

UPORABA VARNOSTNEGA PASU!

PROGRAM AKTIVNOSTI
19. maj – 31. maj 2014
8. september – 21. september 2014



1. UVOD

Vsako življenje, ki ugasne na naših cestah je velika izguba za družine, prijatelje, organizacijo. Z namenom povečanja uporabe varnostnega pasu med vozniki in potniki v vozilih se tako vladne kot nevladne organizacije zavezujemo k sodelovanju ter določamo ukrepe, ki bi zmanjšali število mrtvih in telesno poškodovanih oseb v prometnih nesrečah.

Javna agencija RS za varnost prometa v letu **2014** vodi in koordinira preventivno akcijo za uporabo varnostnega pasu ter skupaj z ostalimi organizacijami vzpostavlja temelj za dolgoročne izboljšave varnosti v cestnem prometu. Namen preventivne akcije je osveščanje voznikov ter potnikov o pomembnih vidikih uporabe in pravilne namestitve varnostnega pasu ter vpliv na njihovo vedenje v vozilih in s tem posledično zmanjšati najhujše posledice prometnih nesreč. Saj pravilno nameščen varnostni pas v kombinaciji z zračnimi blazinami zagotavlja najboljšo zaščito v primeru prometne nesreče.

Razvoj samega akcijskega načrta temelji na podlagi Resolucije Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa v letih 2013 in 2022 (Skupaj za večjo varnost), kjer je uporaba varnostnega pasu eden izmed temeljnih problemov varnosti. Določeni so cilji in aktivnosti, katere bomo izvajali z zagotovljenim tesnim sodelovanjem ter podporo vseh sodelujočih akterjev.

Slogan preventivne akcije je »*PRIPNITE SE IN DOŽIVITE!*« Varnostni pas rešuje življenje in je najučinkovitejša varnostna naprava za preprečevanje smrti in poškodb potnikov in voznikov v prometni nesreči za vse starostne kategorije. Manjša stopnja privezanosti ob trčenju, nedvomno pomeni večjo verjetnost nastanka hudih telesnih poškodb ali smrti. To dokazujejo tudi statistični podatki, katere smo pridobili z vzpostavitvijo sistematičnega štetja uporabe varnostnih pasov med vozniki in potniki motornih vozil po enotni evropski metodologiji v mesecu novembru 2011.

Večja uporaba pasu je posledica tudi spremenjene zakonodaje, tako na evropski kot nacionalni ravni, saj so za prekrške pri neuporabi varnostnega pasu določene visoke denarne kazni in pa seveda preventivnega opozarjanja o varnosti v cestnem prometu. Na podlagi evropske zakonodaje so s priporočilom Evropske komisije podane določene zahteve varnostnega pasa v vozilu ter obvezna privezanost med vožnjo. Evropska komisija je podala tudi smernice na področju varnosti v cestnem prometu za obdobje 2011-2020 kjer je med drugim določila višje standarde za

varnost vozil ter izboljšanje usposabljanje voznikov in povečanje upoštevanje prometnih predpisov s ciljem zmanjšanja števila mrtvih v cestnem prometu.

Na nacionalni ravni pa 33. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) določa uporabo varnostnega pasu v motornem vozilu, na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi ter podaja pooblastila tudi mestnemu redarstvu o nadzorovanju in kaznovanju uporabe varnostnega pasu.

Ker se zavedamo, da je izguba življenja najhujša posledica prometnih nesreč ter hkrati velika materialna škoda pri hudo telesno poškodovanih osebah je to hkrati tudi nacionalni problem. Zato poudarjamo pomembnost prav preventivnih akcij s pomočjo katerih vzpostavljamo komunikacijski kanal med organi in vsemi udeleženci v prometu z namenom opozarjanja na pomembnost doseganja postavljenih ciljev.

2. CILJ

Glede na namen akcije in nekatere mednarodne kazalce sta v akciji opredeljena naslednja cilja:

1. POVEČANJE STOPNJE UPORABE VARNOSTNEGA PASU V OSEBNIH AVTOMOBILIH, TOVORNIH VOZILIH IN AVTOBUSIH

Varnostni pas je vez z življenjem, česar se še vedno zaveda premalo udeležencev v cestnem prometu, saj je bilo največ prekrškov po podatkih Policije, ugotovljenih pri voznikih osebnih avtomobilov in voznikih tovornih vozil. Prav zaskrbljujoče je, da je še vedno veliko ljudi pripravljenih tvegati svoje življenje, ker vozijo neprijeti, s čimer ogrožajo svojo lastno varnost in najpogosteje tudi varnost svojih najbližjih v prometu. **Še vedno se veliko potnikov na zadnjih sedežih ne pripenja z varnostnim pasom**, čeprav so ob prometnih nesrečah posledice zanje najhujše. Izjemno zaskrbljujoč je tudi podatek, da se **zadrževalni sistemi pri prevozih otrok ne uporabljajo pri vseh vožnjah**. Obveznost pripenjanja nalaga 33. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) po katerem se voznika ali potnika, ki ni prijet z varnostnim pasom, kaznuje z globo v višini **120 evrov**. Po spremembi Zakona o pravilih cestnega prometa ne velja pripetost z varnostnim pasom za potnike avtobusov mestnega potniškega prometa in avtobusov, ki imajo stojšča, na katerih potniki stojijo.

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

V letu 2013 je na slovenskih cestah umrlo 41 voznikov osebnih vozil. Pri 44 % umrlih je bilo ugotovljeno, da med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu. Delež se je v primerjavi z letom 2012 povečal za 5 % (v letu 2012 – 39 %, v letu 2011 28 %). Pri potnikih v osebnem vozilu je delež umrlih, ki med vožnjo niso uporabljali varnostni pas še večji, znašal je 63 % (v letu 2012 - 47 %).

Ugotovljeno je bilo, da glede na uporabo varnostnega pasu je še vedno majhen delež sopotnikov, ki sedijo zadaj in niso privezani z varnostnim pasom. Varnostni pas obvaruje marsikatero življenje, ko pride do prometne nesreče. S spremembo vedenjskih vzorcev obenem krepimo zavest, da moramo za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ skrbeti sami.

3. VIDIK POVEZAVE PODROČJA VARNOSTI IN ZDRAVJA PRI DELU TER UPORABA VARNOSTNEGA PASU V DELOVNEM ČASU

Večina časa preživimo v službi in v avtomobilih zato je pomemben vidik varnosti na poti v službo, v službi (službena pot) ter iz službe, da poskrbimo za svojo varnost in življenje in postavimo odgovornost za varnost na prvo mesto. Dejstvo je, da uporaba varnostnega pasu preprečuje in zmanjšuje resnost poškodb v času prometne nesreče. Na podlagi spodaj opisane študijske raziskave se z leti povečuje tudi uporaba varnostnega pasu med poklicnimi šoferji.

To prikazuje raziskava Univerze v Ibadan, ki prikazuje uporabo ter odnos do uporabe varnostnega pasu pri poklicnih voznikih. Podatke so zbirali z anketnimi raziskavami med vozniki starimi od 35-60 let. Kar 86% vprašanih je odgovorilo, da mora biti varnostni pas med vožnjo pripet, 95,5% voznikov je odgovorilo, da se ne strinjajo z trditvijo, da neuporaba varnostnega pasu lahko povzroča prometne nesreče (Onyema, 2011).

Evropska komisija za prometne nesreče je izjavila dejstvo, da če bi vsi nosili varnostni pas pri potovanju z avtomobilom, bi vsako leto ohranili veliko več življenj in hudih poškodb v prometnih nesrečah ter prihranili stroške, ki so povezani z hudimi ter smrtnimi prometnimi nesrečami. Tveganje za poškodbo ali smrt v primeru prometne nesreče se z uporabo varnostnega pasu zmanjša za 50%. Varnostni pas zagotavlja zaščito iz več razlogov (TAC, 2008):

- Zmanjšuje naprej gibanje telesa ob čelnem trku ter preprečuje trk z notranjostjo avtomobila,
- Zaustavi voznika pri padcu iz vozila,
- Razširi vpliv na več območij telesa.

Na leto umre okoli 45 ljudi zaradi neuporabe varnostnega pasu pri vožnji z motornim vozilom. Razlogi za neuporabo varnostnega pasu (TAC, 2008):

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

Dejstvo je, da se nesreče v veliki meri da preprečiti. In ob spoznanju delodajalcev, da lahko rešijo življenje zaposlenega, jih vse več vzpostavlja programe za večjo varnost zaposlenih v podjetjih. Saj si nobena organizacija ne more privoščiti, da zanemari problem, ki ima tako velike posledice za delodajalce ter same zaposlene.

In ravno varnostni pas je eden najbolj učinkovitih načinov zmanjšanja smrtnih žrtev ter hudih telesnih poškodb pri prometnih nesrečah. Kot je bilo že rečeno, neuporaba varnostnega pasu pri prometni nesreči lahko povzroči trk voznika v volan, vetrobransko steklo, drugo notranjost vozila ali pa voznika vrže iz vozila (OSHA, 2012).

4. ANALIZA UPORABE VARNOSTNEGA PASU

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

- v letu 2013 je v prometnih nesrečah umrlo 18 (20) voznikov osebnih avtomobilov, ki med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu oziroma 44 % (39 %) umrlih voznikov osebnih vozil v času prometnih nesreč ni uporabljalo varnostnega pasu;
- *med vožnjo je varnostni pas uporabljalo 93,1 % voznikov (moški v povprečju 91,5 % in ženske 96,9 %) in 94,5 % potnikov na sprednjih sedežih (moški v povprečju 89,4 %, ženske 97,4 %, otroci nad 12 let 96,5 % in otroci do 12 let 84,5 %);
- *na zadnjih sedežih v osebnih avtomobilih je varnostni pas uporabljalo 66,2 % odraslih potnikov (87,0 % starejši otroci in 94,0 % mlajši otroci).

* - podatek za leto 2011

V Sloveniji je obvezno pripenjanje z varnostnim pasom. V 33. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) je določeno, da morajo biti med vožnjo voznik in potniki v motornem vozilu, na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi, pripeti na način, ki ga je predvidel proizvajalec vozila glede na konstrukcijo zadrževalnega sistema. Iz podatkov, ki so predstavljeni v nadaljevanju je razvidno kako se ta določba spoštuje v praksi.

V skladu z uresničevanjem ciljev nacionalnega programa je potrebno vrednotiti in spremljati sistematično merjenje kazalce o uporabi varnostnega pasu med vozniki in potniki motornih vozil. Izbrani kazalci uspešnosti oziroma učinkovitosti zagotavljanja uporabe varnostnega pasu odražajo operativne razmere cestno-prometnega sistema, ki vplivajo na raven prometne varnosti. Izbrani kazalci o uporabi varnostnega pasu tvorijo temeljno platformo za analitično spremljanje stopnje uporabe varnostnega pasu in števila umrlih, ki so ali niso uporabljali varnostni pas v času prometne nesreče.

KAZALCI O UPORABI VARNOSTNEGA PASU	
Uporaba varnostnega pasu med vozniki in potniki motornih vozil	Delež pripetosti v vozilu spredaj / zadaj Umrlji v PN, ki so uporabljali varnostni pas Umrlji v PN, ki niso uporabljali varnostni pas Delež pripetosti glede na spol Delež pripetosti po regijah Delež pripetosti otrok do 12 letih Delež pripetosti starejših otrok nad 12. let Delež pripetosti glede na vrsto ceste

Na podlagi statističnih podatkov Policije je v letu 2012 (tabela 1) na slovenskih cestah umrlo 48 voznikov osebnih avtomobilov, pri katerih je bilo možno ugotoviti ali so uporabljali varnostni pas ali ne.

Tabela 1: Pregled statistični podatkov o uporabi varnostnih pasov med vozniki osebnih avtomobilov udeleženi v PN v letih 2011 in 2012

varnostni pas	Mrtvi		Huje tel. poškod.		Lažje tel. poškod.	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
vozniki OA						
uporabljal	28	17	133	122	3610	3512
ni uporabljal	20	18	38	31	110	124
neznano	3	6	16	4	153	158
skupaj	51	41	187	157	3873	3794
% uporabe	55%	41%	71%	78%	93%	93%
% neuporabe	39%	44%	20%	20%	3%	3%

V letu 2013 je na slovenskih cestah umrlo 18 (20) voznikov osebnih avtomobilov, pri katerih je bilo mogoče ugotoviti, da varnostnega pasu v času nesreče niso uporabljali. V primerjavi z enakim obdobjem leta 2012 je bila stopnja uporabe varnostnih pasov pri umrlih vozniki osebnih avtomobilov 14 % manjša, pri hudo telesno poškodovanih pa večja za 7 %. Pri lahko telesno poškodovanih je stopnja ostala enaka.

Še bolj zaskrbljujoč podatek je pri potnikih. Pri 16 umrlih potnikih, pri katerih je bilo mogoče ugotoviti prisotnost varnostnega pasu v času nesreče, jih je samo 38 % (35 %) uporabljalo varnostni pas.

Skupni odstotek voznikov osebnih vozil in potnikov v njih, ki med nesrečo niso uporabljali varnostnega pasu ter podlegli poškodbam je 49 % (45 %).

V zadnjih treh letih je umrlo 8 voznikov tovornih vozil. Ugotovljeno je bilo, da samo eden uporabljal varnostni pas. V lanskem letu se je 15 voznikov tovornih vozil huje telesno poškodovalo, 11 jih je uporabljalo varnostni pas (73 %).

Sistematično opazovanje uporabe varnostnega pasu leta 2011 je zajelo 102.149 vozil, od tega 94.994 osebnih avtomobilov in je potekalo v večjih urbanih središčih ter manjših krajih. Opazovanje je zajelo štiri vrste cest: lokalne ulice v naseljih, glavne ulice v naseljih, regionalne ceste in avtoceste. Opazovanje je potekalo v novembrskem terminu, ne pa v majskem kot je bilo v preteklosti.

Tabela 2.: Pripetost glede na spol, starost in sedež (pripeti v %) v obdobju (2007 – 2011)

Sedež	Voznik		Spredaj				Zadaj desno				Zadaj sredina				Zadaj levo			
	M	Z	M	Z	O	o	M	Z	O	o	M	Z	O	o	M	Z	O	o
07	81,8	87,7	78,2	89,0	77,5	71,6	33,4	47,5	58,3	75,6	21,1	32,8	39,1	48,5	30,7	44,8	54,3	78,0
08	84,4	93,1	81,1	93,7	85,3	68,5	43,4	62,8	70,9	77,5	35,1	46,8	52,7	49,3	42,1	56,6	67,8	74,1
09	90,1	94,9	87,1	95,4	88,7	77,8	48,8	63,4	70,8	91,0	34,4	46,2	50,4	64,8	53,1	63,8	68,8	88,5
10	90,2	94,9	87,1	96,1	93,3	84,7	51,2	61,5	75,8	93,9	34,3	44,3	49,3	76,7	48,1	63,2	68,5	93,1
11	91,5	96,9	89,4	97,4	96,5	84,5	57,0	67,3	83,5	95,5	45,5	58,7	76,2	79,7	62,8	77,9	91,2	96,2

Legenda: M – moški, Ž – ženska, O – otrok nad 12 let, o – otrok do 12 let.

Iz tabele 2 lahko razberemo, da je tudi v letu 2011 stopnja pripetosti z varnostnim pasom pri ženskah večja kot pri moških, ne glede na sedež, ki ga vozniki ali sopotniki v osebni avtomobilu zasedajo. Ugotovitev raziskovanj kaže, da so voznice bolj pogosto pripete z varnostnim pasom (96,9%), medtem ko se v povprečju pripenja le 91,5 % voznikov. Uporaba varnostnih pasov na sprednjih sedežih je v povprečju višja kot na zadnjih sedežih. V primerjavi s stopnjo pripetosti voznikov/voznic, so deleži pripetih sopotnikov na sprednjem sedežu nižji, razen kadar so sopotnice ženskega spola, medtem ko uporaba varnostnih pasov na zadnjih sedežih v povprečju zaostaja.

Prav tako je iz tabele 2 razvidno, da otroke na zadnjih sedežih v osebni avtomobilu pripenjajo bistveno bolj, kot se na enakih položajih pripenjajo odrasli. Delež pripetih otrok na zadnjih sedežih je večji pri otrocih, ki so mlajši od 12 let, kot pri starejših otrocih. Podatek o deležu pripetih mlajših otrok oz. uporabi otroških varnostnih sedežev na sprednjem sedežu v vozilu, ki je 84,5 % (sicer malce manj kot v lanskem letu – 84,7 %), ni v skladu s pričakovanji, saj je nižji od deleža pripetih starejših otrok na isti poziciji v osebni avtomobilu, kakor tudi nižji od deleža pripetih odraslih. Ugotovitve so bile enake tudi v letu 2010.

Primerjava podatkov 5 letnega obdobja (2007-2011) pokaže, da pripetost voznikov ne glede na spol v obravnavanem obdobju narašča ali ostaja enaka, prav tako udeleženi sopotnikov na sprednjem sedežu. Na zadnjih sedežih osebnega avtomobila je opaziti izrazito povečanje deleža pripetih mlajših otrok (do 12 let). Ker

se je pri drugih skupinah (vozniki in odrasli sopotniki v osebni avtomobilu) odstotek pripetih v zadnjih letih spremenil v manjšem razponu lahko domnevamo, da je več pripetih otrok rezultat uspešne medijske kampanje, projektnega dela v vrtcih in šolah ter skupne akcije s policijo, ki je izvajala preventivne kontrole. V zadnjem letu se je precej povečala stopnja pripetosti starejših otrok na prav vseh mestih v vozilu.

Tabela 3: Primerjava pripetosti glede na vrsto ceste in sedež med opazovanji v 5 letnem obdobju (2007 – 2011)

2007					
Sedež	Voznik	Sopotnik spredaj	Sopotniki zadaj desno	Sopotniki zadaj v sredini	Sopotniki zadaj levo
Lokalna ulica v naselju	72,2	73,4	55,6	45,1	55,8
Glavna ulica v naselju	83,6	84,3	58,9	46,8	62,4
Regionalna cesta	84,9	85,4	38,0	29,3	51,5
Avtocesta	93,0	90,5	54,5	35,9	49,5
2008					
Lokalna ulica v naselju	82,1	80,1	64,2	38,7	58,8
Glavna ulica v naselju	84,3	85,9	59,2	41,8	57,1
Regionalna cesta	86,8	89,4	67,4	50,5	63,0
Avtocesta	91,6	92,1	61,7	53,5	58,8
2009					
Lokalna ulica v naselju	81,8	76,8	69,1	38,5	60,8
Glavna ulica v naselju	89,7	90,0	63,3	45,4	59,6
Regionalna cesta	92,0	93,8	69,0	46,1	65,0
Avtocesta	95,8	95,8	68,4	51,7	71,5
2010					
Lokalna ulica v naselju	84,1	85,8	79,4	48,3	77,3
Glavna	90,5	91,1	73,0	60,7	68,2

ulica v naselju					
Regionalna cesta	92,6	93,3	68,2	48,6	60,4
Avtocesta	96,0	96,9	74,0	54,5	73,7
2011					
Lokalna ulica v naselju	85,8	84,7	81,3	50,0	78,4
Glavna ulica v naselju	91,7	93,0	74,5	71,0	84,4
Regionalna cesta	94,6	95,8	80,3	72,7	83,9
Avtocesta	96,8	97,5	88,0	73,1	86,6

Primerjava prijetosti glede na vrsto cest in položaj sedeža v osebnih avtomobilih v 5 letnem obdobju (2007-2011), kaže v vseh obravnavanih letih enake ugotovitve glede deleža prijetosti voznikov in voznic glede na vrsto ceste. Delež prijetih voznikov in voznic se v vseh obravnavanih letih stopnjuje od lokalnih cest v naselju, kjer je delež prijetosti najmanjši, preko glavnih cest v naselju, regionalnih cest in avtocest, kjer je delež prijetosti voznikov in voznic najvišji. Podobno velja tudi za prijetost sopotnika na sprednjem sedežu. Delež prijetih sopotnikov na zadnjih sedežih je nižji kot na sprednjih sedežih v osebnem avtomobilu, prav tako pa je najvišji na avtocesti. V letu 2011 se je stopnja prijetosti na zadnjih sedežih povečala na vseh vrstah cest, še najbolj na avtocesti in regionalni cesti

Če primerjamo prijetost in uporabo otroških varnostnih sedežev v 5 letnem obdobju (2007-2011), je opaziti splošno tendenco naraščanja deleža prijetih voznikov in sopotnikov ter uporabe otroških varnostnih sedežev, prav tako se skozi leta kaže enak vzorec, da je prijetost največja na avtocestah, najnižja pa na ulicah v naselju, kar je verjetno posledica tega, da se udeleženci v cestnem prometu ne zavedajo pomembnosti uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev, ne glede na vrsto ceste, ki jo uporabljajo, dolžino relacije ali položaj sedeža v vozilu.

Tabela 4 :. Primerjava prijetosti voznikov, sopotnikov, starejših in mlajših otrok po letih

Leto	Voznik	spredaj	zadaj	star.otroci zadaj	ml. otroci zadaj
2005	85,5	86,6	28,4	47,1	57,5
2007	79,3	83,0	38,4	53,3	70,6
2008	86,8	88,7	50,1	66,8	70,9
2009	92,3	86,6	60,1	63,2	80,2

2010	91,6	92,9	50,4	69,8	91,7
2011	93,1	94,5	66,2	87,0	94,0

Splošna ugotovitev primerjave prijetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev v obdobju 2007 - 2011 (tabela 4) pokaže, da se stopnja prijetosti v obravnavanem obdobju povečuje, z izjemo upada stopnje prijetosti voznikov oz. voznic in sopotnikov na sprednjih sedežih v letu 2007 in 2010, glede na predhodno leto ter stopnje prijetih odraslih na zadnjih sedežih v letu 2011. V letu 2011 je v primerjavi s predhodnim letom stopnja prijetosti voznikov oz. voznic narasla za 1,5 odstotne točke in znaša 93,1 %, kar umešča Slovenijo med države z visoko stopnjo prijetosti. Stopnja prijetosti sopotnika spredaj se je v letu 2011 povečala za 1,6 odstotne točke glede na leto 2010 in znaša 94,5 %. Stopnja prijetosti odraslih na zadnjih sedežih se je glede na leto 2010 povečala za skoraj 16 odstotnih točk in znaša 66,2 %. Uspešnost projektnega dela v vrtcih in šolah s ciljem spodbujanja višje stopnje prijetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev ter povečane varnosti v cestnem prometu se posebej odraža v povečanju stopnje prijetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev mlajših otrok (do 12 let) na zadnjih sedežih osebnega avtomobila, kjer se je stopnja prijetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev v primerjavi z letom 2010 povečala za 2,3 odstotnih točk in v primerjavi z letom 2009 celo za 13,8 odstotnih točk. V letu 2011 tako znaša stopnja prijetosti mlajših otrok na zadnjih sedežih 94,0 %. Velik porast je predvsem pri starejših otrocih, saj stopnja prijetosti v letu 2011 znaša 87,0 % kar je kar 17,2 odstotne točke več kot leto pred tem.

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

Regija / Leto	Osrednje-slovenska	Podravska	JV Slovenija	Obalno-kraška regija	Gorenjska regija	Pomurska regija
2010	89,1	89,9	87,1	79,1	92,9	90,5
2011	96,6	92,4	91,4	86,4	95,4	91,2

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

Razberemo lahko, da je v letu 2011 stopnja pripetosti v vseh regijah porasla glede na leto 2010. Osrednjeslovenska regija vključuje med drugim metropolitansko središče Ljubljana, stopnja pripetosti je v tej regiji v letu 2011 znašala 96,6 % (89,1 %). Podravska regija zajema večji mesti Maribor in Ptuj s stopnjo pripetosti na tem območju 92,4 % (91,4 %). JV Slovenija kot statistična regija vključuje Zagradec, Trebnje in večje urbano središče Novo mesto z gravitacijskim zaledjem, stopnja pripetosti je znašala 91,4 % (87,1 %). Najnižja stopnja pripetosti ostaja na območju Obalno-kraške regije 86,4 % (79,1 %). V letu 2010 sta bila na novo dodani Gorenjska (2 lokaciji) ter Pomurska regija (1 lokacija). Stopnja pripetosti v Gorenjski regiji je znašala 95,4 % (92,9 %), v Pomurski pa 91,2 % (90,5 %).

Pričakovanje, da bo stopnja pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev najvišja v ekonomsko najrazvitejših 19 območjih z najvišjo kupno močjo prebivalstva, se je delno potrdilo. Določen manjši vpliv bi na stopnjo uporabe otroških varnostnih sedežev namreč lahko imela tudi kupna moč prebivalstva, saj vemo, da so kakovostni otroški sedeži lahko tudi zelo dragi. Osrednjeslovenska in Obalno-kraška regija kot najrazvitejši regiji glede na kazalec bruto domači proizvod na prebivalca (BDP/prebivalca) med regijami, zajetimi v analizo, pa izkazujeta regiji z najvišjo in najnižjo stopnjo pripetosti (Osrednjeslovenska najvišja, Obalno-kraška najnižja).

Da bi spodbudili obvezno uporabo varnostnih pasov v motornih vozilih in pravilno uporabo otroških varnostnih sedežev, bo v okviru Javna agencija RS za varnost prometa izvajala aktivnosti za spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev EUCHIRES, znane pod imenom Pasavček. S prijaznim likom Pasavčka spodbujajo otroke k stalni uporabi otroških avtosedežev in varnostnih pasov.

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

Mednarodne izkušnje kažejo, da uporaba varnostnih pasov zmanjša število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb za najmanj 40 %. V Evropski uniji so prometni strokovnjaki izračunali, da bi letno preživelo 7.000 ljudi, če bi stopnja uporabe varnostnega pasu v vseh državah dosegla najvišji nivo. Zaradi tega je potrebno neuporabo varnostnega pasu šteti za težji prekršek in pozitivno sprejeti slogan preventivne akcije.

4. UKREPI v obdobju od 19. maj do 31. maj in od 8. september do 21. september 2014

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Policisti bodo pri rednem delu nadzirali uporabo varnostnih pasov na sprednjih in zadnjih sedežih	Policija	19.- 31.5.2014	državne in občinske ceste	
2.	Družinska ura - Simulacija pravilne uporabe zadrževalnih sistemov	AMZS AMZS CVV AMZS Avtošola	April – november 2014	44 dogodkov po Sloveniji	Inštruktor varne vožnje AMZS CVV in inštruktor AMZS avtošole predstavi vsebine voznikom, potnikom
3.	Varnostni pas - Program dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov	AMZS CVV	Celo leto	Vransko	
4.	Varnostni pas - Program vadbe varne vožnje za seniorje	AMZS CVV	Celo leto	Vransko	Poldnevni program, katerega vsebina se prilagaja potrebam udeležencev.
5.	Varnostni pas - Mobilnost – seniorji	AMZS CVV	Oktober	Vransko	
6.	Varnostni pas - Become mobile, projekt, podprt s strani FIA	AMZS CVV	januar - julij	Slovenija	Enoletni projekt, ki promovira mobilnost starejših voznikov
7.	Varnostni pas - EU PROJEKT ROSSEE	AMZS AMD in SPV Piran Občina Piran	Vse leto	Piran	Vodja delovnega paketa za vse države partnerice ter na pilotnem območju občine Piran
8.	Preventivno izobraževalne delavnice 4 Prometna deteljica (vrtci, 1.triada OŠ)	Zavod Varna pot	Celo leto	Vrtci, osnovne šole po Sloveniji	Demonstracija otroških varnostnih sedežev, pravilna uporaba varnostnega pasu, prikaz posledic neprijetosti
9.	Preventivno izobraževalne	Zavod Varna pot	Celo leto	Osnovne šole po Sloveniji	Pravilna uporaba varnostnega

	delavnice Ju3 na cesti (2.triada OŠ)				pasu, zakonska pravila uporabe otroških sedežev
10.	Preventivno izobraževalne delavnice 5x stop je cool (3.triada OŠ, SŠ)	Zavod Varna pot	Celo leto	Osnovne in srednje šole po Sloveniji	Pravilna uporaba varnostnega pasu, posledice neuporabe
11.	Rdeča luč za starše	Zavod Varna pot	Celo leto	Slovenija	Pravilna uporaba varnostnega pasu, posledice neuporabe, »zbijanje« stereotipov
12.	Spodbujanje medijskih aktivnosti na lokalni ravni	AVP – SPV, občinski SPV	Maj, september	Lokalni mediji	
13.	Zaključek projekta Pasavček za spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov: - spodbujanje uporabe varnostnih pasov vseh potnikov na vseh voznjah s strani otrok z nagrajevanjem - ocenjevanje končnih poročil - izdaja potrdil in nagrajevanje vseh sodelujočih v projektu - predstavitev rezultatov v medijih	AVP – SPV, sodelujoče šole, vrtci, občinski SPV	Maj, junij 2014	po Sloveniji	V šol. letu 2013/14 vključenih 675 vrtčevskih in šolskih skupin, skupno 12.500 sodelujočih otrok
14.	Obveščanje in spodbujanje dodatnih aktivnosti občinskih SPV in sodelujočih v projektu Pasavček (predstavitev njihovih rezultatov projektne dela)	APV-SPV	Maj 2014	Po Sloveniji	
15.	Spodbujanje spremljanja in opozarjanja voznikov in potnikov na dosledno uporabo var. pasov in OVS ter organizacija izobraževalnih dogodkov,	AVP – SPV, občinski SPV, šole, vrtci, Policija	Maj, September 2014	Po Sloveniji	Možna uporaba Zaletavčka, v sodelovanju s Policijo, izvedba 2 akcij na terenu (september 2014)

	priprava elektronske predstavitve za prikaz, zagotavljanje demo sedežev za prikaz				
16.	Preventivni dogodki ob zaključku projektnih aktivnosti Pasavček s prikazom pravilne uporabe varn.pasov in OVS	AVP – SPV, občinski SPV, šole, vrtci	Marec - junij 2014	Maribor, Ljubljana, Piran, Kobarid, Kranj	
17.	Izvedba spletne ankete glede pravilne uporabe OVS in varnostnih pasov	AVP – SPV	september 2014	Spletna stran	
18.	Spodbujanje uporabe varnostnih pasov v okviru organiziranih prevozov v vrtcih in šolah	AVP - SPV	September 2014	Po Sloveniji	
19.	Izvajanje projekta Prva vožnja, varna vožnja	AVP – SPV, v sodelovanju z občinskimi SPV	Februar - junij 2014	Maribor, Ljubljana, Domžale	Izvedba predavanj in preventivnih dogodkov za bodoče starše v okviru vsebin »šole za starše«
20.	Priprava in organizacija preventivnih aktivnosti v okviru projekta Pasavček za šol. leto 2014/2015 (izdaja gradiv, spletna stran...) s poudarkom na pravilni pripravi in uporabi OVS	AVP – SPV, šole, vrtci	September 2014	Po Sloveniji	
21.	Izdelava in tisk letakov za varnostni pas	AVP	Maj 2014	Občinskim SPV-jem, Policiji	
22.	Organiziranje novinarske konference za varnostni pas	AVP	19.5.2014	AVP, mediji	
23.	Informacija šolam vožnje, da namenijo učno uro pravilni pripravi	AVP	Maj 2014		
24.	Izdelava analize o uporabi varnostnega pasu ter	AVP	Maj 2014		

	mednarodna primerjava				
25.	Redarji bodo pri delu nadzirali uporabo varnostnih pasov na sprednjih in zadnjih sedežih	ZOS, SOS	Maj 2014	Po Sloveniji	
26.	Spodbujanje skupnosti s področja socialnega varstva o preventivni akciji in uporabi varnostnega pasu	MDDSZ	Maj 2014	Po Sloveniji	
27.	Organiziranje sistematičnega opazovanja pripetosti z varnostnim pasom v Sloveniji	AVP	Maj 2014	Po Sloveniji	

5. MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI

V času akcije bo tudi z namenom seznanja širše javnosti poleg medijske kampanje izvedeno tudi naslednje:

- priprava gradiva za objavo na internetu,
- dogovor s predstavniki elektronskih medijev za medijsko podporo ukrepov v času akcije,
- priprava in izvedba novinarske konference na Agenciji RS za varnost prometa **19. maja 2014**,
- seznanjanje javnosti o poteku akcije in morebitnih posebnostih,
- posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti.

6. ZAKLJUČEK

Idealno bi bilo, da bi vsi vozniki in potniki uporabljali varnostni pas saj bistveno prispeva k njihovi varnosti in prepreči nepotrebne telesne poškodbe zaradi naglih zaviranj ali udeležbe v morebitnih prometnih nesrečah. Hkrati pa želimo s preventivno akcijo vplivati na vedenjske vzorce tako voznikov kot sopotnikov ter krepiti zavest, da moramo za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v cestnem prometu največ skrbeti sami.

Po zadnjih statističnih podatkih je uporaba varnostnega pasu nekoliko narasla tako pri voznikih in sopotnikih kot pri otrocih. Zahvala gre preventivnim akcijam, ki skrbijo za osveščanje vseh udeležencev v cestnem prometu o najhujših posledicah, ki se pripetijo pri neuporabi varnostnega pasu. Skupaj dosegamo cilj, zmanjšanja smrtnih žrtev ter huje telesno poškodovanih v cestnem prometu.

Še naprej bomo izvajali preventivno akcijo o uporabi varnostnega pasu, ki prispeva k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Če bomo s tokratno akcijo za določen odstotek zmanjšali posledice prometnih nesreč ali celo obvarovali kakšno življenje v letošnjem letu, bo nedvoumno dosežen namen. Moramo pa se zavedati, da tudi najkakovostnejši sistem varnostnih pasov kombiniran s številno drugo varnostno opremo v avtomobilu ne bo zagotavljal učinkovite varnosti, če vozilo trči s preveliko hitrostjo. Zato je pas le eden izmed mnogih dejavnikov, s katerim obvarujemo svoje življenje v prometnih nesrečah.

Pripravila: Vesna Marinko

mag. Igor Velov
v.d. direktorja