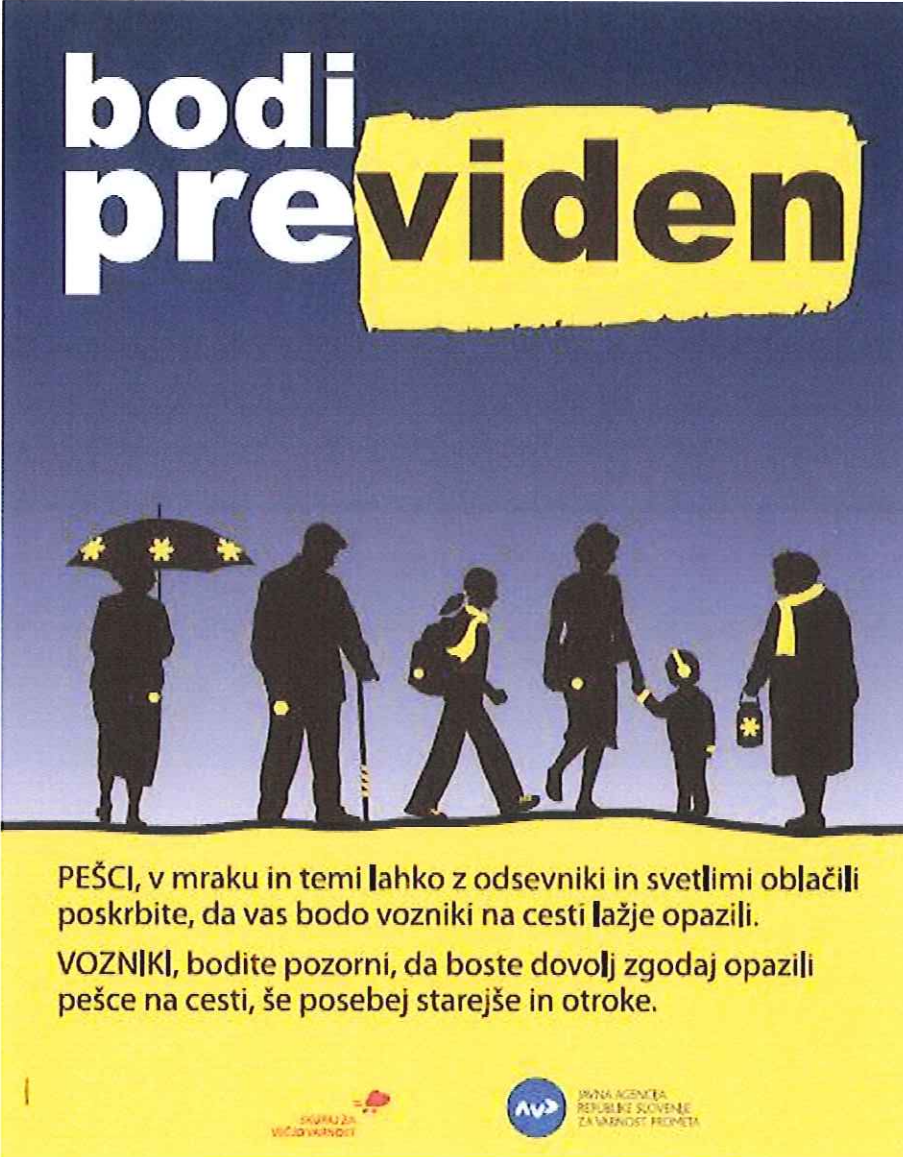


# BODI PREVIDEN

PROGRAM AKTIVNOSTI  
1. – 22. oktober



**bodi  
previden**

PEŠCI, v mraku in temi lahko z odsevniki in svetlimi oblačili poskrbite, da vas bodo vozniki na cesti lažje opazili.

VOZNIKI, bodite pozorni, da boste dovolj zgodaj opazili pešce na cesti, še posebej starejše in otroke.

1

SKUPAJ ZA  
VARNOST

AVP  
AGENCIJA  
REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARNOST PROMETA

---

## 1. UVOD

---

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu skupaj z Ministrstvom za šolstvo in šport in Zavodom RS za šolstvo, s Policijo, šolami in vrtci, občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in drugimi partnerji (Avto moto zvezo Slovenije, Zvezo šoferjev in avtomehanicov) že vrsto let opozarja, da je v cestnem prometu vidnost pešcev - njihova varnost. Z akcijami, medijskimi kampanjami, represivnimi in ne nazadnje s tehničnimi ukrepi je Slovenija dosegla bistveno izboljšanje varnosti pešcev.

Tako v vsebini Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 - 2011 (Ur. l. RS, št. 2/2007) med ukrepi za doseganje ciljev zasledimo tudi vrsto predlaganih dejavnosti na področju varnosti pešcev. Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011, ki ga je sprejela Vlada RS na svoji seji 31. decembra 2009, predvideva izvajanje aktivnosti od 1. do 22. oktobra 2011.

Časovno je tako zajeto obdobje daljših noči in slabše vidljivosti, ki je za pešce še posebej nevarno. Načrtovana je vrsta aktivnosti za večjo prometno varnost v Sloveniji, kot nosilec aktivnosti na področju varnosti pešcev je v obdobjem načrtu določena Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

## 2. CILJ

Glede na namen akcije in na podlagi analiz stanja ter nekaterih mednarodnih izsledkov sta v tej akciji opredeljena naslednja cilja:

**1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ, V KATERIH SO UDELEŽENI PEŠCI, TER ZMANJŠANJE TEŽE POSLEDIC TEH PROMETNIH NESREČ**

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

V letu 2010 se je število mrtvih pešcev nekoliko povišalo (za 9 %), v prvih osmih mesecih letošnjega leta pa se je smrtno ponesrečilo 11 ljudi. Delež pešcev med vsemi smrtnimi žrtvami prometnih nesreč ostaja še vedno relativno visok, skoraj 19 % v letu 2010 (12,5 % v 8-mesečnem obdobju 2011).

Pešci tako še vedno ostajajo ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu (tako za vozniki in potniki v osebnih avtomobilih). Še vedno pa ostajajo najbolj ogroženi pešci stari nad 65 let.

## 2. POVEČANJE UPORABE ODSEVNIH TELES PEŠCEV, ŠE POSEBEJ PRI OTROCIH IN STAREJŠIH

Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka, neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov. Ugotovljeno je, da se še vedno večina nesreč pripeti v temnem delu dneva, zaradi česar je potrebno nadaljevati s preventivnimi in izobraževalnimi aktivnostmi, ki svetujejo uporabo odsevnih predmetov.

Ukrepi za večjo varnost pešcev obsegajo infrastrukturne ukrepe z urejanjem površin namenjenih pešcem, kot ukrepe za zniževanje in umirjanje hitrosti vozil v naseljih, predvsem kjer so otroci, starejši in drugi šibkejši udeleženci. Poleg tega so pomembne preventivne aktivnosti s promocijo odsevnih predmetov za povečanje vidnosti in opaznosti pešcev ter nadzor voznikov v območjih, kjer se gibljejo pešci pa tudi nadzor ravnanja pešcev.

### 3. ANALIZA

V okviru priprave novega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa je bila pripravljena tudi podrobnejša analiza stanja varnosti pešcev.

Ključne ugotovitve analize so:

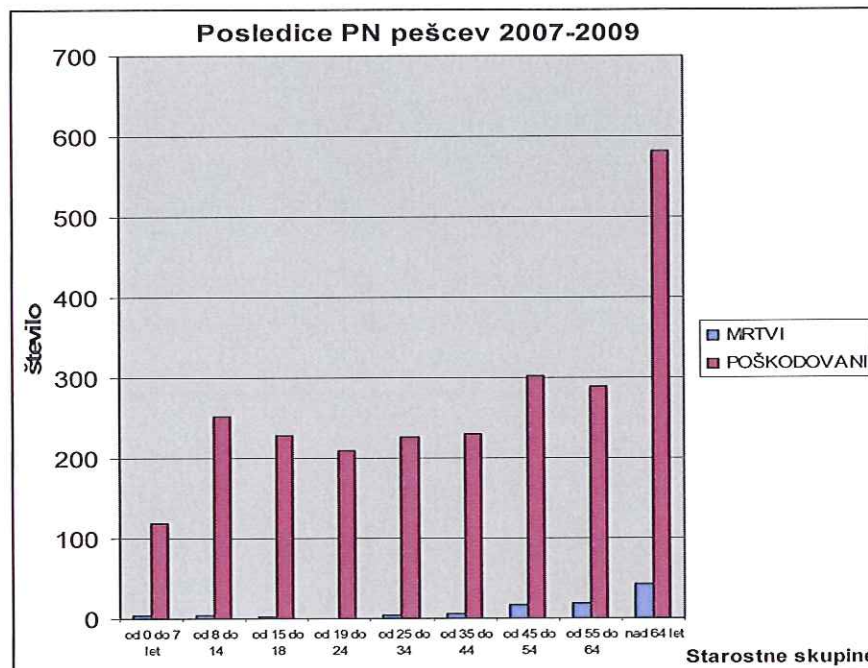
- pešci so v dolgoročnem obdobju še vedno med najbolj ogroženimi udeleženci v cestnem prometu;
- nadpovprečno so ogroženi pešci v starostni skupini nad 54 let;
- največ prometnih nesreč s smrtnim izidom pešcev se zgodi v temnem delu dneva, v jesensko zimskem obdobju leta (oktober - marec);
- deleži mrtvih pešcev so enaki pri nesrečah v in izven naselij, kar kaže na različne dejavnike nesreč;
- med poškodovanimi pešci prevladujejo otroci osnovnošolske starosti 7 do 14 let.

Pešci so ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu, saj spadajo med šibkejše udeležence. Po statističnih podatkih je delež udeleženosti pešcev v prometnih nesrečah v povprečju 15,2 % (v desetih letih je od skupno 2.716 umrlih oseb bilo 412 pešcev).

leto	skupno število mrtvih v prometnih nesrečah	število mrtvih pešcev	% mrtvih pešcev od vseh mrtvih
2000	315	61	19,4
2001	278	42	15,1
2002	269	41	15,2
2003	242	38	15,7
2004	274	35	12,7
2005	257	37	14,4
2006	262	36	13,7
2007	294	33	11,2

2008	214	39	18,2
2009	173	24	13,8
2010	138	26	18,8
2011*	88	11	12,5

Tabela 1: število mrtvih v prometnih nesrečah in število mrtvih pešcev  
\*2011 – prvih osem mesecev



Slika 1: Število mrtvih in poškodovanih pešcev po starostnih skupinah (za obdobje 2007-2009).

Glede na starostne skupine so najbolj ogroženi pešci v starosti nad 64 let, v večini moški, med poškodovanimi pa je tudi veliko otrok do 10. leta starosti ter najstnikov. Po statističnih podatkih se večina prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, zgodi v zimskem in jesenskem času.

Glede na samo mikrolokacijo izstopajo predvsem nesreče na cestišču (71 %), sledijo križišča (11 %) ter na prehodih za pešce (8,4 %). Po podatkih po vzrokih prometnih nesreč z udeležbo pešcev izstopajo neupoštevanje pravil o prednosti (predvsem s strani vozil, 26,8 %), premiki z vozilom (npr. na parkiriščih, dvoriščih, delo z vozili) (17,7 %) ter nepravilnosti pešca (17 %) in neprilagojene hitrosti vozil (12,6 %). Med smrtnimi žrtvami in hudo poškodovanimi pešci so najpogostejši vzroki nepravilnosti pešca, neprilagojena hitrost ter neupoštevanje pravil o prednosti in nepravilno prehitevanje, medtem ko gre pri premikih vozil v večini primerov za lažje poškodbe.

Glede na regije izstopajo predvsem osrednja Slovenija, podravska, savinjska in gorenjska regija. Glede na mesece se največ prometnih nesreč pešcev zgodi v oktobru, novembru, decembru in januarju, ko je vidljivost najslabša in so tudi vremenske razmere slabše (mokra in spolzka vozišča).

Glede na vrsto ceste se večji del nesreč zgodi na lokalnih cestah (77 % za obdobje 2007-2009), ki obsegajo veliko večje število km cest v primerjav z državnimi, prav tako pa se verjetno več pešcev pojavlja na lokalnih cestah v naseljih in njihovi bližini. Večina prometnih nesreč z udeležbo pešcev se zgodi znotraj naselij (za obdobje 2007-2009 kar 89 % prometnih nesreč pešcev, izven naselja pa 11%).

Po dolgoletnih statistikah lahko sklepamo, da se večina nesreč pešcev s smrtnim izidom zgodi v temnem delu dneva, v letu 2009 se je prvič zgodilo, da je bil delež umrlih pešcev

večji podnevi, v letu 2010 pa je bil delež prometnih nesreč pešcev s smrtnim izidom ponovno višji v temnem delu dneva.

Glede na poškodbe pešcev so med hujšimi poškodbami najpogostejše poškodbe glave ter prsnega koša in hrbtenice, pri lažjih poškodbah pa poškodbe spodnjega dela telesa, glave ter okončin.

Pešci lahko s svojim ravnanjem pomembno prispevajo k večji varnosti, in sicer s pravilnim prečkanjem na označenih mestih, pravilno hojo ob cestišču, uporabi odsevnih predmetov ter tako povečajo svojo vidnost. Prav tako je veliko pešcev, predvsem starejših moških, pod vplivom alkohola, raziskave iz tujine kažejo, da je v takem primeru najpogostejša povozitev pešca od zadaj. Najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na težo posledic v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev pa je hitrost vozila, saj študije kažejo, da pešec najverjetneje utrpi le lažje poškodbe pri trku z vozilom s hitrostjo okrog 30 km/h. Že pri trku z 48 km/h je verjetnost hujše in smrtne poškodbe 50 %, pri trku s hitrostjo 64 km/h pa že 90 % verjetnost za smrtne poškodbe pešca. Zato je izrednega pomena, da se v bližini in v naseljih povprečne in koničaste hitrosti vozil znižajo pod 50 km/h. Prav tako bi morale biti hitrosti vozil v bližini prehodov za pešce okrog 30 km/h, da bi pešci lahko varno prečkali cestišče.

Učinkoviti ukrepi za večjo varnost pešcev z vidika infrastrukture so tudi različni ukrepi za umirjanje prometa, ki znižujejo hitrosti vozil, zagotovljene ustrezne površine za pešce (pločniki, hodniki, pasovi in ustrezno urejeni prehodi), javna razsvetljava v naseljih ter dodatno osvetljeni prehodi za pešce, ki povečajo vidnost pešcev.

Z razvojem vozil so se razvili tudi sistemi pri proizvodnji vozil, ki so pešcem oz. ranljivejšim udeležencem v prometu prijaznejši, saj večji del energije ob morebitnem trku ne prenesejo na pešca, ampak se porazdeli po pločevini. Poleg tega pešca sile odbijejo na stran vozila, tako da zmanjšajo možnost povozitve pešca po samem trku. Ti ukrepi so dokazano učinkoviti pri trkih s hitrostjo do 50 km/h, pri višjih hitrostih pa ni razlik.

### Pešci v prometnih nesrečah

Število pešcev, ki so udeleženi v prometnih nesrečah, se na splošno zmanjšuje. V letu 2007 jih je bilo udeleženih 1.018, v letu 2008 pa 887, kar je 13 % manj. V letu 2009 se je število udeleženih pešcev zmanjšalo za 9 % v primerjavi z enakim obdobjem preteklega leta, v letu 2010 pa je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 14 % manj pešcev.

posledice/leto	2007	2008	2009	2010	2011 (prvih 8 mesecev)
mrtvi	33	39	24	26	11
hudo telesno poškodovani	196	152	134	132	82
lahko telesno poškodovani	728	645	588	523	323

Tabela 2: število umrlih, hudo in lahko poškodovanih pešcev v letu 2007, 2008, 2009 in 2010

V letu 2010 je v prometnih nesrečah umrlo 26 (24) pešcev ali 9 % več v primerjavi s preteklim letom. Hudo telesno se je poškodovalo 132 (134) pešcev ali 1,5 % manj, lahko telesno pa 523 (588) ali 11 % manj.

### Umrli pešci po starostnih skupinah

V letu 2010 se je število umrlih pešcev glede na leto 2009 povečalo, in sicer za 9 %. V letošnjem letu je v prvih osmih mesecih umrlo 11 pešcev.

Še vedno velja, da je več kot polovica vseh mrtvih pešcev starejših od 64 let.

starost	2008		2009		2010	
	število	%	število	%	število	%
do 7 let	2	5	0	0	1	4
7 – 14	1	3	0	0	0	0
14 – 18	0	0	0	0	0	0
18 - 24	1	3	0	0	0	0
24 - 34	1	3	0	0	3	11
34 - 44	3	7	2	8	2	8
44 - 54	5	13	4	17	1	4
54 - 64	6	15	5	21	7	27
nad 64 let	20	51	13	54	12	46
SKUPAJ	39	100	24	100	24	100

Tabela 3: umrli pešci po starostnih skupinah za leto 2008, 2009 in 2010

Starejši pešci so pogoste žrtve nesreč zaradi neustreznega ravnanja voznikov motornih vozil in svojih napak. Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti (oženje vidnega polja, kratkotrajen spomin, slabšanje sposobnosti za oceno hitrosti in oddaljenosti vozil), neustrezne barve oblačil, neuporabe odsevnih predmetov in nenazadnje tudi hoje pod vplivom alkohola.

V preteklem letu je kot pešec umrl en otrok. Še vedno velja, da sta starostni skupini od 7 do 14 let (otroci) in od 14 do 18 let (mladoletniki) med bolj ogroženimi.

#### Umrli pešci po mesecih

meseč/leto	2008	2009	2010	2011 (prvih 8 mesecev)
januar	3	4	1	0
februar	9	2	1	2
marec	1	1	5	1
april	3	3	3	2
maj	1	2	1	3
junij	2	1	1	0
julij	1	1	1	1
avgust	3	2	0	1
september	3	-	2	
oktober	6	3	5	
november	2	3	5	
december	5	2	1	
skupaj	39	24	26	11

Tabela 4: število umrlih pešcev v letu 2008, 2009, 2010 in 2011

Glede na število umrlih pešcev v prometnih nesrečah po mesecih najbolj izstopajo zimski meseci in jesenska meseca, v letu 2010 pa še marec. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma je zaradi neugodnih vremenskih razmer (megla, dež, sneg) slabša vidljivost.

#### Alkoholiziranost pešcev

V letu 2010 so bili pešci pod vplivom alkohola udeleženi v 10 prometnih nesrečah, v prvih osmih mesecih letošnjega leta pa v 6. Skupno je v preteklem letu umrl 1 (2) pešec pod vplivom alkohola, 9 pa jih je bilo huje ali lažje ranjenih.

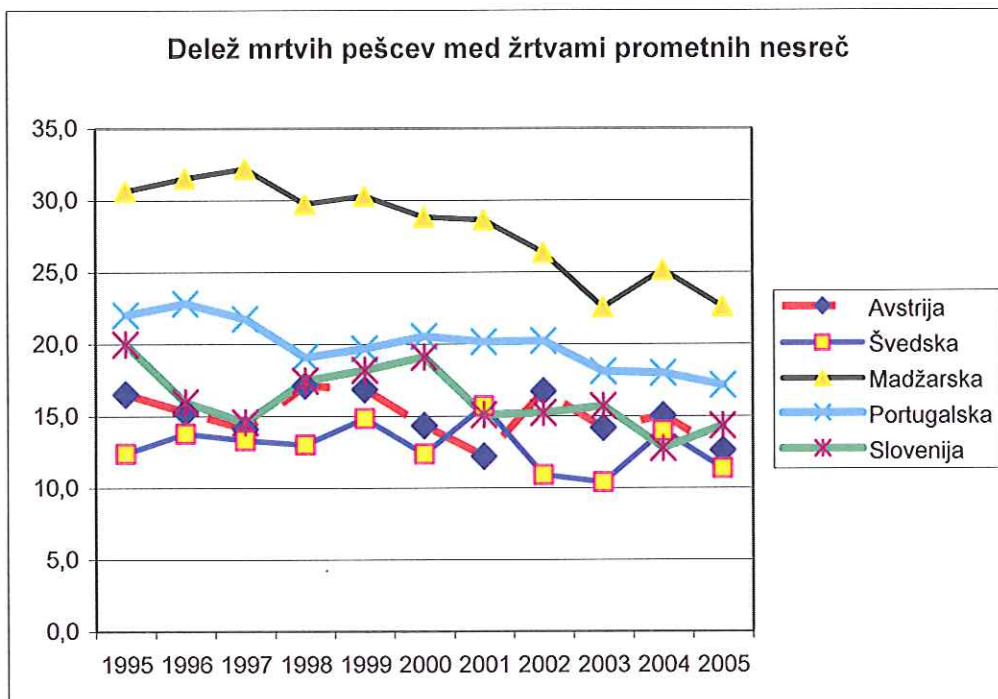
Zavedamo se, da največ pešcev izgubi življenje v jesenskih oziroma zimskih mesecih, zato je treba v tem obdobju ukrepom za zagotovitev varne udeležbe pešcev v prometu nameniti večjo pozornost.

### 3.1. PODROBNEJŠE ANALIZE IN PRIMERJAVA Z DRUGIMI DRŽAVAMI

Na sliki 1 so prikazani deleži smrtnih žrtev med pešci za Švedsko kot eno najbolj varnih držav v EU, Avstrijo in Madžarsko kot sosednji državi in Portugalsko kot eno izmed manj varnih držav EU-15. V letu 2004 je bil delež mrtvih pešcev med prikazanimi državami celo najnižji.

LETO	ŠT. MRTVIH SKUPAJ	ŠT. MRTVIH PEŠCEV	DELEŽ MRTVIH PEŠCEV Slovenija (%)	DELEŽ MRTVIH PEŠCEV Avstrija (%)	DELEŽ MRTVIH PEŠCEV Madžarska (%)
1995	415	83	20,0	16,5	30,6
1996	389	63	16,2	15,3	31,5
1997	357	52	14,6	14,1	32,2
1998	311	55	17,7	17,1	29,8
1999	334	61	18,3	16,9	30,3
2000	315	60	19,4	14,3	28,8
2001	278	42	15,1	12,2	28,7
2002	269	41	15,2	16,7	26,4
2003	242	38	15,7	14,2	22,5
2004	274	35	12,7	15,0	25,2
2005	258	37	14,3	12,6	22,6
2006	262	36	13,7		
2007	292	33	11,3		
2008	214	39	18,2		
2009	174	24	13,8		
2010	138	26	18,8		
<b>SKUPAJ</b>	<b>4.521</b>	<b>725</b>	<b>16,0</b>		

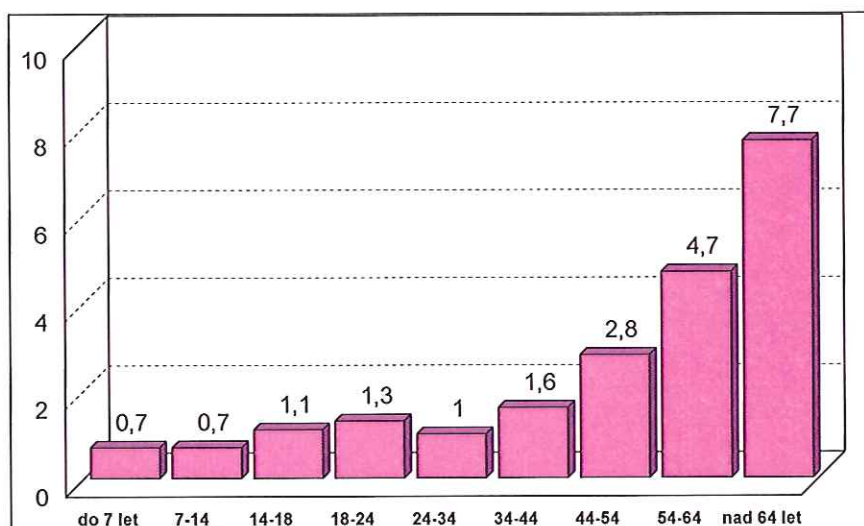
PREGLEDNICA 1. Število mrtvih in delež pešcev med njimi v prometnih nesrečah.



SLIKA 2. Delež mrtvih pešcev glede na skupno število žrtev za izbrane države (1995-2005). Vir IRTAD

### Ogroženost pešcev

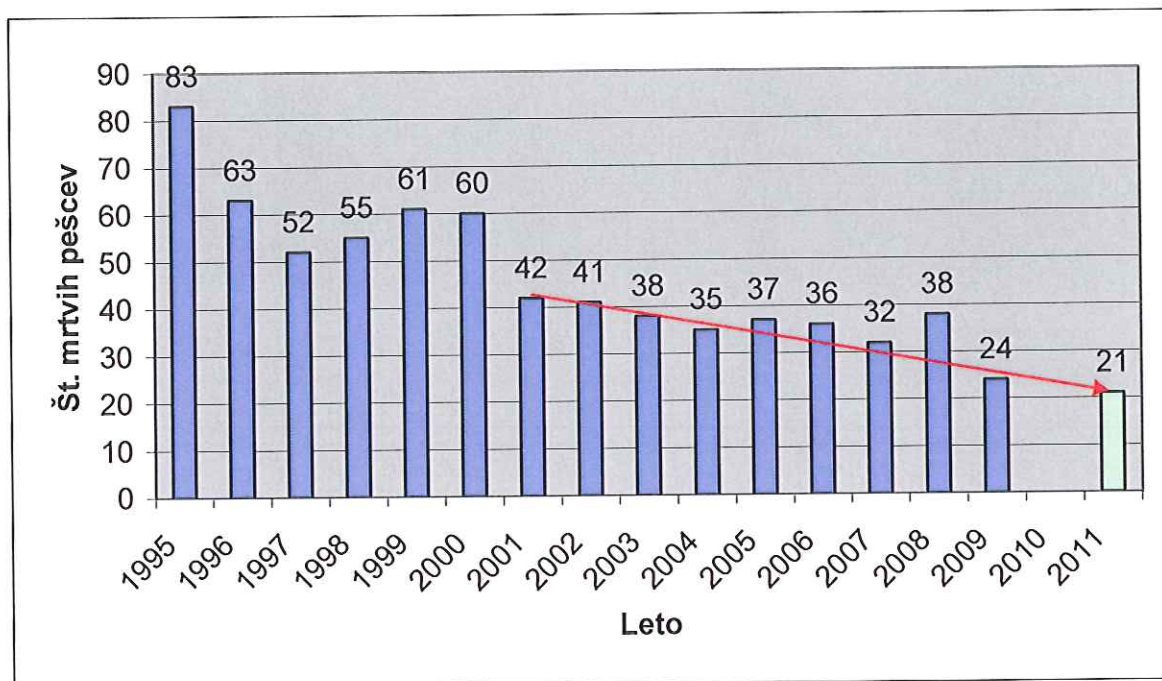
Iz spodnjih slik lahko vidimo, da med mrtvimi pešči prevladujejo starejši nad 64 let (Slika 2). Med poškodovanimi pešči prevladujejo otroci osnovnošolske starosti (od 7 do 14 let). Ti rezultati nam kažejo, da so med najbolj ogroženimi skupinami prav gotovo starejši in tudi otroci, ki so pogosto poškodovani v prometnih nesrečah kot pešči, a imajo večje možnosti preživetja kot starejši.



SLIKA 3. Število mrtvih pešcev po starosti na 100.000 prebivalcev (1995-2005).

Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 predvideva, da v letu 2011 ne bi smelo umreti več kot 21 pešcev (Slika 3), kar je izredno zahteven in visoko zastavljen cilj. Za njegovo uresničitev bo potrebno izjemno intenzivno in skladno preventivno in represivno delovanje, podprto s tehničnimi ukrepi (urejanje površin za

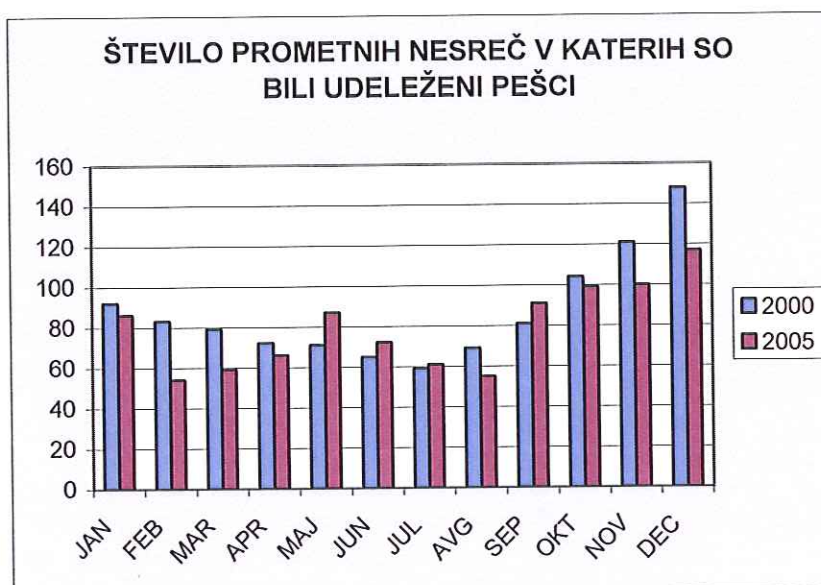
pešce, urejanje prehodov za pešce, izvajanje ukrepov za umirjanje prometa...). V letu 2007 se je število mrtvih pešcev sicer zmanjšalo, vendar ne v skladu s pričakovanimi trendi. V letu 2008 pa se je število mrtvih pešcev še povečalo.



SLIKA 4: Število mrtvih pešcev v prometnih nesrečah za obdobje 1995 – 2008 s predvidenim ciljem za leto 2011

### Nesreče pešcev glede na mesec in uro nesreče

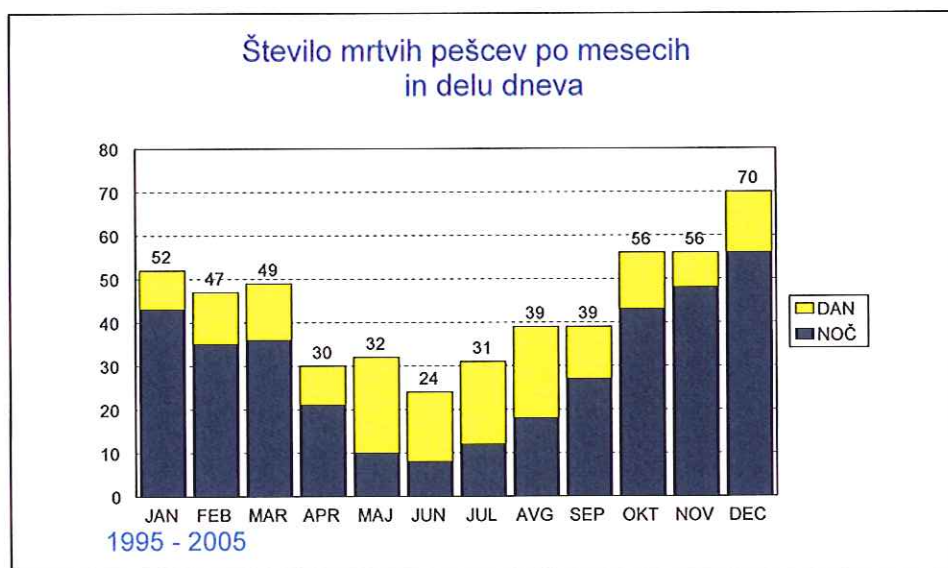
Glede na število prometnih nesreč z udeležbo pešcev najbolj izstopajo meseci oktober, november, december in januar. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma so neugodne vremenske razmere najpogostejše (megla, dež, sneg). Zaradi obojega je vidljivost slabša, kar ogroža pešce. Razporeditev nesreč po mesecih se bistveno ne spreminja, kar kaže primerjava podatkov za leti 2000 in 2005.



SLIKA 5. Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev po mesecih (leti 2000 in 2005).

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

Prikaz števila mrtvih pešcev za obdobje 1995 – 2005 po mesecih (slika 5) in delu dneva (slika 6) kažejo, da je večina smrtnih žrtev pešcev v temnem delu dneva. Svetli oziroma temni del dneva smo določili na podlagi podatkov o sončnem vzhodu in zahodu za posamezen dan v letu. Vremenskih razmer pri določitvi dela dneva nismo upoštevali.



SLIKA 6. Število mrtvih pešcev po mesecih in delu dneva (1995-2005).

V mesecih oktober, november, december in januar je dan najkrajši oziroma so neugodne vremenske razmere najpogostejše (megla, dež, sneg). Zaradi obojega je vidljivost slabša, kar posebej ogroža pešce. Samo v mesecih maj, junij, julij in avgust je število mrtvih pešcev večje v svetlejšem delu dneva. Statistično pomembne razlike glede na del dneva so po starostnih skupinah, spolu in vzrokih nesreče.

V analizi glede upravičenosti izvedenih aktivnosti za večjo varnost pešcev za zadnji dve leti ugotavljamo, da je še vedno večina nesreč v temnem delu dneva (69,4%) (slika 7), kar opozarja, da je potrebno nadaljevati s preventivnimi akcijami, ki svetujejo uporabo odsevnih predmetov in seveda tudi z urejanji naselij ter zniževanjem hitrosti voznikov.

Deleži mrtvih ponoči so enaki pri nesrečah v naseljih in izven naselij, kar kaže na različne dejavnike nastanka nesreč. Za nesreče v naseljih velja, da so to predvsem naselja, kjer nimajo urejenega uličnega sistema. Pogosto to pomeni, da pločniki niso urejeni, da ni razsvetljave in urejenih prehodov za pešce. Pri nesrečah izven naselij je bistveno več odgovornosti na pešcih samih, saj lahko ti z uporabo kresničk ali drugih odsevnih predmetov in hojo ob levem robu ceste preprečijo večino trkov.

Glede na gostoto prometa lahko ugotovimo, da je največ nesreč, v katerih so bili pešci mrtvi ali hudo poškodovanih, ob normalnem in redkem prometu. Ob večji gostoti prometa, ki pogosto pomeni tudi nižje hitrosti, je ogroženost pešcev manjša.

### **Ogroženost pešcev glede na starost**

Med mrtvimi pešci v daljšem časovnem obdobju prevladujejo starejši nad 65 let. Zlasti ogrožena je starostna skupina nad 74 let.

Med razlogi za večjo ogroženost starih pešcev so njihove slabše psihofizične sposobnosti za varno sodelovanje v prometu, manjša sposobnost organizma za uspešno zdravljenje in ne nazadnje pogostejše sodelovanje v prometu v vlogi pešcev.

Mrtvi pešci so pogosto žrtve prometnih nesreč zaradi neustreznega ravnanja voznikov, prav tako pa tudi svojih lastnih napak v prometu. Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka, neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov.

Z leti človeku slabijo nekatere sposobnosti, ki so pomembne za varno sodelovanje v prometu. Slabšata se vid in sluh, velike probleme povzročajo slabši kratkotrajni spomin, pa tudi hitrost gibanja in reakcij. Vse to se dogaja postopno in človek niti ne zaznava, da so njegove sposobnosti vedno slabše. Zaradi oženja vidnega polja bi morali starejši pešci, da bi dobro videli dogajanje na cesti, obrniti glavo v smeri pogleda in ne le oči, kot je to zadostovalo v mlajših letih. Ker ne vidijo vozila, pogosto mislijo, da ga ni, voznik pa je prepričan, da ga je pešec opazil in bo ravnal previdno.

Pri starejših pešcih je večja stopnja ogroženosti tudi posledica dejstva, da se posledice trka težje zdravijo in že vsak zlom lahko pomeni hudo grožnjo za zdravje in življenje. Zaradi vseh teh procesov staranja pa se starejši čutijo tudi manj prepričane v svoje ravnanje ali pa na drugi strani precenjujejo svoje sposobnosti. Značilnosti teh starostnih sprememb se ne zavedajo dobro niti vozniki, ki pričakujejo od pešca varno vedenje.

## **4. UKREPI V OBDOBJU 1. – 22. oktober 2011**

	<b>VRSTA UKREPA</b>	<b>IZVAJALEC</b>	<b>ČAS IZVEDBE</b>	<b>KRAJ IZVEDBE</b>	<b>OPOMBA</b>
1	Seznanjanje javnosti preko medijev	AVP, Policija, ZŠAM, lokalni SPV	oktober - februar	RS, občine, OŠ...	Poleg nacionalnih medijev tudi RA in TV spot oglaševanje po lokalnih postajah
2	Medijska kampanja z oglaševanjem na TV in radijskih postajah, obcestnih gigant plakatih	AVP	3. – 17. oktober 2011	Nacionalne TV postaje, radijske postaje	
3	Operativne naloge na ravni šol (Dokončanje operativnih nalog po šolah in občinah) za izvedbo akcije Bodi PreViden (aktivnosti po šolah, vzgojno-	AVP, občinski SPV, OŠ, Policija	oktober 2011	AVP, občinski SPV	Predstavitev PVN šol Dejavnosti: 1. VIO: Varna hoja v okolici šol v spremstvu učiteljev, policije, ZŠAM;

	izobraževalnih obdobjih – 1. VIO, 2. VIO in 3. VIO in občinskih SPV) ter distribucija gradiv po občinah.				izdelovanje izdelkov na temo Bodi PreViden in priprava razstave ; tehniški dan 2. VIO: dejavnosti: opravljanje tečaja za kolesarski izpit, kolesarjenje – športni dan, tehniški dan
4	Predstavitve akcije na spletni strani izvajalca s povezavo na strani sodelujočih	AVP, MP, Policija, MŠŠ, AMZS, ZŠAM	oktober 2011	AVP, Policije, MŠŠ, AMZS, ZŠAM	
5	Demonstracija in predstavitve uporabe odsevnih teles pešcev v prometu (Vidko) - sodelovanje na prireditvah	AVP, občinski SPV	oktober - februar	Kraji po Sloveniji	
6	Razdeljevanje odsevnih trakov	AVP v sodelovanju s Slovensko škofovsko konferenco	oktober - februar	Kraji po Sloveniji	
7	Nadzor nad ravnanjem pešcev in voznikov	Policija	januar	Državne in lokalne ceste	
8	Predstavitve akcije in razdelitev gradiv predstavnikov župnijskih Karitas	Slovenska Karitas	oktober, november	3 seminarji	
9	Vključitev teme varno sodelovanje pešcev v prometu v okviru predavanj in izobraževanja starejših na lokalni ravni	ZŠAM, občinski SPV	oktober - februar		
10	Preventivno - izobraževalne delavnice 4 Prometna deteljica	Zavod Varna pot v sodelovanju s šolami, občinskimi SPV...	1. – 22. oktober (celo šolsko leto)	Vrtci, osnovne šole, prireditve po Sloveniji	Program je namenjen otrokom v vrtcu in 1. triadi OŠ. Pri aktivnostih otrokom predstavimo pravilno prečkanje ceste, kako se je potrebno ravnati v križišču, semafor, prometne zvoke ter pomen odsevnih materialov...
11	Preventivno - izobraževalne delavnice Ju3 na cesti	Zavod Varna pot v sodelovanju s šolami, občinskimi SPV...	1. – 22. oktober (celo šolsko leto)	Osnovne šole, prireditve po Sloveniji	Program je namenjen otrokom 2. triade OŠ. Pri aktivnostih otrokom predstavimo pomen odsevnih materialov, odgovorno obnašanje v prometu, prometne znake...
12	Preventivno - izobraževalne delavnice 5x STOP je COOL	Zavod Varna pot v sodelovanju s šolami, občinskimi SPV,	1. – 22. oktober (celo šolsko leto)	Osnovne in srednje šole, prireditve po Sloveniji	Program je namenjen mladostnikom 3. triade OŠ ter dijakom SŠ. Pri aktivnostih mladim predstavimo nevarnosti

		AVP, MZ...			alkohola in uporabe mobitela, pomen odsevnih materialov v povezavi z reakcijskim časom in potjo ustavljanja, pomen koncentracije v prometu... Mladim predstavimo tudi filme na temo varen pešec.
13	Preventivno - izobraževalne delavnice Rdeča luč za starše	Zavod Varna pot v sodelovanju s šolami, občinskimi SPV...	1. – 22. oktober (celo šolsko leto)	Vrtci, osnovne šole, prireditve po Sloveniji	Na delavnici starše osveščamo o pomenu dobrega zgleda na otrokovo varno udeleževanje v prometu, tudi ko so sami pešci.
14	Akcija »avtobusna učna ura«	ZŠAM + policija	Oktober – februar	OŠ Planina Kranj, OŠ Helene Puhar Kranj	Učenci drugih in tretjih razredov
15	Akcija »nočna prepoznavnost«	ZŠAM + policija	Oktober – februar	ZŠAM Vrhnika	Otroci s spremljevalci Starejše osebe Gojenci VDC (mladostniki s posebnimi potrebami)
16	Dejavnosti po vrtcih (Varna hoja po poteh v okolici vrtca v dopoldanskem času)	Vrtci, ZŠAM, občinski SPV	Celo leto	OŠ po Sloveniji	Dejavnosti: Varna hoja v spremstvu strokovnih delavcev vrtcev, policije, predstavnikov ZŠAM
17	Predavanja za starše o Prometni varnosti in prometni vzgoji ter prometni kulturi	Policija, vrtci	Oktober 2011	Vrtci po Sloveniji	Predavanja za starše
18	Seznanjanje javnosti preko operativno komunikacijskih centrov policije o poteku akcije ob vsakodnevnem poročanju o stanju varnosti in delu policije v zadnjih 24 urah	OKC Policija	dopoldan	Operativno komunikacijski center Generalne policijske uprave in operativno komunikacijski centri na Policijskih upravah	
19	Operativno komunikacijski centri policije opozorijo policiste na izvajanje akcije pešec	Operativno komunikacijski center na policijskih upravah	zvečer	Na vsaki policijski upravi v RS	
20	Voznik avtobusov opozarjajo	ZŠAM v sodelovanju z prevozniki (Alpetour Kranj, Brebus Brežice)	Oktober - februar	Kranj, Brežice	Vozniki avtobusov ob večernih urah opozarjajo potnike na pomen vidljivosti, delijo odsevna telesa in sporočilne materiale.
21	Osveščanje starejših	51 ZŠAM po Sloveniji	Oktober – februar	Občine po vsej Sloveniji	Osveščanje in deljenje svetlobnih teles in propagandnega materiala udeležencem večernih verskih obredov, koncertov in ostalih prireditev v lokalnih okoljih združenj.
22	Varovanje učencev	ZŠAM	September – februar	Občine po vsej Sloveniji	Glede na lokalne možnosti in potrebe združenja periodično ponavljajo akcijo fizičnega

## Gradivo za medije

---

					varovanja otrok po prekinitev pouka v šolah (zimske počitnice, prazniki)
23	<b>EuroTEST prehodov za pešce</b>	AMZS, AMD in lokalna skupnost	Junij - oktober	Kočevje, Slovenj Gradec, Zgornjesavinjska dolina, Tolmin	Metodologija FIA