedbo dejavnosti je podprla Zavarovalnica Sava.



18. avgusta je bil v AMZS Centru varne vožnje na Vranskem izveden prometnovarnostni dan za otroke. V sodelovanju z ZPM Moste-Polje se je dogodka udeležilo 23 otrok, ki so bili v ZPM na počitniškem varstvu. Med dogodkom je bil posnet video, ki opozarja na prisotnost otrok v prometu, prikazana je bila primerjava poti ustavljanja med avtomobilom, kolesarjem, uporabnikom e-skiroja in pešcem. Poseben poudarek je bil na uporabi telefona pri pešcih, ki prav tako v veliki meri vpliva na tveganje za nastanek prometne nesreče. Otroci so se preizkusili tudi na kolesarskem poligonu, vožnji električnega trial motorja in vožnji električnih

otroških vozil. Prek lastnih komunikacijskih kanalov (Motorevija, spletne strani, družbena omrežja, videoposnetek, sporočilo za javnost) smo sporočilo o dogodku posredovali tudi širši javnosti. Udeležencem smo podarili tudi manjša darilca, ki jih bodo spominjala na to, kaj so se naučili o pomenu varne udeležbe v prometu.

Izvedbo dejavnosti je podprla Zavarovalnica Sava.



AMZS se je tudi v letu 2020 odzval povabilu mednarodne avtomobilistične zveze FIA in podprla globalno kampanjo za večjo varnost v cestnem prometu 3500 življenj (#3500LIVES), s katero želi FIA v sodelovanju z avtoklubi po vsem svetu prispevati k zmanjševanju števila smrtnih žrtev v prometnih nesrečah in ozaveščati o ključnih dejavnikih tveganja v prometu. Na občestnih plakatih znane osebnosti iz sveta športa, popularne glasbe in filma pozivajo k upoštevanju osnovnih pravil za večjo prometno varnost. AMZS je izmed možnosti, ki so bile na voljo, izbral štiri ambasadore, ki so slovenske voznike in voznice pozivali: »Priprnite se«, »V prometu bodite zmeraj pozorni«, »Bodite pozorni na pešce« in »Pijanim prijateljem pokličite taksik«.

Sodelovali smo pri kampanji mednarodne avtomobilistične zveze FIA This is my street, ki smo jo poimenovali Varna cesta zate in zame. S to kampanjo smo želeli povezati pešce, kolesarje, motoriste, avtomobiliste in voznike drugih vozil ter poudariti, da je za varnost v prometu in boljšo prometno kulturo ključno medsebojno spoštovanje različnih udeležencev v prometu, saj si marsikje vsi delimo iste površine. Čeprav mora vsak udeleženec v prometu najprej skrbeti predvsem zase, moramo paziti tudi drug na drugega.



V sodelovanju z mednarodno avtomobilistično zvezo FIA Regija I smo izvedli promocijo ozaveščenost voznikov o pomenu naprednih asistenčnih sistemov, ki lahko ob pravilni uporabi prispevajo k varnejši

vožnji in zmanjšanju števila prometnih nesreč. Razvoj sistemov pasivne in aktivne varnosti v vozilih, ki mu izdelovalci vozil že več desetletij namenjajo veliko pozornost, je in bo pripomogel k izboljšanju stanja prometne varnosti. Od novih naprednih sistemov in njihove obvezne vgradnje v vsa na novo homologirana vozila od julija 2022 in v vsa nova vozila od julija 2024 se pričakuje še nadaljnji pomemben prispevek avtomobilske industrije k zmanjšanju števila prometnih nesreč. Večina modernih sistemov deluje na podlagi številnih vgrajenih senzorjev in kamer, vozniki pa morajo vedeti, kakšen sistem je vgrajen v njihovem vozilu in kako deluje, ter se zavedati, da so tovrstni sistemi zanesljivi le, če so tehnično brezhibni in delujejo v ustreznem okolju. Že vremenski vplivi ali umazanija na kameri oziroma radarskem senzorju lahko zmoti sistem in ta ne deluje pravilno. Ob tem pa se moramo vozniki zavedati, da so napredni asistenčni sistemi »zgolj« pripomočki, ki pomagajo k varnejši vožnji, in da je še vedno voznik tisti, ki je s svojim ravnanjem v največji meri odgovoren za varno vožnjo. Vsi asistenčni sistemi, ki so vgrajeni v novejša vozila, so torej namenjeni »le« popravljanju ali delnemu popravljanju napak voznikov. Z dejavnostmi za promocijo naprednih asistenčnih sistemov bomo nadaljevali, med drugim se je v sodelovanju z AMZS Centrom varne vožnje na Vranskem pripravil program Uporaba naprednih asistenčnih sistemov, na katerem lahko vozniki preizkusijo delovanje sistemov, ki so vgrajeni v njihova vozila.

Avto-moto zveza Slovenije je že od leta 2008 aktivna članica konzorcija EuroRAP in sodeluje z domačimi upravljavci cest ter pristojnim ministrstvom. V letu 2020:

- je nadaljevala s pogodbo za obdobje 2019–2023 za izvajanje ocen in strokovnih analiz po procedurah EuroRAP »Risk Rating« in »Star Rating« z naborom ukrepov »Safer Roads Investment Plan«, ki jo je v letu 2019 sklenila z upravljavcem slovenskih avtocest in hitrih cest DARS, čeprav v omejenem obsegu zaradi epidemije covid-19,
- je posodobila akreditaciji za osebje, usposobljeno za izvajanje procedur EuroRAP,
- je kot nosilec novega nacionalnega programa »National scheme« EuroRAP aktivno sodelovala na spletnih srečanjih za pripravo nacionalnih programov.

Avto-moto zveza Slovenije je bila tudi v letu 2020 partner H2020 projekta BRAVE, ki se izvaja od leta 2017. BRAVE raziskuje področje avtonomne vožnje in se ukvarja z vprašanjem, kaj prihod vozil, ki bodo znala voziti sama, pomeni za uporabnike oziroma voznike, kaj za posamezno državo in kaj za razvijalce tehnologij avtonomne vožnje. Avto-moto zveza je sodelovala na vseh (spletnih) dogodkih, večji del dejavnosti so, podobno kot v letu 2019, izvajali drugi partnerji konzorcija, Avto-moto zveza Slovenije pa je sodelovala v okviru anket in vprašalnikov za različne uporabnike. Projekt se zaključuje konec februarja 2021.

Avto-moto zveza Slovenije je že tretje leto zapored aktivno izvajala triletni projekt Danube Transnational Program RADAR (Risk Assessment on Danube Area Roads) za obdobje 2018–2021. Avto-moto zveza Slovenije je aktivna partnerica ter vodja delovnega paketa Komunikacije, hkrati pa s svojim strokovnim kadrom deluje na vsebinskih delovnih področjih varnih cest, ocenjevanja cest in izobraževanja deležnikov v desetih državah partnericah.

V okviru projekta RADAR je Avto-moto zveza Slovenije leta 2020 med drugim izvedla tudi pilotni projekt v okviru delovnega paketa 5 – Pilot action, ki ga je uspešno predstavila tako na internih srečanjih, sestankih in konferencah projekta kot pri udeleženi lokalni skupnosti, kjer so pilotni projekt sprejeli z velikim odobravanjem.

Leto 2020 je drugo leto izvajanja H2020 projekta D2tF (Drive to the future), kjer je Avto-moto zveza Slovenije pogodbeno partnerica mednarodne avtomobilistične zveze FIA, ki je partnerica v projektu. Cilj projekta je pripraviti voznike, potnike in upravljavce vozil prihodnosti, da sprejmejo in uporabljajo povezane, sodelovalne in avtomatizirane načine prevoza ter pripraviti industrijo teh tehnologij na razumevanje in zadovoljevanje potreb in želja uporabnikov. Avto-moto zveza Slovenije je sodelovala pri prevodu in pripravi anket ter vprašalnikov za potrebe projekta ter pri njihovi promociji in izvedbi.

## **Zveza ZŠAM Slovenije**

**ALKOHOL:** Leta 2020 so prostovoljci glede na dopuščene razmere in v skladu z ukrepi covid-19 v sklopu NPA glede alkohola delili prospekte ter udeležence v prometu informirali o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola. Opravljenih je bilo 16 ur prostovoljnega dela in prevoženih 30 km.

**UPORABA MOBILNIH TELEFONOV (celo leto):** V letu 2020 je bilo vključenih več kot 30 prostovoljcev, ki so delili 47 ur prostovoljnega dela in prevozili 176 km.

**PEŠČI (oktober, november):** V letu 2020 so ZSAM-i izvajali dejavnosti v skladu z usmeritvami NPA in so delili propagandni material. Opravljenih je bilo 285 ur prostovoljnega dela in prevoženih 926 km.

**VARNOST OTROK IN ZAČETEK ŠOLE »Varna pot v šolo« (skozi šolsko leto):** V letu 2020 je bilo opravljenih 3850 ur prostovoljnega dela in prevoženih 14633 km.

**»Šolska prometna služba – COVID 19«.** Varovanje otrok na poti v šolo in iz nje ob ponovni vrnitvi k pouku po ukrepih. Sodelovalo je 260 prostovoljcev v 23 ZSAM-ih. Izvajal se je nadzor nad šolskimi potmi, njihova pravilna prometna urejenost, nadzor nad organiziranim prevozom otrok in nadzor nad učenci kolesarji. Opravljenih je bilo 2168 ur in prevoženih 8603 km.

**»Šolska prometna služba – po novoletnih praznikih«.** Varovanje otrok na poti v šolo in iz nje ob ponovni vrnitvi k pouku. Sodelovalo je 112 osnovnih šol v 26 ZŠAM-ih. Izvajal se je nadzor nad šolskimi potmi, njihova pravilna prometna urejenost, nadzor nad organiziranim prevozom otrok in nadzor nad učenci kolesarji. Opravljenih je bilo 283 ur in prevoženih 1329 km.

**VARNOST KOLESARJEV »Kolesarski izpiti« (april–junij 2019):** Sodelovanje pri izobraževanju cestnoprometnih predpisov kandidatov za kolesarski izpit. Pregled tehnične ustreznosti koles in kolesarske opreme, sodelovanje pri izvedbi kolesarskih izpitov. Opravljenih je bilo 350 prostovoljnih ur in prevožen 901 km.

**VARNOST MOTORISTOV (maj–julij):** Združenja ZŠAM so v sklopu svojih dejavnosti opozarjala na pomen varnostne kulture voznikov enoslednih vozil in njihove vloge v prometu. Delili so razpoložljivi preventivni material ter opravili 15 ur prostovoljnega dela in prevozili 28 km.

**Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč (WDR) (november):** Organiziranje prižiganja sveč žrtvam prometnih nesreč na sedežih ZŠAM.

**Ozaveščanje mladih in odraslih o prometni kulturi (januar–december):** V sodelovanju s Slovenskimi železnicami so bile izvedene dejavnosti na področju prečkanja železniških prehodov. Objave strokovnih člankov so bile v Prometnovarnostnem vestniku.

Zveza ZŠAM v sklopu svojih dejavnosti izvaja tudi projekt »**nisem sam**«, ki je izključno namenjen poklicnim voznikom. Omogoči jim pravno pomoč in nadzor nad njihovim delom. Projekt se razvija v sodelovanju z drugimi NVO-ji.

V letu 2020 se je nadaljevalo sodelovanje s Slovenskimi železnicami pri projektu **Ozaveščanje mladih in odraslih o prometni kulturi**. Z različnimi skupnimi akcijami in objavami se želi opozarjati mlade in odrasle osebe, kako pomembno se je pri udeležbi v katerem koli prometu držati pravil in spoštovati samega sebe in tako tudi druge.

Zveza ZŠAM Slovenije s svojimi dejavnostmi letno opravi več kot 16.000 ur dela in prevozi več kot 50.000 km. To delo se opravlja brezplačno, razen sofinanciranih projektov s strani AVP, Prvi šolski dan, Kolesar in Šolska prometna služba (SPS). SPS je projekt, ki se je izvajal že tretje leto zapored in postaja prepoznaven v lokalnem okolju. SPS v celoti podpira AVP in se v prihodnosti vedno pričakuje, da bo to podprlo tudi Ministrstvo za šolstvo in šport.

#### Dejavnosti Zavoda Varna pot

Nacionalna akcija	Projekt	Obdobje	Dejavnosti	Načrt za leto 2021
ALKOHOL	Čista nula, čista vest	Maj, junij, julij, november, december	V letu 2020 smo bili prisotni v 4 različnih slovenskih regijah in v okviru naših dejavnosti nagradili več kot 1.395 aktivnih udeležencev prometa, nagovorili skoraj 18.500 obiskovalcev lokalov in udeležencev dogodkov. V izvedbi E-Čista nula, čista vest smo dosegli 103.522 ogledov.	Projekt ČNČV bomo izvajali med nacionalnimi preventivnimi akcijami v okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa od 16. do 22. junija, od 5. do 14. novembra in od 6. do 12. decembra ter v primeru odpravljenih ukrepov v juniju: prireditve na prostem, mestne ulice slovenskih mest, kraji, kjer se zbirajo mladi; v



				novembru: martinovanja po Sloveniji; v decembru: praznična mestna središča in prireditve ter lokali po Sloveniji. Vzporedno bodo potekale dejavnosti na družbenih omrežjih.
HITROST, UPORABA MOBILNIH TELEFONOV, ALKOHOL	5x STOP je KUL, zv0zi	Med šolskim letom	V letu 2020 je bilo vključenih 2.189 otrok in mladostnikov.	Programa bomo izvajali med šolskim letom: med veljavnimi koronskimi ukrepi bomo programa izvajali na daljavo, ob sprostitvi ukrepov pa bomo nadaljevali z izvajanjem v živo (skladno s priporočili NIJZ).
	Rdeča luč za starše	Med šolskim letom	V letu 2020 je bilo vključenih več kot 529 staršev oz. odraslih.	Program bomo izvajali med šolskim letom: med veljavnimi koronskimi ukrepi bomo program izvajali na daljavo, ob sprostitvi ukrepov pa bomo nadaljevali izvajanje v živo (skladno s priporočili NIJZ).
VARNOSTNI PAS, PEŠCI, VARNOST KOLESARJEV	4 Prometna deteljica	Med šolskim letom	V letu 2020 je bilo izvedenih 21 delavnic 4 Prometna deteljica, v katere je bilo vključenih 375 otrok oz. učencev.	Program bomo izvajali med šolskim letom: ob sprostitvi ukrepov bomo nadaljevali izvajanje v živo (skladno s priporočili NIJZ).
	Ju3 na cesti	Med šolskim letom	V letu 2020 je bilo izvedenih 18 delavnic Ju3 na cesti, v katere je bilo vključenih 358 otrok.	Program bomo izvajali med šolskim letom: med veljavnimi

				koronskimi ukrepi bomo program izvajali na daljavo, ob sprostitvi ukrepov pa bomo nadaljevali z izvajanjem v živo (skladno s priporočili NIJZ).
ZA VAREN ZAČETEK ŠOLSKEGA LETA	Lutkovna predstava S Pikapoko na pot, da ne bo nezgod	Med šolskim letom (poudarek v septembru)	V letu 2020 si je v sedmih izvedbah našo predstavo ogledalo več kot 315 otrok.	Program bomo izvajali med šolskim letom: med veljavnimi koronskimi ukrepi bomo program izvajali na daljavo, ob sprostitvi ukrepov pa bomo nadaljevali z izvajanjem v živo (skladno s priporočili NIJZ).
	Igrana predstava Vilko zasije na potepu	Med šolskim letom (poudarek v septembru)	V letu 2020 si je v sedmih izvedbah predstavo ogledalo več kot 460 otrok.	Program bomo izvajali med šolskim letom: med veljavnimi koronskimi ukrepi bomo program izvajali na daljavo, ob sprostitvi ukrepov pa bomo nadaljevali izvajanje v živo (skladno s priporočili NIJZ).
EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI, ALKOHOL, PEŠCI, VARNOST KOLESARJEV	Preventivno-izobraževalne prireditve	Vse leto	V letu 2020 smo izvedli 2 preventivno-izobraževalni prireditvi, kjer smo dosegli 18.550 ljudi.	V času ETM 2021 bomo izvajali preventivno-izobraževalne programe v vrtcih, OŠ in SŠ. V primeru odpravljenih ukrepov bomo na prireditvah sodelovali s Parkom mobilnosti (skladno s priporočili NIJZ)

POMOČ ŽRTVAM PROMETNIH NESREČ	Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč (WDR)	November	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Četrtek, 12. november 2020, ob 12. uri Poklonitev žrtvam pri Osrednjem obeležju žrtvam prometnih nesreč na ljubljanskih Žalah – skladno s koronskimi ukrepi brez komemoracije. Video in pisni nagovori verskih voditeljev.</li> <li>• Petek, 13. november 2020 NOVOST 2020: Predstavitev in umestitev <a href="#">E-SPOMENIKA</a> umrlim v prometnih nesrečah na slovenskih cestah, na spletni strani <a href="http://www.varna-pot.si">www.varna-pot.si</a> Video ali pisni nagovori političnih vodij v RS: predsednik RS Borut Pahor, predsednik Državnega zbora RS Igor Zorčič, predsednik Državnega sveta RS Alojz Kovšca.</li> <li>• Sobota, 14. november 2020 Videonagovori in podpora partnerjev ter podpornikov na <a href="http://www.varna-pot.si">www.varna-pot.si</a>.</li> <li>• Nedelja, 15. november 2020 Začetek digitalne medijske kampanje za večjo varnost na slovenskih cestah <a href="http://www.ukrepajmo.si">www.ukrepajmo.si</a>. Osrednja maša v cerkvi sv. Nikolaja v Ljubljani – digitalno.</li> </ul> <p>Menimo, da smo z našimi, partnerskimi, medijskimi dejavnostmi ter digitalno kampanjo s sporočilnostjo dosegli 680.000 ljudi.</p>	V primeru odpravljenih ukrepov bomo izvedli tradicionalno obeležitev svetovnega dneva spomina na žrtve prometnih nesreč: Tretji četrtek v novembru bomo izvedli tradicionalen poklon ob Osrednjem obeležju žrtvam prometnih nesreč na Novih Žalah, v soboto na predvečer svetovnega dneva pa bomo organizirali slovesno obeležitev v Mestni hiši Ljubljana ter pred njo pripravili dejavnosti s področja varne mobilnosti za mimoidoče (skladno s priporočili NIJZ). V primeru prepovedi izvajanja dejavnosti v živo zaradi ukrepov covida-19 bomo dejavnosti prilagodili in izvedli virtualno oz. na družbenih omrežjih.
	Psihosocialna pomoč	Vse leto	V letu 2020 smo nudili psihosocialno pomoč v obliki	V letu 2021 bomo vse leto nudili

	“Skupaj iz stiske”		individualne in skupinske terapije, nudili smo svetovanje osebno prek telefona ali e-pošte. V sklopu programa Skupaj iz stiske smo pomagali 933 osebam. Opravili smo 3.454 ur.	psihosocialno pomoč v obliki individualne in skupinske terapije, osebno svetovanje, prek telefona ali e-pošte. Poleg tega bomo nudili pomoč v obliki skupin za samopomoč.
--	--------------------	--	--	---

V okviru programa Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč FEVR »[We live Vision ZERO](#)« (»[Živimo Vizijo NIČ](#)«), katerega nosilci smo v Sloveniji, smo v letu 2020 vsebinsko nadgrajevali spletno stran [www.vizijanic.si](http://www.vizijanic.si), katere vsebine so povezane tudi z družbenimi omrežji ZVP (Facebook, Instagram, Twitter, Youtube).

NOVOST je pridobitev [razlagalnega videa VIZIJA NIČ](#), ki nam ga je podarilo produkcijsko podjetje Miss Moose. Izvajali smo številne delavnice, predavanja in druge dejavnosti za uresničevanje Vizije NIČ – nič mrtvih in poškodovanih na slovenskih cestah.

Naše programe so v letu 2020 sofinancirali Ministrstvo za zdravje, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, Urad RS za mladino, Ministrstvo za javno upravo, AVP in Mestna občina Ljubljana.

## 5 ZAKLJUČEK

Zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa je mogoče doseči s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture, kar lahko in morajo udeleženci načrtovalci, proizvajalci in izvajalci, vzdrževalci in ustrezne nadzorne službe. V zapletenem sistemu je varnost cestnega prometa odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno-izobraževalnih in preventivnih organizacij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in ne nazadnje državnih organov. Vsak ima svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko prispeva k njeni uresnitvi, toda le s skladnimi ukrepi in skupnimi naporji lahko zastavljene cilje dosežemo do leta 2022.

Vse več je tudi govora o asistenčnih sistemih in predvsem sodobnejših varnostnih elementih, zato so z vidika prometne varnosti novejša vozila bolj varna. A glede na to, da je po mednarodnih raziskavah človeški dejavnik tisti, ki vpliva na povzročitev več kot 93 % vseh prometnih nesreč, različni sodobni asistenčni sistemi v vozilih lahko pripomorejo k večji varnosti cestnega prometa, še vedno pa ne morejo nadomestiti človeka. Nekateri pripomorejo k ohranjanju vozila na prometnem pasu, vzdrževanju zadostne varnostne razdalje pred spredaj vozečim vozilom, dajejo opozorila pri menjavah prometnega pasu ali celo omogočajo

samodejno menjavo voznega pasu pod določenimi pogoji ter omogočajo nastavitve želene hitrosti, ki jo sistem ohranja odvisno od situacije na cesti. Sistemi prepoznavajo tudi krožišča in avtocestne izvoze ter temu prilagajajo hitrost vožnje. Asistenčni sistemi pa nikakor ne pomenijo, da vozniku na cesti ni treba posvečati pozornosti. Odgovornost voznika je še vedno enaka, kar bodo morali v prihodnje vse bolj komunicirati tudi deležniki prometne varnosti. Podobno velja za nove elemente v svetu mikromobilnosti, kot so e-skiroji, hooverboardi in podobno, katerih ureditev je v slovenski zakonodaji nujna.

EU si je v *Beli knjigi: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*, št. 8333/11, do leta 2050 zastavila ambiciozen cilj, da se število nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu zmanjša na skoraj nič. V skladu s tem ciljem je želela EU do leta 2020 prepoloviti število ponesrečencev v nesrečah na cesti.

Evropska komisija je maja 2021 objavila predhodno poročilo o smrtnih žrtvah na cestah za leto 2020. Po ocenah je lani v prometnih nesrečah umrlo 18.800 ljudi, kar je 17 odstotkov manj v primerjavi z letom 2019. Na cestah v EU je življenje izgubilo skoraj 4.000 ljudi manj kot leto poprej. Manjši obseg prometa kot posledica pandemije covid-19 je imel očiten, čeprav po besedah Evropske komisije nemerljiv vpliv na število smrtnih žrtev na cestah. Evropska komisija je Slovenijo izpostavila med državami članicami, kjer je bilo zabeleženih najmanj smrtnih žrtev in največji deleži zmanjšanja. Tako navajajo, da je 18 držav članic leta 2020 zabeležilo najmanjše število smrtnih žrtev na cestah. Število smrtnih primerov na milijon prebivalcev po vsej EU se je v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za povprečno 17 %, največje zmanjšanje (za -20 % ali več), poleg Slovenije (-42 %) beležijo še v Belgiji, Bolgariji, na Danskem, v Španiji, Franciji, na Hrvaškem, v Italiji, na Madžarskem in na Malti. Pet držav članic (Estonija, Irska, Latvija, Luksemburg in Finska) je kljub pandemiji zabeležilo povečanje števila smrtnih žrtev na cestah.

V daljšem časovnem obdobju (2010-2020) se je število smrtnih žrtev na evropskih cestah zmanjšalo za 36 %, cilj EU je bil sicer 50 %. Ta cilj je od držav članic EU preseгла le Grčija (54 %), nad trenutnim povprečjem EU pa so še Španija (44 %), Hrvaška (44 %), Portugalska (43 %) ter Slovenija (42 %) in Italija (42 %), je poudarila Evropska komisija. Skupno je devet držav članic zabeležilo padec za 40 % ali več.

Manjši obseg prometa kot posledica pandemije covid-19 je imel očiten, čeprav težko merljiv vpliv na število smrtnih žrtev na cestah, še dodaja Evropska komisija. Pokazatelji v nekaterih državah EU kažejo tudi na povečanje tveganega vedenja v prometu med obdobji ustavitve javnega življenja t. i. lockdowna, zlasti vožnje z neprilagojeno hitrostjo.

Evropska komisija še poudarja, da s skoraj 4.000 manj smrtnimi žrtvami na cestah EU v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 naše ceste ostajajo najvarnejše na svetu. Kljub temu zaostajamo za ciljem zadnjega desetletja in potrebni so skupni ukrepi za preprečitev vrnitve na raven pred pandemijo. V strategiji trajnostne in pametne mobilnosti Evropske komisije je ponovno poudarjena zavezanost izvajanju Strategije EU za varnost v cestnem prometu in zmanjšanju števila smrtnih žrtev v prizadevanjih za Vizijo NIČ.

Uresničevanje »Vizije nič«, nič smrtnih žrtev v cestnem prometu, je skladno z določili Bele knjige treba zagotavljati s temi ukrepi:

- *uskladitev in uveljavitev tehnologije za varnost cestnega prometa, kot so sistemi za pomoč voznikom, (pametni) omejevalniki hitrosti, opozorilniki pripetosti varnostnih pasov, e-klic, sistemi sodelovanja in vmesniki med vozili in infrastrukturo ter izboljšani tehnični pregledi, vključno za alternativne pogonske sisteme;*
- *oblikovanje celostne strategije ukrepanja v zvezi s poškodbami v prometu in službami za ukrepanje ob nesrečah, vključno z enotnimi definicijami in standardnimi razvrstitvami poškodb in nesreč s smrtnim izidom za določitev ciljnega zmanjšanja števila poškodb;*
- *osredotočanje na usposabljanje in izobraževanje vseh uporabnikov, spodbujanje uporabe varnostne opreme (varnostni pasovi, zaščitna oblačila in preprečevanje nedovoljenih sprememb vozila);*
- *posebno pozornost namenjati ranljivim uporabnikom, kot so pešci, kolesarji in motoristi, med drugim z varnejšimi tehnologijami za infrastrukturo in vozila.*

Za dosego ciljev na področju varnosti cestnega prometa je potreben celostni in integralni pristop na politični, strateški, strokovni in izvajalski ravni. Pri tem so prednostne naloge in cilji določeni z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa 2013–2022 ter obdobjnimi načrti, ki natančno opredeljujejo nacionalni program in so sistematična podpora trajnostnemu in celostnemu razvoju na področju varnosti cestnega prometa.

**Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa**

**Ljubljana, 22. 6. 2021**

# PRILOGA I

## FINANČNO POROČILO O REALIZACIJI NAČRTOVANIH FINANČNIH SREDSTEV ZA ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA LETO 2020

Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Načrt projektov za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letu 2020	Načrtovana finančna sredstva za leto 2020	Izvedba za leto 2020 (porabljeni finančni sredstva glede na načrtovana sredstva v letu 2020)	Izvedba za leto 2020 (skupaj)
<b>Ministrstvo za infrastrukturo</b>	2411-11-0007 Zagotavljanje varnosti v cestnem prometu	973910 Javna agencija RS za varnost prometa	<b>Dejavnosti in ukrepi:</b> - preventivne dejavnosti za zagotavljanje varnosti cestnega prometa (varna infrastruktura, institucionalno okolje, preventiva in vzgoja v cestnem prometu, vozniki, varnost vozil).	<b>1.200.000,00 EUR</b>	<b>Dejavnosti in ukrepi:</b> - preventivne dejavnosti za zagotavljanje varnosti cestnega prometa (varna infrastruktura, institucionalno okolje, preventiva in vzgoja v cestnem prometu, vozniki, varnost vozil).	<b>149.202,82 EUR</b>
<b>Direkcija RS za infrastrukturo</b>	2415 Direkcija RS za infrastrukturo  2431 Direkcija RS za infrastrukturo	2415 Direkcija RS za infrastrukturo  2431 Direkcija RS za infrastrukturo  Proračunske postavke - 995810 Državno cestno omrežje - namenski vir - 135010 Investicijsko vzdrževanje državnih cest - 135110 Gradnja državnih cest 170246, 170247, 180144, 180145, 180148, 180149 postavke kohezijske politike 2014-2020	<b>- Dejavnosti in ukrepi:</b> Geotehnični projekti: km 3,9 (9.683.646,49 EUR) - Izgradnja obvoznic: št. 0 (14.242.234,64 EUR) - Kolesarske povezave: km 3,2 (4.874.366,57 EUR) - Modernizacije cest: km 5,2 (3.210.477,75 EUR) - Novogradnje cest: št. 0 (5.996.958,43 EUR) - Premostitveni projekti: št. 17 (8.974.469,69 EUR) - Rekonstrukcije cest: km 14,9 (13.978.075,92 EUR) - Rekonstrukcije križišč: št. 9 (5.511.850,78 EUR) - Sanacije voziščnih konstrukcij: km 55 (14.142.742,19 EUR) - Ureditve cest skozi naselja: km 15,1 (20.782.916,30 EUR) - Okoljevarstveni projekti (1.074.541,89 EUR)	<b>102.472.281 EUR</b>	<b>Dejavnosti in ukrepi:</b> - Geotehnični projekti: km 33,092 (14.138.726,25 EUR) - Kolesarske povezave: km 8,514 (6.024.679,11 EUR) - Modernizacije cest: km 4,7 (4.138.736,62 EUR) - Premostitveni projekti: št. 15 (11.723.407,99 EUR) - Rekonstrukcije cest: km 8,318 (20.266.275,56 EUR) - Rekonstrukcije križišč: št. 33 (6.884.987,42 EUR) - Sanacije voziščnih konstrukcij: km 36,87 (17.432.042,97 EUR) - Ureditve cest skozi naselja: km 17,354 (22.844.097,03 EUR) - Izgradnja obvoznic: km 0,669 (3.496.444,22 EUR) - Novogradnje cest - izdelava prostorske in projektne dokumentacije (4.429.860,98 EUR) <b>Okoljevarstveni projekti (1.150.208,49 EUR)</b>	<b>112.529.466,64 EUR</b>

<p><b>Policija</b></p>	<p>1714-17-0020 Oprema za nadzor prometa</p>	<p>1226 Sredstva za izvajanje temeljne policijske dejavnosti</p>	<p><b>Dejavnosti in ukrepi:</b> - nakup opreme za nadzor prometa in obravnavo prometnih nesreč (dopplerski merilniki hitrosti, laserski merilniki hitrosti, kovčki za ogled krajev prometnih nesreč, balonska svetila, diagnostična oprema za nadzor tovornih vozil, nadgradnja skenerjev za ogled krajev prometnih nesreč, hitri testi za preverjanje prisotnosti prepovedanih drog itd.).</p>	<p><b>800.000,00 EUR</b></p>	<p><b>Dejavnosti in ukrepi:</b> - nakup opreme za nadzor prometa in obravnavo prometnih nesreč (dopplerski merilniki hitrosti, laserski merilniki hitrosti, kovčki za ogled krajev prometnih nesreč, balonska svetila, diagnostična oprema za nadzor tovornih vozil, nadgradnja skenerjev za ogled krajev prometnih nesreč, hitri testi za preverjanje prisotnosti prepovedanih drog itd.).</p>	<p><b>317.358,00 EUR</b></p>
------------------------	--	--	---	------------------------------	---	------------------------------