



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

**ORGANIZACIJSKI IN FUNKCIONALNI
ASPEKT VARNOSTI CESTNEGA
PROMETA NA GORENJSKEM**

Mentor: Ljubo Zajc, univ. dipl. prav.

Kandidati: Benjamin Jančič
Damjan Nartnik
Peter Medič
Robert Ternik

Lektorici: Simona Jereb, prof. slov. in univ. dipl. lit. komparativistka
Darja Pikon, prof. RP

Kranj, januar 2011

ZAHVALA

Zahvaljujemo se mentorju Ljubu ZAJCU, generalnemu direktorju Direktorata za promet na Ministrstvu za promet Republike Slovenije, ki nam je svetoval pri izbiri teme in vsebinskem oblikovanju diplomske naloge ter strokovno pomagal pri njeni izdelavi.

Zahvaljujemo se tudi inšpektorjema PU Kranj, Aljoši Jazbecu in Simonu Sušanju za pomoč pri pridobivanju statističnih podatkov, ter vsem ostalim sodelujočim, ki so nudili podatke o delovanju inštitucij in društev, ki so obravnavana v diplomski nalogi. Neprimerno bi bilo izpostaviti koga izmed njih, saj si zahvalo zaslužijo vsi, ki so primaknili kamenček v ta mozaik.

Zahvaljujemo se tudi Simoni Jereb in Darji Pikon, ki sta lektorirali našo diplomsko nalogo.

Na koncu si posebno zahvalo zaslužijo naše družine, za strpnost in potrpljenje v času študija in pisanju te naloge.

IZJAVA

»Študent Benjamin Jančič izjavljam, da sem avtor poglavja Varnost prometa na Gorenjskem, ki sem ga napisal pod mentorstvom Ljuba Zajca.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Kranj, _____

Podpis: _____

IZJAVA

»Študent Damjan Nartnik izjavljam, da sem avtor poglavja Organiziranost nacionalnega cestno-prometno-varnostnega sistema, ki sem ga napisal pod mentorstvom Ljuba Zajca.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Kranj, _____

Podpis: _____

IZJAVA

»Študent Peter Medič izjavljam, da sem avtor poglavja Organiziranost in delovanje državnih organov v regiji na področju varnosti cestnega prometa, ki sem ga napisal pod mentorstvom Ljuba Zajca.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Kranj, _____

Podpis: _____

IZJAVA

»Študent Robert Ternik izjavljam, da sem avtor poglavij Pristojnosti in odgovornosti občin na področju varnosti cestnega prometa in Vloga in pomen Civilne družbe na področju varnosti cestnega prometa, ki sem ga napisal pod mentorstvom Ljuba Zajca.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Kranj, _____

Podpis: _____

POVZETEK

Ena izmed nalog in ciljev Obdobjnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011 je vzpostavitev občinskih in regijskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v vseh občinah in regijah, ki bodo celostno, sistemsko in enovito delovali in opravljali vse zakonsko določene naloge. Tako je na Gorenjskem v letu 2010 pričela delovati koordinacija gorenjskih Svetov za preventivo in varnost v cestnem prometu.

Zaradi tega smo želeli študenti v diplomskem delu analizirati varnost prometa na Gorenjskem, ter ugotoviti in predstaviti vse subjekte, ki se na Gorenjskem ukvarjajo z varnostjo cestnega prometa. V okviru tega smo za posamezen subjekt skušali ugotoviti, kakšne so njegove pristojnosti, dolžnosti in trenutne aktivnosti. Zaradi obširnosti naloge smo študenti diplomsko delo razdelili na štiri enakovredne dele.

Damjan Nartnik je opisal nacionalni prometno-varnostni sistem. V tem delu so predstavljene pravne osnove delovanja ministrstev s področja prizadevanja za izboljšanje varnosti cestnega prometa. Pravno so opisane naloge in pristojnosti ministrstev in njihovih služb s področja varnosti cestnega prometa na državni ravni.

Benjamin Jančič je opravil analizo varnosti cestnega prometa na Gorenjskem. Pri pregledu statističnih podatkov o prometni varnosti je bilo ugotovljeno, da je delež mrtvih glede na ostale regije visok in da Gorenjska v letu 2009 zaseda nepriljubljeno tretje mesto skupaj s Podravjem.

Peter Medič je raziskal in opisal organiziranost in delovanje državnih organov v gorenjski regiji na področju varnosti cestnega prometa. Opisane so naloge in dejavnosti reševalcev, gasilcev, šol vožnje, tehničnih pregledov, vzdrževalcev cest in policije.

Robert Ternik je zbral podatke o pristojnostih in odgovornostih občin in njenih služb pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa. Tako so opisane naloge in dejavnosti občin, občinskih svetov za preventivo, občinskih redarstev in policije. V nadaljevanju pa je opisana še civilna družba in dejavnosti Združenja šoferjev in avtomehanikov ter avto-moto društev.

Ključne besede: varnost cestnega prometa, cestni promet, prometni sistem, odgovornost državnih organov, civilna družba, prometna preventiva, odgovornost občin, analiza prometnih nesreč.

ABSTRACT

One of the tasks and objectives of the periodic plan to ensure road safety in the years 2010 and 2011, is the establishment of municipal and regional councils for the prevention and road safety education in all municipalities and regions that will be comprehensive, systematic and uniform act and perform all statutory duties . Thus, in the year 2010 Gorenjska coordination councils the prevention and road safety started to operate in the Gorenjska region.

Therefore, we wanted to analyze the safety of traffic in Gorenjska, and to identify and present all the actors who are engaged in Gorenjska road safety. In this context tried to figure out for each actors what are their responsibilities, duties and current activities. Because of the extensive work, we divided the study into four equal parts.

Damjan Nartnik described the national road safety system. In this part of the study the legal basis for operation of the ministries in the area of efforts to improve road safety is introduced. It describes the roles and responsibilities of ministries and their departments in the area of road safety at the national level.

Benjamin Jančič has performed an analysis of road safety in Gorenjska. In reviewing the statistics on road safety in the region of Gorenjska, it was found that the proportion of deaths in the Gorenjska region compared to other regions is relatively high and that the Gorenjska region in 2009, occupied unpopular third place along with region of Podravje.

Peter Medič has explored and described the organization and functionality of state authorities in the Gorenjska region in the field of road safety. He described the tasks and activities of rescuers, firefighters, driving schools, roadworthiness tests, road maintenance and the police.

Robert Ternik gathered information on, what powers and responsibilities the municipality and its services have at ensuring road safety. He described the tasks and activities of municipalities, municipal councils for the prevention, municipal constabulary and the state police. He also described the Civil Society and the activities of the Association of Drivers and Mechanics and the Automobile Association.

Keywords: road safety, road transport, transport system, the responsibility of national authorities, civil society, road prevention, responsibility of municipalities, analysis of traffic accidents.

KAZALO

1	UVOD.....	1
2	CILJI IN SMOTRI NALOGE	4
3	METODE DELA.....	5
4	ORGANIZIRANOST NACIONALNEGA CESTNO PROMETNO-VARNOSTNEGA SISTEMA	6
4.1	MINISTRSTVO ZA PROMET	9
4.1.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	9
4.1.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT.....	17
4.1.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA	20
4.1.4	Financiranje.....	24
4.1.5	Dejavnosti v zadnjem letu.....	24
4.2	MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE	26
4.2.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	27
4.2.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT.....	29
4.2.3	FUNKCIONALNI ASPEKT ministrstva.....	30
4.2.4	Financiranje.....	33
4.2.5	Dejavnosti v zadnjem letu.....	33
4.3	MINISTRSTVO ZA ŠOLSTVO IN ŠPORT	36
4.3.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	36
4.3.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT.....	37
4.3.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA	37
4.3.4	FINANCIRANJE.....	39
4.3.5	Dejavnosti v zadnjem letu.....	39
4.4	MINISTRSTVO ZA PRAVOSODJE	40
4.4.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	40
4.4.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT.....	41
4.4.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA	42
4.4.4	Financiranje.....	44
4.4.5	Dejavnosti v zadnjem letu.....	44
4.5	MINISTRSTVO ZA OBRAMBO	45
4.5.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	45
4.5.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT.....	46
4.5.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA	46
4.5.4	Financiranje.....	49
4.5.5	Dejavnosti v zadnjem letu.....	49
4.6	MINISTRSTVO ZA FINANCE	50
4.6.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	50

4.6.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT	51
4.6.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA	51
4.6.4	Financiranje.....	54
4.6.5	Dejavnosti v zadnjem letu.....	54
4.7	MINISTRSTVO ZA ZDRAVJE	55
4.7.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	55
4.7.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT	55
4.7.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA	57
4.7.4	Financiranje.....	58
4.7.5	Dejavnosti v zadnjem letu.....	58
4.8	ZAKLJUČEK.....	59
5	VARNOST CESTNEGA PROMETA NA GORENJSKEM	62
5.1	GORENJSKA REGIJA V SLOVENIJI IN EVROPI – VARNOST CESTNEGA PROMETA.	62
5.2	STANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA NA GORENJSKEM	67
5.2.1	ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ.....	69
5.2.2	MRTVI IN TELESNO POŠKODOVANI.....	70
5.2.3	VZROKI	71
5.2.4	PROMETNE NESREČE PO OBČINAH.....	74
5.2.5	PROMETNE NESREČE PO VRSTAH CESTE	78
5.2.6	ŽRTVE PROMETNIH NESREČ.....	82
5.2.7	VRSTE UDELEŽENCEV IN POVZROČITELJEV	94
5.2.8	UDELEŽENA VOZILA.....	98
5.3	ZAKLJUČEK.....	101
6	ORGANIZIRANOST IN DELOVANJE DRŽAVNIH ORGANOV V REGIJI NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	103
6.1	POLICIJSKA UPRAVA KRANJ	104
6.1.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA PU KRANJ	104
6.1.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT PU KRANJ	104
6.1.3	FUNKCIONALNI ASPEKT PU KRANJ.....	107
6.1.4	FINANCIRANJE POLICIJSKIH UPRAV.....	111
6.1.5	DEJAVNOSTI V LETU 2009	111
6.2	GASILSKO-REŠEVALNA SLUŽBA KRANJ	115
6.2.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA GASILSKIH REŠEVALNIH SLUŽB.....	115
6.2.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT GASILSKO REŠEVALNIH SLUŽB	116
6.2.3	FUNKCIONALNI ASPEKT GASILSKO REŠEVALNIH SLUŽB	118
6.2.4	FINANCIRANJE GASILSKO REŠEVALNIH SLUŽB	119
6.2.5	DEJAVNOSTI V LETU 2009	119
6.3	TEHNIČNIH PREGLEDI	121
6.3.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA AMZS.....	121

6.3.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT AMZS.....	124
6.3.3	FUNKCIONALNI ASPEKT AMZS	125
6.3.4	FINANCIRANJE AMZS	127
6.3.5	DEJAVNOSTI V LETU 2009	127
6.4	AVTOŠOLE.....	128
6.4.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA AVTOŠOL	128
6.4.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT AVTOŠOL.....	130
6.4.3	FUNKCIONALNI ASPEKT AVTOŠOL	131
6.4.4	FINANCIRANJE AVTOŠOL.....	133
6.4.5	DEJAVNOSTI V LETU 2009	133
6.5	DARS D.D. – AVTOCESTNA VZDRŽEVALNA BAZA HRUŠICA	136
6.5.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA DARSA	136
6.5.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT DARSA	138
6.5.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DARSA.....	140
6.5.4	FINANCIRANJE DARSA.....	143
6.5.5	DEJAVNOSTI DARSA V LETU 2009	145
6.6	DRSC – DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE.....	146
6.6.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA DRSC.....	147
6.6.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT DRSC.....	148
6.6.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DRSC	149
6.6.4	FINANCIRANJE DRSC	150
6.6.5	DEJAVNOSTI V LETU 2009	151
6.7	NUJNA MEDICINSKA POMOČ NA GORENJSKEM	152
6.7.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA NUJNE MEDICINSKE POMOČI	152
6.7.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT NUJNE MEDICINSKE POMOČI	152
6.7.3	FUNKCIONALNI ASPEKT NUJNE MEDICINSKE POMOČI	154
6.7.4	FINANCIRANJE NUJNE MEDICINSKE POMOČI	156
6.7.5	DEJAVNOSTI V LETU 2009	157
6.8	ZAKLJUČEK.....	157
7	<i>PRISTOJNOSTI IN ODGOVORNOSTI OBČIN NA PODROČJU VARNOSTI</i>	
	<i>CESTNEGA PROMETA</i>	160
7.1	OBČINE	162
7.1.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA OBČIN	162
7.1.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT OBČIN	163
7.1.3	FUNKCIONALNI ASPEKT OBČIN	164
7.1.4	FINANCIRANJE OBČIN	168
7.1.5	DEJAVNOSTI OBČIN V ZADNJEM LETU	168
7.2	OBČINSKO IN MEDOBČINSKO REDARSTVO.....	169
7.2.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA OBČINSKEGA REDARSTVA	169
7.2.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT DELOVANJA OBČINSKEGA REDARSTVA	170

7.2.3	FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA	171
7.2.4	FINANCIRANJE	173
7.2.5	DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU	174
7.3	OBČINSKI SVET ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU	175
7.3.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	175
7.3.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT	176
7.3.3	FUNKCIONALNI ASPEKT	181
7.3.4	FINANCIRANJE	182
7.3.5	DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU	182
7.4	VZDRŽEVANJE OBČINSKIH CEST	183
7.4.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	184
7.4.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT VZDRŽEVANJA CEST	186
7.4.3	FUNKCIONALNI ASPEKT VZDRŽEVANJA CEST	189
7.4.4	FINANCIRANJE	191
7.4.5	DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU	191
7.5	POLICIJSKA POSTAJA	192
7.5.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA	192
7.5.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT POLICIJSKE POSTAJE	192
7.5.3	FUNKCIONALNI ASPEKT POLICIJSKE POSTAJE	194
7.5.4	FINANCIRANJE	195
7.5.5	DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU	195
7.6	ZAKLJUČEK	196
8	<i>VLOGA IN POMEN CIVILNE DRUŽBE NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA V REGIJI</i>	<i>198</i>
8.1	ZDRUŽENJE ŠOFERJEV IN AVTOMEHANIČARJEV	199
8.1.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA ZDRUŽENJA	199
8.1.2	ORGANIZACIJSKI ASPEKT ZDRUŽENJA	200
8.1.3	FUNKCIONALNI ASPEKT ZDRUŽENJA	202
8.1.4	FINANCIRANJE	204
8.1.5	DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU	205
8.2	AVTOMOTO DRUŠTVA GORENJSKE REGIJE	206
8.2.1	PRAVNE OSNOVE DELOVANJA AVTO-MOTO DRUŠTEV	207
8.2.2	ORGANIZACIJA AVTOMOTO DRUŠTEV	208
8.2.3	FUNKCIONALNI ASPEKT AVTO-MOTO DRUŠTEV	210
8.2.4	FINANCIRANJE	212
8.2.5	DEJAVNOSTI AVTO-MOTO DRUŠTEV V LANSKEM LETU	213
8.3	ZAKLJUČEK	213
9	ZAKLJUČEK	216
	LITERATURA IN VIRI	218

1 UVOD

V Sloveniji se tako državljanom kot tudi vsem vladnim in nevladnim organizacijam, ki se kakor koli ukvarjajo z varnostjo cestnega prometa, postavlja vprašanje, kaj storiti, da bi se stopnja varnosti v cestnem prometu obrnila v prid nas vseh. Promet je danes glavni element vsakdanjega življenja, njegova stopnja varnosti pa vpliva na našo kvaliteto življenja. Vsak udeleženec v cestnem prometu oz. uporabnik prometne storitve želi imeti varen prometni sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja.

Večjo varnost v cestnem prometu lahko dosežemo s tem, da spodbujamo udeležence k bolj odgovornemu ravnanju, vedenju in spoštovanju prometnih predpisov. Velik del k varnosti lahko pripomorejo tudi proizvajalci vozil, graditelji sodobne cestne infrastrukture in servis rednega vzdrževanja cest.

Kljub vsem, ki si močno trudijo izboljšati prevozna sredstva, infrastrukturo in odpravljati nevarne točke in odseke na že obstoječih trasah, je varnost v prometu še vedno odvisna od odgovornega ravnanja vsakega posameznika, vzgojno izobraževalnih inštitucij, preventivnih organizacij, medijev, preventivnih in represivnih organov, sodstva, civilne družbe, gospodarskih družb, občinskih in državnih organov ter drugih. Vsak od naštetih nosi svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko prispeva k njeni uresničitvi.

Skupni cilj, predlagan leta 2001 in dopolnjen po širitvi Evropske unije (v nadaljevanju: EU) leta 2004 je, da število smrtnih žrtev do konca leta 2010 ne bi preseгло 25.000 na leto. Poškodbe in smrti so na svetovnih cestah prava epidemija. Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije WHO umre vsak dan na cestah v povprečju 820 ljudi, nad 50.000 ljudi pa se telesno poškoduje. Medtem, ko se razmere v razvitejših državah izboljšujejo, se v državah v razvoju številke smrtnosti in poškodb še povečujejo. Na območju EU v prometnih nesrečah vsako leto umre več kot 40.000 ljudi, 1.700.000 pa jih utrpi poškodbe.

V letu 2001 je v Sloveniji v prometnih nesrečah umrlo 278 ljudi, v letu 2011 je bila ta številka 140. Tako smo v Sloveniji konec leta 2010 uspeli zmanjšati število mrtvih v zadnjih desetih letih za 49 %, kar je 1 % manj od skupnega cilja EU.

Podatki o prometni varnosti v Sloveniji ter ostalih državah članicah EU za leto 2009, zlasti kazalci števila prometnih nesreč s smrtnim izidom na 1.000.000 prebivalcev kažejo, da je število nesreč s smrtnim izidom v Sloveniji za 44 % višje od povprečja držav članic, kar Slovenijo uvršča na 20. mesto med 27 državami EU.

Trend števila mrtvih v prometnih nesrečah v zadnjih desetih letih upada, z izjemo leta 2004, ko je na naših cestah umrlo 274 ljudi.

Prometna varnost se v Sloveniji počasi izboljšuje, vendar še vedno zaostaja za razmerami v prometno razvitejših državah. K njej prispevajo tako ukrepi policijskega nadzora in preventive, tehnični pregledi vozil, gradnja ter vzdrževanje cest. Prav tako pa k varnosti prispevajo prometno tehnični ukrepi na cestah kot osebne vrednote voznikov (znanje, izkušnost, upoštevanje veljavnega reda in kulturnost).

Za slovensko varnost cestnega prometa je bilo značilno, da so bile Ministrstvu za notranje zadeve zaupane naloge razvijanja, vodenja, koordiniranja in nadzorovanja strateških procesov varnosti cestnega prometa. Vzrok za to je moč iskati v zgodovinskem in organizacijskem razvoju slovenske varnosti cestnega prometa, pri katerem je imela in ima še danes eno izmed ključnih vlog in odgovornosti – policija, ki skrbi za nadzor in urejanje cestnega prometa (Zajc, 2009, str. 15).

Z reorganizacijo sistemov varnosti cestnega prometa v razvitih evropskih državah so bile ključne naloge vodenja, koordiniranja in nadziranja strateških prometno-varnostnih procesov zaupane Ministrstvu za promet. Takratna slovenska organizacijska struktura je postala iz evropskega zornega kota neprimerna in kot taka potrebna preobrazbe. Slovenija je takrat ostala ena izmed zadnjih razvitih evropskih držav z neprilagojeno organizacijsko strukturo identično državam bivše Socialistične federativne republike Jugoslavije. S prenosom zgoraj omenjenih pristojnosti iz Ministrstva za notranje zadeve na Ministrstvo za promet je bil februarja leta 2006 narejen zgodovinski korak v razvoju varnosti cestnega prometa. Naslednji velik korak je bil narejen v letu 2010 z ustanovitvijo Javne agencije za varnost prometa.

S sprejemom Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 »Skupaj za večjo varnost« (Uradni list RS, št. 2/2007), se je Slovenija pridružila Evropskemu akcijskemu programu – Razpolovitev števila žrtev prometnih nesreč v EU do leta 2010. Evropski akcijski program spodbuja države članice k sprejetju strogih ukrepov na evropski in državni ravni, s katerim bi reševale problem varnosti v cestnem prometu (Evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu).

Nacionalni program je razdeljen na tri obdobja, ki ga dopolnjujejo obdobjni načrti po enotno izdelani metodologiji (Nacionalni program varnosti cestnega prometa):

- prvo obdobje zajema leto 2007 in pomeni začetek izvajanja ukrepov in prizadevanje za uravnoteženi sistem načrtovanja dejavnosti;
- drugo obdobje zajema leti 2008 in 2009, ki bosta omogočila doseganje prometno-varnostnih ukrepov in vrednotenje učinkovitosti programa;

- tretje obdobje v letih 2010 in 2011 bo omogočilo nadaljevanje izvajanja prometno-varnostnih ukrepov in primerjavo rezultatov z rezultati predhodnih akcijskih načrtov.

Za pripravo obdobjnih načrtov so v sodelovanju s civilno pobudo (z nevladnimi organizacijami, civilnimi združenji, strokovnimi organizacijami, gospodarskimi družbami, združenji), odgovorne strokovne službe državnih organov. Nadzor nad izvajanjem nalog iz obdobjnega načrta opravljajo pristojna ministrstva.

Vlada Republike Slovenije je za koordinacijo in nadzor nad izvajanjem Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (Skupaj za večjo varnost) ustanovila medresorsko delovno skupino (Obdobjni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2010 in 2011).

Kljub tem ukrepom pa se je pojavila težava, saj so se vsi pisni akti, vključno z Nacionalnim programom cestne varnosti, ukvarjali predvsem z ministrstvi, državnimi organi in civilno družbo na ravni države, le redko kdo pa se ukvarja z občinami. V Republiki Sloveniji obstaja zelo malo občin, ki imajo občinske programe prometne varnosti, hkrati pa se pojavi tudi težava, da Slovenija nima regij.

Ena izmed nalog in ciljev Obdobjnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011 je vzpostavitev občinskih in regijskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v vseh občinah in regijah, ki bodo celostno sistemsko in enovito delovali in opravljali vse zakonsko določene naloge.

Na Gorenjskem je v letošnjem letu pričela delovati Koordinacija gorenjskih svetov za preventivo in varnost v cestnem prometu. Ustanovljena je bila kot rezultat organizacije treh posvetov svetov in na osnovi izkazanega interesa za usklajeno, ažurno in kvalitetnejše delo pri izvajanju prometne preventive v lokalnih skupnostih v gorenjski regiji. Njene naloge so koordinacije – vezane na izvajanje nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni in na sodelovanju z državno ravno. Koordinacija si prizadeva tudi za usklajeno delovanje občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter za sodelovanje z različnimi organi/organizacijami oz. izvajalci na področju prometne preventive. Potrebno je povezovanje in usklajevanje aktivnosti vseh organov/organizacij, katerih dejavnost je vezana na varnost v prometu in povezovanje občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Občine predstavljajo pomemben segment varnosti cestnega prometa. Za zagotavljanje kvalitete varnosti javnega prostora morajo mesta in občine izdelati občinski program varnosti cestnega prometa in oceno varnostnih razmer ter vzpostaviti občinsko redarsko službo. Namen občinskega programa varnosti je načrtno zagotavljati varnost in kakovost javnega prostora v lokalni skupnosti. Za

varnost cestnega prometa je odgovoren tudi župan (Zakon o varnosti cestnega prometa).

Občinski program varnosti je eden od obdobjnih načrtov Nacionalnega programa, ki ga s konkretnimi ukrepi in aktivnostmi izvajajo različni državni organi, samoupravne lokalne skupnosti, združenja (civilna družba), gospodarske družbe in podjetniki. Namen vseh navedenih dejavnosti je, da z medsebojnim povezovanjem pristojnih organov na državni ravni in samoupravnih lokalnih skupnostih ter civilne družbe kar najbolj povečajo izkoristek obstoječih resursov in tako izboljšajo varnost cestnega prometa, za katero smo odgovorni vsi.

2 CILJI IN SMOTRI NALOGE

V Republiki Sloveniji obstajajo samo statistične regije ter Policijske uprave, ki se geografsko gledano prekrivajo. V primeru, da bi obstajali regijski programi varnosti cestnega prometa, ne bi bilo vse centralizirano na razne državne institucije, temveč bi že v tem dokumentu vsaka regija zase predvidevala programe, s katerimi bi izboljšali pogoje varnosti v cestnem prometu, uporabili pa bi jih lahko tudi za občinske programe varnosti.

Problem je, ker je lahko presek pogleda na stanje varnosti v Republiki Sloveniji drugačen kot pogled na stanje v regiji. Vsaka statistična regija ima lahko drugačne probleme z varnostjo cestnega prometa, ki so odvisni od različnih spremenljivk, kot so na primer: število prebivalcev, število cest in urejenost le-teh, število registriranih vozil na prebivalca, ekonomska razvitost regije, delovanje odgovornih subjektov na tem področju ...

V smislu regijske povezave subjektov v združitev v skupni organ, ki bi imel pregled nad vsemi dejavnostmi in aktivnostmi v regiji, bi se regijska aktivnost zagotovo lahko lažje posvetila določenim problemom, ki v regiji izstopajo. Glede na izkazan problem je potrebno izpostaviti predvsem hitrejši odziv, ker je informacije v regiji lažje posredovati vsem odgovornim in koordinirati njihovo delo.

Cilji povezovanja subjektov v regiji so:

- dvig prometno varnostne kulture na primerljiv nivo – povprečje EU;
- dobro medsebojno povezovanje in sodelovanje z organi in organizacijami na državnem, regionalnem – medobčinskem nivoju ter civilno družbo;
- izboljšati uporabnost in varnost cestnega omrežja od načrtovanja, izvedbe, vzdrževanja in nadzora;
- z vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi ukrepi izboljšati vedenje v prometu.

Namen naloge je zbrati in analizirati informacije o varnosti cestnega prometa, povezane z gorenjsko regijo in občinami na Gorenjskem. V nalogi so zbrane informacije pravne, statistične in funkcionalne narave.

V začetku naloge bomo opisali organiziranost državnega prometno-varnostnega sistema. V nadaljevanju bomo zbrali koncentrirane informacije o gorenjski regiji in sicer o številu prometnih nesreč, razmerje med mrtvimi in telesno poškodovanimi osebami v prometnih nesrečah, vzrokih prometnih nesreč, žrtvah in udeležencev v prometnih nesrečah, o vrstah udeleženih vozil v prometnih nesrečah in razvrstitve prometnih nesreč po vrstah ceste in po občinah. Ugotovili in opisali bomo subjekte, ki sodelujejo pri zagotavljanju cestno prometne varnosti v gorenjski regiji. Na koncu bodo opisane še pristojnosti občin in njenih organov pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa ter pomen civilne družbe. Na koncu naloge bo v prilogi dodan organigram. Povezoval bo vse tri nivoje organov (državnega, regijskega in občinskega), ki so odgovorni za varnost cestnega prometa.

Namen našega dela, skladen z zgoraj navedenimi cilji je:

- zbrati in analizirati informacije o varnosti cestnega prometa na Gorenjskem;
- ugotoviti na podlagi katere zakonodaje subjekti izvajajo svoje dejavnosti;
- spoznati katera dela in naloge opravljajo;
- komu nameniti večji del finančnih sredstev glede na udeleževanje za varnost cestnega prometa (SPV) in kakšne so možnosti povezovanja med seboj;

3 METODE DELA

V diplomski nalogi smo uporabili analitično, statistično, primerjalno in deskriptivno metodo, metode uporabe strokovne literature in pravnih virov, ter metodo razgovorov in intervjujev.

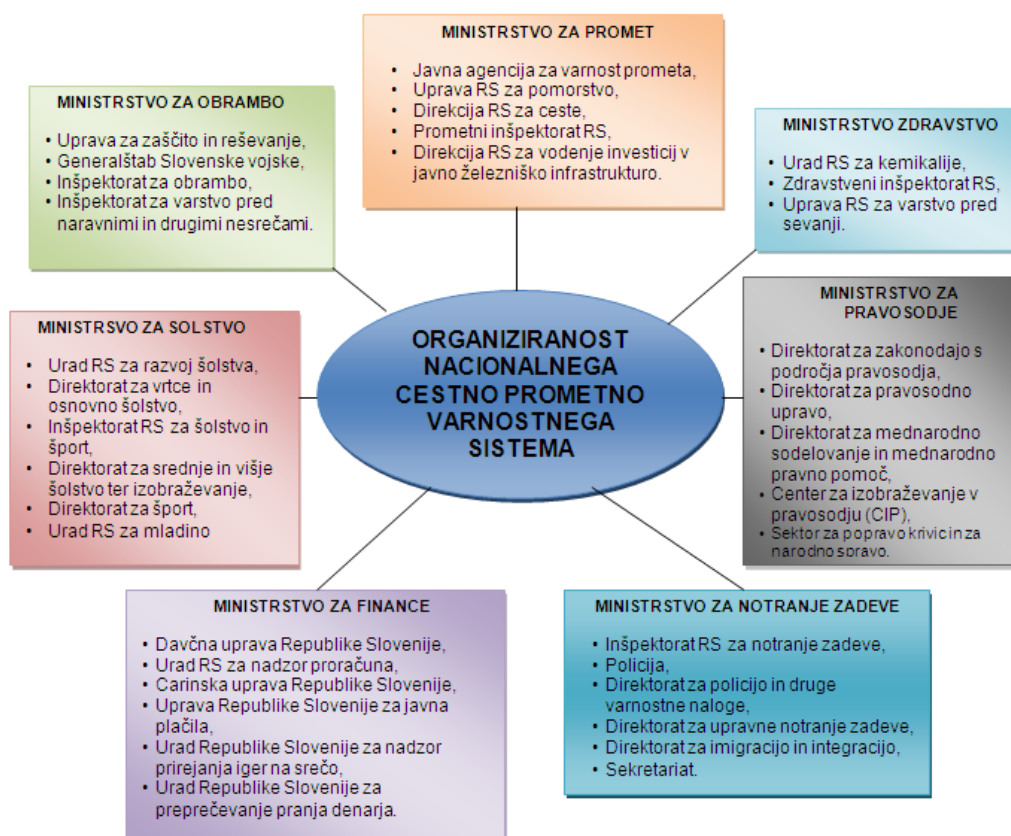
Analitična metoda je uporabljena pri analizi pisnih virov (pravni predpisi in članki), ki se nanašajo na obravnavo omenjene tematike; uporabljena bo tudi v empiričnem delu diplomske naloge, v katerem bomo analizirali zbrane statistične podatke. Zgodovinsko-primerjalna metoda je uporabljena pri primerjavi statističnih podatkov o prometnih nesrečah in njihovih posledicah po posameznih letih v obravnavanem triletnem obdobju, in sicer med letoma 2007 in 2009.

Primerjalna metoda je uporabljena za primerjavo statističnih podatkov o prometnih nesrečah in njihovih posledicah na območjih gorenjske regije, Republike Slovenije in v ostalih državah članicah EU. Za predstavitev in opis dela subjektov, ki se ukvarjajo z varnostjo prometa smo uporabili deskriptivno metodo ter metodo intervjujev in razgovorov. Za pravne osnove delovanja le-teh pa metodo uporabe strokovne literature in pravnih virov.

4 ORGANIZIRANOST NACIONALNEGA CESTNO PROMETNO-VARNOSTNEGA SISTEMA

Za cestni promet velja, da je od prometnih sistemov najbolj odprt, nenadzorovan in zapleten. Zato mora biti zagotavljanje varnosti cestnega prometa, predvsem udeležencev v tem prometu, temeljna naloga vseh odgovornih.

Čeprav vsak nosi svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko bistveno prispeva k njeni uresničitvi, je vloga in odgovornost državnih organov ključnega pomena. V Sloveniji predstavlja varnost cestnega prometa pereč problem predvsem zaradi obsega prometnih nesreč, katerih posledica je razen velike materialne škode predvsem veliko število mrtvih in poškodovanih, kar Slovenijo med članicami EU uvršča med države z nizko prometno varnostjo.



Slika 1: Shema ministrstev, ki so zadolžena za varnost cestnega prometa (Zapiski s predavanj B&B, 2008)

Glede na to, da je Slovenija svojo prvo prometno politiko dobila šele leta 2006, pa delno opravičuje tudi obstoj nesprejemljive okoliščine, v kateri je policija vodila, koordinirala, usklajevala in nadzorovala ključne prometno-varnostne procese v

državi. Pomanjkanje strokovnega znanja ter nepoznavanja prometne politike, njenih ključnih vsebin, namenov in ciljev med strokovnjaki in politiki na Ministrstvu za promet in Ministrstvu za notranje zadeve, je bil po avtorjevih ocenah ključni razlog, da je bila varnost cestnega prometa do februarja 2006 pod okriljem Ministrstva za notranje zadeve oz. policije. Ob tem ne gre zanemariti, da je bila Slovenija med zadnjimi državami znotraj EU, ki ji je uspelo varnost cestnega prometa »postaviti« pod organizacijsko, pravno in funkcionalno okrilje prometne politike Ministrstva za promet. Tovrstna praksa je z izjemo Srbije ter Bosne in Hercegovine še vedno prisotna v vseh bivših jugoslovanskih republikah.

Med odgovori na vprašanja, zakaj je temu tako, se moramo nujno opreti na organizacijski in funkcionalni aspekt nacionalnega prometno-varnostnega sistema.

Ključne organizacije prometno-varnostnega sistema na državni ravni sestavljajo Ministrstvo za promet z Javno agencijo za varnost, Ministrstvo za notranje zadeve, Ministrstvo za šolstvo, Ministrstvo za zdravje, Ministrstvo za pravosodje, Ministrstvo za obrambo ter Ministrstvo za finance.

Iz slike št. 1 je razviden preprost proces kreiranja nacionalne prometno-varnostne politike na državni ravni. Ob tem je zelo pomembna tudi identifikacija subjektov – ministrstev, ki so dolžna oz. bi morala ali bi lahko sodelovala v procesu glede na njihove dolžnosti in možnosti vpliva na stanje cestnega prometa (Zajc, 1994, str. 17).

Grizold varnostno strukturo, kot drugi element nacionalno-varnostnega sistema obrazloži, da je slednja namenjena zagotavljanju varnosti na ravni celotne družbe in da je specifična za vsako državo, večini držav pa sta skupni dve prvini tega sistema, in sicer obrambna in notranje-varnostna. Naloge notranje-varnostne prvine so: zagotavljanje zakonitosti in reda, informacijsko komunikacijska dejavnost in zaščita celotne družbene infrastrukture. Varnost cestnega prometa sodi v notranje-varnostno prvino, kjer policija, sodstvo, občinska redarstva in različne inšpekcije s svojo dejavnostjo zagotavljajo ohranitev zakonitosti in reda na področju cestnega prometa ter nudijo potrebno zaščito njegovi prometni infrastrukturi (Grizold, 2009, str. 37).

Pri tem ne moremo mimo dejstva, da je osnova vseh ministrstev Ustava Republike Slovenije (v nadaljevanju: Ustava RS). Ustava je najvišji splošni pravni akt, s katerim država predpiše splošna načela in oblike svoje politične in družbene ureditve. V ustavo so običajno zapisana splošno veljavna načela, s katerimi se strinjajo skoraj vsi državljani, zato je za njen sprejem in spremembo v parlamentu običajno potrebna dvotretjinska večina, z njo pa morajo biti usklajeni tudi vsi drugi pravni akti, ki sestavljajo pravni red države, za kar v mnogih demokracijah skrbi ustavno sodišče. Prav tako je v Ustavi RS v 120. členu navedeno, da organizacijo uprave,

njene pristojnosti in način imenovanja njenih funkcionarjev ureja zakon. Upravni organi opravljajo svoje delo samostojno v okviru in na podlagi ustave in zakonov. Proti odločitvam in dejanjem upravnih organov in nosilcev javnih pooblastil je zagotovljeno sodno varstvo pravic in zakonitih interesov državljanov in organizacij. V 121. členu Ustave RS je navedeno, da naloge uprave opravljajo neposredno ministrstva, ter v skladu z zakonom lahko samoupravne skupnosti, podjetja in druge organizacije ter posamezniki dobijo javno pooblastilo za opravljanje nekaterih funkcij državne uprave.



Slika 2: Prvine nacionalno-varnostnega sistema sodobne družbe (Grizold, 1992, str. 69)

Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 71/1994, 18. 11. 1994, ter je pričel veljati 3. 12. 1994. Zakon ima 29 členov. V splošnih določbah so opisana delovna področja, vsa ministrstva ter njihove konkretne zadolžitve na posameznih področjih. Prav tako ministrstva na delovnih področjih, določenih z navedenim zakonom, izdajajo koncesije ter opravljajo nadzorstvo nad delom javnih zavodov in javnih služb.

V Republiki Sloveniji imamo petnajst ministrstev. Temeljna organizacijska oblika uprave so ministrstva, ki jih ustanovi zakon. Ministrstva se ustanovljajo dosledno po

resornem principu, kar pomeni, da jih zakon ustanovi za posamezno področje družbenega življenja, lahko pa tudi za več med seboj povezanih področij. Organ v sestavi ministrstva se ustanovi za opravljanje specializiranih strokovnih nalog, izvršilnih in razvojnih upravnih nalog, nalog inšpekcijskega in drugega nadzora in nalog na področju javnih služb. Ministrica oz. minister v skladu s sprejeto politiko vodi in predstavlja ministrstvo, izdaja predpise in druge akte v skladu z zakonom ter sprejema druge odločitve iz pristojnosti ministrstva. Prva raven notranje organizacije ministrstev so upravni organi in organizacije v sestavi ministrstev:

- uprave,
- uradi in
- inšpektorati.

4.1 MINISTRSTVO ZA PROMET

Ministrstvo za promet opravlja naloge na področjih železniškega, zračnega in pomorskega prometa, prometa po celinskih vodah in cestnega prometa, razen nadzora varnosti cestnega prometa, ter nalog na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav.

4.1.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Ministrstvo za promet mora zagotavljati usklajeno delovanje celotnega prometnega sistema. Časi delitve prometnega sistema na ceste, železnice, letalstvo in pomorstvo so preseženi, ker uporabniki prometnega sistema in naročniki prevoznih storitev iščejo optimalne prevozne poti in celovite logistične rešitve. Tem spremembam se prilagaja tudi Ministrstvo za promet s temeljnim strateškim dokumentom – Resolucijo o prometni politiki RS (Ministrstvo za promet, 11. 6. 2010).

4.1.1.1 Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev

V 13. členu Zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev so opredeljene temeljne naloge Ministrstva za promet in zveze, ki opravlja zadeve, ki se nanašajo na železniški, pomorski in zračni promet; na promet na notranjih vodah; na prekladalne storitve; na ceste in cestni promet, razen nadzorstva in urejanja prometa na cestah; na poštni in telekomunikacijski promet; na telekomunikacijske zveze in sisteme; na žičnice ter na mednarodne odnose v prometu (Uradni list RS, 11. 6. 2010).

4.1.1.2 Prometna politika

Prometna politika je dokument, s katerim vlada v imenu države deklarira pred lastno in mednarodno javnostjo, kaj je njen namen in smoter pri urejanju področja prometa na svojem teritoriju. Izdana je v obliki, ki omogoča letno spremljanje kazalcev

razvoja ter zagotavlja možnost vmesnih dopolnjevanj in sprememb vsaj vsakih pet let.

Namen prometne politike je, da bi zagotovili učinkovit prometni sistem, zato mora omogočiti usklajenost njegovega delovanja. Slediti in usmerjati mora spremembe prometnih tokov blaga in ljudi ter potreb gospodarstva. Ne nazadnje mora slediti tudi željam prebivalcev, da svobodno izbirajo prevozno sredstvo in pot. Obenem mora ocenjevati posledice predvidenih sprememb in preprečevati njihove možne negativne vplive.

Prometno politiko oblikujejo naslednje usmeritve:

- povezati mora prometne sisteme in podsisteme v funkcionalni splet,
- posege v prostor usklajevati po načelih varstva okolja,
- skrbeti za ekonomsko učinkovitost dejavnosti (Pengal, 2001, str. 17).

Osnovna načela prometne politike EU so težnje po medsebojni integraciji sistemov in podsistemov ter postopno poenotenje; obveznost za vključitev varovanja okolja, kot sestavnega dela teh sistemov; težnja po ekonomski učinkovitosti po sistemu uporabnik – plača.

Glavni cilji, ki jih želijo doseči s prometno politiko:

1. Povečanje mobilnosti bo možno doseči s preusmerjanjem iz individualnega v javni potniški promet. Ta se bo moral posodobiti in ponuditi v intermodalni obliki, biti uporabnikom prijaznejši, z več možnimi kombinacijami.
2. Povečanje ekonomske učinkovitosti bo možno doseči z odpravo ozkih grl na koridorjih, boljšo izkoriščenostjo obstoječih kapacitet vozil in odpiranjem novih delovnih mest v logističnih centrih in terminalih.
3. Povečanje prometne varnost bo možno doseči s permanentnim izobraževanjem udeležencev in s tem spremembo kulture obnašanja v prometu. Poleg tega bo potrebno nadaljevati program odprave nevarnih mest v infrastrukturi in dodatkov v vozilih, da bi zmanjšali posledice nesreč.
4. Zmanjševanje vplivov na okolje bo možno doseči z doslednim izvajanjem zaščitnih ukrepov pri izgradnji in posodobitvi infrastrukture, z uvajanjem okolju prijaznejših vozil v prometu ter s pospešeno sanacijo sedanjih ukrepov onesnaževanja (Vizija prometne politike Republike Slovenije, 15. 7. 2010).

4.1.1.3 Nacionalni program varnosti cestnega prometa

Začetki preventivnega delovanja v prometu na Slovenskem so že zelo stari. Prvi zapisi o prometnih nasvetih v šolah segajo v daljno leto 1908, ko so šolarje opozarjali, da se za avtomobili ne meče kamenja in se jim da prostor na cesti. Najbolj aktivna institucija, ki se bori za povečanje zavedanja o problematiki varnosti

cestnega prometa je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (Grabenc, Šabič & Kvaternik, 2008, str. 34).

Nacionalni program varnosti cestnega prometa pred letom 1990

Za začetek avtomobilizma lahko štejemo leto 1886, ko je Nemeč Gottlieb Daimler naredil prvi avto z bencinskim motorjem z notranjim izgorevanjem. Začetek avtomobilizma pomeni tudi začetek vseh problemov in tegob, ki jih je povzročil tako koristen izum za človeštvo (Šibenik, 1993, str. 42).

Od leta 1972 pa do danes je bil Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije v sodelovanju z veliko institucijami, organizacijami in društvi pobudnik in organizator različnih programov za povečanje varnosti na naših cestah.

Na pobudo Svetovne zdravstvene organizacije, da bi do leta 2000 v vsaki državi za 25 odstotkov zmanjšali število nezgod, je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije v letu 1988 pripravil Program za večjo varnost v prometu, s sloganom Akcija **-10 %** (Žlender, 1992, str. 2). S programom so želeli trdnejše povezati različna področja in dejavnosti, ki neposredno ali posredno vplivajo na varnost prometa: propagandno in preventivno delo, cestno gospodarstvo, operativno in represivno delo, zdravstvo, področje zavarovalništva, kaznovalno politiko, davčno politiko in vrsto drugih.

Program je zastavil ambiciozne naloge in cilje, da bi letno zmanjšali število prometnih nezgod, mrtvih in poškodovanih vsaj za 10 odstotkov. Sprejet je bil za obdobje 1989–1993. Izvajanje programa je leta 1991 prekinil proces osamosvajanja Republike Slovenije, cilj pa do takrat žal ni bil dosežen (Vozimo pametno, 18. 7. 2010).

Nacionalni program varnosti cestnega prometa (2001–2005)

V prizadevanju za izboljšanje prometne varnosti je Republika Slovenija sprejela drugi nacionalni program varnosti cestnega prometa, ki se je izvajal od leta 2001 do konca leta 2005. Program je bil kompleksen, interdisciplinaren in z vidika prometno-varnostne stroke zahteven dokument. Imel je jasno opredeljene cilje ter aktivnosti za štiriletno obdobje. Temeljni namen programa je bil tudi opredelitev ključnih nosilcev in časovnih rokov za izvedbo konkretnih nalog, s katerimi bi se zmanjšalo število varnostno-pravnih standardov. Značilnost tega dokumenta je raziskovanje varnosti cestnega prometa in ravnanj.

Program je obravnaval tri varnostno najbolj izpostavljene kategorije udeležencev cestnega prometa – pešce, kolesarje in mlade voznike osebnih avtomobilov. Poleg

treh najbolj ogroženih skupin udeležencev cestnega prometa pa je program izpostavljal tudi dva najpogostejša vzroka prometnih nesreč – hitrost in alkohol.

Program je v svojem strateškem delu razdeljen v dve časovni obdobji:

- pripravljalno obdobje od začetka leta 2002 do konca leta 2003 (začetek projektnega dela),
- obdobje izvajanja konkretnih prometno-varnostnih ukrepov (ti so bili opredeljeni s pomočjo projektov od začetka leta 2004 naprej).

Program je jasno opredeljeval konkretne naloge, njegove nosilce in vire ter s tem tudi odgovornost. Cilj nacionalnega programa je bil zmanjšati število smrtnih žrtev v cestnem prometu. Leta 2005 je evidentiranih 258 smrtnih žrtev, kar pomeni 81 % doseženega cilja programa.

Strategija za doseg ciljev varnosti cestnega prometa (za doseg ciljev varnosti cestnega prometa je program predvideval uresničitev naslednjih strateških nalog na državni in lokalni ravni):

Na državni ravni:

- vzpostaviti in zagotoviti optimalno organizacijsko in funkcionalno strukturo,
- opredeliti odgovornost za izvedbo posameznih nalog,
- zagotoviti horizontalno in vertikalno koordinacijo ter komunikacijo pri načrtovanju, izvajanju, nadzoru in vrednotenju nalog,
- opredeliti zagotavljanje finančnih virov,
- vzpostaviti in vzdrževati integrirani podatkovni sistem,
- tekoče izvajati izobraževanje in usposabljanje načrtovalcev in izvajalcev programa in udeležencev v prometu,
- spremljati vrednotenje in načrtovanje prometno-varnostnih ukrepov,
- zagotoviti programu družbenopolitično podporo.

Na lokalni ravni:

- sprejeti program varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji in nalogami,
- zagotoviti ustrezno strokovno podporo za nadziranje opredeljenih programskih nalog in skrbeti za njihovo kakovostno izvajanje,
- predlagati dodatne aktivnosti, če so te potrebne za zagotavljanje varnosti cestnega prometa na območju samoupravnih lokalnih skupnosti,
- sodelovati z nacionalno organizacijo za varnost cestnega prometa (Uradni list Republike Slovenije, 21. 6. 2010).

Nacionalni program varnosti cestnega prometa (2007–2011)

Pobudo za sprejem vizije Nič so dale skandinavske države. Prvi so to vizijo sprejeli Švedi (Žlender, 2002, str. 21). Vizija Nič je pozitiven in odgovoren odnos ustvarjalcev in udeležencev cestno-prometnega sistema, ki so s svojim celotnim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč, ter

zagotoviti varen dolgoročni cilj – ni mrtvih in ni hudo poškodovanih zaradi posledic prometnih nesreč. Z moralnega vidika je to edini možni dolgoročni cilj vseh humanih družb in kot takšen jasan in razumljiv cilj vseh sodelujočih ustvarjalcev in udeležencev cestno-prometnega sistema. Vizija Nič zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja oblikovalcev sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev. Zavezuje jih k jasnemu odgovornemu ravnanju, kot to predpisujejo pravila in zagotovitev cestno-prometnega sistema na način, da bo izgradnja cestne infrastrukture in tehnologija vozil preprečevala možne napake, ki vodijo v hude posledice prometnih nesreč (Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011).



Slika 3

Slika 3: Logotip 10. Kongresa o cestah in prometu (DRC, 2010)

Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije je v Portorožu oktobra 2010 organizirala jubilejni 10. Slovenski kongres o cestah in prometu. Jubilejni kongres v letu 2010 sovpada z zaključkom gradnje avtocestnega križa in predvsem z uresničitvijo osnovnega nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Prav gotovo je pospešena gradnja avtocest pomembno vplivala na razvoj stroke, zato so temu dejstvu na kongresu posvetili primerno pozornost.

Ob tem ne gre zanemariti, da je bila Slovenija med zadnjimi državami znotraj EU, ki ji je uspelo varnost cestnega prometa »postaviti« pod organizacijsko, pravno in funkcionalno okrilje prometne politike Ministrstva za promet. V večini držav EU sodi varnost cestnega prometa v domeno ministrstev za promet. Pred slovenskim sistemom varnosti cestnega prometa so poleg pravilne umeščenosti varnosti prometa v sistem nacionalne varnosti tudi drugi novi izzivi, kateremu so dale nov zagon organizacijske, funkcionalne in pravne spremembe sistema. Poleg selitve področja varnosti prometa iz enega ministrstva na drugo, so v letošnjem letu ustanovili novo Javno agencijo za varnost prometa ter pripravili nove štiri samostojne zakone, ki bodo naslednje leto nadomestili enovit Zakon o varnosti cestnega prometa (Zajc, 2009, str. 2).

Tretji nacionalni program varnosti cestnega prometa se imenuje Skupaj za večjo varnost. Program temelji na treh skupnih načelih:

- načelo zaupanja, ki zavezuje upravljavce cest k upoštevanju normativne ureditve, udeležence cestnega prometa pa k upoštevanju prometnih pravil;
- načelo defenzivnega ravnanja, ki obvezuje udeležence cestnega prometa k pravilnemu, zakonitemu in preišljenemu ravnanju;
- načelo zaščite varnostno najbolj izpostavljene kategorije udeležencev cestnega prometa, ki nalaga posebno skrb za zaščito pešcev, kolesarjev, motoristov, mladih voznikov, otrok in drugih šibkejših udeležencev cestnega prometa (Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011).

Pozitivne značilnosti programa so velika politična podpora programu in aktivno sodelovanje 100-ih občin, negativne značilnosti pa premajhna intenzivnost posameznih ministrstev in nič dodatnih finančnih sredstev (Zapiski s predavanj B&B).

Skupni cilj držav članic je, da se do leta 2011 v prometu na cestah ohrani čim več življenj in število žrtev prepolovi. Temu cilju sledi tudi nacionalni program, ki predvideva, da število umrlih v prometnih nesrečah leta 2011 ne bi bilo večje od 124. S tem bi glede na sedanji trend, ko se vsako leto število umrlih v nesrečah glede na pretekla leta v povprečju znižuje, ohranili do leta 2011 okoli 600 življenj (Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011, Ministrstvo za promet, 20. 7. 2010).

Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011

Obdobni načrt 2010–2011 je zadnji, tretji časovno obdobji izvedbeni načrt aktualnega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa. Načrt je sestavljen iz štirih glavnih vsebinskih sklopov:

- analize stanja,
- medresorsko koordiniranih »akcij« oz. aktivnosti,
- dopolnitvenih ukrepov in nalog posameznih organizacij in
- stanja in aktivnosti na projektih.

Za pripravo obdobjnih in operativnih (izvedbenih) načrtov so v sodelovanju s civilno družbo (z nevladnimi organizacijami, civilnimi združenji, strokovnimi organizacijami, gospodarskimi družbami, drugimi združenji) odgovorne strokovne službe državnih organov. Ne glede na to je potrebno poudariti, da so nevladne organizacije (v nadaljevanju: civilna družba) na marsikaterem področju generator določenih aktivnosti, ki pripomorejo k izboljšanju stanja na področjih, ki jih pokrivajo. So nekakšen spodbujevalec in hkrati nadzornik uradnih organov. Civilna družba je za

naše razmere zelo razvejana, kar pomeni, da se interesne aktivnosti poleg društev, zvez, združenj, zavodov in ustanov izvaja tudi skozi tako imenovane horizontalne mreže, ki povezujejo različne nevladne organizacije, predvsem glede na njihov status. Zavod – Center za informiranje, sodelovanje in razvoj nevladnih organizacij – CNVOS je mreža, ki povezuje nevladne organizacije različnih statusnih oblik iz različnih področij, različnih velikosti, glede na število zaposlenih in velikosti prihodkov. Zveza društev organizacij Slovenije – ZDOS je mreža, ki povezuje društvene organizacije, torej nevladne organizacije, katerih statusna oblika je zveza društev. Združenje slovenskih ustanov – ZSU je mreža, ki povezuje ustanove. Gre torej za eno mrežo, ki združuje nevladne organizacije glede na njihovo statusno obliko. Četrta horizontalna, statusna mreža, ki združuje nevladne organizacije, registrirane kot zasebni zavod, je Mreža zasebnih zavodov.

V okviru civilne družbe so v letih 2008 in 2009, glede na obseg njihovih aktivnosti, izstopali zlasti Avto-moto zveza Slovenije, Društvo paraplegikov jugozahodne Štajerske, Fundacija »Z glavo na zabavo«, Klub Maks, Zavod Varna pot, Zveza moto klubov Slovenije, Zveza združenj šoferjev in avtomehaničarjev Slovenije, Zavod Zarja, Karitas, Rdeči križ Slovenije, društvo Žarek upanja in Zavod med.over.net.

Nadzor nad izvajanjem nalog iz obdobjnega načrta opravljajo pristojna ministrstva ter medresorska delovna skupina za koordinacijo in nadzor nad izvajanjem Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011.

4.1.1.4 Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1)

Da so spremembe Zakona o varnosti cestnega prometa glede na stanje varnosti potrebne, se je država že zavezala z Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (Skupaj za večjo varnost). Predložene spremembe, ki v glavnem omejujejo deviantna ravnanja posameznikov v prometu, niso izražene samo v kaznih; spremembe ne nazadnje ali pa predvsem prinašajo tudi več varnosti najbolj ranljivim skupinam udeležencev v cestnem prometu, kot so pešci in kolesarji, kakor tudi tistim udeležencem, ki spoštujejo prometne predpise. Eno večjih novosti pa je v skoraj »bivšem« zakonu predstavljala tudi razširitev pooblastil občinskih redarjev. Ob tem so poleg dosedanjih pooblastil, ki jih imajo na področju mirujočega prometa, ugotavljali tudi kršitve z elektronskimi napravami, ki samodejno beležijo najbolj nevarne prometne prekrške, kot sta hitrost ter vožnja v rdečo luč na cestah v lokalni skupnosti. Pomembna novost zakona sta bili tudi novi pooblastili policistom, ki lahko za najhujše kršitve v zakonsko predpisanih okoliščinah zasežejo vozilo in tudi odvzamejo prostost kršitelju.

Zakon je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 57-2414/2008, 10. 6. 2008, velja pa od 25. 6. 2008. Ima petnajst poglavij. V uvodnih določbah so opredeljeni: vsebina

zakona, načela cestnega prometa, policijska pooblastila, pooblastila drugih organov, nacionalni program za varnost cestnega prometa ...

Drugi del obravnava pravila cestnega prometa (vožnja z vozili po cesti, vključevanje v promet, sprememba smeri in premiki z vozili, vzvratna vožnja, hitrost vožnje, razdalja med vozili, srečanje, vključevanje v cestni promet ...).

Temu sledijo poglavja:

- vozilo v cestnem prometu (naprava in oprema, luči in odsevniki na vozilu ...), posebne obveznosti voznikov (trajanje vožnje, tahograf, varnostni pas ...),
- varstvo udeležencev cestnega prometa (varstvo otrok, prevoz skupine otrok, pešci, osvetlitev pešcev, območje umirjenega prometa, območje za pešce, avtocesta in cesta ...),
- naprave za urejanje prometa (prometna signalizacija, svetlobni prometni znaki ...),
- ovire in druge posebnosti v cestnem prometu (ovire v cestnem prometu, organizirana kolona vozil, vozila s prednostjo in vozila za spremstvo ...),
- psihofizično stanje udeležencev cestnega prometa (alkohol, mamila, psihoaktivna zdravila in druge psihoaktivne snovi, strokovni pregled),
- prometna nesreča,
- vozniki (pogoji za vožnjo vozila, usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil, vozniški izpit, zdravstveni pregled voznikov),
- vozila (pogoji za udeležbo v prometu, registracija vozil, začasne tablice ...),
- javna prireditve na cesti (uporaba predpisov, stroški sodelovanja policistov ...),
- strokovni in inšpekcijski nadzor (strokovni nadzor, inšpekcijski nadzor),
- varnostni ukrepi, pooblastila in druga posebna določila (ogrožanje ali povzročitev prometne nesreče, izrekanje kazenskih točk v prometu s prenehanjem veljavnosti vozniškega dovoljenja, posredovanje in namen zbiranja osebnih podatkov ...),
- predhodne in končne določbe.

Na podlagi Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1) so bili sprejeti naslednji predpisi:

1. Pravilniki:

- Pravilnik o posebnih pogojih za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok,
- Pravilnik o vodenju registra avtošol,
- Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil.

2. Odredbi:

- Odredba o prepovedi prometa na cestah,
- Odredba o omejitvi prometa na cestah v Republiki Sloveniji.

3. Resolucija:

- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (Skupaj za večjo varnost).

4. Odločba:

- Odločba o pooblastitvi Inštituta Republike Slovenije za rehabilitacijo za odločanje in ugotavljanje prilagojenosti motornih vozil telesnim zmožnostim (Uradni list Republike Slovenije 2008, 23. 7. 2010).

V zaključku je potrebno omeniti še spremembe, ki bodo nastale na področju Zakona o varnosti cestnega prometa. Na podlagi strokovnih argumentov in mnenja Strokovnega sveta za varnost cestnega prometa, je minister za promet sprejel odločitev, da se pričnejo aktivnosti za spremembo sedanjega Zakona o varnosti cestnega prometa. Na tej osnovi bo prišlo do delitve na nove štiri zakone:

- Zakon o motornih vozilih,
- Zakon o voznikih,
- Zakon o pravilih cestnega prometa in
- Zakon o javnih cestah.

Predlagane predpise bo Ministrstvo za promet pripravilo za sprejem v Državnem zboru Republike Slovenije do konca leta 2010. Veljati bodo začeli 1. 4. 2010, uporabljati pa 1. 7. 2010.

4.1.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT

Ministrstvo za promet opravlja naloge na področjih železniškega, zračnega, pomorskega prometa, prometa po celinskih vodah in cestnega prometa, ne opravlja pa nadzora varnosti cestnega prometa, ter nalog na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav.

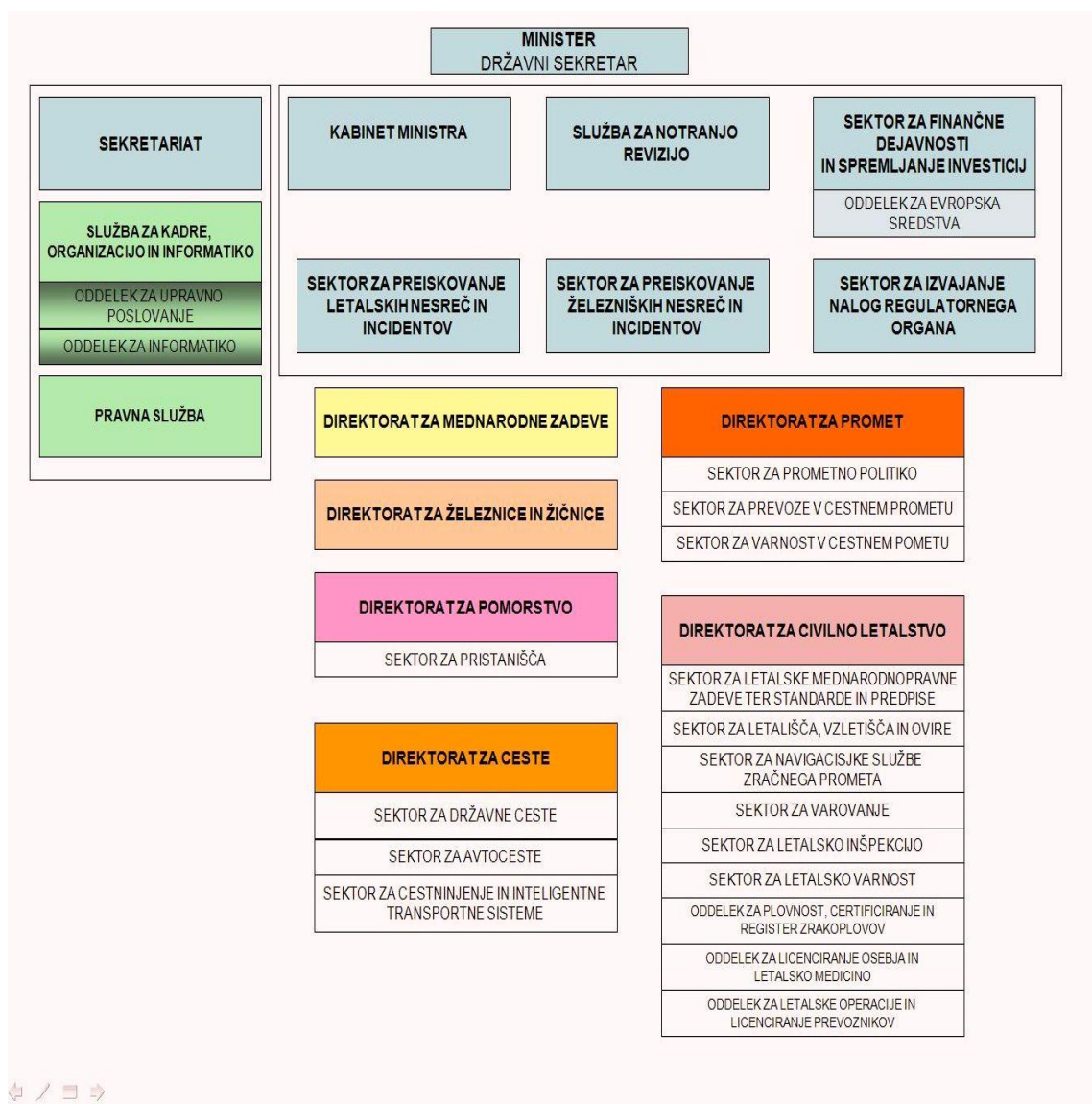
Ministrstvo je organizirano po direktoratih, ki opravljajo naloge iz izvorne pristojnosti resorja:

- Direktorat za promet,
- Direktorat za mednarodne zadeve,
- Direktorat za ceste,
- Direktorat za železnice in žičnice,
- Direktorat za civilno letalstvo,
- Direktorat za pomorstvo in
- Javna agencija za varnost prometa.

Operativne naloge izvajajo organi v sestavi ministrstva, kontrolne pa inšpekcijske službe. Ministrstvo za promet poleg direktorotov sestavljajo naslednji organi:

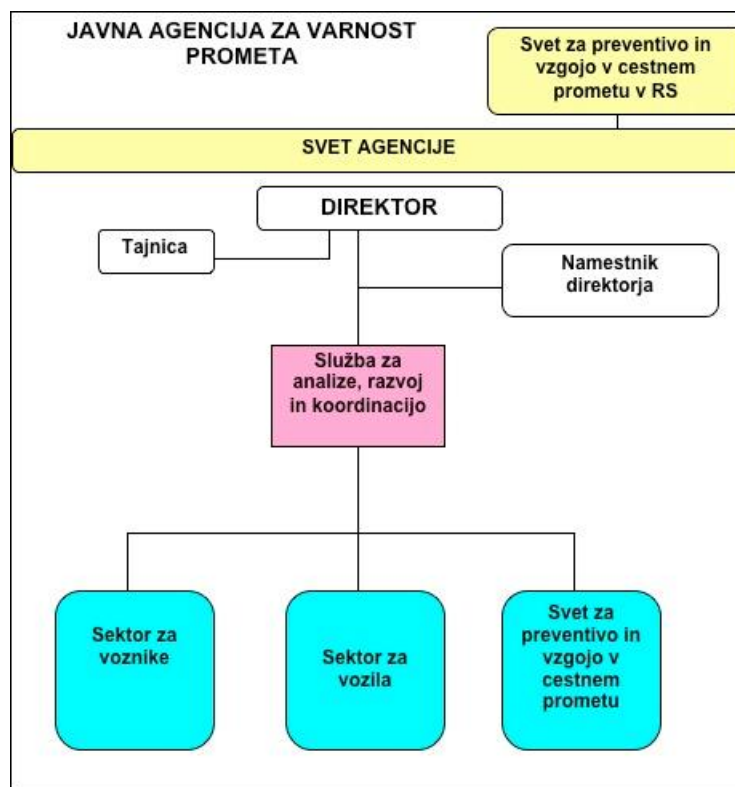
- Uprava RS za pomorstvo,
- Direkcija RS za ceste,
- Prometni inšpektorat RS,

- Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo.



Slika 4: Organigram Ministrstva za promet (Ministrstvo za promet, 2010)

Iz slike št. 4 je razvidna organizacijska sestava Ministrstva za promet. S področja varnosti cestnega prometa imajo najpomembnejšo vlogo: Javna agencija za varnost prometa, Direktorat za promet in Direktorat za ceste. Ministrstvo za promet pa ima s svojimi direktorati vlogo tudi na drugih področjih.



Slika 5: Organigram Javne agencije za varnost prometa (Javna agencija za varnost prometa, 2010)

Iz zgornje slike je razvidna organizacijska sestava Javne agencije za varnost prometa, ki jo vodi direktor, glavni izvršni organ pa je Služba za analizo, razvoj in koordinacijo, ki razporeja naloge na Sektor za voznike, Sektor za vozila in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

4.1.2.1 Medresorske delovne skupine za koordinacijo in nadzor nad izvajanjem Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011

Vlada Republike Slovenije je na 107. redni seji 1. 2. 2007 sprejela Sklep o ustanovitvi medresorske delovne skupine za koordinacijo in nadzor nad izvajanjem Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (Skupaj za večjo varnost). Delovna skupina opravlja naslednje naloge:

- spremlja izvajanje nalog iz nacionalnega programa;
- analizira poročila o izvedenih ukrepih iz obdobjnih načrtov, ki jih v skladu z vsakoletnim obdobjnim načrtom pripravijo izvajalci ukrepov iz teh načrtov;
- obravnava posebna problemska poročila, ki jih pripravljajo različni resorji zaradi odprave konkretnih ovir pri izvajanju nacionalnega programa;
- pomaga pri delu organov na lokalni ravni in sodeluje pri usklajevanju programov za reševanje problemov, ki presegajo lokalno raven.

4.1.2.2 Strokovni svet za obravnavo strokovnih vprašanj s področja varnosti cestnega prometa

Minister za promet je na podlagi 16. in 20. člena Zakona o državni upravi s sklepom ustanovil Strokovni svet za obravnavo strokovnih vprašanj s področja varnosti cestnega prometa.

Strokovni svet na sejah obravnava naslednjo problematiko:

- analizira stanje varnosti cestnega prometa,
- na podlagi analiz oblikuje politike in pripravlja izhodišča ukrepov za izboljšanje varnosti cestnega prometa,
- pripravlja strokovna mnenja k predlogom sprememb zakonodaje s področja varnosti cestnega prometa,
- oblikuje strokovna mnenja h gradivom ministrstva pri usklajevanju predpisov (uredbe, direktive) s področja varnosti cestnega prometa, ki jih sprejema Evropska skupnost.

4.1.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA

Ministrstvo je organizirano po direktoratih, ki opravljajo naloge iz izvorne pristojnosti resorja:

- **Direktorat za promet** – področja dela: prometna politika, varnost v cestnem prometu, vozila, prevozi v cestnem prometu (Ministrstvo za promet – Direktorat za promet).
- **Direktorat za mednarodne zadeve** – področja dela: evropske zadeve in mednarodni odnosi, evropski in drugi skladi (Ministrstvo za promet – Direktorat za mednarodne zadeve).
- **Direktorat za ceste** – področja dela: državne ceste, avtoceste in hitre ceste, zimsko vzdrževanje, prometno-informacijski center (Ministrstvo za promet – Direktorat za ceste).
- **Direktorat za železnice in žičnice** – področja dela: javna železniška infrastruktura, varnost, žičnice v Sloveniji, snežni telefon, zakonodaja s področja železnic in žičnic, koristne informacije za uporabnike železniških storitev o prevozu potnikov z vlaki ... (Ministrstvo za promet – Direktorat za železnice in žičnice).
- **Direktorat za civilno letalstvo** – področja dela: mednarodno sodelovanje, licenciranje letalskega osebja, inšpekcija za letalski promet (Ministrstvo za promet – Direktorat za civilno letalstvo).
- **Direktorat za pomorstvo** je bil v okviru Ministrstva za promet in zveze v sedanji obliki ustanovljen leta 1997. Razlog za organiziranje posebnega urada za pomorstvo je bil sprejem Resolucije o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, ki temu področju daje poseben pomen in naloge. Področja dela:

mednarodno sodelovanje, varnost pomorskega prometa, pomorske karte (Ministrstvo za promet – Direktorat za pomorstvo).

4.1.3.1 JAVNA AGENCIJA ZA VARNOST PROMETA

Javna agencija za varnost prometa je odgovorna za izvajanje nalog na področjih:

- varnosti cestnega prometa in izvajanja nacionalnega programa,
- preventive in vzgoje, kampanj, programov in akcij za varnost prometa, voznikov, vozil,
- neodvisnega preiskovanja dejavnikov za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom,
- analitsko-raziskovalnega dela za varnost prometa,
- organizacije presojanja prometne infrastrukture v skladu z Direktivo o varnosti cestne infrastrukture.

Javna agencija za varnost prometa prevzema naloge s področja:

- voznikov in vozil, ki jih opravlja Ministrstvo za notranje zadeve,
- vozil, ki jih opravlja Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste,
- preventive in vzgoje v cestnem prometu, ki jih prav tako opravlja Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste,
- varnosti prometa, ki jih opravlja Ministrstvo za promet,
- voznikov, ki jih opravljajo upravne enote, kjer so izpitni centri za voznike motornih vozil.

Nova javna agencija prevzame tudi usklajevalne naloge za izvajanje nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in obdobjnih načrtov.

4.1.3.2 ORGANI V SESTAVI MINISTRSTVA

Ministrstvo za promet poleg direktorats sestavljajo naslednji organi:

- Uprava RS za pomorstvo,
- Direkcija RS za ceste,
- Prometni inšpektorat RS,
- Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo in
- Javna agencija za varnost prometa.

Organiziranost direkcije RS za ceste

Direkcija organizira delo v naslednjih enotah:

- Sektor za: načrtovanje in analize, upravljanje, vzdrževanje in varstvo cest, investicije, cestne prevoze in vozila.

- Služba za: javna naročila in realizacijo letnega načrta, pravne in splošne zadeve, evropske zadeve, mednarodno sodelovanje in tehnično regulativo, finančno službo.
- Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Sektor za evidence o cestah, informatiko in arhiv.

V sektorjih se izvajajo glavni delovni procesi, ki vključujejo izpolnjevanje zakonskih in drugih nalog Direkcije, v službah pa potekajo podporne in spremljajoče dejavnosti, ki so potrebne za izvajanje glavnih delovnih procesov.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

V tem sektorju se analizira stanje varnosti cestnega prometa. Na podlagi analiz pripravlja izhodišče ukrepov za izboljšanje varnosti cestnega prometa, pripravlja strokovno mnenje k predlogom zakonodaje s področja varnosti cestnega prometa, s področja vozil, s področja voznikov in s področja javnih cest, oblikuje strokovno mnenje h gradivom ministrstva pri usklajevanju predpisov (uredbe, direktive) s področja varnosti cestnega prometa, ki jih sprejema Evropska skupnost.

Ukrepi za učinkovitejše delovanje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so predvsem povečanje medijske dejavnosti. Poleg tega opravlja še dodatne naloge:

- izvaja dodatne medijske kampanje v dopolnjujočem časovnem obdobju (dodatna predvajanja televizijskega in radijskega spota, zunanje oglaševanje ali podobno);
- zagotavlja dodatna medijska sredstva za pripravo in oblikovanje spletne strani, ki bi bila namenjena predvsem mladim, da dajejo svoje predloge; oglašuje v toaletnih prostorih; pripravlja dodatne izdelke za spodbujanje akcije (obeski, nalepke, razglednice, majice);
- vodeno komunicira z mediji;
- pripravlja usmerjene članke, prispevke na televiziji z različnih področij delovanja, ki se nanašajo na hitrost (delo policije, občinskih svetov, ministrstev, zdravstva, gradnje infrastrukture);
- spodbuja k varnejšemu vedenju (prilagojene hitrosti), pripravlja ukrepe za zmanjševanje hitrosti (infrastrukturnih in nadzora), vpliva na stališča in prepričanja ljudi ter vzpostavlja socialne norme.

Ključne naloge in ukrepi ministrstva za promet v obdobju 2010–2011

Ministrstvo za promet bo skupaj z Ministrstvom za notranje zadeve v letu 2010 realiziralo projekt ustanovitve Javne agencije za varnost cestnega prometa in s tem zagotovilo nacionalnemu prometno varnostnemu sistemu večjo stopnjo sistematičnosti, racionalnosti ter učinkovitosti.

Za učinkovitejše izvajanje ključnih ukrepov in nalog s področja varnosti cestnega prometa bo Ministrstvo za promet:

- skupaj z združenjem uvoznikov vozil pripravilo informacijo o pomembnosti opremljenosti vozil s sistemi za aktivno in pasivno varnost;
- skupaj z združenjem uvoznikov vozil pripravilo akcijo o ozaveščanju voznikov o pomembnosti opremljenosti vozil z zimsko opremo;
- pripravilo predlog sprememb postopka javnega razpisa za nakup motornih vozil z vključitvijo naprav za aktivno in pasivno varnost – predlog bo posredovan Ministrstvu za javno upravo;
- pripravilo predlog spremembe predpisa o prevozu otrok, kjer naj bi se postopoma uvedlo obvezo po opremljenosti vozil s sistemom za zaporo zagona motorja, če je voznik pod vplivom alkohola (ang. Alcohol-Interlock-System). V naslednjem koraku časovno postopoma razširilo opremljenost s to napravo tudi na vozila za javni prevoz potnikov in za prevoz nevarnega blaga;
- v predpisih uredilo način izboljšanja vidnosti kmetijske mehanizacije v cestnem prometu;
- preverilo možnost vgradnje in uporabe zapisovalnikov podatkov o vozilu pred nesrečo ter ugotovilo možnosti o morebitnih finančnih vzpodbudah pri nakupu in vgradnji teh naprav;
- na področju varnostne razdalje vzpostavilo testna polja samokontrole varnostne razdalje po sekundni metodi – s testnim poljem bosta opremljena prekmurski in vipavski krak avtoceste oz. hitre ceste (2010);
- organiziralo okrogle mize o meritvah hitrosti na občinskih cestah;
- ugotovilo nivo opremljenosti koles v prometu in nato predpisalo minimalno opremo koles;
- razvijalo aplikacije referenčnih števnih mest za izgradnjo modela povečanja prometne varnosti;
- organiziralo okroglo mizo o varnem upravljanju lokalne cestne infrastrukture (2011);
- preverilo možnosti za izboljšanje informiranja uporabnikov avtocest v času delovnih in interventnih zapor;
- preverilo možnosti korekcije označevanja cestnih zapor glede na prakse tujih držav z namenom zmanjšanja zastojev;
- preverilo ustreznost omejitve hitrosti na državnih cestah;
- sodelovalo pri izvedbi projekta Euro RAP, in sicer:
 - predstavitev projekta Euro RAP javnosti na internetnih straneh,
 - pregled, analiza in predstavitev rezultatov za celotno cestno omrežje državnih cest po metodologiji Risk map za obdobji 2005–2007 in 2006–2008,
 - seznanitev z rezultati projekta vzdrževalce cest in izdelava strategij na makro in mikro nivoju za odpravo pomanjkljivosti,

- izvedba pilotnega projekta na AC in HC po sistemu Star Map (Ministrstvo za promet, 25. 7. 2010).

4.1.4 FINANCIRANJE

Financiranje vseh ministrstev je izvedeno iz javnega proračuna Republike Slovenije, za katero je konkretno pristojno Ministrstvo za finance, ki mora pripraviti letni proračun, tega pa na podlagi Zakona o javnih financah ter Poslovnika državnega zbora sprejeme Državni zbor Republike Slovenije.

Prihodki javne agencije so sredstva državnega proračuna, pridobljena na podlagi pogodbe z ministrstvom pristojnim za promet pa tudi prihodki pridobljeni s prodajo blaga in storitev na trgu, razna sponzorstva, donacije, dediščine in darila ter drugi prihodki skladno s predpisi.

4.1.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Ministrstvo za promet sodeluje z vsemi ministrstvi sodelujočimi v preventivnih akcijah in nadzorih in po potrebi pomaga pri nakupih preventivnega propagandnega gradiva za akcije, ki se nanašajo na preventivno delo posameznih organov. Pri tem so imeli pogloblitve naloge na naslednjih področjih:

- *Hitrost*

Hitrost je na slovenskih in tudi evropskih cestah pogloblitve dejavnik prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. Tudi v letu 2008 se je ponovno potrdilo, da stopnja poškodb v prometnih nesrečah narašča sorazmerno s hitrostjo. Ukrepi, povezani s hitrostjo, so izrazitejši med trajanjem akcije, zaradi česar so sestavili podroben načrt dela s cilji, ukrepi in sodelujočimi. Po vsaki končani akciji se je tudi pripravilo sklepno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

- *Pešci*

Pešci so v dolgoročnem obdobju gotovo v cestnem prometu med najbolj ogroženimi, saj je delež mrtvih na 100 poškodovanih med najvišjimi glede na druge skupine udeležencev.

Delež mrtvih je več kot dvakrat višji kot pri voznikih osebnih avtomobilov in kolesarjih. V zadnjih letih se je glede na pretekla leta število mrtvih pešcev sicer zmanjšalo, še vedno pa ostajajo pešci stari nad 65 let najbolj ogrožena starostna skupina. Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, je posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka, neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov.

Ugotovljeno je, da se še vedno večina nesreč (69,4 %) pripeti v temnem delu. Zaradi navedenega je Ministrstvo za promet v letu 2009 izvedlo dva nadzora nad pešci, po končani akciji pa je sestavilo sklepno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

- *Uporaba varnostnega pasu*

Varnostni pas je v prometni nesreči najučinkovitejša naprava za zaščito potnikov v osebnih in lahkih dostavnih vozilih. Uvajanje varnostnih pasov v vozila je v vseh letih obstoja avtomobilske industrije do zdaj najpomembnejše za izboljšanje pasivne varnosti potnikov med trčenjem. Manjša stopnja privezanosti ob trčenju nedvomno pomeni večjo verjetnost nastanka hudih telesnih poškodb ali smrti. Preventivno akcijo za nadzor nad uporabo varnostnih pasov so izvedli enkrat letno, Ministrstvo za promet pa je ob tem sestavilo oz. pripravilo podroben načrt dela ter po končani akciji sestavilo sklepno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov.

Ministrstvo za promet je imelo glede na začrtan projekt (Obdobni načrt za zagotavljanje varnostni cestnega prometa v letu 2009) naslednje dodatne ukrepe:

a) Zagotovitev dodatnih finančnih sredstev

V okviru zagotavljanja večje varnosti cestnega prometa je zagotovilo dodatna finančna sredstva, ki so se namenila za preventivno delovanje. Ta sredstva so porabili predvsem za financiranje naslednjih dejavnosti:

- nakup propagandnega gradiva kot podporo posameznim preventivnim akcijam (odsevni trakovi, odsevne kresničke, odsevni jopiči, tiskano gradivo ipd.),
- soudeležbo pri financiranju merilnikov hitrosti, ki jih nabavlja policija,
- finančno pomoč regijam pri izvedbi preventivnih dejavnosti,
- sofinanciranje obvestilnih in opozorilnih tabel ob cesti za večjo varnost posameznih vrst udeležencev v cestnem prometu,
- sofinanciranje tiskanja propagandnega gradiva (zloženke, napotila ipd.), ki ga pripravljajo drugi državni organi ali samoupravne lokalne skupnosti.

Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC) je v letu 2009 povzela naslednje ukrepe:

a) Gradbeni in prometno-tehnični ukrepi

Za učinkovitejše opravljanje nalog Direkcije RS za ceste se je v minulem letu:

- zagotovilo več sredstev za odpravo "črnih točk" (vsaj 15 novih lokacij v vrednosti približno 50.000 €) in za obnovo oz. postavitve ustrezne prometne signalizacije na najnevarnejših odsekih;
- uvedlo spremljanje izvedbe načrtovanih gradbenih in prometno-tehničnih ukrepov za zagotovitev prometne varnosti v naselju in zunaj njega (za zagotovitev preglednosti vlaganja sredstev v izboljšanje prometne varnosti);
- pripravilo pregled hitrostnih omejitev na državnih cestah;

- pripravilo vse potrebno za uvedbo sistema spremljanja hitrostnega obnašanja motornega prometa na državnih cestah [Speed Management] (za potrebe PIN in regionalne primerjave za potrebe policije oz. lokalnih oblasti).

DRSC – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je v letu 2009 povzelo naslednje ukrepe:

a) Povečanje medijske dejavnosti za projekt hitrost

Izvedli so eno medijsko kampanjo na temo hitrosti (vključeno predvajanje televizijskega, radijskega spota, gigantskih plakatov, delo agencije za pripravo itd.).

Poleg navedenega so opravili še dodatne naloge, in sicer:

- izvedli dodatne medijske kampanje v dopolnjujočem časovnem obdobju (dodatna predvajanja televizijskega in radijskega spota, zunanje oglaševanje ali podobno);
- zagotovili dodatna medijska sredstva za pripravo in oblikovanje spletne strani, ki je namenjena predvsem mladim, da dajejo svoje predloge, oglaševali v toaletnih prostorih, pripravili dodatne izdelke za spodbujanje akcije (obeski, nalepke, razglednice, majice);
- vodeno komunicirali z mediji – usmerjeni članki, prispevki na televiziji z različnih področij delovanja, ki se nanašajo na hitrost (delo policije, občinskih svetov, ministrstev, zdravstva, gradnje infrastrukture);
- delovali na spodbujanju varnejšega vedenja (prilagojene hitrosti), pripravljali ukrepe za zmanjševanje hitrosti (infrastrukturnih in nadzora), vplivali na stališča in prepričanja ljudi ter vzpostavljali socialne norme.

Prometni inšpektorat RS je inšpekcijski organ, ki ima v okviru svojih nalog veliko strokovnega znanja in izkušenj o varnosti v cestnem prometu. Inšpektorji inšpektorata so v minulem obdobju (l. 2009) zainteresiranim občinam strokovno pomagali pri reševanju lokalnih problemov, in sicer pri:

- komuniciranju z občinami, ki prosijo za strokovno pomoč,
- opozarjanju občin na pomanjkljivosti, ki jih ugotovijo pri svojem delu,
- seznanjanju občin s primeri dobre prakse v posameznih občinah.

4.2 MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE

Temeljna naloga Ministrstva za notranje zadeve je zagotavljanje varnosti v državi, ki se zagotavlja predvsem s preventivnim in manj represivnim delovanjem varnostnih organov. Ministrstvo za notranje zadeve poleg primarne naloge usmerjanja in nadzora nad policijo skrbi tudi za nadzor nad izvajanjem predpisov o upravnem postopku ter nad organizacijo in delovanjem sistema upravnih organov, nad posestjo in nošenjem orožja, prometom in prevozom eksplozivnih in drugih nevarnih snovi, nad interesnimi in političnimi združenji ter zbiranji občanov itd.

4.2.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Zakon o državni upravi

Državna uprava izvaja politiko in izvršuje zakone in druge predpise:

- posredno,
- neposredno.

Upravni organi lahko izdajajo splošne pravne akte v obliki pravilnikov, odredb in navodil za izvrševanje zakonov. Vsi ti akti so derivativni pravni akti in morajo imeti podlago v zakonu ali drugem predpisu. Pravni akti, ki jih sprejemajo izvršilni in upravni organi so pravno podrejeni in odvisni od zakonov, ki so originalne pravne norme.

V 34. členu Zakona o državni upravi Ministrstvo za notranje zadeve opravlja naloge na področjih sistema, organizacije, delovanja in razvoja državne uprave ter lokalne samouprave, sistema plač v javnem sektorju, upravnih notranjih zadev in policije.

Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev

V 9. členu Zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev ima temeljne naloge Ministrstvo za notranje zadeve, ki se nanašajo na sistem, organizacijo in delovanje upravnih organov; na sistem financiranja, plače in druge prejemke v državni upravi; na sistem delovnih razmerij v državni upravi; na nadzorstvo nad izvajanjem predpisov o upravnem postopku in na druge zadeve obče uprave; na izvedbo programov za pridobivanje izobrazbe, izpopolnjevanje in usposabljanje na področju varnosti in notranjih zadev; na usposabljanje kadrov za opravljanje upravnih nalog in strokovne izpite; na upravno statistiko; na ugovor vesti vojaški dolžnosti; na gibanje in prebivanje tujcev; na potne listine; na posest in nošenje ter promet orožja in streliva; na promet in prevoz eksplozivnih snovi ter prevoz drugih nevarnih snovi; na interesna in politična združevanja občanov; na zbiranje in javna zborovanja; na osebne izkaznice; na prijavo in odjavo prebivališča; na registracijo vozil in opravljanje voznških izpitov; na državljanstvo, matične knjige in osebna imena; na varovanje življenja ljudi in premoženja; na vzdrževanje javnega reda in miru; na urejanje in nadzorovanje prometa na javnih cestah; na preprečevanje in odkrivanje kaznivih dejanj ter prekrškov; na odkrivanje, prijetje in izročanje osumljencev in drugih iskanih oseb v zvezi s kaznivimi dejanji pristojnim organom; na varovanje določenih oseb in objektov; na varovanje državne meje in na nadzor prehajanja čez državno mejo.

Zakon o policiji

Z Zakonom o policiji, ki je začel veljati 18. julija 1998, je policija postala organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve Republike Slovenije. Policija je sicer pridobila samostojnost, vendar bo ministrstvo tudi v prihodnje določalo razvojne, organizacijske, kadrovske in druge temeljne usmeritve za njeno delo, skrbelo za njeno finančno poslovanje in investicije ter koordiniralo in usklajevalo policijski informacijski in telekomunikacijski sistem s sistemi drugih državnih organov. Ministrstvo pa tudi usmerja in nadzoruje izvajanje nalog policije.

Cilj tovrstne preobrazbe slovenske policije je moderna in po evropskih merilih oblikovana policijska organizacija, ki bo sposobna učinkovito odgovoriti na izzive sodobnega življenja in zagotoviti visoko stopnjo varnosti. Na kratko, gre za racionalizacijo policijske organizacije, ki bo še prožnejša in prijaznejša državljanom.

V skladu s 3. členom Zakona o policiji (Zakon o policiji, uradno prečiščeno besedilo (ZPol-UPB6), Uradni list RS, št. 107/2006), policija opravlja naslednje naloge:

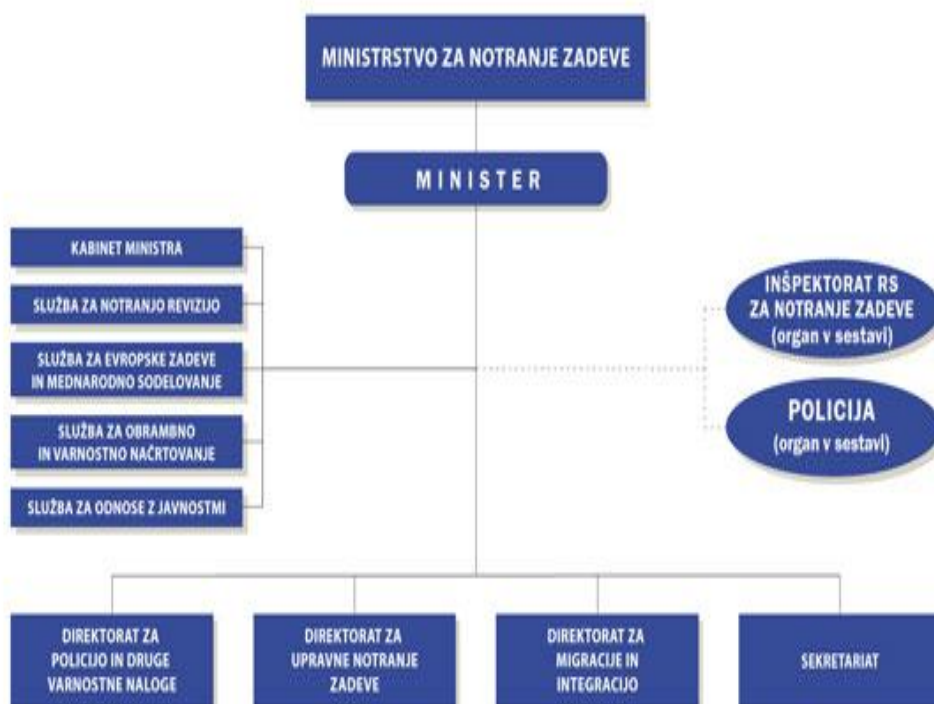
- a) varuje življenje, osebno varnost in premoženje ljudi;
- b) preprečuje, odkriva in preiskuje kazniva dejanja in prekrške, odkriva in prijema storilce kaznivih dejanj in prekrškov, druge iskane osebe ter jih izroča pristojnim organom; zbira dokaze in raziskuje okoliščine, ki so pomembne za ugotovitev premoženjske koristi, ki izvira iz kaznivih dejanj in prekrškov;
- c) vzdržuje javni red;
- d) nadzoruje in ureja promet na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet;
- e) varuje državno mejo in opravlja mejno kontrolo;
- f) opravlja naloge, določene v predpisih o tujcih;
- g) varuje določene osebe, organe, objekte in okoliše;
- h) varuje določena delovna mesta in tajnost podatkov državnih organov, če z zakonom ni drugače določeno;
- i) izvaja naloge, določene v tem in drugih zakonih in podzakonskih predpisih.

Zgoraj navedene naloge izvajajo uniformirana in kriminalistična policija ter specializirane enote policije, organizirane v generalni policijski upravi, policijski upravi in policijski postaji.

Naloge policije, ki jih v zvezi z vodenjem in odločanjem v postopku o prekršku določa zakon, ki ureja prekrške, izvajajo policijske postaje in tiste notranje organizacijske enote generalne policijske uprave in policijskih uprav, katerih pooblaščenec uradne osebe vodijo in odločajo v hitrem postopku pred prekrškovnim organom.

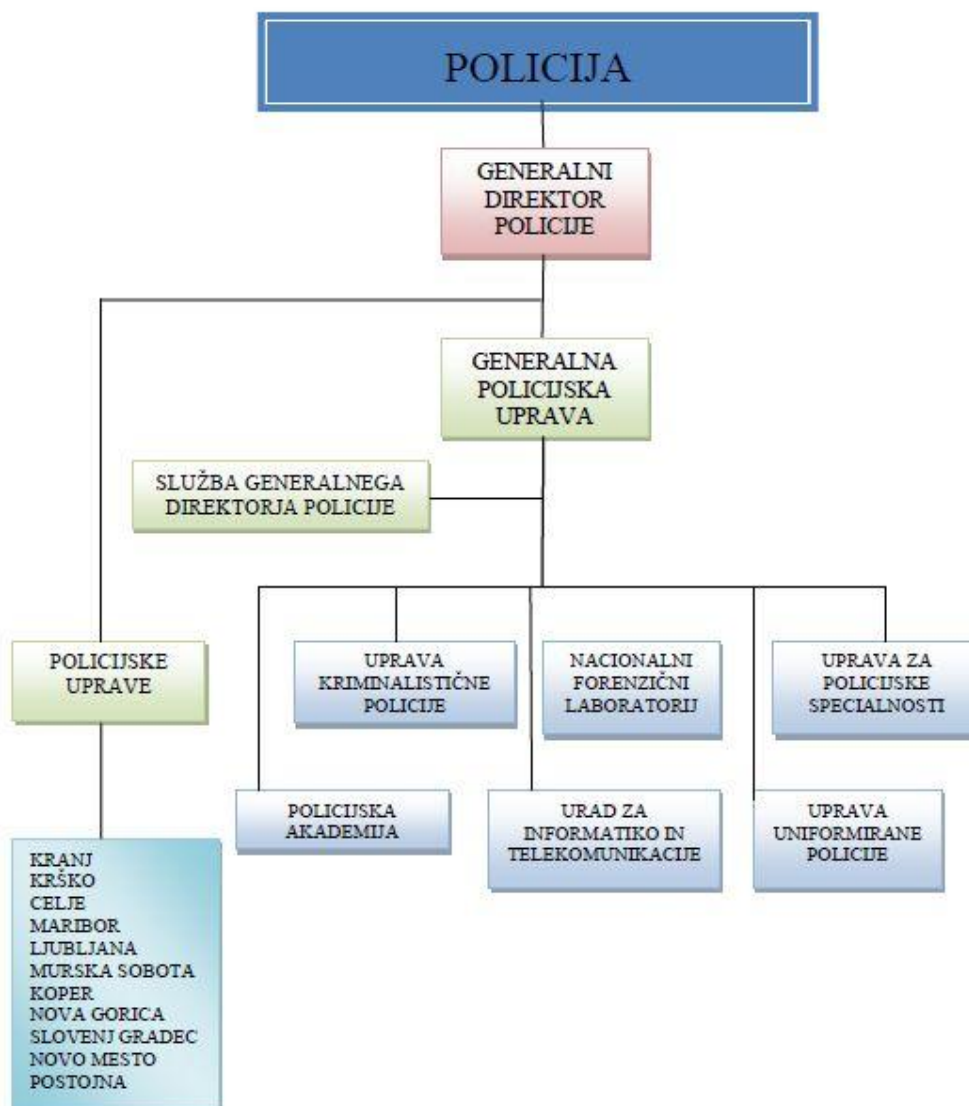
Državni zbor je 20. avgusta 2010 sprejel novelo Zakona o policiji, ki predvideva spremembe pri izbiranju generalnega direktorja policije ter še nekatere novosti.

4.2.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT



Slika 6: Organigram MNZ (Ministrstvo za notranje zadeve, 2010)

Slika št. 6 nam prikazuje, kakšno organizacijsko sestavo ima Ministrstvo za notranje zadeve. Notranje organizacijske enote ministrstva so neposredno odgovorne ministrici, te so: Kabinet, Služba za notranjo revizijo, Služba za evropske zadeve in mednarodno načrtovanje, ter Služba za odnose z javnostmi, ki ji je dodana še Služba za obrambno in varnostno načrtovanje. Nekatere spremembe so tudi na Sekretariatu, kamor so se priključile podporne službe Generalne policijske uprave (Ministrstvo za notranje zadeve – Delovna področja, 28. 7. 2010).



Slika 7: Policija je organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve (Policija, 2010)

Slika št. 7 predstavlja Policijo, ki je organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve.

4.2.3 FUNKCIONALNI ASPEKT MINISTRSTVA

Ministrstvo za notranje zadeve se je s 1. januarjem 2010 reorganiziralo. S tem projektom so se reorganizirala delovna področja upravljanja s kadrovskimi in finančnimi viri, informacijske in logistične dejavnosti, upravljanja z dokumentarnim gradivom in področje tajnih podatkov.

Notranjim organizacijskim enotam ministrstva, ki so neposredno odgovorne ministrici, to so Kabinet, Služba za notranjo revizijo, Služba za evropske zadeve in mednarodno načrtovanje ter Služba za odnose z javnostmi, je dodana še Služba za

obrambno in varnostno načrtovanje. Največ sprememb je v Sekretariatu, kamor se priključijo podporne službe Generalne policijske uprave.

Policija je organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve, ki opravlja svoje naloge na treh ravneh: državni, regionalni in lokalni. Sedež Policije je v Ljubljani. Organizacijsko jo sestavljajo Generalna policijska uprava, policijske uprave in policijske postaje.

Poleg projekta racionalizacije delovnih področij MNZ in Policije se v letu 2011 pripravljajo še štiri sistemske projekte: reorganizacijo na državni in regionalni ravni, ustanovitev Nacionalnega preiskovalnega urada, reformo nadzornega sistema nad delom policije in prenovo policijske zakonodaje. Njihov namen je doseči korenite in dolgoročne strukturne reforme.

Notranje organizacijske enote Generalne policijske uprave strateško usmerjajo, načrtujejo, organizirajo in nadzorujejo področje dela za celotno policijo, v skladu s 3. členom Zakona o policiji opravljajo naloge policije, spremljajo, proučujejo in pripravljajo analize, poročila in druge skladne predloge za odločanje ter pripravljajo zakonske in podzakonske predpise s področja policijskega dela.

Generalna policijska uprava je razdeljena na:

- Službo generalnega direktorja policije
- Upravo uniformirane policije
- Upravo kriminalistične policije
- Center za forenzične preiskave
- Urad za varnost in zaščito
- Operativno-komunikacijski center
- Specialno enoto
- Policijsko akademijo
- Urad za informatiko in telekomunikacije

Na državni ravni za usklajeno, strokovno, učinkovito in zakonito delo uniformirane policije skrbi Uprava uniformirane policije, njene naloge so:

- načrtovanje, organiziranje, strokovno usmerjanje in nadzorovanje dela notranjih organizacijskih enot;
- neposredno usklajevanje in vodenje zahtevnih nalog uniformirane policije;
- sodelovanje pri pripravi predpisov z delovnega področja policije;
- skrb za izvajanje predpisov z delovnega področja uniformirane policije in obveznosti iz mednarodnih predpisov;
- na delovnem področju uniformirane policije sodelovanje s tujimi organi in organizacijami;
- skrb za strokovnost in ustreznost informacij z delovnega področja uniformirane policije, ki jih Generalna policijska uprava ali Ministrstvo za notranje zadeve posreduje državnim organom in javnosti;
- opravljanje nalog prekrškovnega organa v skladu s predpisi;

- opravljanje drugih nalog, ki jih določajo zakoni ali drugi predpisi.

Sektor prometne policije

Osnovni delovni področji sektorja sta varnost cestnega prometa in urejanje prometa. Tako spremlja in analizira varnostne razmere na slovenskih cestah, usmerja in po potrebi usklajuje delo enot za nadzor prometa, preiskuje prometne nesreče, preprečuje in odkriva kazniva dejanja in prekrške, ki ogrožajo varnost cestnega prometa, opravlja nadzor in enotam zagotavlja strokovno pomoč.

Sektor spremlja in ocenjuje tudi učinkovitost in sodeluje pri izpopolnjevanju taktike in metod policijskega dela na tem področju, posreduje mnenja in izdaja soglasja v zvezi z gradnjami in rekonstrukcijami cest in cestnih objektov ter mnenja, soglasja in dovoljenja za prevoze in izredne prevoze ter za zapore ob večjih prireditvah na cesti.

Tudi ta sektor pri delu za varnost prometa sodeluje z drugimi slovenskimi in tujimi organi in organizacijami ter pripravlja predpise in navodila s tega delovnega področja, sodeluje pri pripravi informacij za javnost ter pri obdelavi in zbiranju računalniških podatkov.

Specializirana enota za nadzor prometa kot notranja enota tega sektorja pa neposredno opravlja posebej načrtovane poostrene nadzore prometa, nadzore z video-tehničnimi napravami, nadzore tovornih vozil in avtobusov, po potrebi spremlja izredne prevoze in prevoze nevarnega blaga ter sodeluje pri izvedbi prireditev na cesti.

Specializirana enota za nadzor prometa na območju Republike Slovenije opravlja policijske naloge, za katere so poleg splošnih potrebne tudi posebne veščine ali znanja ter specialna oprema. Potrebno jih je izvajati usklajeno z državnega nivoja. Njene naloge so:

- nadzor vozil in oseb z video-tehničnimi napravami na cestah ter nadzor tovornih vozil in avtobusov;
- opravljanje poostrenih in vnaprej načrtovanih ciljnih nadzorov cestnega prometa;
- po potrebi opravljanje spremstva izrednih prevozov, prevozov nevarnega in eksplozivnega blaga, prevozov tujih varnostnih organov ter humanitarne pomoči, ki potekajo na območju ene ali več policijskih uprav;
- po potrebi opravljanje posamezne policijske naloge pri izvedbi športnih prireditev na cestah;
- skrb za vzdrževanje, racionalno uporabo ter preizkuse materialno-tehničnih sredstev za delo enote;
- opravljanje nalog prekrškovnega organa v skladu s predpisi;

- sodelovanje pri pripravi sistemizacije in standardizacije ter načrta nabave materialno-tehničnih sredstev za delo enote.

Ključne naloge in ukrepi Ministrstva za notranje zadeve v obdobju 2010–2011 za izboljšanje cestne varnosti v prometu:

- usposabljanje kandidatov za voznike v avtošolah – vrstnik vrstniku;
- pripravljane tehničnih specifikacij za "vidno stezo" v pooblaščenih organizacijah za tehnične preglede motornih in priklopnih vozil;
- analiziranje kvalitete in strokovnosti tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil s strokovnimi nadzori ter na podlagi analize pripravljane in izvajanje ustreznih ukrepov (sprememba predpisov; sprememba metod in postopkov tehničnih pregledov);
- uvedlo je stalno analizo podatkov o rezultatih tehničnih pregledov vozil in priporočilo ukrepanje;
- izvajalo je kontrolo naknadne opremljenosti tovornih vozil z ogledali pri tehničnem pregledu vozila.

4.2.4 FINANCIRANJE

Financiranje vseh ministrstev je izvedeno iz javnega proračuna Republike Slovenije, za katero je konkretno pristojno Ministrstvo za finance, ki pripravi letni proračun in ga na podlagi Zakona o javnih financah ter Poslovnika državnega zbora sprejeme Državni zbor Republike Slovenije.

4.2.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Na znatno izboljšanje varnosti cestnega prometa je po oceni Ministrstva za notranje zadeve vplivala posodobitev cestnoprometne infrastrukture, predvsem dokončanje novih odsekov avtocest, uvedba vinjetnega sistema, ki je preusmeril velik del prometa na varnejše ceste, in napovedani ukrepi ministrstev za notranje zadeve in za promet, kot so strožje sankcioniranje in učinkovitejše ukrepanje ob kršitvah, ki so največkrat vzrok prometnih nesreč z najhujšimi posledicami.

Ministrstvo za notranje zadeve in policija sta tako kot prejšnja leta svoje ukrepe prilagajala razmeram v prometu. Delovala sta proaktivno in svoje naloge načrtovala glede na sezonska dogajanja, kot so motoristična in glavna turistična sezona, začetek šolskega leta, martinovanje in decembrska praznovanja. Policija je izvedla številne poostrene nadzore cestnega prometa, in sicer na tistih področjih, ki so bila po ugotovitvah analiz najbolj problematična. Nadzori so bili usklajeni z Obdobnim načrtom vlade za zagotavljanje prometne varnosti v letu 2009, nekateri pa tudi z nadzori cestnega prometa v drugih evropskih državah.

Policija je v letu 2009 ugotovila 462.426 kršitev Zakona o varnosti cestnega prometa, od tega 160.336 kršitev zaradi prekoračitve hitrosti, 20.242 zaradi vožnje pod vplivom alkohola in 75.654 zaradi neuporabe varnostnega pasu.

Obravnavala je 20.592 ali 9,6 % manj prometnih nesreč, v katerih je bilo udeleženih 39.616 oseb ali 10,2 % manj kot v prejšnjem letu. Zaradi prometnih nesreč je umrlo 171 ali 20,1 % manj ljudi. Število hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah se je zmanjšalo s 1.068 na 1.032 ali za 3,4 %, število lahko telesno poškodovanih pa z 11.341 na 11.082 ali za 2,3 %. Poleg neprilagojene hitrosti so bili najpogostejši vzroki najhujših prometnih nesreč še: nepravilna stran ali smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti, nepravilno prehitevanje, nepravilni premiki z vozilom in nepravilno ravnanje pešcev.

Policija je izdala 3.179 ali 52,9 % več odločb v hitrem postopku po Zakonu o prekrških, kar je posledica spremenjenega ukrepanja policije zoper pravne osebe, po katerem izdaja odločbe v hitrem postopku namesto plačilnih nalogov. Število predlogov drugemu prekrškovnemu organu se je povečalo s 107 na 153 ali za 43,0 %, in sicer zaradi izvajanja tistih predpisov, kjer je policija nadzorni organ, ni pa pristojna za vodenje in odločanje v prekrškovnem postopku. Porasta zahtev za sodno varstvo zaradi odločb v hitrem postopku s 746 na 1.131 ali za 51,6 % in predlogov za uklonilni zapor z 276 na 401 ali za 45,3 %, sta povezana s povečanjem števila izdanih odločb v hitrem postopku in neplačanih glob, o katerih je bilo odločeno leta 2008, vendar jih kršitelji niso plačali, zato so bili predlogi dani leta 2009.

Število odklonjenih preizkusov alkoholiziranosti je upadlo s 1.304 na 755 ali za 42,1 %, število odklonjenih strokovnih pregledov zaradi alkohola pa s 398 na 309 ali za 22,4 %. Na to je verjetno vplivala seznanjenost voznikov, da jim bo ob odklonitvi preizkusa ali pregleda odrejeno pridržanje. Zaradi spremembe Zakona o varnosti cestnega prometa leta 2008 se je število zaseženih motornih vozil na podlagi tega zakona povečalo s 303 na 818 ali za 170,0 %, število pridržanih oseb pa s 7.709 na 10.091 ali za 30,9 %, hkrati pa je upadlo število pridržanih oseb in zaseženih motornih vozil po Zakonu o prekrških.

Policisti so izvajali nadzor nad vozniki in vozili, za vožnjo katerih so potrebna posebna znanja (vozila avtošol, taksiji, avtobusi, tovorna vozila in vozila za prevoz nevarnega blaga). Sodelovali so pri varovanju 894 (1.069) ali 16,4 % manj izrednih prevozov, pri varovanju številnih športnih prireditev na cestah in izdajanju odločb organizatorjem športnih prireditev na cestah, pri čemer so opravili predhodne terenske ogleda in določili oblike varovanja. Na več krajih prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami je policija organizirala dodatne ogleda, na katere je povabila predstavnike upravljavcev in vzdrževalcev cest ter lokalnih skupnosti, na podlagi ogledov pa so bili sprejeti tehnični ukrepi za preprečitev ponovnih prometnih nesreč.

Dejavnosti Ministrstva za notranje zadeve in Policije v okviru Obdobjnega načrta izvajanja nacionalnega programa varnosti cestnega prometa v obdobju 2010–2011

Namen Obdobjnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011 je, da z medsebojnim povezovanjem pristojnih organov na državni ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj poveča izkoristek obstoječih virov in na ta način izboljša varnost cestnega prometa. V zvezi tega so bile Ministrstvu za notranje zadeve in Policiji naložene naloge, ki se morajo izvesti v navedenem obdobju.

Policija mora v okviru kadrovskih in materialnih možnosti zagotovi učinkovit nadzor nad vozniki v cestnem prometu na področjih, ki imajo največji vpliv na prometno varnost, in sicer na področju hitrosti (optimalna izkoriščenost merilnikov hitrosti), vožnje pod vplivom alkohola (naključni nadzori po pripravljeni metodologiji) in vožnje brez uporabe varnostnega pasu.

Policija prav tako:

- zagotavlja čim večjo prisotnost policistov na terenu;
- zagotavlja vidnost in opaznost policijskih aktivnosti na področju prometa (uporaba odsevnih brezrokavnikov, vidnost policijskega dela);
- izboljšuje kvaliteto ogleda kraja prometnih nesreč (usposabljanja prometnih policistov v februarju in novembru);
- prenavlja program dela za leti 2010 in 2011 za nadzor tovornih vozil;
- pripravlja opomnik za nadzor avtošol, s poudarkom na manipulacijah inštruktorjev pri usposabljanju;
- izboljšuje kvaliteto in obseg nadzora predpisov s področja socialne zakonodaje (v marcu, aprilu in oktobru je usposobila dodatno število policistov);
- zagotavlja obdelavo podatkov iz stacionarnih merilnikov hitrosti na enem mestu;
- zagotavlja preverjanje opremljenosti tovornih vozil v cestnem prometu z ogledali (v skladu s spremenjenimi zahtevami predpisov);
- uvaja kontrolo opremljenosti težkih in dolgih vozil z odsevnimi tablami;
- pripravlja program usposabljanja policistov s področja psihosocialne pomoči žrtvam prometnih nesreč, izdelala pa je tudi opomnik za policiste glede obveščanja svojcev umrlih v prometnih nesrečah;
- skupaj z Direktoratom za upravne notranje zadeve in Inšpektoratom za notranje zadeve izvaja koordinirane nadzore nad delom avtošol in organizacij, ki izvajajo tehnične preglede;

- povečuje aktivnosti v preventivno in represivno delo nadzornih organov ter s tem osvešča v smislu medsebojnega opozarjanja motoristov na agresivno in nevarno vožnjo oz. vožnjo v nasprotju s prometnimi pravili;
- na PU Celje bo poskusno uveden spremenjen način nadzora cestnega prometa, ki bo še bolj usmerjen v vzroke in posledice prometnih nesreč in kvaliteto policijskih ukrepov (Obdobni načrt za varnost cestnega prometa v letih 2010 in 2011, 15. 9. 2010).

Ministrstvo za notranje zadeve opravlja naslednje naloge:

- usposablja kandidate za voznike v avtošolah – vrstnik vrstniku;
- pripravlja tehnične specifikacije za "vidno stezo" v pooblaščenih organizacijah za tehnične preglede motornih in priklopnih vozil;
- analizira kvalitete in strokovnosti tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil s strokovnimi nadzori ter na podlagi analize pripravi in izvede ustrezne ukrepe (sprememba predpisov; sprememba metod in postopkov tehničnih pregledov);
- uvaja stalno analizo podatkov o rezultatih tehničnih pregledov vozil;
- izvaja kontrolo naknadne opremljenosti tovornih vozil z ogledali pri tehničnem pregledu vozila.

4.3 MINISTRSTVO ZA ŠOLSTVO IN ŠPORT

Ministrstvo za šolstvo in šport opravlja naloge na področjih vzgoje, osnovnega šolstva, osnovnega glasbenega izobraževanja, srednjega in višjega šolstva, izobraževanja odraslih ter športa, ter je eden temeljnih subjektov za izobraževanje mladine na področju prometne vzgoje. Prav tako pripravlja nacionalni program in druge programe na področjih šolstva, znanosti in športa ter skrbi za financiranje ter pripravlja programe investicij in investicijskega vzdrževanja navedenih področij.

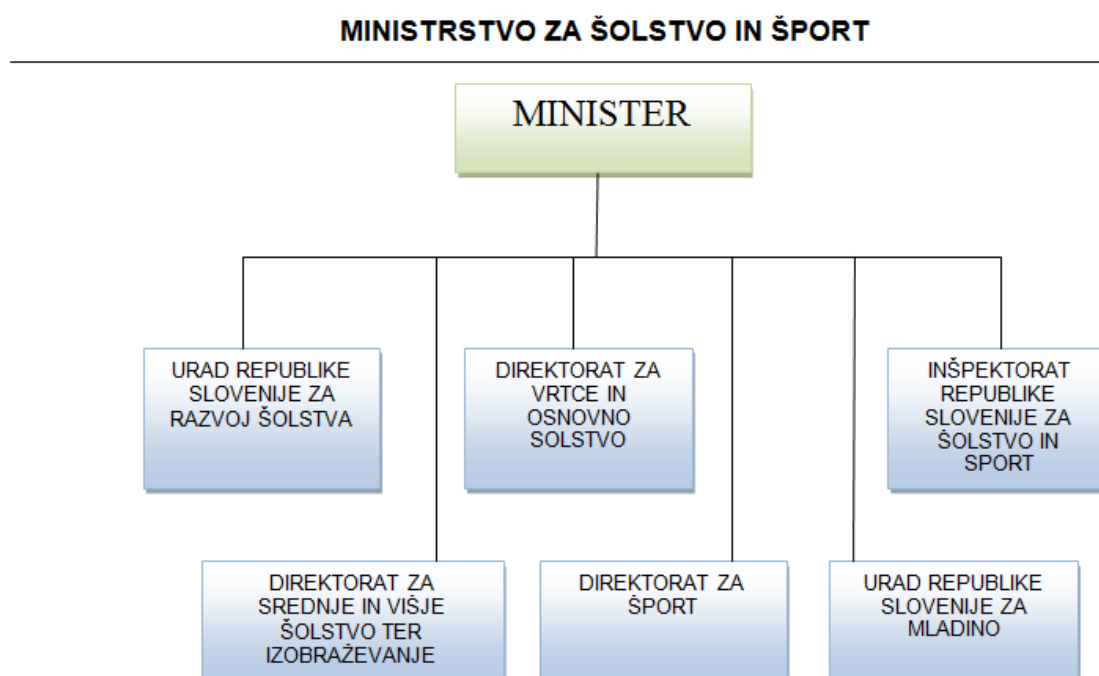
4.3.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev

V 14. členu Zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev ima temeljne naloge Ministrstvo za šolstvo in šport, da opravlja zadeve, ki se nanašajo na: vzgojo in izobraževanje ter položaj in družbeno zaščito otrok, mladostnikov in odraslih v vrtcih, osnovnih šolah, glasbenih šolah, srednjih šolah, zavodih oz. enotah za izobraževanje in usposabljanje otrok z motnjami v razvoju, dijaških domovih in zavodih oz. enotah za izobraževanje odraslih; področje visokega šolstva; dijaške in študentske domove; izobraževanje pripadnikov italijanske in madžarske narodnostne skupnosti ter Romov; izobraževanje pripadnikov slovenske manjšine v Italiji, v Avstriji in na Madžarskem; dopolnilni pouk slovenskega jezika in kulture za

Slovence po svetu; športno vzgojo in rekreacijo; preventivno in korektivno športno dejavnost; selektivni in vrhunski šport; pripravo sistemskih in drugih rešitev; pripravo nacionalnega programa in programa javne službe; pripravo meril za financiranje javne službe; vzpostavitev bilance nepremičnin in pripravo programa investicij in investicijskega vzdrževanja; oblikovanje informacijskega sistema za področje šolstva in športa; vzpostavitev kadrovske evidence in izobraževanje pedagoških, andragoških in drugih strokovnih delavcev ter napredovanje v nazive (Uradni list RS, 16. 9. 2010).

4.3.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT



Slika 8: Organigram Ministrstva za šolstvo (Ministrstvo za šolstvo, 2010)

Slika št. 8 predstavlja organiziranost Ministrstva za šolstvo, njegova glavna organa v sestavi sta Inšpektorat RS za šolstvo in šport in Urad RS za mladino.

4.3.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA

Ministrstvo za šolstvo in šport opravlja naloge na področjih vzgoje, osnovnega šolstva, osnovnega glasbenega izobraževanja, srednjega in višjega šolstva, izobraževanja odraslih ter športa. Nastalo je konec leta 2004 po združitvi dotedanjega Ministrstva za šolstvo, znanost in šport na Ministrstvo za šolstvo in šport ter Ministrstvo za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo.

Urad Republike Slovenije za šolstvo opravlja zadeve, ki se nanašajo na: pripravo programske zasnove; pripravo vzgojnih, vzgojno-izobraževalnih programov in drugih gradiv, o katerih odloča z zakonom pooblaščen organ; strokovno preučevalno in svetovalno delo na področju vzgoje in izobraževanja in druge zadeve v zvezi z razvojem vzgojno-izobraževalne dejavnosti.

Urad Republike Slovenije za mladino opravlja zadeve, ki se nanašajo na: celovito spremljanje vloge in položaja mladih v družbi; izboljševanje pogojev za organiziranje in delovanje mladih in njihovih organizacij; pospeševanje mobilnosti mladih; pospeševanje dejavnosti informiranja in svetovanja za mlade; pospeševanje mednarodnih izmenjav mladih in regresiranje potovanj otrok in mladine; zagotavljanje drugih ugodnosti za mlade; spodbujanje interesnih dejavnosti mladih in oblikovanje pogojev za vključevanje mladih v družbene procese.

Inšpektorat Republike Slovenije za šolstvo in šport nadzoruje izvrševanje zakonov, drugih predpisov in splošnih aktov, ki urejajo predšolsko vzgojo; obvezno osnovnošolsko izobraževanje; osnovno glasbeno izobraževanje; izobraževanje in usposabljanje otrok in mladostnikov z motnjami v razvoju; srednje izobraževanje; dijaške in študentske domove ter področje športa.

Naloge, ki se nanašajo na pripravo strokovnih podlag, konceptov in strategij na področju vzgoje in izobraževanja, opravlja **Urad za razvoj šolstva**.

Naloge, s katerimi se zagotavlja izvajanje in financiranje dejavnosti na področju vrtcev, osnovnošolskega izobraževanja (ki vključuje tudi izobraževanje otrok s posebnimi potrebami, pripadnikov italijanske in madžarske narodnosti in Romov) in osnovnega glasbenega izobraževanja, opravlja **Direktorat za vrtce in osnovno šolstvo**.

Naloge, s katerimi se zagotavlja izvajanje in financiranje dejavnosti s področja nižjega in srednjega poklicnega izobraževanja, srednjega strokovnega izobraževanja, srednjega splošnega izobraževanja, vzgoje in izobraževanja v dijaških domovih in višjega strokovnega izobraževanja (vključno z nalogami, povezanimi z izobraževanjem pripadnikov italijanske in madžarske narodnosti, Romov ter izobraževanje mladostnikov s posebnimi potrebami) ter izobraževanja odraslih, opravlja **Direktorat za srednje in višje šolstvo ter izobraževanje odraslih** (Ministrstvo za šolstvo in šport, 15. 9. 2010).

Ključne naloge in ukrepi ministrstva za šolstvo in šport v obdobju 2010–2011

Ministrstvo za šolstvo in šport bo v letu 2010 realiziralo naslednje projekte:

- vključilo vsebine s področja varnosti cestnega prometa v vzgojne načrte šol,

- uvedlo interesne dejavnosti, ki bi v svojem konceptu združevale različne predmete z vsebinami o varnosti v cestnem prometu (Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa, 16. 11. 2010).

4.3.4 FINANCIRANJE

Financiranje vseh ministrstev je izvedeno iz javnega proračuna Republike Slovenije, za katero je konkretno pristojno Ministrstvo za finance, ki pripravi letni proračun in ga na podlagi Zakona o javnih financah ter Poslovnika državnega zbora sprejeme Državni zbor Republike Slovenije.

4.3.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Ministrstvo za šolstvo in šport se vključuje v preventivne aktivnosti za varnost v cestnem prometu in je tudi član Medresorske delovne skupine za varnost v cestnem prometu.

Vsako leto, pred pričetkom šolskega leta MŠŠ koordinira preventivno aktivnost "Začetek šolskega leta", katere cilj je zagotoviti varno pot učencem v šolo in domov in izobraževati učence, kako varno sodelovati v cestnem prometu ter vzpodbuditi uporabnike cest k odgovornejšemu vedenju ter si prizadevati za večjo varnost v cestnem prometu.

Ministrstvo za šolstvo in šport vsako šolsko leto opozori učiteljice in učitelje v šolah, da se z učenci in dijaki pogovarjajo in jih usmerjajo, kako biti varni in odgovorni udeleženci v cestnem prometu. Ob tem so predlagane naslednje teme:

- posledice vožnje pod vplivom alkohola,
- znam reči NE, ko me na vožnjo povabi prijatelj, ki je pod vplivom alkohola,
- posledice neprilagojene hitrosti,
- kako pomembna je uporaba varnostnega pasu, tudi na zadnjih sedežih avtomobila.

Tudi vzgojiteljice in vzgojitelji v vrtcih izobražujejo otroke in njihove starše o varnosti v cestnem prometu. Na spletni strani Sveta RS za varnost in vzgojo v cestnem prometu je že nekaj let objavljena brošura Prvi koraki v svetu prometa ter priročnik Prometna vzgoja v vrtcih.

Mladi v obdobju od 15 do 24 leta starosti so v prometu med najbolj ogroženimi zaradi neizkušenosti, življenjskega stila, iskanja tveganj, izzivov. Zaradi navedenega v šolah izvajajo naslednje stalne aktivnosti:

- razvijajo in izvajajo ustrezne vsebine in metode dela v srednjih šolah;

- izvajajo preventivne akcije za mlade voznike, ki jih pripravljajo razna civilna združenja;
- vzpodbujajo mlade voznike k dodatnemu usposabljanju varne vožnje;
- izvajajo projekt Dan prometne vzgoje.

Obdobni načrt 2010–2011 je izvedbeni načrt aktualnega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa. Za pripravo obdobjnih in operativnih (izvedbenih) načrtov so v sodelovanju s civilno družbo (z nevladnimi organizacijami, civilnimi združenji, strokovnimi organizacijami, gospodarskimi družbami, drugimi združenji), odgovorne strokovne službe državnih organov.

V zvezi zagotavljanja varnosti cestnega prometa ima Ministrstvo za šolstvo ob začetku šolskega leta, ki je že tradicionalno povezan s preventivnimi akcijami za večjo prometno varnost zlasti otrok ter drugih udeležencev v prometu, veliko dela. Ko se začne novo šolsko leto, morajo biti vozniki še posebej pozorni in previdni, saj se šolarji zopet vračajo na šolske poti. Ob tem je pomembna skrb za prvošolčke, ki prvič stopajo na šolske poti in ne poznajo vseh nevarnosti, pa tudi skrb za ostale učence, ki se po dolgih počitnicah vračajo v šole razigrani in je potrebnih kar nekaj dni, da ponovijo pravila in zahteve za varno ravnanje v prometu. S preventivno akcijo želijo opozoriti vse udeležence v prometu, naj bodo varni in strpni ter tako dober vzgled mlajšim (Obdobni načrt za varnost cestnega prometa v letih 2010 in 2011, 15. 9. 2010).

4.4 MINISTRSTVO ZA PRAVOSODJE

Ministrstvo za pravosodje opravlja naloge na področjih pravosodne uprave, investicij in nepremičnin v pravosodju, mednarodnega sodelovanja, mednarodne pravne pomoči, priprave zakonodaje s področja pravosodja in izvrševanja kazenskih sankcij.

4.4.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

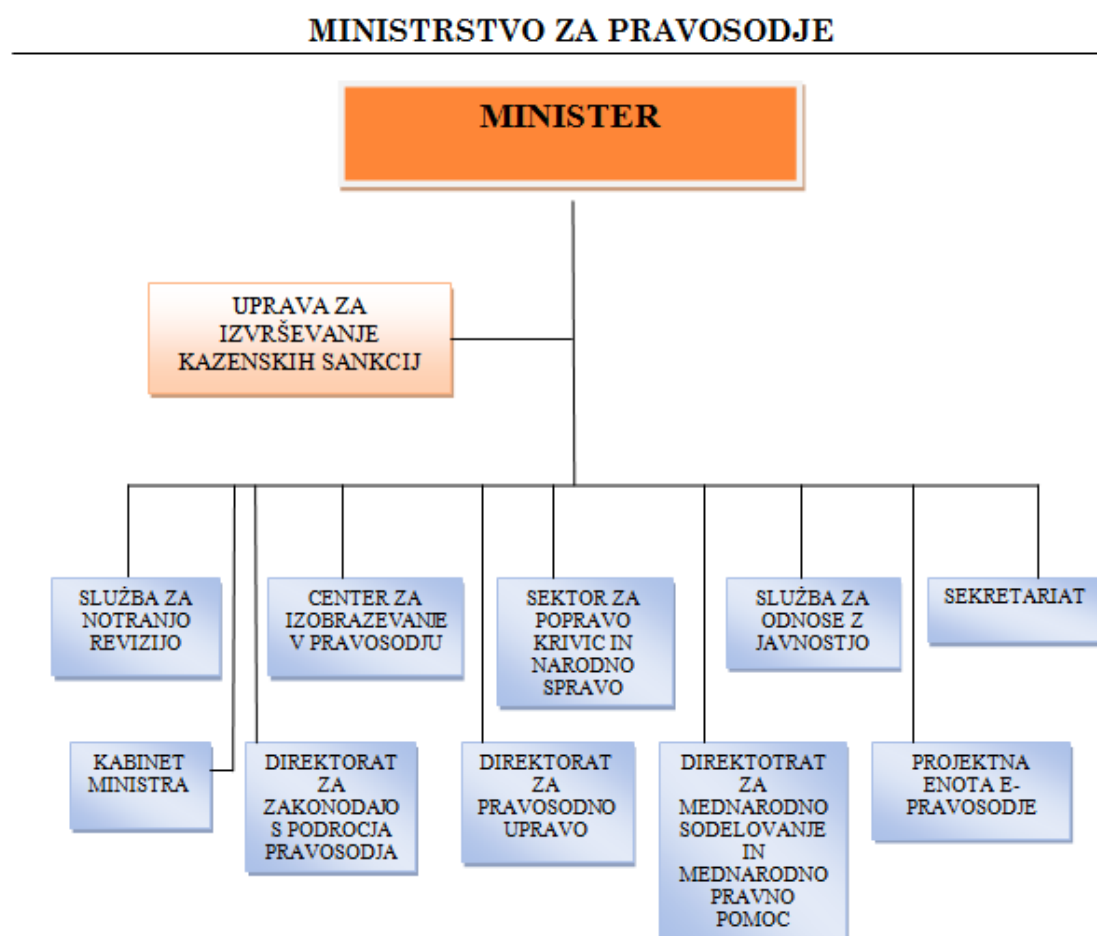
Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev

V 12. členu Zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev ima temeljne naloge Ministrstvo za pravosodje, da opravlja zadeve, ki se nanašajo na: zakonodajo s področja kazenskega prava, prava o prekrških, stvarnega, obligacijskega in dednega prava; zakonodajo o sodnih postopkih; organizacijsko zakonodajo s področja sodstva, državnega tožilstva, javnega pravobranilstva, odvetništva in notariata ter izvrševanja kazenskih sankcij; pripravo pobud in osnutkov za sklepanje mednarodnih pogodb o sodelovanju na področju kazenskega in civilnega prava; financiranje ter zagotavljanje kadrovskih, tehničnih in prostorskih pogojev za poslovanje sodišč, državnih tožilstev in javnega pravobranilstva;

usposabljanje kadrov za potrebe pravosodja in strokovne izpite; mednarodno pravno pomoč; amnestijo in pomilostitve; nadzor nad poslovanjem sodišč, državnih tožilstev, javnega pravobranilstva, odvetništva in notariata; pravosodno statistiko; informacijsko pravo; zaščito osebnih podatkov ter inšpekcijsko nadzorstvo v zvezi s tem.

Uprava Republike Slovenije za izvrševanje kazenskih sankcij opravlja upravne in strokovne naloge, ki se nanašajo na: izvrševanje kazenskih sankcij; organizacijo in vodenje kazenskih poboljševalnih zavodov; zagotavljanje finančnih, materialnih, kadrovskih, tehničnih in drugih pogojev za delovanje kazensko poboljševalnih zavodov; usposabljanje kadrov za potrebe izvrševanja kazenskih sankcij in uveljavljanje pravic in obveznosti oseb, ki jim je odvzeta prostost (Uradni list RS, 15. 9. 2010).

4.4.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT



Slika 9: Organigram Ministrstva za pravosodje (Ministrstvo za pravosodje, 2010)

Slika št. 9 predstavlja organizacijsko shemo Ministrstva za pravosodje, službe, direktorate ter organe, ki so neposredno odgovorni ministru.

4.4.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA

Ministrstvo za pravosodje opravlja naloge na področjih pravosodne uprave, investicij in nepremičnin v pravosodju, mednarodnega sodelovanja, mednarodne pravne pomoči, priprave zakonodaje s področja pravosodja in izvrševanja kazenskih sankcij.

Delovna področja Ministrstva za pravosodje so razdeljena na:

- Direktorat za zakonodajo s področja pravosodja,
- Direktorat za pravosodno upravo,
- Direktorat za mednarodno sodelovanje in mednarodno pravno pomoč,
- Center za izobraževanje v pravosodju (CIP) in
- Sektor za popravo krivic in za narodno spravo.

Organ v sestavi Ministrstva za pravosodje je Uprava RS za izvrševanje kazenskih sankcij, ki je bila ustanovljena kot organ v sestavi Ministrstva za pravosodje leta 1995. Zavodi za prestajanje kazni zapora in prevzgojni domovi so poleg Generalnega urada notranje organizacijska enota Uprave RS za izvrševanje kazenskih sankcij.

Uprava RS za izvrševanje kazenskih sankcij opravlja upravne in strokovne naloge, ki se nanašajo na:

- izvrševanje kazenskih sankcij,
- organizacijo in vodenje zavodov za prestajanje kazni zapora in prevzgojnega doma,
- zagotavljanje finančnih, materialnih, kadrovskih, tehničnih in drugih pogojev za delovanje zavodov in prevzgojnega doma,
- usposabljanje kadrov za potrebe izvrševanja kazenskih sankcij in
- uveljavljanje pravic in obveznosti oseb, ki jim je bila odvzeta prostost.

Direktorat za zakonodajo s področja pravosodja

Direktorat za zakonodajo s področja pravosodja opravlja zadeve, ki se nanašajo na pripravo zakonodaje in podzakonske akte s področja pravosodja. To vključuje pripravo zakonodaje in podzakonskih aktov s področja organizacije, položaja in pristojnosti pravosodnih organov (sodišča, sodniki, državno tožilstvo, odvetništvo, notariat itd.), kazenske zakonodaje (postopkovne in materialne), civilne (postopkovne in materialne), zakonodaje na področju varstva osebnih podatkov, zakonodaje o Ustavnemu sodišču, zakonodaje glede sodelovanja z mednarodnimi sodišči, druge povezane zakonodaje kot tudi stalno skrb v okviru pristojnosti Ministrstva za pravosodje za harmonizacijo zakonodaje s pravnimi akti EU.

Ostale običajne aktivnosti vključujejo: pripravo osnutkov odgovorov Vlade RS oz. Ministrstva za pravosodje Ustavnemu sodišču Republike Slovenije, pripravo mnenj glede predlogov zakonov in podzakonskih aktov drugih ministrstev, sodelovanje z mednarodnimi organizacijami glede priprave zakonodaje v državah Srednje in Vzhodne Evrope, sodelovanje v odborih organov Sveta Evrope ter organov EU.

"Poslanstvo" Direktorata je opravljanje njegovih zgoraj navedenih pristojnosti, vendar na način, da se pri tem stalno skrbi za varstvo načel ustavnosti in zakonitosti, spoštovanje človekovih pravic in temeljnih svoboščin iz Ustave Republike Slovenije, zakonodaje Republike Slovenije ter mednarodnih obvezujočih pogodb ter tudi upošteva načelo sorazmernosti v primeru načrtovanih zakonodajnih posegov v človekove pravice in temeljne svoboščine. Delo na Direktoratu je pri večjih "ustavnih" in zakonodajnih problemih praviloma timske narave. Enak način se uporablja tudi glede priprave stališč k predlogom pravnih aktov EU, seveda v tem primeru z dodatnim poudarkom na upoštevanju pravnega sistema in pravne tradicije Republike Slovenije.

Ključne naloge in ukrepi ministrstva za pravosodje v obdobju 2010–2011

Ministrstvo za pravosodje ima v Obdobnem načrtu izvajanja nacionalnega programa varnosti cestnega prometa v obdobju 2010–2011 naslednje naloge:

1. V letu 2010 se bo Ministrstvo za pravosodje v okviru svojih pristojnosti osredotočilo na tri sklope:

- možnost inkriminacije povratništva pri vožnji pod vplivom alkohola; Svet za kaznovalno pravo bo proučil predlog, da se obstoječe kaznivo dejanje "predrzna vožnja v cestnem prometu" dopolni tako, da bi bila oseba, ki bi kljub prepovedi vožnje zaradi vinjenosti ponovno vozila pod vplivom alkohola, obravnavana kot storilec kaznivega dejanja;
- po proučitvi analiz in poročil s sodišč in tožilcev, bo preko Vrhovnega državnega tožilstva predlagalo prednostno obravnavo vseh primerov, v katerih se bo obravnavalo prometno nesrečo s smrtnim izidom ali hudo telesno poškodbo s strani tožilcev in še, tožilstva naj bi tudi sodiščem predlagala prednostno obravnavo takih zadev;
- preučilo možnost sprememb glede izplačevanja odškodnin žrtvam kaznivih dejanj tako, da bi pomagali tistim, ki so najbolj ranljivi in jim omogočili takojšnje izplačilo škode povzročene s kaznivim dejanjem, potem pa naj bi država izterjala to odškodnino od povzročiteljev.

2. V oktobru 2011, ko bodo že vidni prvi učinki novih cestnoprometnih predpisov, bo organiziralo okroglo mizo v zvezi uporabe novih predpisov pri zagotavljanju varnosti v cestnem prometu, na katero bodo povabljeni sodniki, tožilci, policisti in

predstavniki Ministrstva za promet (Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa 2010–2011, 15. 9. 2010).

4.4.4 FINANCIRANJE

Financiranje vseh ministrstev je izvedeno iz javnega proračuna Republike Slovenije, za katero je konkretno pristojno Ministrstvo za finance, ki pripravi letni proračun in ga na podlagi Zakona o javnih financah ter Poslovnika državnega zbora sprejeme Državni zbor Republike Slovenije.

4.4.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Ministrstvo za pravosodje je v minulem letu na področju varnosti cestnega prometa opravilo naslednje dejavnosti:

- sprejet je bil novi Kazenski zakonik – KZ-I (Uradni list RS, št. 55/08, 66/08 – popr., 39/09 in 55/09 – odločba Ustavnega sodišča RS). Na področju varnosti cestnega prometa je bilo dodano novo kaznivo dejanje v 324. členu z nazivom »*Predrzna vožnja v cestnem prometu*«,
- učinkovitost sodišč in spremljanje stanja za odpravo sodnih zaostankov sta razvidna iz vsakoletne sodne statistike.

Na področju varnosti cestnega prometa je Ministrstvo za pravosodje sodelovalo z drugimi pristojnimi ministrstvi pri pripravi naslednjih predlogov zakonov: Zakona o pravilih cestnega prometa in Zakona o cestah (oba v resorni pristojnosti Ministrstva za promet); Zakona o voznikih in Zakona o motornih vozilih (oba v resorni pristojnosti Ministrstva za notranje zadeve). Navedeni zakoni bodo po sprejemu v Državnem zboru Republike Slovenije nadomestili Zakon o varnosti cestnega prometa in Zakon o javnih cestah. Ministrstvo za pravosodje pripravlja predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških, da bi zagotovili večjo varnost v cestnem prometu.

Ena izmed pomembnih dejavnosti Ministrstva za pravosodje s področja zagotavljanja varnosti cestnega prometa je bila tudi novela Zakona o prekrških **na področju cestnoprometnih prekrškov**. Delovna skupina ministrstva je sledila medresorskim dogovorom ministra za pravosodje, ministrice za notranje zadeve in ministra za promet, da bi zagotovili večjo varnost v cestnem prometu. Predlagane spremembe so sistemske, saj se poleg Zakona o prekrških spreminjata tudi Zakon o pravilih cestnega prometa, ki je v pristojnosti Ministrstva za promet, ter Zakon o voznikih, ki je v pristojnosti Ministrstva za notranje zadeve. V projekt medresorskega sodelovanja pa je vključeno tudi Ministrstvo za zdravje, saj npr. predlog Zakona o voznikih vsebuje tudi določbe o kontrolnih (zdravstvenih) pregledih in o rehabilitacijskih programih za voznike, ki so storili prekrške pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil oz. snovi. Zakon o prekrških je na področju

cestnoprometnih prekrškov dopolnjen in spremenjen predvsem zaradi velikega števila prekrškovnih povratnikov in voznikov, ki te prekrške ponavljajo zaradi določenih odvisnosti. Trenutna zakonska ureditev ne omogoča takojšnjega oz. pravočasnega ukrepanja v primeru ponovljenih, posebej nevarnih kršitev, zato je skupina predlagala ustrezno zakonsko ureditev z začasno odstranitvijo teh voznikov s ceste ter njihovo vključevanje v rehabilitacijske programe in program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo. Posebna pozornost je bila namenjena možnosti, da ti vozniki ne bodo vozili brez vozniškega dovoljenja, zato se proučuje možnost, da se tako ponovljeno vožnjo opredeli kot kaznivo dejanje s strožjo, tudi zaporno kaznijo (Ministrstvo za pravosodje, 15. 9. 2010).

4.5 MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije (MORS) skrbi za obrambo Slovenije pred zunanjimi sovražniki in naravnimi nesrečami.

4.5.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev

V 10. členu Zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev ima temeljne naloge Ministrstvo za obrambo. Opravlja upravne in strokovne zadeve, ki se nanašajo na obrambni načrt države, razvoj, organizacijo, opremljanje, delovanje in vodenje obrambnih sil, priprave civilne obrambe, upravne zveze in kriptografsko zaščito v obrambnem sistemu, vojaško šolstvo, sisteme zaščite in reševanja ter skrbi za pravice in dolžnosti državljanov na področju obrambe, zaščite in reševanja.

Generalštab slovenske vojske opravlja vojaško strokovne naloge, ki se nanašajo na organizacijo, usposabljanje in delovanje obrambnih sil.

Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje opravlja upravne in strokovne naloge, ki se nanašajo na urejanje, priprave in delovanje sistema varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, izvaja pomoč prizadetim lokalnim skupnostim, opazuje, obvešča in alarmira, skrbi za zveze ter informacijski sistem, ocenjuje škodo, ki jo povzročijo naravne in druge nesreče, skrbi tudi za požarno varstvo in delovanje splošnih reševalnih služb, pomaga pri organiziranju in delovanju Civilne zaščite in delovanju Štaba za Civilno zaščito Republike Slovenije, pripravlja in izvaja nacionalne programe na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, rešuje, odpravlja in sanira posledice nesreč.

Inšpektorat Republike Slovenije za obrambo nadzoruje izvrševanje predpisov in drugih aktov, ki urejajo obrambno področje.

Inšpektorat Republike Slovenije za požarno varnost nadzoruje izvajanje predpisov, ki urejajo požarno varstvo in gasilstvo (Uradni list RS, 15. 9. 2010).

4.5.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT



Slika 10: Organigram Ministrstva za obrambo (Ministrstvo za obrambo, 2010)

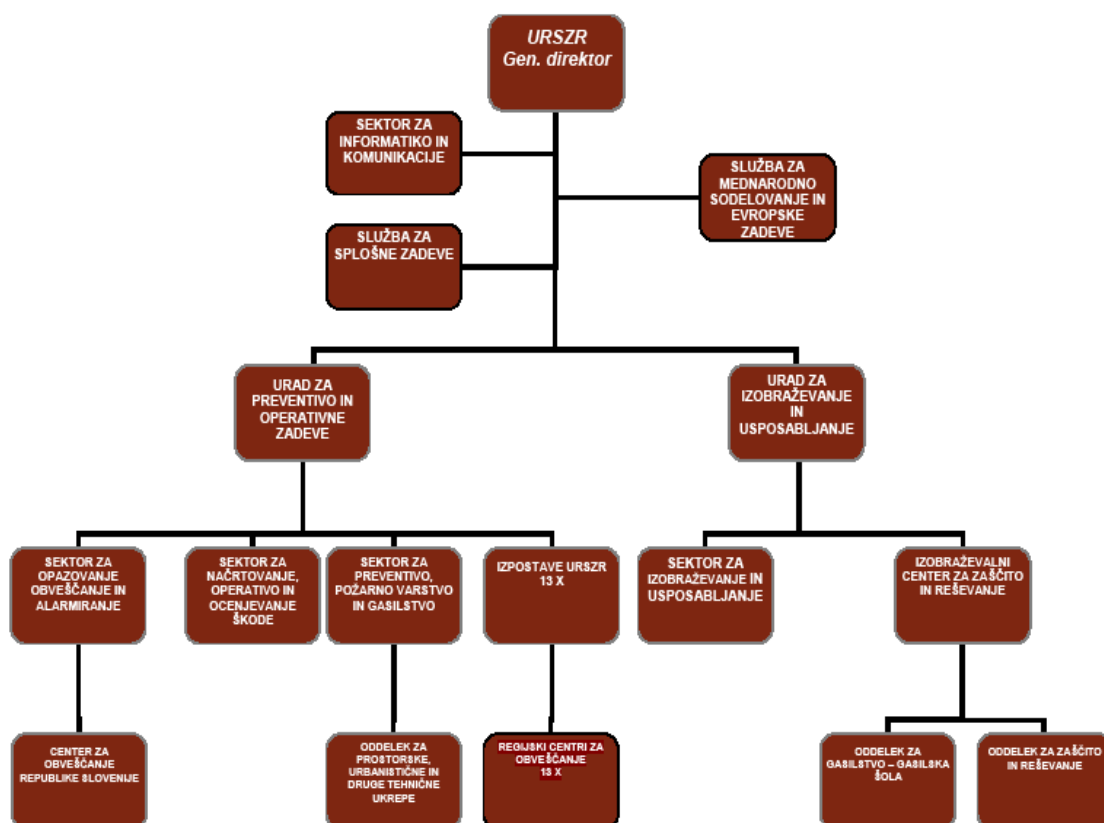
Slika št. 10 predstavlja sestavo Ministrstva za obrambo, ki ga sestavljajo Generalštab Slovenske vojske, Uprava za zaščito in reševanje, Inšpektorat za obrambo in Inšpektorat za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami.

4.5.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA

V okviru Ministrstva za obrambo deluje Uprava za zaščito in reševanje (v nadaljevanju: URSZR). Opravlja upravne in strokovne naloge:

- požarno varstvo in delovanje splošnih reševalnih služb,
- zveze in informacijski sistem,
- reševanje, odpravljanje in sanacijo posledic nesreč,
- urejanje, priprave in delovanje sistema varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami,
- pomoč prizadetim lokalnim skupnostim,
- opazovanje, obveščanje in alarmiranje,

- ocenjevanje škode, ki jo povzročijo naravne in druge nesreče,
- organiziranje in delovanje civilne zaščite ter priprave in delovanje Štaba za civilno zaščito RS,
- pripravljanje in izvajanje nacionalnih programov znotraj varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.



Slika 11: Organigram Uprave za zaščito in reševanje (URSZR, 2010)

Slika št. 11 predstavlja organizacijsko shemo Uprave za zaščito in reševanje. Njene notranje organizacijske enote so neposredno odgovorne generalnemu direktorju, leta pa ministru oz. trenutno ministrici.

Znotraj Uprave za zaščito in reševanje deluje Inšpektorat za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami. Njegova področja so razdeljena na področja varstva pred požarom in zaščito, reševanja in varstva pred utopitvami. Z aspekta varnosti cestnega prometa sta predvsem pomembni področji varstva pred požari in zaščito ter reševanja, kjer s prvega področja inšpektorji izvajajo nadzor nad:

- delovanjem gasilskih enot, izvajanjem preventivnih ukrepov,
- izvajanjem usposabljanja zaposlenih,
- načrtovanjem in izvajanjem ukrepov varstva pred požarom,

- pooblaščenimi fizičnimi in pravnimi osebami, ki opravljajo naloge varstva pred požarom,
- vodenjem evidenc in podatkov o požarih in eksplozijah,
- izpolnjevanjem zahtev za varnost pred požarom med gradnjo objektov.

Na področju zaščite in reševanja inšpektorji izvajajo nadzor nad:

- vodenjem podatkov, evidenc in zbirk podatkov o silah in sredstvih za zaščito, reševanju in pomoči ter o nesrečah in reševalnih intervencijah,
- stanjem načrtov zaščite in reševanja,
- delovanjem javnih reševalnih služb,
- organiziranostjo, usposobljenostjo, opremljenostjo in stanjem pripravljenosti sil za zaščito, reševanje in pomoč,
- izvajanjem ukrepov za preprečevanje in zmanjšanje posledic naravnih in drugih nesreč,
- uporabo in vzdrževanjem zaklonišč,
- stanjem ocen ogroženosti,
- opravljanjem nalog opazovanja, obveščanja in alarmiranja,
- usposabljanjem delavcev v gospodarskih družbah, zavodih in drugih organizacijah.

Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje je organ v sestavi Ministrstva za obrambo. Njene naloge so, da:

- pripravi nacionalni program varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami,
- predlaga raziskovalne in razvojne projekte,
- pripravi analize tveganj in ogroženosti,
- organizira sistem opazovanja, obveščanja in alarmiranja in skrbi za njegovo delovanje,
- organizira sistem zvez in skrbi za njegovo delovanje,
- usmerja in usklajuje preventivne ukrepe,
- razglašča nevarnosti naravnih in drugih nesreč,
- daje napotke za ravnanje ob nevarnostih in nesrečah,
- pripravi državne načrte zaščite in reševanja,
- organizira, opremlja in usposablja Civilno zaščito iz državne pristojnosti,
- usklajuje pripravljenost in delovanje ter sofinancira dejavnosti javnih reševalnih služb iz državne pristojnosti,
- pripravlja programe ter organizira in izvaja izobraževanje in usposabljanje za zaščito, reševanje in pomoč,
- zagotavlja pogoje za delo poveljnika in štaba Civilne zaščite Republike Slovenije,
- zagotavlja pogoje za delo državnih komisij za ocenjevanje škode,
- oblikuje in vzdržuje državne rezerve materialnih sredstev za primer naravnih in drugih nesreč (Ministrstvo za obrambo, 20. 7. 2010).

Ključne naloge in ukrepi ministrstva za obrambo v obdobju 2010–2011

Ministrstvo za obrambo, GŠSV ter Vojaška policija bodo v letu 2010 skupaj realizirali naslednje projekte:

1. Akcije »hitrost«:

- večja intenziteta nadzora vojaških vozil na javnih cestah in v vojašnicah v času akcije (SV, Vojaška policija).

2. Akcije »alkohol«:

- preventivni in represivni ukrepi v okviru akcij,
- večja intenziteta preverjanja alkoholiziranosti vseh voznikov, tudi ko ne kažejo znakov alkoholiziranosti,
- v mesecu decembru obvezno preverjanje alkoholiziranosti voznikov skupin vozil ali kolon vozil pred vožnjo (SV, Vojaška policija).

3. Akcija »uporaba varnostnega pasu«:

- preventivne akcije za nadzor nad uporabo varnostnih pasov (SV, Vojaška policija).

4. Zagotovitev sistemov »Alcohol-Interlock-System« za avtobuse:

- avtobuse slovenske vojske bodo opremili s sistemom za zaporo zagona motorja, če je voznik pod vplivom alkohola (SV).

5. Usposabljanje voznikov – obnavljanje poznavanja določb ZVCP in Pravilnika o udeležbi vojaških vozil v javnem cestnem prometu:

- izvedli bodo namenska usposabljanja za pripadnike SV o novostih iz novo sprejetih zakonov s področja cestnega prometa (Obdobni načrt za varnost cestnega prometa v letih 2010 in 2011, 15. 9. 2010).

4.5.4 FINANCIRANJE

Financiranje vseh ministrstev je izvedeno iz javnega proračuna Republike Slovenije, za katero je konkretno pristojno Ministrstvo za finance, ki pripravi letni proračun in ga na podlagi Zakona o javnih financah ter Poslovnika državnega zbora sprejeme Državni zbor Republike Slovenije.

4.5.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Nevarnost prometnih nesreč, zaradi povečane interakcije udeležencev ter vozil v prometu, postaja globalni problem naše družbe, države in človeštva. Zaradi tega dajejo pri načrtovanju cestne varnosti vedno večji poudarek medresorski usklajenosti in vključevanju znanosti in dosežkov razvoja. Poudarjen je prenos znanja, tehnologij in izkušenj na vseh področjih dela z namenom, da bi zmanjšali število nesreč in upoštevali stroškovne analize izvajanja posameznih ukrepov. Pri svojem delu upoštevajo vse dobre prakse domačih in tujih raziskovalcev, trajnostni razvoj Republike Slovenije, strategijo nacionalne varnosti Republike Slovenije in priporočila Prometne politike ter drugih aktov, ki urejajo varnost cestnega prometa.

Uprava RS za zaščito in reševanje, ki deluje znotraj Ministrstva za notranje zadeve, je v minulem obdobju predlagala razvojno raziskovalne projekte s svojega področja dela, sodelovala pri odločanju o raziskovalnih in razvojnih projektih drugih področij delovanja in dajala mnenja k raziskovalnim in razvojnim projektom. Z vključevanjem v ciljno mrežno raziskovanje dosega povezljivost, usklajenost, proučevanje in razvoj nevarnosti na različnih področjih, kar prispeva k oblikovanju in uresničevanju strateških ciljev, ki jih določajo dokumenti razvojnega načrtovanja po posameznih dejavnostih.

Za dosego tega cilja Uprava RS za zaščito in reševanje pripravlja predloge razpisov raziskovalnih in razvojnih projektov, ki se financirajo preko ciljno raziskovalnih programov: »Konkurenčnost Slovenije«, »Znanje za varnost in mir 2002–2010«, posameznih raziskav in študij primerov v okviru težiščnih nalog Uprave RS za zaščito in reševanje ter projektov, ki so financirani iz sredstev požarnega sklada.

Uprava Republike Slovenije podpira projekte, ki so usmerjeni v tehnološki razvoj zmogljivosti za učinkovito ukrepanje ob nesrečah z nevarnimi snovmi, gašenjem požarov in reševanjem ponesrečencev v cestnem prometu.

V minulem obdobju so bile zaključene naslednje strokovne podlage in razvojno raziskovalne naloge:

- dopolnitev baze nevarnih snovi z bazo podatkov o nevarnih snoveh – URSZR,
- uspešnost intervencije v tunelih – Požarni sklad,
- osebna oprema gasilcev za gašenje požarov v naravi – Požarni sklad,
- primerjava in priprava programov usposabljanja za gasilce – Požarni sklad,
- primerjalna analiza grafičnih znakov za študije požarne varnosti in požarne rede – Požarni sklad,
- metodologija za ugotavljanje požarne ogroženosti – URSZR,
- izbira metod za preskušanje naprav za odvod dima in toplote iz podzemnih garaž – Požarni sklad.

4.6 MINISTRSTVO ZA FINANCE

Ministrstvo za finance je pristojno za vse zadeve, ki so povezane z javnimi financami. Področje javnih financ zajema problematiko državnega proračuna, finančne odnose s tujino, devizni sistem, carino, davke in druge prispevke. Zajema sistem bančništva, zavarovalništva, vrednostnih papirjev, iger na srečo itd.

4.6.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Ministrstvo za finance ima temeljne naloge opredeljene v 5. členu Zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev. Opravlja zadeve, ki se nanašajo na:

denarni in bančni sistem; devizni sistem; sistem finančnih odnosov s tujino; sistem davkov, prispevkov, taks, carin in drugih javnih prihodkov; sistem zavarovalništva; sistem vrednostnih papirjev; sklade in druge finančne organizacije; igre na srečo; sistem javne porabe; proračun; upravljanje s finančnim premoženjem in dolgove Republike Slovenije (zakladnica Republike Slovenije); sistem računovodstva, revizije in finančnega poslovanja; skupne naloge republiških upravnih organov in vladnih služb pri opravljanju finančno računovodskih služb (Uradni list RS, 15. 9. 2010).

4.6.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT

Ministrstvo za finance opravlja zadeve, ki so opisane v prejšnjem odstavku.

Davčna uprava Republike Slovenije opravlja zadeve, ki se nanašajo na: izvajanje davčnega sistema in ukrepov davčne politike; odmero in pobiranje davkov in drugih obveznosti; inšpekcijsko nadzorstvo nad pravilnostjo izpolnjevanja davčnih in drugih obveznosti; davčne evidence.

Carinska uprava Republike Slovenije opravlja zadeve, ki se nanašajo na: izvajanje carinskega sistema; carinjenje blaga, carinski nadzor in druge zadeve pri kontroli prometa potnikov, blaga in storitev s tujino; postopek o carinskih prekrških.

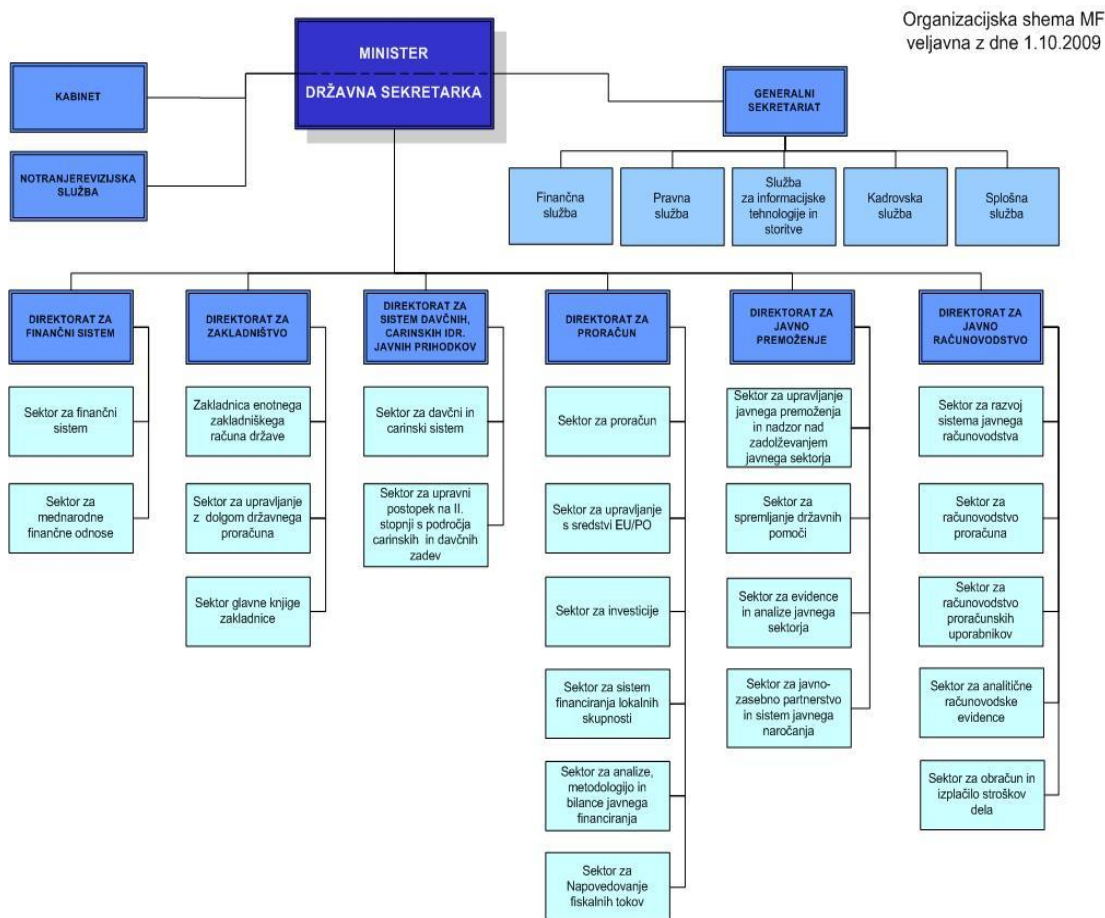
Urad Republike Slovenije za zavarovalni nadzor opravlja upravne in z njimi povezane strokovne naloge, ki se nanašajo na nadzor nad poslovanjem zavarovalnic in družb za opravljanje drugih zavarovalnih poslov ter na izdajo dovoljenj za opravljanje zavarovalnih poslov.

Urad Republike Slovenije za preprečevanje pranja denarja opravlja naloge, ki se nanašajo na preprečevanje pranja denarja.

Devizni inšpektorat Republike Slovenije nadzoruje izvrševanje zakonov, drugih predpisov in splošnih aktov, ki urejajo devizno in zunanjetrgovinsko poslovanje, kreditne odnose s tujino in opravljanje gospodarskih dejavnosti v tujini ter vodi postopek o prekrških proti pravnim in fizičnim osebam, kršilcem predpisov z delovnega področja inšpektorata (Ministrstvo za finance, 20. 9. 2010).

4.6.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA

Slika št. 12 predstavlja organizacijsko shemo Ministrstva za finance. Njegovi glavni organi v sestavi so: Davčna uprava Republike Slovenije, Urad RS za nadzor proračuna, Carinska uprava Republike Slovenije, Uprava Republike Slovenije za javna plačila, Urad Republike Slovenije za nadzor prirejanja iger na srečo in Urad Republike Slovenije za preprečevanje pranja denarja.



Slika 12: Organigram Ministrstva za finance (Ministrstvo za finance, 1. 10. 2010)

Davčna uprava Republike Slovenije je organ v sestavi Ministrstva za finance. Njen sedež je v Ljubljani. Sestavljajo jo Generalni davčni urad in davčni uradi, ki so organizacijske enote davčne uprave in se ustanavljajo za opravljanje nalog davčne službe na določenem območju ali za določeno področje dela. Izpostave in referati so teritorialne organizacijske enote davčnih uradov.

Urad RS za nadzor proračuna opravlja naloge na področjih usmerjanja, koordinacije in kontrole delovanja sistema notranjega nadzora javnih financ v Republiki Sloveniji, neodvisnega nadzora nad izvajanjem in porabo evropskih skladov in nacionalnega sofinanciranja, inšpekcijskega nadzora državnega proračuna, usmerjanja in koordinacije zaščite finančnih interesov EU in boja proti goljufijam.

Carinska uprava opravlja zadeve, ki se nanašajo na: izvajanje carinskega in trošarinskega sistema; carinski in trošarinski nadzor; odmero, obračun in pobiranje uvoznih, izvoznih in drugih dajatev in trošarin; izvajanje carinske in trošarinske kontrole in inšpekcijskih pregledov; druge zadeve pri kontroli prometa potnikov, blaga in storitev s tujino; postopek o carinskih in trošarinskih prekrških.

Uprava RS za javna plačila opravlja naloge na področjih izvajanja plačil neposrednih in posrednih uporabnikov državnega in občinskih proračunov, zbiranja informacij o plačilih iz proračuna in o prihodkih v proračun Republike Slovenije. Zagotavlja informacije, na podlagi katerih je omogočeno gospodarno ravnanje s sredstvi javnih financ ter upravljanje in nadzor nad javnofinančnimi prihodki. Zagotavlja tudi tehnološke in izvedbene podpore zakladniškemu poslovanju na ravni države in občin.

Urad za nadzor prirejanja iger na srečo opravlja nadzor vseh procesov, ki so neposredno ali posredno povezani s prirejanjem iger na srečo, nadzira in analizira izvajanje predpisov s področja iger na srečo, nadzira lastniške strukture koncesionarjev ter preverja in analizira podatke za sklenitev koncesijskih pogodb oz. za izdajo dovoljenj.

Urad RS za preprečevanje pranja denarja opravlja naloge, ki se nanašajo na odkrivanje in preprečevanje pranja denarja. Urad ima vlogo klirinške hiše med institucijami finančnega sistema na eni strani in organi odkrivanja in pregona kaznivih dejanj na drugi strani. Urad sprejema, zbira, analizira in posreduje podatke, ki jih pridobiva na podlagi Zakona o preprečevanju pranja denarja.

Direktorati v okviru ministrstva:

- Direktorat za proračun,
- Direktorat za finančni sistem,
- Direktorat za zakladništvo,
- Direktorat za sistem davčnih, carinskih in drugih javnih prihodkov,
- Direktorat za javno premoženje,
- Direktorat za javno računovodstvo.

Z vidika državne ravni je najpomembnejši direktorat v okviru Ministrstva za finance Direktorat za proračun. Izraz "budžet" je v slovenščino prodril iz angleškega jezika, kjer je prvotno predstavljal torbo, v kateri je imel kralj spravljen denar za javne izdatke. Sedaj se uporablja terminologija "proračun". To je izraz, ki se uporablja za letni načrt prihodkov in odhodkov družbeno-političnih skupnosti (državni, občinski proračun). Proračun Republike Slovenije je akt države, s katerim so predvideni vsi prihodki in drugi prejemki ter odhodki in drugi izdatki države za eno leto. Proračun sprejme Državni zbor Republike Slovenije po posebnem, predpisanem postopku. Državni proračun je pomemben instrument, ki ga ima vlada na voljo pri izvajanju večletne makroekonomske politike, katere cilj je zagotavljanje stabilnih javnih financ in pospeševanje gospodarskega ter družbenega razvoja. Temeljne naloge pri upravljanju proračuna so uresničitev proračuna v okvirih in za namene, kot je bil sprejet, njegovo pravočasno in fleksibilno prilagajanje spremenjenim fiskalnim okoliščinam in uresničevanje v proračunu zastavljenih družbenih in gospodarskih ciljev (Ministrstvo za finance, 20. 7. 2010).

4.6.4 FINANCIRANJE

Financiranje vseh ministrstev je izvedeno iz javnega proračuna Republike Slovenije, za katero je konkretno pristojno Ministrstvo za finance, ki pripravi letni proračun in ga na podlagi Zakona o javnih financah ter Poslovnika državnega zbora sprejeme Državni zbor Republike Slovenije.

Postopek priprave in sprejemanja državnega proračuna delimo na:

1. postopek priprave predloga državnega proračuna in
2. postopek obravnave in sprejemanja državnega proračuna v državnem zboru.

V Sloveniji se sprejemata proračuna za dve leti, za prihodnje leto in leto, ki temu sledi. S tem se zagotavlja kontinuirano financiranje države za dve leti. Zato tečeta postopka za pripravo predloga sprememb proračuna za prihodnje leto in priprava predloga proračuna za leto, ki sledi prihodnjemu letu, sočasno. Postopke in roke predlogov proračunov podrobneje ureja Uredba o podlagah in postopkih za pripravo predloga (Ministrstvo za finance, 15. 9. 2010).

4.6.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Ministrstvo za finance kot samostojen organ neposredno ne nastopa v preventivnih akcijah varnosti cestnega prometa, seveda pa je vključeno vanj, saj konec koncev prav navedeno ministrstvo pripravi proračun iz katerega so subvencionirane mnoge dejavnosti tako na državni, regionalni in lokalni ravni, sodelujejo pa tudi v medresorski delovni skupini.

Po preteku proračunskega leta mora vlada pripraviti zaključni račun proračuna. V njem so prikazani predvideni in realizirani prihodki in drugi prejemki ter odhodki in drugi izdatki države za preteklo leto. Podrobneje vsebino in strukturo zaključnega računa državnega proračuna določa Navodilo o pripravi zaključnega računa državnega in občinskih proračunov, ki določa tudi metodologije za pripravo poročila o doseženih ciljih in rezultatih neposrednih in posrednih uporabnikov proračuna.

Obrazložitve zaključnega računa obsegajo obrazložitev splošnega in posebnega dela zaključnega računa proračuna ter načrta razvojnih programov, obrazložitev podatkov iz bilance stanja in poročilo o upravljanju likvidnosti enotnega zakladniškega računa države. Sestavni del obrazložitev je tudi Poročilo o doseženih ciljih in rezultatih po posameznih proračunskih uporabnikih, v katerem proračunski uporabniki poročajo o uresničitvi ciljev oz. o rezultatih njihovega delovanja.

Zaključni račun državnega proračuna objavi Ministrstvo za finance na svojih spletnih straneh po tem, ko ga sprejme Državni zbor RS. Postopek sprejema zaključnega

računa državnega proračuna v državnem zboru določa Poslovnik Državnega zbora Republike Slovenije.

4.7 MINISTRSTVO ZA ZDRAVJE

Ministrstvo za zdravje je pristojno za strokovno in upravno reševanje problemov, ki so povezani z zdravstvenim stanjem prebivalstva v Sloveniji. V sklopu ministrstva delujejo Urad Republike Slovenije za sodelovanje s Svetovno zdravstveno organizacijo, Urad Republike Slovenije za zdravila, Urad Republike Slovenije za kemikalije in Zdravstveni inšpektorat Republike Slovenije.

4.7.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Ministrstvo za zdravje ima temeljne naloge opredeljene v 15. členu Zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev. Opravlja zadeve, ki se nanašajo na: zdravstveno varstvo in zdravstveno zavarovanje; zdravstvene dejavnosti na primarni, sekundarni in terciarni ravni; spremljanje zdravstvenega stanja prebivalstva in pripravo ter izvajanje programov za krepitev zdravja; ekonomske odnose v zdravstvu in naloge, vezane na ustanoviteljstvo javnih zdravstvenih zavodov v skladu z zakonom; zdravstvene ukrepe ob naravnih in drugih nesrečah; varstvo prebivalstva pred boleznimi odvisnosti; varstvo prebivalstva pred nalezljivimi boleznimi in HIV okužbami; zdravstveno ustreznost živil v smislu kakovosti hranilne sestave in higienske ustreznosti živil in pitne vode zaradi preprečevanja kemičnega, biološkega in radiološkega onesnaženja; vodenje politike prehranjevanja prebivalcev, proizvodnjo, promet in preskrbo z zdravili in medicinskimi potrebščinami; proizvodnjo in promet s strupi in mamili; zdravstveno ustreznost predmetov splošne uporabe; zdravstveno-ekološke probleme okolja, kjer je vpliv na človeka neposreden in se nanašajo na pitno vodo, kopalne vode, zrak, tla, hrup in vibracije; ravnanje z odpadki z vidika varovanja zdravja prebivalcev; varstvo človeka pred ioniziranimi in neioniziranimi sevanji v bivalnem in delovnem okolju; pogoje za jemanje in presajanje delov človeškega telesa; oblikovanje in izvajanje mednarodnih sporazumov o socialni varnosti (Uradni list RS, 15. 9. 2010).

4.7.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT

Slika št. 13 predstavlja sestavo Ministrstva za zdravstvo. Njegovi glavni organi v sestavi so: Urad RS za kemikalije, Zdravstveni inšpektorat RS in Uprava RS za varstvo pred sevanji.

MINISTRSTVO ZA ZDRAVJE



Slika 13: Organigram Ministrstva za zdravje (Ministrstvo za zdravje, 2010)

Ministrstvo za zdravje opravlja naloge, ki zadevajo:

- zdravstveno varstvo in zdravstveno zavarovanje;
- zdravstvene dejavnosti na primarni, sekundarni in terciarni ravni;
- spremljanje zdravstvenega stanja prebivalstva ter pripravo in izvajanje programov za krepitev zdravja;
- ekonomske odnose v zdravstvu in naloge vezane na ustanoviteljstvo javnih zdravstvenih zavodov v skladu z zakonom;
- zdravstvene ukrepe ob naravnih in drugih nesrečah;
- varstvo prebivalstva pred boleznimi odvisnosti;
- varstvo prebivalstva pred nalezljivimi boleznimi in HIV okužbami;
- zdravstveno ustreznost živil v smislu kakovosti hranilne sestave ter higienske ustreznosti živil in pitne vode zaradi preprečevanja kemičnega, biološkega in radiološkega onesnaženja in vodenje politike prehranjevanja prebivalcev;
- proizvodnjo, promet in preskrbo z zdravili in medicinskimi potrebščinami;
- proizvodnjo in promet s strupi in mamili;
- zdravstveno ustreznost predmetov splošne uporabe;
- zdravstveno-ekološke probleme okolja, kjer je vpliv na človeka neposreden;
- probleme, ki se nanašajo na pitno vodo, kopalne vode, zrak, tla in vibracije;
- ravnanje z odpadki z vidika varovanja zdravja prebivalcev;
- varstvo človeka pred ionizirajočimi in neionizirajočimi sevanji v bivalnem in delovnem okolju;
- pogoje za jemanje in presajanje delov človeškega telesa;

- oblikovanje in izvajanje mednarodnih sporazumov o socialni varnosti (Ministrstvo za zdravje, 10. 12. 2010).

Urad Republike Slovenije za sodelovanje opravlja naloge, ki se nanašajo na sodelovanje s Svetovno zdravstveno organizacijo, z državami članicami te organizacije, z drugimi mednarodnimi organizacijami Združenih narodov in z ustreznimi mednarodnimi institucijami. Skrbi tudi za promocijo slovenskega zdravstva (Zakon o organizaciji in delovnih področjih ministrstev, Uradni list RS, št. 71/1994).

Zdravstveni inšpektorat Republike Slovenije nadzoruje izvrševanje zakonov, druge predpise in splošne akte, ki urejajo sanitarno, higiensko in ekološko zdravstveno varstvo prebivalstva, izvršuje zdravstveni nadzor nad bivalnim in delovnim okoljem tistih področij, kjer je vpliv na človeka neposreden (preverja imisijske vrednosti kvalitete tal in zraka, hrupa, vibracij in vode, vključno z obalnim morjem in kopalnimi vodami). Nadzoruje tudi kvaliteto živil, vključno s pitno vodo, predmete splošne uporabe, zdravila, mamila, strupe, vire ioniziranih in neioniziranih sevanj, zdravstveno varstvo delavcev v zvezi z delom, odpadke v zdravstvenih zavodih in snovi, ki vplivajo na zdravje, vključno s snovmi s kasnimi učinki na zdravje (genotoksičnost in kancerogenost). Izvršuje tudi zdravstveno nadzorstvo na državni meji (Zakon o organizaciji in delovnih področjih ministrstev, Uradni list RS, št. 71/1994).

Uprava Republike Slovenije za varstvo pred sevanji opravlja strokovne, upravne, nadzorne in razvojne naloge na področjih: izvajanja dejavnosti in uporabe virov ionizirajočih sevanj v zdravstvu in veterinarstvu; varovanja zdravja ljudi pred škodljivimi vplivi ionizirajočih sevanj; sistematičnega pregledovanja delovnega in bivalnega okolja zaradi izpostavljenosti ljudi naravnim virom ionizirajočih sevanj; izvajanja monitoringa radioaktivne kontaminacije živil in pitne vode; omejevanja, zmanjševanja in preprečevanja zdravju škodljivih vplivov neionizirajočih sevanj; presojanja ustreznosti in pooblaščenja izvedencev varstva pred sevanji.

4.7.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA

Ministrstvo za zdravje opravlja naloge na področjih:

- javnega zdravja,
- zdravstvenega varstva,
- zdravstvene ekonomike.

Naloge Direktorata za javno zdravje so, da si prizadeva za preprečevanje bolezni na ravni populacije in s tem za zmanjševanje bremen bolezni, tako za posameznika kot za celotno družbo.

Ključne naloge in ukrepi Ministrstva za zdravstvo v obdobju 2010–2011

Ministrstvo za zdravje bo v obdobju 2010–2011 realiziralo naslednje projekte:

- Skladno s cilji Strategije EU za podporo državam članicam za zmanjševanje škode zaradi uživanja alkohola in Akcijskega načrta Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) na področju alkohola bo pripravilo akcijski načrt za zmanjševanje škode zaradi uživanja alkohola, ki bo zagotavljal celovit pristop in usklajenost delovanja posameznih resorjev in ključnih akterjev na tem področju, tako na nacionalni kot na regijski in lokalni ravni.
- Celovito bo pristopilo k vključevanju aktivnosti za preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola, kar je odločilnega pomena za bolj učinkovito alkoholno politiko in posledično za zmanjšanje števila in deleža alkoholiziranih voznikov.
- V letu 2010 bo pripravilo predlog ukrepanja za preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola, mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi (Ministrstvo za zdravje, 15. 9. 2010).

4.7.4 FINANCIRANJE

Vlada RS in reprezentativni sindikati javnega sektorja so 5. junija 2008 podpisali Kolektivno pogodbo za javni sektor. Resorna ministrstva in predstavniki reprezentativnih sindikatov pa so za posamezna področja javnega sektorja podpisali tudi kolektivne pogodbe oz. anekse h kolektivnim pogodbam dejavnosti oz. poklicev 11. junija 2008 (Ministrstvo za zdravje, 15. 9. 2010).

Financiranje vseh ministrstev je izvedeno iz javnega proračuna Republike Slovenije, za katero je konkretno pristojno Ministrstvo za finance, ki pripravi letni proračun in ga na podlagi Zakona o javnih financah ter Poslovnika državnega zbora sprejeme Državni zbor Republike Slovenije.

4.7.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Ministrstvo za zdravje je v letu 2007 začelo pripravljati dvoletni akcijski načrt, povezan z alkoholom, ki je celoviteje načrtoval ukrepe in dejavnosti na tem področju v letih 2008 in 2009. V akcijski načrt so bili neposredno in posredno vključeni tudi ukrepi in dejavnosti, ki so povezani z varnostjo cestnega prometa in vožnjo pod vplivom alkohola. V letu 2009 je ministrstvo svojo pozornost usmerilo v:

- celovitejše obveščanje in ozaveščanje o škodljivih posledicah uporabe alkohola (priprava in izvedba celostne medijske kampanje in drugih preventivnih akcij v medijih);
- poostren nadzor pristojnih inšpekcijskih služb in policije nad izvajanjem Zakona o omejevanju porabe alkohola v najbolj kritičnih obdobjih (ne le med

martinovanjem in v prednovoletnem času, temveč vse leto ter zlasti ob koncu tedna in ponoči);

- razvoj in podpora inovativnim programom in projektom neposredno ali z razpisom ter prenosom dobrih praks iz tujine v slovenski prostor (npr. švedski in finski program odgovorne strežbe alkoholnih pijač skupaj s programom izobraževanja in usposabljanja za osebe gostinskih lokalov).

Ministrstvo za zdravje bo v okviru Obdobjnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011 opravilo preventivne aktivnosti in druge dejavnosti na področju alkohola. Nedvournno je hitrost najpogostejši dejavnik in vzrok najhujših prometnih nesreč, alkohol pa se pojavlja kot drugi najpogostejši dejavnik in vzrok pri najhujših prometnih nesrečah ali v kombinaciji obeh.

V zadnjih letih se je število vinjenih voznikov med povzročitelji prometnih nesreč povečalo. Tudi število prometnih nesreč, pri katerih je kot dejavnik prisoten alkohol, se v zadnjih letih povečuje. Najpogosteje je alkohol kot sovzrok prisoten skupaj s hitrostjo in nepravilno smerjo ali stranjo vožnje. Zlasti je zaskrbljujoč delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, saj je v letu 2008 bilo 21,24 % le-teh pod vplivom alkohola. Preventivni in represivni ukrepi se v okviru nacionalnih akcij izvedejo dvakrat letno, nosilec oz. koordinator izdelava podroben načrt dela s cilji, ukrepi in sodelujočimi. Neposredno je bilo za preventivne aktivnosti (medijske kampanje) v letu 2009 namenjeno 184.000 €. Po končani akciji izdelajo zaključno poročilo s predlogi nadaljnjih ukrepov. Za učinkovito alkoholno politiko in posledično zmanjšanje števila in deleža alkoholiziranih voznikov je odločilnega pomena celovit pristop, ki vključuje aktivnosti za preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola (Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa 2010–2011, 15. 9. 2010).

4.8 ZAKLJUČEK

V zgornjih poglavjih so opisane ključne organizacije prometno-varnostnega sistema na državni ravni. Že po obsegu napisanega je jasno, da je varnost v cestnem prometu obširnejša tema, ker je odvisna od človeškega faktorja. Tiče se slehernega posameznika, saj smo vsi tako ali drugače vpleteni v cestni promet.

Za sedanje stanje sistema varnosti cestnega prometa v naši državi je značilna razdrobljenost pristojnosti in odgovornosti na več organov. Z njim se ukvarjajo: Ministrstvo za promet, Ministrstvo za notranje zadeve, Policija, Direkcija RS za ceste ter upravne enote.

1. septembra l. 2010 je pričela delovati Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, ki je prevzela naloge s področja voznikov in vozil. Te je doslej opravljalo Ministrstvo za notranje zadeve. Prevzela je tudi naloge s področja vozil,

preventive in vzgoje v cestnem prometu, ki jih opravlja DRSC kot organ v sestavi Ministrstva za promet; varnosti prometa, ki jih opravlja Ministrstvo za promet in naloge s področja izpitnih centrov za voznike, ki jih opravljajo upravne enote, kjer so izpitni centri.

Povezovanje strokovnjakov, ki lahko pomembno vplivajo na varnost prometa in njihova združitve v skupni organ, je prednost agencije. Pomembna naloga Javne agencije za varnost prometa je tudi povezovanje strokovne javnosti in civilne družbe, s ciljem razvoja večje varnosti cestnega prometa. Javna agencija pa se bo povezovala tudi z lokalnimi skupnostmi. Poleg tega bo zagotovljena preglednejša odgovornost obstoječih organov in organizacij, ki danes razdrobljeno delujejo znotraj posameznih ministrstev ter njihovih organov v sestavi.

Slovenija veliko pozornost namenja varnosti v cestnem prometu. V ta namen so v naši državi sprejeli veliko programov in načrtov tako na državni kot tudi na regionalni in občinski ravni.

Smotri programa varnosti cestnega prometa so dvig prometno varnostne kulture na primerljiv nivo (povprečje EU), dobro medsebojno povezovanje in sodelovanje z organi in organizacijami na državnem, regionalnem – medobčinskem nivoju ter civilno družbo, izboljšati uporabnost in varnost cestnega omrežja od načrtovanja izvedbe, vzdrževanja in nadzora, z vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi ukrepi izboljšati slabo vedenje v prometu.

Pri tem je pomemben dokument Prometne politike, s katero Vlada RS ureja področje prometa. Glavni cilji, ki jih želijo s Prometno politiko doseči, so: povečanje mobilnosti, ekonomske učinkovitosti, prometne varnosti in zmanjšanje vplivov na okolje.

Sprejeti so bili tudi trije nacionalni programi varnosti cestnega prometa. Prvi pomemben nacionalni program se je izvajal pred letom 1990. Program je imel slogan Akcija -10 %. Zastavil je ambiciozne naloge in cilje, da bi letno zmanjšali število prometnih nezgod, mrtvih in poškodovanih vsaj za 10 odstotkov.

Drugi nacionalni program je potekal med l. 2001 in koncem l. 2005. Obravnaval je tri varnostno najbolj izpostavljene kategorije udeležencev cestnega prometa – pešce, kolesarje in mlade voznike osebnih avtomobilov.

Tretji nacionalni program (Skupaj za večjo varnost) se je izvajal od l. 2007 do l. 2011. Skupni cilj držav članic je, da se do leta 2011 v prometu na cestah ohrani čim več življenj in število žrtev prepolovi. Temu cilju sledi tudi nacionalni program, ki predvideva, da naj število umrlih v prometnih nesrečah leta 2011 ne bi bilo večje kot 124.

Prav tako je pomembna organizacija ministrstev in drugih nevladnih organizacij, ki sodelujejo pri zagotavljanju večje varnosti v cestnem prometu. Da bi bila prizadevanja različnih organov za večjo varnost v prometu uspešna, je potrebno spremeniti miselnost človeka, ki je eden od najosnovnejših dejavnikov in zelo vpliva na varnost cestnega prometa. Preostala bistvena dejavnika sta še cesta in vozilo. Da bi zagotovili varnost v cestnem prometu, moramo veliko pozornosti namenjati otrokom že, ko so v vrtcu. Poznejšo miselnost srednješolcev in odraslih je težko spreminjati. Prav tako so pomembne spremembe predpisov in organizacije.

V zaključku lahko povemo, da ceste ne poznajo občinskih meja in da prelaganje odgovornosti na druge nima pomena. Namen Prometne politike je, da bi zagotavljala učinkovit prometni sistem, zato mora omogočiti usklajenost njegovega delovanja. Slediti in usmerjati mora spremembe prometnih tokov blaga in ljudi ter potrebe gospodarstva. Ne nazadnje mora slediti tudi željam prebivalcev, da svobodno izbirajo prevozno sredstvo in pot. Obenem mora ocenjevati posledice predvidenih sprememb in preprečevati njihove možne negativne vplive.

Tako usklajeno delovanje lahko zagotovi samo prometna politika, ki ni radikalna, temveč temelji na postopnosti. Smoter take prometne politike so torej zadovoljni uporabniki, uspešni izvajalci in čim manj onesnaženo okolje.

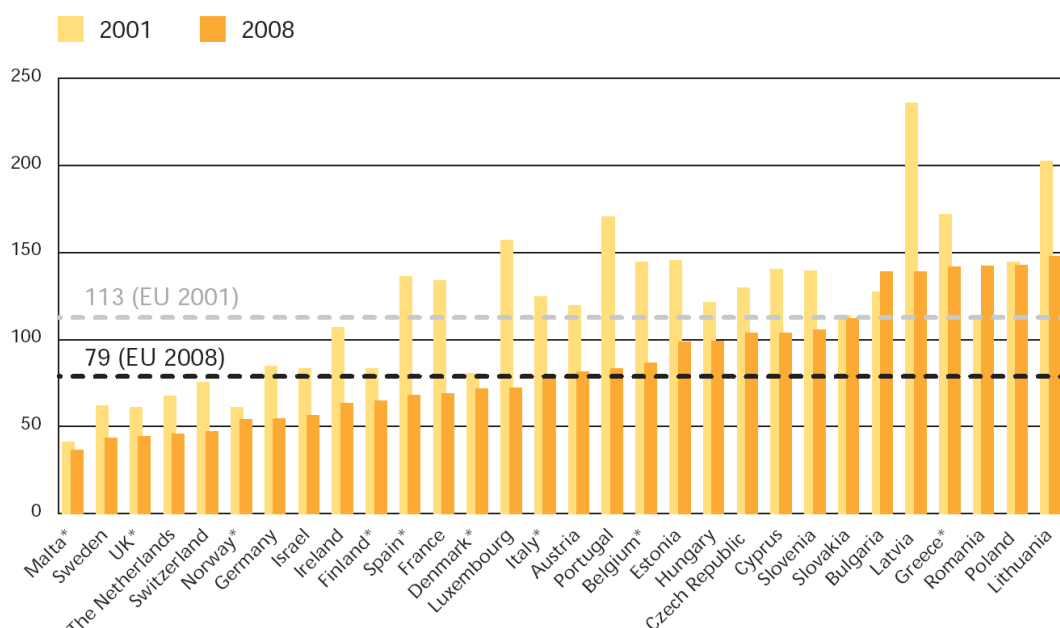
5 VARNOST CESTNEGA PROMETA NA GORENJSKEM

Varnost cestnega prometa na Gorenjskem vpliva na osnovno počutje državljanov in prebivalcev v državi, še posebej pa na nivoju regije. Pri pregledu statističnih podatkov ugotovimo, da je varnost cestnega prometa na Gorenjskem v primerjavi z ostalimi regijami v Sloveniji zadovoljivo.

5.1 GORENJSKA REGIJA V SLOVENIJI IN EVROPI – VARNOST CESTNEGA PROMETA

V letih od 1954 do 2005 je v Republiki Sloveniji v prometnih nesrečah umrlo 22.034 ljudi, več kot 430.000 pa je bilo poškodovanih. Stanje se v Sloveniji po letu 1979 izboljšuje, vendar bistveno prepočasi. V Evropski uniji je na cestah umrlo 50.396 ljudi, poleg tega pa je bilo približno 420.000 hudo in 1.400.000 lažje poškodovanih. (Žlender, 2007) Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije na svetu vsako leto umre 700.000 ljudi zaradi nesreče z motorji, osebnimi avtomobili, avtobusi in s tovornjaki. Vsako leto je poškodovanih med 10 in 15 milijonov ljudi (Žlender, 1995).

Varnejše evropske države so Švedska, Nizozemska in Velika Britanija, najvarnejša evropska država pa je Malta. V Evropski uniji je bilo leta 2008 79 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, leta 2001 pa 113. V državah Evropske unije se je stopnja umrljivosti zmanjšala, tako da v letu 2008 nobena država ni imela več kot 150 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev.



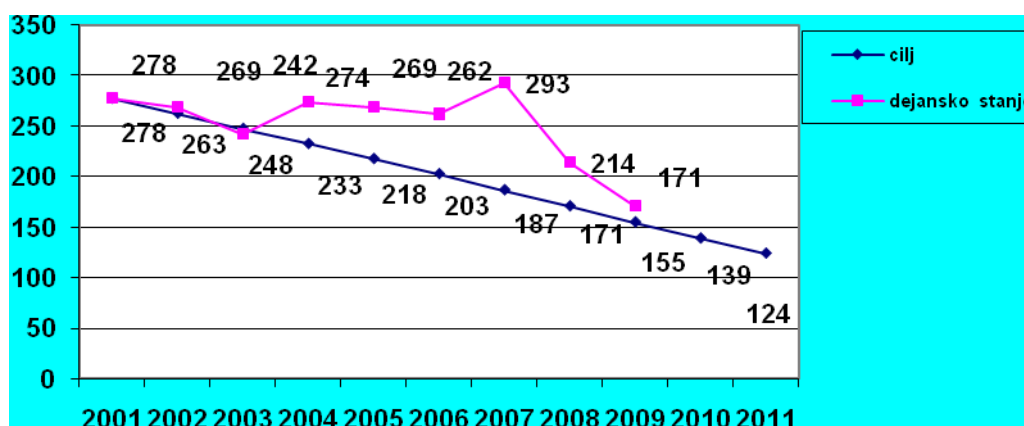
Graf 1: Število mrtvih na 1.000.000 prebivalcev v letu 2008 v primerjavi z letom 2001 (ETSC, 2009)

Ugotovljeno je bilo, da bi s scenarijem, ki bo vključeval obsežne in vsebinsko domiselne akcije po medijih ter poostren in dosleden nadzor cestnega prometa, s hitrim odzivanjem na ugotovljene pomanjkljivosti in predvsem pospešeno dejavnostjo, medsebojno usklajeno in usmerjeno k cilju, zmanjšali število umrlih in poškodovanih v prometnih nesrečah – z vsem tem naj bi bilo mrtvih v letu 2009 manj kakor 200. Če bi se to zgodilo, pa je v letu 2011 ob predvidenem nadaljevanju usklajenega, neprekinjenega, akcijskega, vsebinsko domiselnega, stalnega in vztrajnega dela vseh subjektov mogoče doseči še nižjo številko – med 120 in 130 umrlih v prometnih nesrečah (Uradni list Republike Slovenije (2007)).

Za Evropo je pot do izboljšanja varnosti v cestnem prometu načelo »deljene odgovornosti«. To pomeni, da smo za več varnosti v cestnem prometu v Evropi odgovorni vsi. Za vse udeležence (npr. lokalne šole, ruralna združenja ...) je pomembna Evropska listina o varnosti v cestnem prometu, ki vse udeležence v prometu poziva, naj tudi sami več prispevajo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu.

»Države članice Evropske unije so si v evropskem programu varnosti zastavile cilj, da si bodo delile odgovornost za zmanjšanje števila smrtnih žrtev. Evropska unija si do konca leta 2010 prizadeva za polovico zmanjšati število mrtvih na cestah. To si želi doseči s celostno akcijo, in sicer z načrtom, ki upošteva človeške in tehnične dejavnike in ima za cilj, da cestno omrežje postane varnejše.

S tem bi glede na sedanji trend, ko se vsako leto število umrlih v nesrečah glede na pretekla leta v povprečju znižuje, v Sloveniji ohranili do leta 2011 približno 600 življenj.«



Graf 2: Dejansko stanje in projekcija glede na cilj števila mrtvih do leta 2011 v RS (Ministrstvo za promet – Varnost v cestnem prometu – primerjava podatkov SLO – EU, 2010)

Na državnem nivoju si vsi, ki smo udeleženi v cestnem prometu, želimo in pričakujemo prometni sistem, ki bi zadovoljeval današnje potrebe in pričakovanja. Varnost prometa zagotavlja kakovost življenja in je del osnovnega stebra prometnega sistema. Varen cestni promet je med drugim tudi odgovornost države. Ta ima zaradi svoje organiziranosti potrebne vzvode, s katerimi posredno ali neposredno vpliva na varnost cestnega prometa. Višja je stopnja varnosti cestnega prometa, boljša je kakovost življenja državljanov in državljanek. Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 je strategija doseganja ciljev in izvajanja ukrepov na državni in tudi na lokalni ravni.

»Za uveljavitev strategije nacionalni program v splošnem predvideva uresničitev naslednjih osnovnih strateških nalog na državni ravni:

- vzpostaviti in zagotoviti optimalno organizacijsko in funkcionalno strukturo,
- zagotoviti horizontalno in vertikalno koordinacijo,
- opredeliti finančno strategijo in zagotoviti sistemske vire,
- programu zagotoviti družbeno-politično podporo.«

Decembra 2006 je Državni zbor RS sprejel Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa. Osnovni cilj Resolucije je v petih letih, to je do leta 2011, prepoloviti število mrtvih.

Februarja 2007 je Vlada Republike Slovenije sprejela izvedbeni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letu 2007. Pri izvajanju načrta sodelujejo številna ministrstva, katerih pristojnosti so neposredno povezane s prometnimi nesrečami, njihovimi vzroki in s posledicami.

Skladno s prakso in priporočili prometno najbolj varnih evropskih držav si ministrstva na ta način obveznosti in soodgovornost za stanje varnosti v cestnem prometu delijo z lokalnimi skupnostmi, podjetji, s civilno družbo pa tudi z neposrednimi udeleženci cestnega prometa.

»Z Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa je bila Ministrstvu za promet zaupana vloga koordinatorja naših skupnih prometnovarnostnih procesov. Delovno skupino vodi predstavnik Ministrstva za promet, sestavljena pa je iz različnih strokovnjakov in predstavnikov državnih ter drugih organov.

Nacionalni program obravnava strokovno zahtevne in varnostno najbolj transparentne probleme na področju varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji.«

»Vloga in odgovornost državnih institucij za varnost cestnega prometa obsega predvsem:

- odnos in ravnanje udeležencev v cestnem prometu,

- načrtovanje prometne strategije in urejanje prometa ter vpliv na njegov razvoj,
- skrb za cestno omrežje in njegovo opremljenost,
- norme pri konstrukciji in preverjanju vozil,
- organizacijo zdravstva in reševalne službe.

Od družbene klime, ki se kaže tudi v pripravljenosti družbenih institucij, da storijo nekaj za obče dobro, sta odvisna odnos in ravnanje udeležencev v cestnem prometu. Družbena klima se odraža tudi v kvaliteti prometne vzgoje in izobraževanja – ob ustreznosti prometnih pravil in primernih informacijskih metodah.

Pomembna sta tudi učinkovita kontrola in vsaj tako učinkovit kazenski sistem. Ostali dejavniki so bolj ali manj odvisni od objektivnega, zlasti materialnega stanja družbe. Izredno pomembno poglavje uresničevanja ciljev in vsebin, ki izhajajo iz Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (Ur. l. RS, št. 158/2007), je izvajanje programov na lokalni ravni.

Strokovno povezovanje in sodelovanje vseh interdisciplinarnih panog in občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je ravno zato tudi eden izmed osnovnih pogojev in nalog pri zasledovanju cilja akcijskega načrta EU do leta 2010 ter slovenskega nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2011 – prepolovitev najhujših posledic prometnih nesreč v Sloveniji in tudi v EU.

Program predvideva, da se bodo naloge uresničevale na državni in lokalni ravni. Na lokalni ravni se bo program uresničeval s sprejetimi programi varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji, nosilci in nalogami, izvajanjem nalog, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah, s podpiranjem dejavnosti svetov za preventivno delovanje na področju varnosti cestnega prometa in sodelovanjem z nosilci programa varnosti cestnega prometa na svojem območju.

Leto	Prometne nesreče 2007				Posledice 2007		
	Vse nesreče	Nesreče s smrtnim izidom	Nesreče s telesnimi poškodbami	Nesreče z mater. škodo	Mrtvi	HTP	LTP
Slovenija	30.400	263	11.151	18.986	293	1.263	14.774
Gorenjska	2.146	25	663	1458	27	111	764
Razmerje v %	7,05 %	9,5 %	5,9 %	7,6 %	9,2 %	8,7 %	5,1 %

Tabela 1: Prometne nesreče v letu 2007 na območju RS in Gorenjske (Ministrstvo za notranje zadeve, prometna varnost – statistični podatki, 2008)

Na podlagi analiz za leto 2007 ugotovimo, da je stanje varnosti cestnega prometa na Gorenjskem v primerjavi s celotno Slovenije sorazmerno glede na število prebivalcev in cest, saj gorenjska regija nikjer ne presega 10-odstotnega razmerja. Pri pregledu statističnih podatkov ugotovimo, da je bilo v letu 2009 v Sloveniji 2.049.261 prebivalcev, medtem ko je bilo na Gorenjskem skupaj 200.421 prebivalcev, kar skupno predstavlja 9,8 % prebivalstva v Sloveniji.

Leto	Prometne nesreče 2008				Posledice 2008		
	Vse nesreče	Nesreče s smrtnim izidom	Nesreče s telesnimi poškodbami	Nesreče z mater. škodo	Mrtvi	HTP	LTP
Slovenija	22.780	200	8.738	13.842	214	1.068	11.341
Gorenjska	1.717	16	549	1.152	18	88	616
Razmerje v %	7,5 %	8 %	6,2 %	8,3 %	8,4 %	8,2 %	5,4 %

Tabela 2: Prometne nesreče v letu 2008 na območju RS in Gorenjske (Ministrstvo za notranje zadeve, prometna varnost – statistični podatki, 2009)

Na podlagi analiz in primerjave med Gorenjsko in Slovenijo opazimo, da se je v letu 2008 na območju Gorenjske in tudi na območju celotne Republike Slovenije število prometnih nesreč zmanjšalo, s tem pa so se posledično zmanjšale tudi hujše posledice.

Leto	Prometne nesreče 2009				Posledice 2009		
	Vse nesreče	Nesreče s smrtnim izidom	Nesreče s telesnimi poškodbami	Nesreče z mater. škodo	Mrtvi	HTP	LTP
Slovenija	20.592	154	8.434	12.004	171	1.032	11.082
Gorenjska	1.581	20	539	1.022	23	99	609
razmerje v %	7,6 %	12,9 %	6,3 %	8,5 %	13,4 %	9,5 %	5,4 %

Tabela 3: Prometne nesreče v letu 2009 na območju RS in Gorenjske (Ministrstvo za notranje zadeve, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri analizi leta 2009 opazimo, da se je varnost cestnega prometa na Gorenjskem v primerjavi z Republiko Slovenijo ponovno poslabšala, saj je bilo v letu 2009 na Gorenjskem več mrtvih in telesno poškodovanih kot v letu 2008, in sicer gledano v odstotkih: umrlo je 4,9 % več udeležencev, medtem ko je bilo 0,1 % več telesno poškodovanih (v primerjavi z letom poprej).

Pri pregledu analiznega obdobja od leta 2007 do 2009 je ugotovljeno, da se je na območju Republike Slovenije število prometnih nesreč in posledic prometnih nesreč zmanjševalo in je sledilo nacionalnemu načrtu, medtem ko je na območju Gorenjske stanje varnosti cestnega prometa v letu 2009 slabše kot v letu 2008, zato načrt nacionalne oziroma regionalne varnosti ni bil v celoti dosežen.

Pri pregledu analiz in primerjav z Evropsko unijo (EU) lahko ugotovimo, da država Slovenija in gorenjska regija naredita premalo za izboljšanje varnosti cestnega prometa. Opazimo, da države EU bistveno bolje in hitreje uresničujejo nacionalne programe, kar pa gre pripisati predvsem večji prometni kulturi voznikov in udeležencev v prometu.

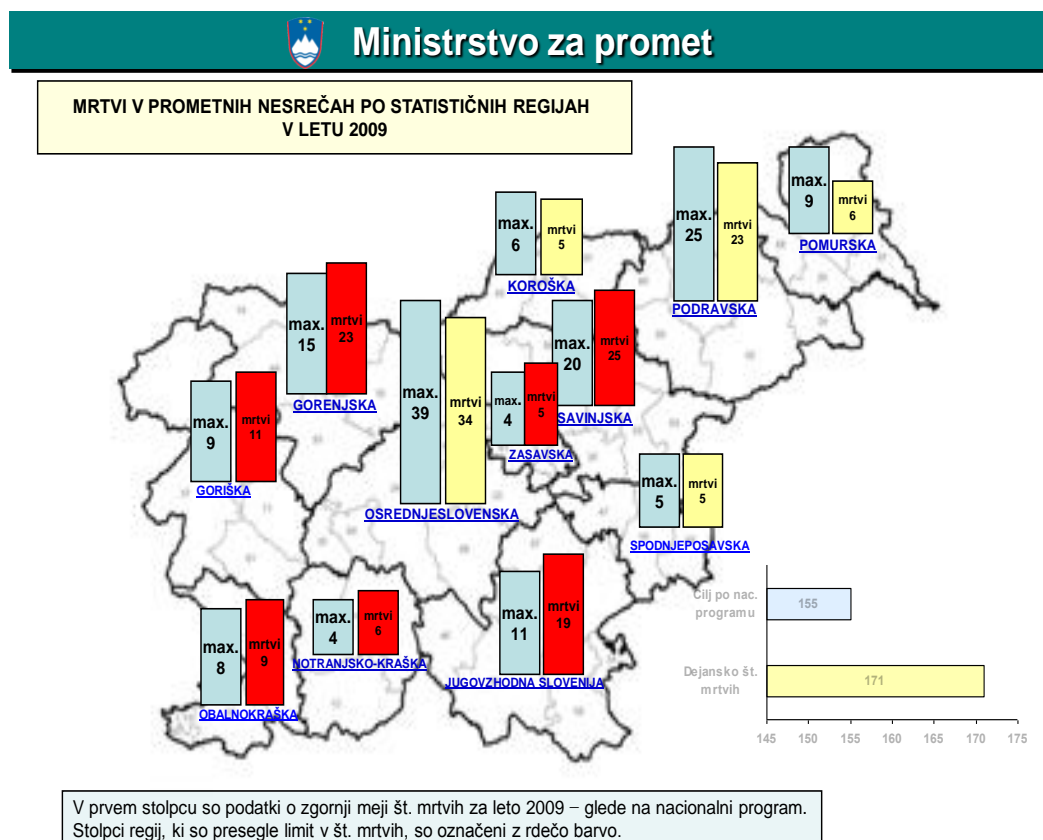
V zadnjem obdobju so ustanove v RS, ki skrbijo oziroma bi morale skrbeti za varnost cestnega prometa na državnem in regionalnem področju, naredile korak naprej in so pristopile k izvajanju skupnih prometnih akcij in združevanju.

5.2 STANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA NA GORENJSKEM

V celoti gledano je za primerjalno obdobje leta 2007, 2008 in 2009 varnost cestnega prometa na Gorenjskem v primerjavi z ostalimi regijami in državo v zadovoljivem stanju, saj glede na obremenjenost gorenjskih cest in število udeležencev na gorenjskih cestah bistveno ne odstopa od ostalih regij.

V gorenjski regiji je bilo med letoma 2007 in 2009 največ obravnavanih prometnih nesreč leta 2007. Leta 2009 je v večini občin opaziti trend upadanja števila prometnih nesreč (tabele 1, 2 in 3), medtem ko se je število prometnih nesreč s smrtnim izidom v primerjavi z letom 2008 povečalo (tabeli 2 in 3). Ta trend upadanja števila prometnih nesreč lahko označimo kot posledico uveljavitve novega Zakona o varnosti cestnega prometa.

Na gorenjskih cestah se soočamo s problematiko varnosti cestnega prometa, povezano predvsem z neupoštevanjem prometnih pravil in v nekaterih primerih z dokaj nizko kulturo udeležencev v cestnem prometu. Posledice takšnega obnašanja se pogosto kažejo v prometnih nesrečah, ki imajo hude posledice za posameznike in tudi za družbo kot celoto. Nedvomno je izguba življenja najhujša posledica prometnih nesreč. Zavedati se moramo, da so tudi hudo in lahko telesno poškodovani ter velika materialna škoda nacionalni problem. Med prioritetskimi področji je treba na prvem mestu izpostaviti problematiko hitrosti.



Slika 14: Mrtvi v prometnih nesrečah po statističnih regijah v letu 2009 (Ministrstvo za promet – Varnost v cestnem prometu – statistične regije, 2009)

Hitrost je na gorenjskih, slovenskih in tudi evropskih cestah poglaviti dejavnik prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. Tudi leta 2009 se je ponovno potrdilo dejstvo, da stopnja poškodb v prometnih nesrečah narašča sorazmerno s hitrostjo.

Poleg represivnega ukrepanja zoper voznike, ki svoje vožnje niso prilagodili omejitvam oziroma razmeram na cesti, je bilo ogromno dela, truda in sredstev vloženega v preventivno delovanje in izboljšanje cestne infrastrukture. S podobnimi metodami dela se ukvarjajo tudi v drugih evropskih državah, rezultati umirjanja hitrosti pa so različni in predvsem odvisni od vozniške kulture.

V preventivnih akcijah, ki so načrtovane z omenjenim načrtom in so produkt dela vseh subjektov, ki se ukvarjamo s prometno varnostjo na slovenskih cestah, sodelujejo Ministrstvo za notranje zadeve, Policija, Ministrstvo za promet, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Ministrstvo za šolstvo in šport, Ministrstvo za pravosodje, Ministrstvo za zdravje, Mestna redarstva, Vojaška policija, Prometni inšpektorat RS, Družba za avtoceste Republike Slovenije, d. d., Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije, Zavod Varna pot, Avto-moto zveza Slovenije in Summit leasing.

5.2.1 ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ

Statistično gledano po številu prometnih nesreč na Gorenjskem ugotovimo, da se po uveljavljanju Nacionalnega programa cilji uresničujejo, saj po statističnih podatkih število prometnih nesreč iz leta v leto upada, prav tako je vsako leto manj telesno poškodovanih.

Nekoliko drugače je pri prometnih nesrečah, v katerih so osebe izgubile življenje, saj ugotovimo, da se je število prometnih nesreč v letu 2009 glede na leto poprej povečalo, saj je v letu 2008 umrlo 18, v letu 2009 pa 23 oseb, kar je še vedno manj kot v letu 2007.

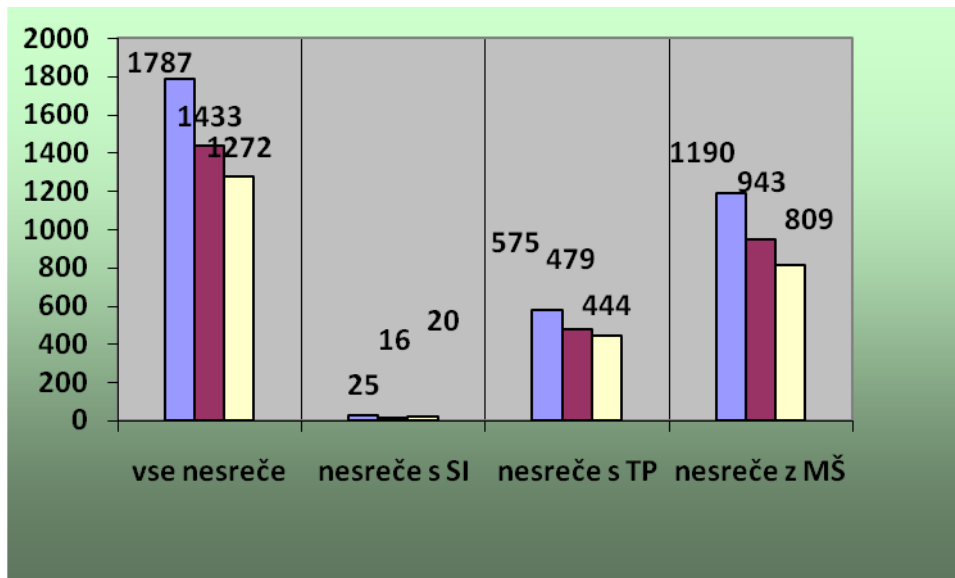
Leto	Prometne nesreče			
	Vse nesreče	Nesreče s smrtnim izidom	Nesreče s telesnimi poškodbami	Nesreče z mater. škodo
2007	2146	25	663	1458
2008	1717	16	549	1152
2009	1581	20	539	1022
SKUPAJ	5444	61	1751	3631
Delež	100 %	1,1 %	32,2 %	66,7 %

Tabela 4: Število prometnih nesreč na območju Gorenjske (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Prometne nesreče se glede na nastale posledice delijo na štiri kategorije. Prometna nesreča I. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je nastala samo materialna škoda, v nadaljevanju MŠ. Prometna nesreča II. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana, v nadaljevanju LTP. Prometna nesreča III. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba hudo telesno poškodovana, v nadaljevanju HTP. Prometna nesreča IV. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je kdo umrl ali je zaradi njenih posledic umrl v 30 dneh po nesreči.

Tabela 4 prikazuje število prometnih nesreč glede na posledice. V tabeli sta združeni II. in III. kategorija prometnih nesreč, pri katerih ugotovimo, da posledice prometnih nesreč s smrtnim izidom dosegajo 1,1 %, posledice s telesnimi poškodbami 32,2 %, medtem ko je prometnih nesreč z materialno škodo za 66,7 %.

Pri tem statistični podatki tudi kažejo, da so razen prometnih nesreč s smrtnim izidom v upadu tudi prometne nesreče s telesnimi poškodbami in z materialno škodo.



Graf 3: Prometne nesreče na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Število prometnih nesreč na Gorenjskem se zmanjšuje. V tabeli 4 in grafu 3 je prikazano gibanje števila nesreč od leta 2007 do 2009. Iz leta v leto je jasno viden upad števila prometnih nesreč, kar je tudi evropski, nacionalni in regionalni cilj.

5.2.2 MRTVI IN TELESNO POŠKODOVANI

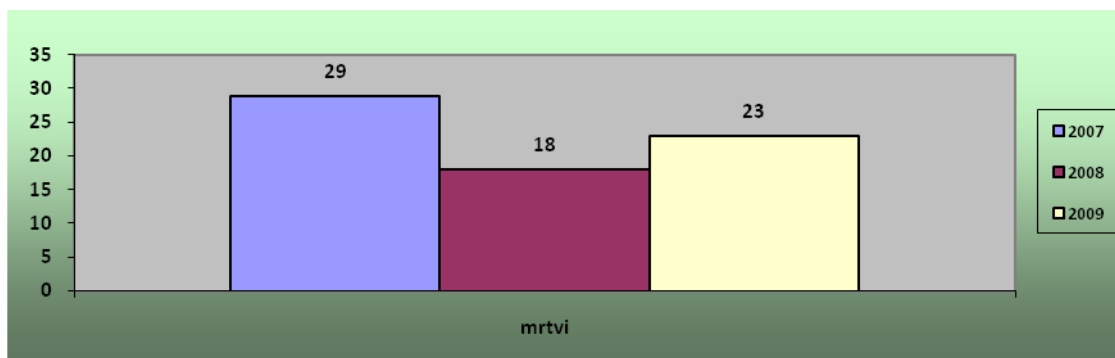
Kot je bilo že predhodno povedano, stanje varnosti cestnega prometa na Gorenjskem lahko ocenimo kot nezadovoljivo, saj je v letu 2009 v primerjavi z letom 2008 število mrtvih in HTP povečalo.

Ugotovljeno pa je bilo, da gorenjska regija, sicer le delno, sledi programu nacionalne in regionalne varnosti v zmanjšanju števila prometnih nesreč.

	Mrtvi			Hudo telesno poškodovani			Lahko telesno poškodovani		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Skupaj	27	18	23	111	88	99	764	616	609
%	100 %	33,4 %	14,9 %	100 %	20,7 %	10,8 %	100 %	19,4 %	20,3 %

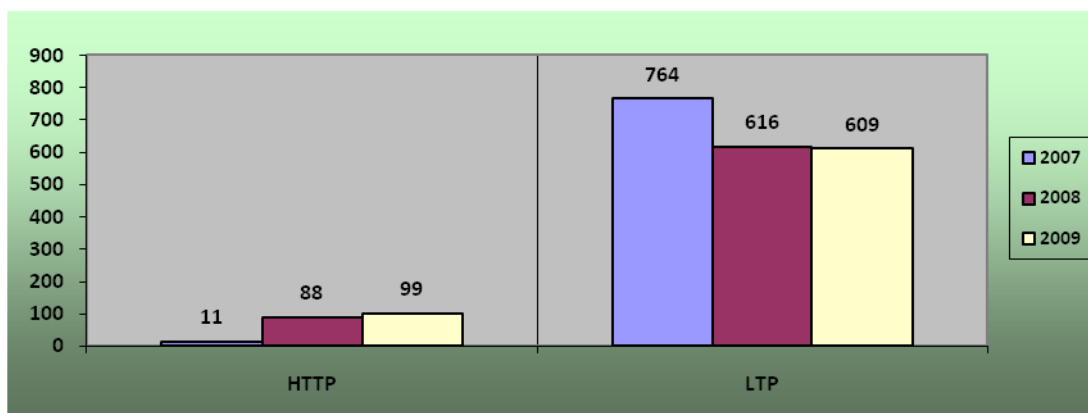
Tabela 5: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom in telesnimi poškodbami na območju Gorenjske (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Iz tabele 5 ugotovimo, da se je število mrtvih v letu 2008 zmanjšalo za 33,4 %, v letu 2009 pa za 14,9 % – v primerjavi z letom 2007. Prav tako se je število HTP v letu 2009 v primerjavi z letom 2008 zmanjšalo za 27,7 %, vendar je še vedno manjše kot v letu 2007.



Graf 4: Prometne nesreč s smrtnim izidom na območju Gorenjske (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Iz grafa 4 ugotovimo, da se je število mrtvih v letu 2009 v primerjavi z letom 2008 povečalo, vendar je še vedno manjše kot v letu 2007.



Graf 5: Prometne nesreč s telesnimi poškodbami na območju Gorenjske (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

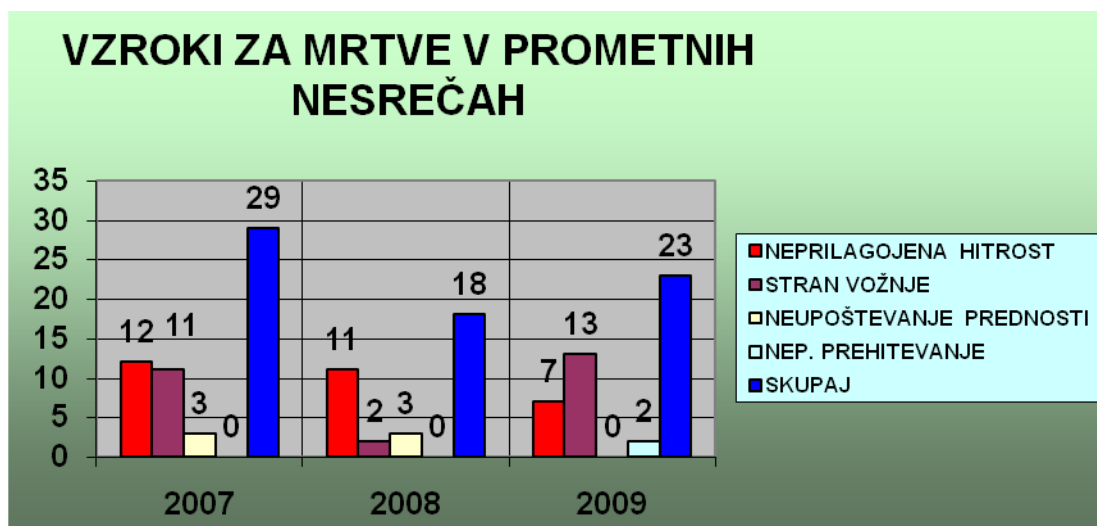
Iz grafa 5 ugotovimo, da se je število HTP v letu 2009 v primerjavi z letom 2008 povečalo, vendar je še vedno manjše kot v letu 2007, medtem ko število LTP pada.

5.2.3 VZROKI

Najpogostejši vzroki prometnih nesreč so bili nepravilna stran oziroma smer vožnje, neprilagojena hitrost, premik z vozili in izsiljevanje prednosti. Pogosto so bili povezani tudi z vožnjo pod vplivom alkohola.

VZROKI	ŠTEVILO MRTVIH			ŠTEVILO HTP			ŠTEVILO LTP		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
NEPRILAGOJENA HITROST	12	11	7	45	38	34	217	170	179
%	44,4 %	61,1 %	30,4 %	40,5 %	43,2 %	34,3 %	28,4 %	27,6 %	29,5 %
NEPRAVILNA STRAN/SMER	11	2	13	30	16	27	185	117	106
%	40,7 %	11,1 %	56,5 %	27 %	18,2 %	27,3 %	24,2 %	19 %	17,4 %
NEUPOŠ. PREDNOSTI	3	3	0	16	16	16	145	125	138
%	11,1 %	16,7 %		14,4 %	18,2 %	16,2 %	19 %	20,3 %	22,7 %
NEPRAVILNO PREHIT.	0	0	2	5	0	2	41	17	18
%			8,7 %	4,5 %		2 %	5,4 %	2,8 %	3 %
NEPRAVILNI PREMİK	1	1	1	6	6	5	62	53	40
%	3,7 %	5,6 %	4,3 %	5,4 %	6,8 %	5 %	8,1 %	8,6 %	6,6 %
NEUSTREZNA RAZDALJA	0	0	0	1	1	1	109	68	60
				0,9 %	1,1 %	1 %	14,3 %	11 %	9,9 %
NEPRAVILNOST PEŠCEV	0	1	0	3	1	3	7	7	4
		5,6 %		2,7 %	1,1 %	3 %	0,9 %	1,1 %	0,7 %
SKUPAJ	27	18	23	111	88	99	764	616	609

Tabela 6: Vzroki prometnih nesreč s smrtnim izidom in telesnimi poškodbami na območju Gorenjske (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)



Graf 6: Vzroki prometnih nesreč s smrtnimi izidi na območju Gorenjske (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Iz tabele 6 in grafa 6 ugotovimo, da sta najpogostejši vzrok prometnih nesreč neprilagojena hitrost ter nepravilna stran in smer vožnje; pogosto so bile povezane tudi z vožnjo pod vplivom alkohola. Tudi posledice pri teh vrstah prometnih nesreč so najhujše.

Hitrost je najpomembnejši dejavnik tveganja za nastanek prometnih nesreč. V skladu z mednarodno konvencijo je določeno, da sme voznik voziti le s takšno hitrostjo, da vozilo ves čas obvlada in ga lahko ustavi pred vsako oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje. Voznik mora hitrost vožnje prilagoditi ne le vozilu, cesti, prometu in vremenskim razmeram, pač pa tudi svojim sposobnostim.

Če v naselju prekoračimo hitrost za 1 km/h, imamo 4 % več možnosti za nesrečo; če to storimo na cestah izven naselja, je možnosti za nesrečo 2 % več.

Zakaj kljub temu vozimo hitro?

Zato, ker je čas, ki ga preživimo pri vožnji, nekoristen in stran vržen čas. To misel imamo v podzavesti, zato poskušamo s čim hitrejšo vožnjo prihraniti pri času.

Povprečni vozniki prav zaradi neprilagojene hitrosti, redkeje tudi zaradi objestnosti in neizkušenosti, povzročijo prometne nesreče.

Tudi s telefoniranjem z GSM med zastoji v koloni je podobno – neizkoriščen čas porabimo za to, da neizkoriščen čas spremenimo v koristnega.

Za zmanjšanje prometnih nesreč, katerih vzrok je hitrost, je pomembno, da policija izvaja nadzor tam in takrat:

- kjer se dogaja največ prometnih nesreč zaradi prevelike hitrosti;
- kjer veliko voznikov krši predpise največje dovoljene hitrosti – v tem primeru je potrebno preveriti, če je morda hitrost na tem delu predpisana s starim znakom oziroma zaradi modernizacije odseka tako nizka hitrost ni več potrebna;
- kjer si ljudje to želijo (naselje, v katerem nekateri divjajo, ogrožajo pešce in ljudje prosijo za navzočnost policije in sankcioniranje kršiteljev);
- kjer z najmanjšim vložkom dosežemo dobre dosežke.

V praksi ta mesta oziroma kritične točke določamo na podlagi dobro pripravljenih analiz.

Pod vplivom alkohola so vozili 3 od 20 povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom. Skupna povprečna stopnja alkohola povzročiteljev prometnih nesreč v letu 2009 je znašala 1,50, v letu 2008 pa 1,32 grama alkohola na kilogram krvi. Stopnja

se je povečala predvsem v prometnih nesrečah I. kategorije, in sicer z 1,29 na 1,53 grama alkohola na kilogram krvi.

V letu 2009 so policisti odredili 38.009 preizkusov alkoholiziranosti, v letu 2008 pa je bilo tovrstnih preizkusov 30.487, kar je za 24,7 % več.

5.2.4 PROMETNE NESREČE PO OBČINAH

Pri pregledu analize prometne varnosti po občinah na Gorenjskem ugotovimo, da je stanje v nekaterih občinah zadovoljivo, medtem ko nekatere občine močno izstopajo iz povprečja. Pri tem gre upoštevati predvsem mobilnost prometa skozi občino, gospodarsko in kulturno razvitost občine ter število delovnih mest, ki jih občina nudi.

OBČINA	LETO	SKUPAJ	DELEŽ	MRTVI	DELEŽ	HTP	DELEŽ	LTP	DELEŽ
BLED	2007	93	4,33 %	1	3,70 %	8	7,21 %	25	3,27 %
	2008	74	4,31 %	0	0 %	2	2,27 %	21	3,41 %
	2009	56	3,53 %	1	4,35 %	7	7,14 %	9	1,48 %
BOHINJ	2007	36	1,68 %	0	0 %	8	7,21 %	10	1,31 %
	2008	31	1,81 %	0	0 %	5	5,68 %	11	1,79 %
	2009	37	2,33 %	2	8,70 %	5	5,10 %	9	1,48 %
CERKLJE	2007	77	3,59 %	0	0 %	0	0, %	29	3,80 %
	2008	75	4,37 %	1	5,56 %	3	3,41 %	22	3,57 %
	2009	77	4,85 %	0	0 %	6	6,12 %	29	4,78 %
OBČINA	LETO	SKUPAJ	DELEŽ	MRTVI	DELEŽ	HTP	DELEŽ	LTP	DELEŽ
GORENJA	2007	47	2,19 %	1	3,70 %	5	4,50 %	20	2,62 %
VAS -	2008	35	2,04 %	0	0 %	4	4,55 %	14	2,27 %
POLJANE	2009	44	2,77 %	6	26,09 %	4	4,08 %	21	3,46 %
GORJE	2007	24	1,12 %	0	0 %	3	2,70 %	9	1,18 %
	2008	26	1,51 %	1	5,56 %	2	2,27 %	10	1,62 %
	2009	14	0,88 %	0	0 %	0	0 %	6	0,99 %
JESENICE	2007	122	5,68 %	1	3,70 %	11	9,91 %	55	7,20 %
	2008	89	5,18 %	1	5,56 %	3	3,41 %	27	4,38 %
	2009	94	5,92 %	3	13,04 %	4	4,08 %	29	4,78 %
JEZERSKO	2007	7	0,33 %	0	0 %	1	0,90 %	1	0,13 %
	2008	4	0,23 %	1	5,56 %	0	0 %	2	0,32 %
	2009	5	0,31 %	0	0 %	0	0 %	2	0,33 %
KRANJ	2007	705	32,85 %	7	25,93 %	26	23,42 %	236	30,89 %
	2008	563	32,79 %	4	22,22 %	29	32,95 %	213	34,58 %

	2009	488	30,73 %	4	17,39 %	31	31,63 %	215	35,42 %
KR. GORA	2007	57	2,66 %	1	3,70 %	7	6,31 %	22	2,88 %
	2008	56	3,26 %	1	5,56 %	4	4,55 %	15	2,44 %
	2009	49	3,09 %	2	8,70 %	3	3,06 %	9	1,48 %
OBČINA	LETO	SKUPAJ	DELEŽ	MRTVI	DELEŽ	HTP	DELEŽ	LTP	DELEŽ
NAKLO	2007	135	6,29 %	1	3,70 %	3	2,70 %	45	5,89 %
	2008	79	4,60 %	0	0 %	1	1,14 %	29	4,71 %
	2009	59	3,72 %	0	0 %	1	1,02 %	20	3,29 %
PREDDVOR	2007	47	2,19 %	3	11,11 %	2	1,80 %	17	2,23 %
	2008	19	1,11 %	0	0 %	2	2,27 %	9	1,46 %
	2009	20	1,26 %	0	0 %	1	1,02 %	12	1,98 %
RADOV.	2007	277	12,91 %	6	22,22 %	8	7,21 %	111	14,53 %
	2008	213	12,41 %	3	16,67 %	7	7,95 %	70	11,36 %
	2009	232	14,61 %	0	0 %	10	10,20 %	86	14,17 %
ŠENČUR	2007	122	5,68 %	0	0 %	4	3,60 %	37	4,84 %
	2008	106	6,17 %	1	5,56 %	7	7,95 %	53	8,60 %
	2009	92	5,79 %	0	0 %	5	5,10 %	38	6,26 %
ŠK. LOKA	2007	196	9,13 %	3	11,11 %	10	9,01 %	76	9,95 %
	2008	185	10,77 %	2	11,1 %	12	13,64 %	63	10,23 %
	2009	162	10,20 %	2	8,70 %	7	7,14 %	59	9,72 %
OBČINA	LETO	SKUPAJ	DELEŽ	MRTVI	DELEŽ	HTP	DELEŽ	LTP	DELEŽ
TRŽIČ	2007	121	5,64 %	2	7,41 %	7	6,31 %	45	5,89 %
	2008	98	5,71 %	0	0 %	5	5,68 %	32	5,19 %
	2009	83	5,23 %	0	0 %	8	8,16 %	30	4,94 %
ŽELEZNIKI	2007	38	1,77 %	0	0 %	6	5,41 %	16	2,09 %
	2008	24	1 %	1	5,56 %	1	1,14 %	12	1,95 %
	2009	25	1,57 %	2	8,70 %	1	1,02 %	10	1,65 %
ŽIRI	2007	24	1,2 %	0	0 %	2	1,80 %	5	0,65 %
	2008	12	0,70 %	0	0 %	1	1,14 %	6	0,97 %
	2009	14	0,88 %	0	0 %	3	3,06 %	6	0,99 %
ŽIROVNICA	2007	18	0,84 %	1	3,70 %	0	0 %	5	0,65 %
	2008	28	1,63 %	2	11,11 %	0	0 %	7	1,14 %
	2009	37	2,33 %	1	4,35 %	2	2,04 %	17	2,80 %
SKUPAJ	2007	2146	100 %	27	100 %	111	100 %	764	100 %
	2008	1717	100 %	18	100 %	88	100 %	616	100 %
	2009	1588	100 %	23	100 %	98	100 %	607	100 %

Tabela 7: Število prometnih nesreč po občinah na območju Gorenjske (Policajska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

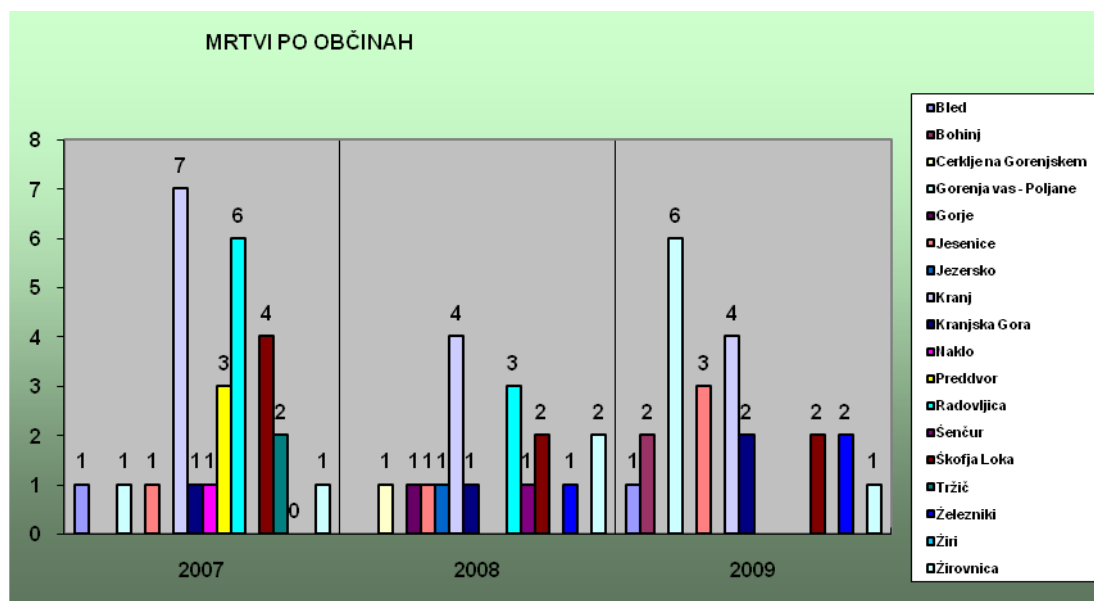
Občina Kranj, ki ima največji delež prebivalstva v gorenjski regiji (26,5 %), ima v obravnavanem obdobju največji delež mrtvih oseb, hudo telesno poškodovanih (HTP) in lahko telesno poškodovanih (LTP) oseb v prometnih nesrečah. V občini Kranj je v tem obdobju v prometnih nesrečah umrlo 15 oseb, 86 oseb se je hudo telesno poškodovalo, 664 oseb je bilo lahko telesno poškodovanih. Glede na to, da je Kranj prestolnica gorenjske regije in je zaradi dnevnih migracij frekvenca ljudi ter prometa visoka, podatki o prometni varnosti glede na delež prebivalstva v regiji niso čisto pravilni, saj je število dnevnih migracij ljudi višje od deleža prebivalstva v regiji.

Občini Jesenice in Škofja Loka z drugim največjim deležem prebivalstva v gorenjski regiji imata 11- oziroma 11, 2-odstotni delež prebivalstva. Občina Jesenice je glede na statistične podatke prometno varnejša od občine Škofja Loka. V obdobju od 2007 do 2009 je v občini Jesenice v prometnih nesrečah umrlo 5 oseb, 18 oseb se je hudo, 111 oseb pa lahko telesno poškodovalo. V enakem obdobju je v občini Škofja Loka v prometnih nesrečah umrlo 8 oseb, 29 oseb se je hudo telesno poškodovalo, 198 oseb pa je utrpelo lahko telesno poškodbo. V občini Radovljica kot četrti občini po deležu prebivalstva na Gorenjskem (9,3 %) je v obdobju od leta 2007 do 2009 v prometnih nesrečah umrlo 10 oseb, 25 oseb se je hudo, 267 oseb pa se je lahko telesno poškodovalo.

V občini Žiri, kjer je delež prebivalstva nizek, policisti v tem obdobju niso obravnavali prometne nesreče s smrtnim izidom. V tej občini je nizko tudi število poškodovanih oseb v prometnih nesrečah.

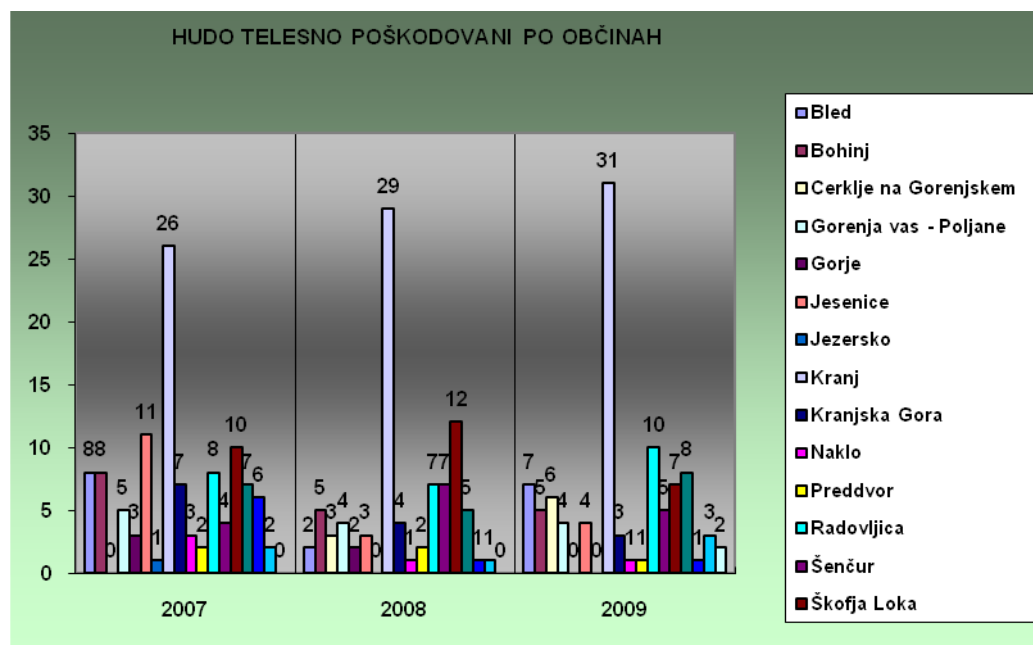
Glede na statistične podatke, ki so zajeti v danem obdobju, lahko trdimo, da sta v gorenjski regiji prometno najbolj varni občini Žiri in Jesenice, saj imata glede na delež prebivalstva v primerjavi z drugimi občinami regije zelo nizko število mrtvih oseb oziroma v občini Žiri ni bilo mrtvega.

V zadnjem statistično primerjalnem obdobju je glede na število prebivalcev leta 2009 prometno najmanj varna občina Gorenja vas - Poljane, saj beležimo 6 mrtvih oseb, 4 hudo telesno poškodovane in 21 lahko telesno poškodovanih.



Graf 7: Prometne nesreče s smrtnimi izidi na območju Gorenjske (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu grafa 7 ugotovimo, da se je največ prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2007 (7) in 2008 (4) zgodilo na območju MO Kranj, v letu 2009 (6) pa na območju občine Gorenja vas - Poljane.



Graf 8: Prometne nesreče s hudo telesno poškodovanimi na območju Gorenjske (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu grafa 8 ugotovimo, da se je največ prometnih nesreč s HTP zgodilo na območju MO Kranj, in sicer je z leti naraščalo – s 26 na 31 oseb.

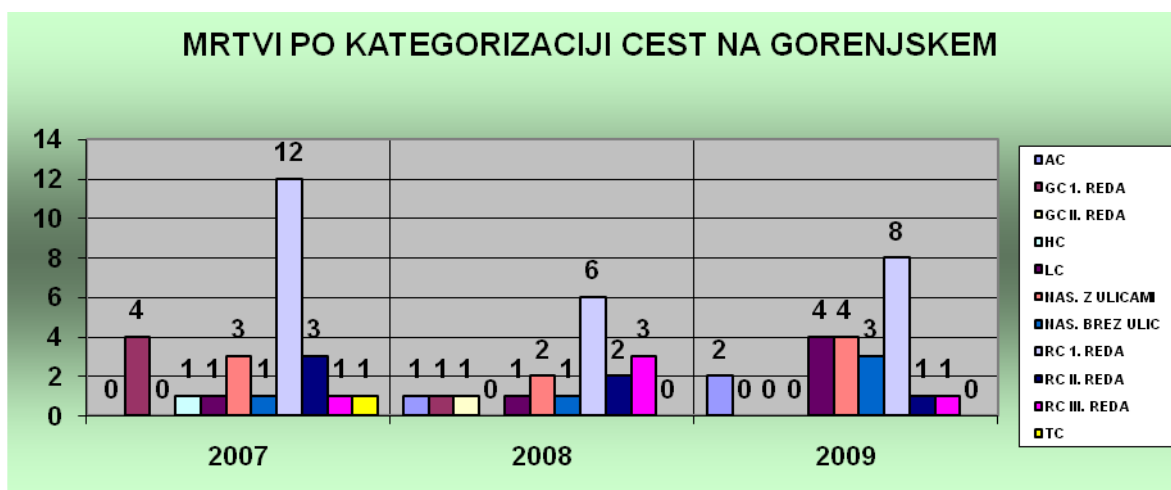
5.2.5 PROMETNE NESREČE PO VRSTAH CESTE

Za boljši pregled nad stanjem varnosti cestnega prometa na Gorenjskem sem zbral podatke o številu prometnih nesreč glede na vrsto ceste, na katerih so se zgodile, in jih razvrstil glede na posledice. Podatke prikazuje tabela 9.

VRSTA CESTE	PROMETNE NESREČE						MRTVI			HTP			LTP		
	2007	delež	2008	delež	2009	delež	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
AVTOCESTA	118	5,50 %	124	7,22 %	122	7,72 %	0	1	2	5	5	3	43	46	57
GLAVNA CESTA I. REDA	83	3,87 %	37	2,15 %	27	1,71 %	4	1	0	1	2	1	42	8	11
GLAVNA CESTA II. REDA	85	3,96 %	74	4,31 %	67	4,24 %	0	1	0	2	3	7	32	28	51
HITRA CESTA	50	2,33 %	51	2,97 %	69	4,36 %	1	0	0	0	0	0	24	11	19
LOKALNA CESTA	126	5,87 %	108	6,29 %	108	6,83 %	1	1	4	10	13	12	65	44	43
NASELJE Z ULIČNIM SISTEMOM	860	40,07 %	662	38,56 %	556	35,17 %	3	2	4	40	24	29	211	200	175
NASELJE BREZ ULIČNEGA SISTEMA	290	13,51 %	219	12,75 %	200	12,65 %	1	1	3	13	11	9	95	74	78
TURISTIČNA CESTA	24	1,12 %	14	0,82 %	6	0,38 %	1	0	0	0	1	0	9	5	1
REGIONALNA CESTA I. REDA	275	12,81 %	247	14,39 %	235	14,86 %	12	6	8	23	19	27	121	102	82
REGIONALNA CESTA II. REDA	164	7,64 %	120	6,99 %	139	8,79 %	3	2	1	12	6	9	87	70	62
REGIONALNA CESTA III. REDA	71	3,31 %	61	3,55 %	52	3,29 %	1	3	1	5	4	2	35	28	30
SKUPAJ	2146	100 %	1717	100 %	1581	100 %	27	18	23	111	88	99	764	616	609

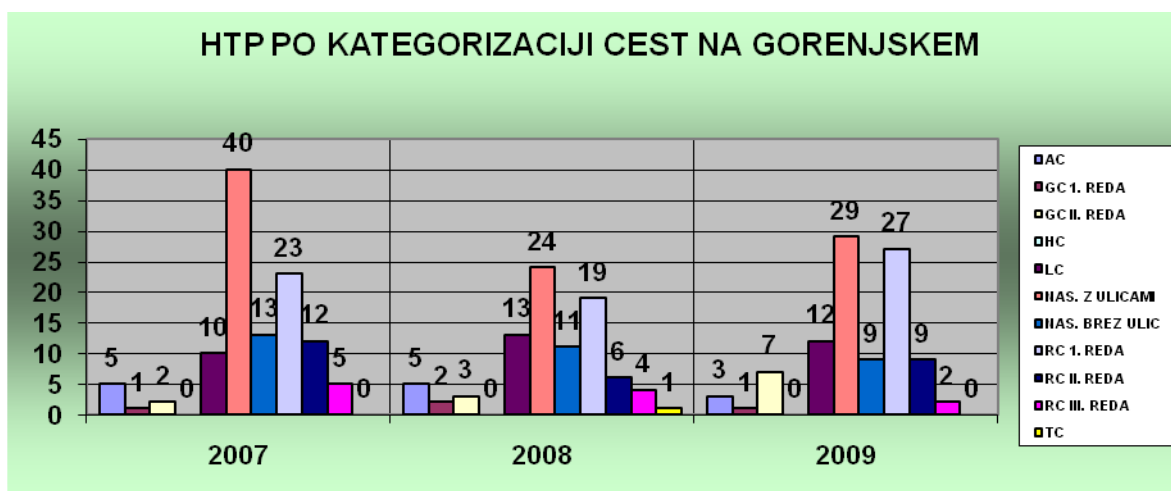
Tabela 8: Število prometnih nesreč po kategorijah cest na območju Gorenjske Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Iz tabele 8 je razvidno, da je bilo v zadnjih treh letih največ življenj na gorenjskih cestah izgubljenih na regionalnih cestah I. reda, in sicer 26 ali 38,2 %, v naseljih z uličnim sistemom 9 ali 13,2 %, na regionalnih cestah II. reda pa 6 ali 8,8 %. Življenjsko najvarnejše so: turistična cesta (1), glavna cesta II. reda (1) in hitra cesta (1).



Graf 9: Število mrtvih v prometnih nesrečah po kategorijah cest na območju Gorenjske (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Graf 9 prikazuje, da se je največ prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na RC I. reda, in sicer 26 ali 38,2 % vseh nesreč s smrtnim izidom. Sledita cesti z uličnim sistemom z 9 osebami in RC II. reda s 6 osebami.



Graf 10: Število hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah po kategorijah cest na območju Gorenjske (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

V naseljih z uličnim sistemom je v zadnjih treh letih prišlo tudi do največ hudih telesnih poškodb – 93 oseb ali 31,2 %. Takoj za ulicami v naselju je regionalna cesta I. reda z 69 osebami ali 23,1 %, lokalne ceste s 35 osebami ali 11,7 % in naselja brez uličnega sistema s 33 osebami ali 11,1 %.

Po posledicah so torej najbolj kritična naselja z uličnim sistemom, regionalne ceste I. reda in naselja brez uličnega sistema.

Pri natančnem pregledu odsekov in krajev prometnih nesreč s smrtnimi izidi je ugotovljeno, da so se nesreče s smrtnim izidom v letu zgodile na naslednjih mestih:

2007

- RC 210, odsek 1108 (rondo Primskovo–Delavski most)
- RC 210, odsek 1109 (avtobusno postajališče v naselju Zgornje Bitnje)
- RC 210, odsek 1108, (rondo Primskovo–Delavski most)
- RC 210, odsek 1078 (izven naselja Škofja Loka)
- RC 210, odsek 1108 (v naselju Kranj)
- RC 210, odsek 1106 (v naselju Kokra)
- RC 210, odsek 1106 (v naselju Kokra)
- RC 210, odsek 1106 (v naselju Kokra)
- RC 210, odsek 1110 (v naselju Škofja Loka)
- RC 210, odsek 1110 (izven naselja Poljane)
- RC 410, odsek 1134 (Križe–Bistrica pri Tržiču)
- RC 209, odsek 1089 (Bled–Bohinjska Bistrica)
- RC 410, odsek 1134 (izvoz naselja Senično)
- RC 637, odsek 368 (Jesenice, Cesta železarjev)
- RC 908, odsek 1383 (dolina Vrat–Mojstrana – turistična cesta)
- RC 209, odsek 1088 (izven naselja Lesce)
- RC 637, odsek 1459 (izven naselja Vrba)
- RC 412, odsek 1454 (izven naselja Kranj)
- GC 8, odsek 208 (izven naselja Radovljica, km. kamen 2700)
- GC 8, odsek 208 (izven naselja Radovljica, km. kamen 2700)
- GC 411, odsek 1428 (krožišče v Polici pri Naklem)
- GC 104 (odcep za Hrastje)
- GC 8, odsek 208 (izven naselja Radovljica)
- GC 8, odsek 208 (izven naselja Radovljica)
- Kidričeva cesta Škofja Loka (bencinski servis Petrol)
- Mestna ulica (Jezerska cesta 112)
- H1, odsek 1462 (izven naselja Ljubno)

2008

- RC 403, odsek 1057 (v naselju Železniki)
- RC 210, odsek 1107 (izven naselja Kranj)
- RC 210, odsek 1107 (izven naselja Kranj)
- RC 210, odsek 1107 (izven naselja Kranj)
- RC 209, odsek 1088 (Izven naselja Lesce)
- RC 210, odsek 1105 (v naselju Spodnje Jezersko)
- RC 638, odsek 1131 (v naselju Žirovnica)
- RC 209, odsek 1088 (izven naselja Lesce)

- RC 634, odsek 1104 (izven naselja Spodnje Gorje)
- RC 403, odsek 1076 (izven naselja Praprotno)
- RC 637, odsek 1459 (izven naselja Vrba)
- JP (izven naselje Tamar)
- LC Jesenice (v naselju Jesenice)
- LC 97312 (izven naselja Škofja Loka)
- LC Struževo–Polica (v naselju Struževo)
- GC 8, odsek 0207 (izven naselja Vrba)
- GC 104, odsek 1134 (izven naselja Šenčur)
- AC A2, odsek 0609 (izven naselja Brnik)

2009

- RC 638, odsek 1131 (v naselju Doslovče)
- RC 209, odsek 1099 (izven naselja Nomenj)
- RC 211, odsek 210 (izven naselja Orehek–Drulovka)
- RC 210, odsek 1077 (v naselju Škofja Loka – Kidričeva cesta)
- RC 634, odsek 19094 (v naselju Bled)
- RC 209, odsek 1090 (izven naselja Log)
- RC 210, odsek 1077 (v naselju Škofja Loka – Kidričeva cesta)
- RC 210, odsek 1112 (izven naselja Poljane)
- RC 452, odsek 2064 (Moste)
- RC 201, odsek 202 (Podkoren)
- RC 403, odsek 1076 (izven naselja Dolenja vas)
- RC 201, odsek 203 (izven naselja Belca)
- RC 210, odsek 1111 (Gorenja vas, izven naselja Podgora)
- AC A2, odsek 606 (izven naselja Kokrica–Kranj zahod)
- AC A2, odsek 606 (izven naselja Kokrica–Kranj zahod)
- LC Malinski vrh (izven naselja)
- LC Zgornja Besnica (v naselju Čepulje)
- LC Javorje–Gorenja Žetina (izven naselja Javorje)
- JP Spodnji Plavž (izven naselja Jesenice)
- JP Spodnji Plavž (izven naselja Jesenice)
- Gozdna cesta (v naselju Hotavlje)
- Gozdna cesta (v naselju Hotavlje)
- Mesta ulica (Železniki, Na kresu)

Vir: Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki

Pri pregledu ugotovimo, da se je največ prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2007 zgodilo na glavni cesti št. 8, odsek 208, izven naselja Radovljica, sledita

regionalni cesti št. 210, odsek 1108 in 1106 (MO Kranj), in sicer na vsakem odseku po 3-krat.

V letu 2008 se je največ prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na regionalni cesti št. 210, odsek 1107 (izven naselja Kranj), in sicer 3-krat, sledi RC 209, odsek 1088 (izven naselja Lesce), po 2-krat.

V letu 2009 se je največ nesreč s smrtnim izidom zgodilo na RC 210 in 209 (izven naselja Škofja Loka) po 6-krat, sledita pa AC A2, odsek 606 (izven naselja Kokrica – Kranj zahod) in JP Spodnji Plavž in gozdna cesta v naselju Hotavlje.

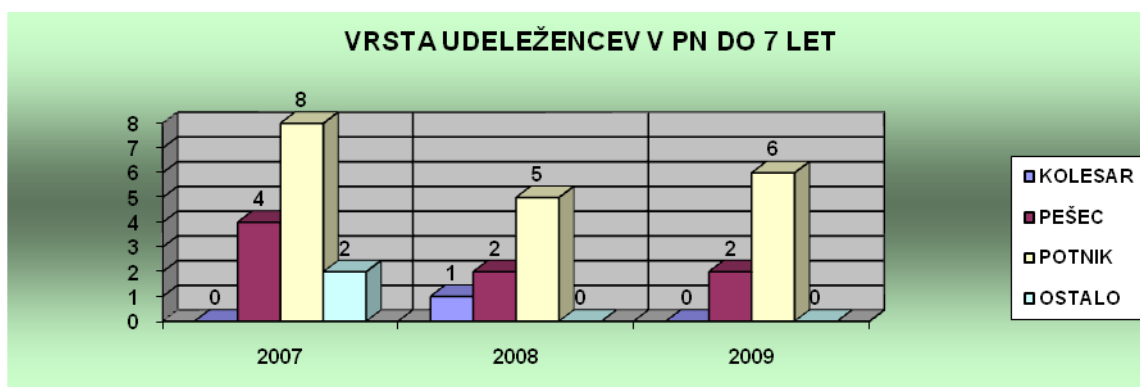
Na splošno gledano je pri analiziranju najbolj nevarna regionalna cesta št. 2010.

5.2.6 ŽRTVE PROMETNIH NESREČ

Opravljen je bila tudi analiza prometnih nesreč po starosti. Pri tem je ugotovljeno, da je najbolj rizična skupina med 24 do 44 leti.

STAROST	VRSTA UDELEŽENCEV		UDELEŽENCI				
			SKUPAJ	MRTVI	HTP	LTP	BREZ
DO 7 LET	KOLESAR	2007					
		2008	1			1	
		2009					
	SKUPAJ		3,3 %				
	PEŠEC	2007	4			4	
		2008	2			2	
		2009	2		1	1	
	SKUPAJ		26,6 %				
	POTNIK	2007	8			8	
		2008	5			5	
		2009	6			5	1
	SKUPAJ		63,3 %				
	OSTALO	2007	2				2
		2008					
		2009					
SKUPAJ		6,6 %					

Tabela 9: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah do 7 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

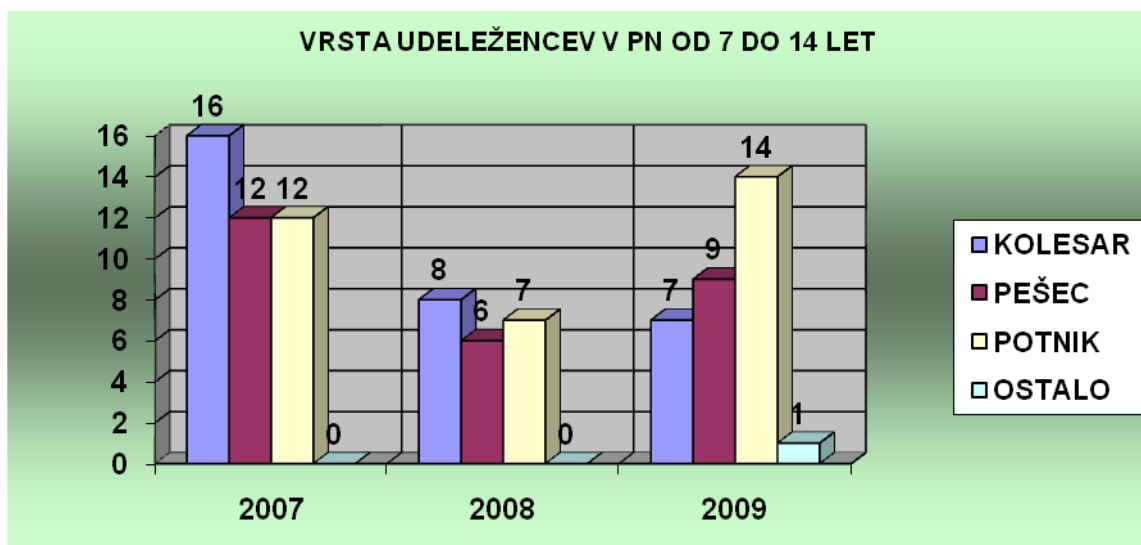


Graf 11: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah do 7 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analiz ugotovimo, da so pri udeležencih v prometu do 7 let najbolj kritična skupina potniki in pešci. V primerjalnem obdobju je bilo tako na gorenjskih cestah v prometnih nesrečah udeleženo 19 (63,3 %) potnikov in 8 (26,6 %) pešcev. Smrtnih žrtev v tej starosti ni bilo.

STAROST	VRSTA UDELEŽENCEV		UDELEŽENCI				
			SKUPAJ	MRTVI	HTP	LTP	BREZ
OD 7 DO 14 LET	KOLESAR	2007	16		4	10	2
		2008	8		1	4	3
		2009	7	1	1	5	
	SKUPAJ			33,6 %			
	PEŠEC	2007	12			10	2
		2008	6			6	
		2009	9		1	7	1
	SKUPAJ			29,3 %			
	POTNIK	2007	12			11	1
		2008	7			7	
		2009	14			14	
	SKUPAJ			35,8 %			
	VOZNIK ŠTIRIKOLESNIKA	2007					
		2008					
2009		1				1	
SKUPAJ			1,8 %				

Tabela 10: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 7 do 14 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)



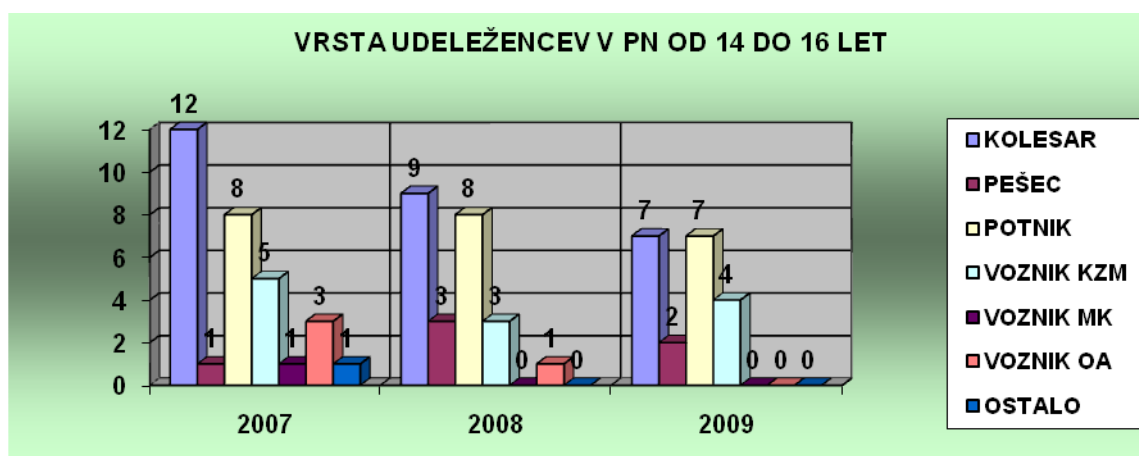
Graf 12: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 7 do 14 let na Gorenjskem (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize starostne skupine od 7 do 14 let ugotovimo, da je najbolj ogrožena skupina potnikov, kolesarjev in pešcev. Tako ugotovimo, da je bilo v primerjalnem obdobju na gorenjskih cestah udeleženih in poškodovanih 33 (35,8 %) potnikov, 31 (33,6 %) kolesarjev in 27 (29,3 %) pešcev. V tej starostni skupini je v letu 2009 1 kolesar podlegel poškodbam.

STAROST	VRSTA UDELEŽENCEV		UDELEŽENCI				
			SKUPAJ	MRTVI	HTP	LTP	BREZ
OD 14 DO 16 LET	KOLESAR	2007	12			10	2
		2008	9	1		6	2
		2009	7		1	6	
		SKUPAJ		37,3 %			
	PEŠEC	2007	1	1			
		2008	3			3	
		2009	2			2	
		SKUPAJ		8 %			
	POTNIK	2007	8		1	7	
		2008	8			7	1
		2009	7			7	
		SKUPAJ		30,6 %			
	VOZNIK KZM	2007	5		1	3	1
		2008	3			2	1
		2009	4		1	2	1
		SKUPAJ		16 %			
VOZNIK MK	2007	1			1		
	2008						
	2009						
SKUPAJ		1,3 %					

	VOZNIK OA	2007	3		1	1	1
		2008	1				1
		2009					
	SKUPAJ		5,3 %				
	OSTALO	2007	1				1
		2008					
		2009					
	SKUPAJ		1,3 %				

Tabela 11: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 14 do 16 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)



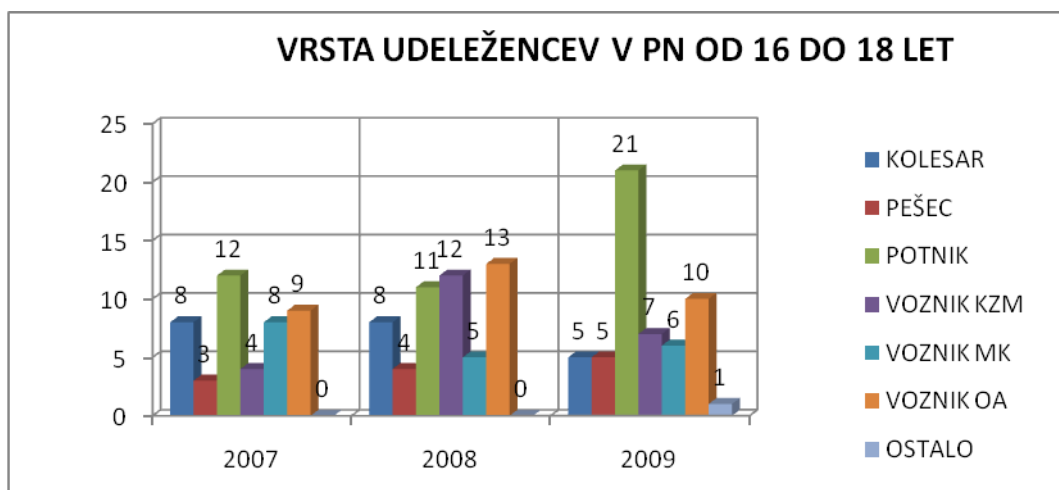
Graf 13: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 14 do 16 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize starostne skupine od 14 do 16 let ugotovimo, da je najbolj ogrožena skupina potnikov in kolesarjev, medtem ko se število pešcev zmanjšuje, pojavijo pa se že vozniki koles z motorjem. Tako ugotovimo, da je bilo v primerjalnem obdobju na gorenjskih cestah udeleženih in poškodovanih 28 (37,3 %) kolesarjev, 23 (30,6 %) potnikov, 12 (16 %) voznikov koles z motorjem in 6 (8 %) pešcev. V tej starostni skupini sta v letu 2008 en kolesar, v letu 2007 pa en pešec podlegla poškodbam.

STAROST	VRSTA UDELEŽENCEV		UDELEŽENCI				
			SKUPAJ	MRTVI	HTP	LTP	BREZ
OD 16 DO 18 LET	KOLESAR	2007	8	1		7	
		2008	8		2	5	1
		2009	5			5	
	SKUPAJ		13,9 %				
	PEŠEC	2007	3			3	

		2008	4			4	
		2009	5			5	
	SKUPAJ		7,9 %				
	POTNIK	2007	12		1	9	2
		2008	11		1	9	1
		2009	21	1	4	14	2
	SKUPAJ		29,1 %				
	VOZNIK KZM	2007	4			3	1
		2008	12			10	2
		2009	7		2	5	
	SKUPAJ		15,2 %				
	VOZNIK MK	2007	8		2	4	2
		2008	5			1	4
		2009	6		1	3	2
	SKUPAJ		12,5 %				
	VOZNIK OA	2007	9			1	8
		2008	13		1		12
		2009	10	1	1	2	6
	SKUPAJ		21,1 %				
	VOZNIK ŠTIRIKOLESNIKA	2007					
		2008					
		2009	1				1
	SKUPAJ		0,6 %				

Tabela 12: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 16 do 18 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

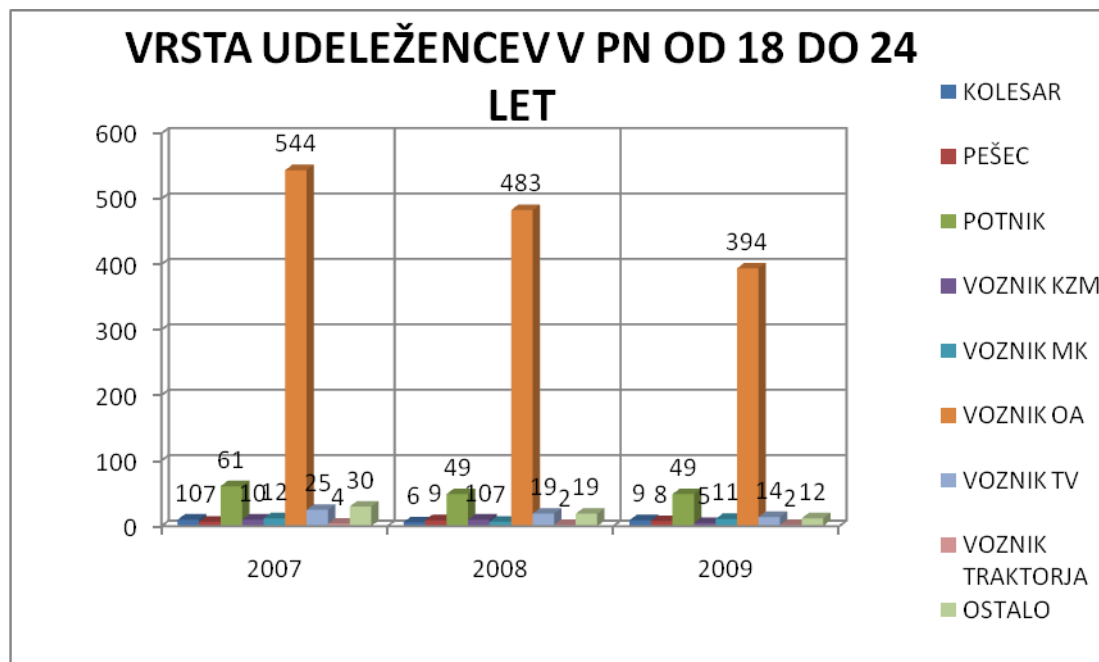


Graf 14: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 16 do 18 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize starostne skupine od 16 do 18 let ugotovimo, da je najbolj ogrožena skupina potnikov in voznikov osebnih avtomobilov. Tako ugotovimo, da je bilo v primerjalnem obdobju na gorenjskih cestah udeleženih in poškodovanih 44 (29,1 %) potnikov in 32 (21,1 %) voznikov osebnih avtomobilov. V tej starostni skupini so podlegli poškodbam trije ljudje: v letu 2007 kolesar in v 2009 po en potnik in voznik osebnega avtomobila.

STAROST	VRSTA UDELEŽENCEV		UDELEŽENCI				
			SKUPAJ	MRTVI	HTP	LTP	BREZ
OD 18 DO 24 LET	KOLESAR	2007	10		1	7	2
		2008	6			6	
		2009	9		3	4	2
	SKUPAJ			1,3 %			
	PEŠEC	2007	7			6	1
		2008	9	1	2	4	2
		2009	8		1	4	3
	SKUPAJ			1,3 %			
	POTNIK	2007	61	1	6	48	6
		2008	49	1	6	40	2
		2009	49	1	3	44	1
	SKUPAJ			8,2 %			
	VOZNIK KZM	2007	10			6	4
		2008	10			5	5
		2009	5			4	1
	SKUPAJ			1,3 %			
	VOZNIK MK	2007	12		5	2	5
		2008	7	1	2	3	1
		2009	11		1	1	9
	SKUPAJ			1,6 %			
	VOZNIK TOVORNEGA VOZILA	2007	25			1	24
		2008	19				19
		2009	14			1	13
	SKUPAJ			3,2 %			
	VOZNIK OA	2007	544	4	4	85	450
		2008	483	2	4	78	399
		2009	394	1	2	71	320
	SKUPAJ			78,4 %			
	VOZNIK TRAKTORJA	2007	4			2	2
		2008	2				2
2009		2				2	
SKUPAJ			0,4 %				
OSTALO	2007	30				30	
	2008	19				19	
	2009	12			1	11	
SKUPAJ			3,3 %				

Tabela 13: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 18 do 24 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)



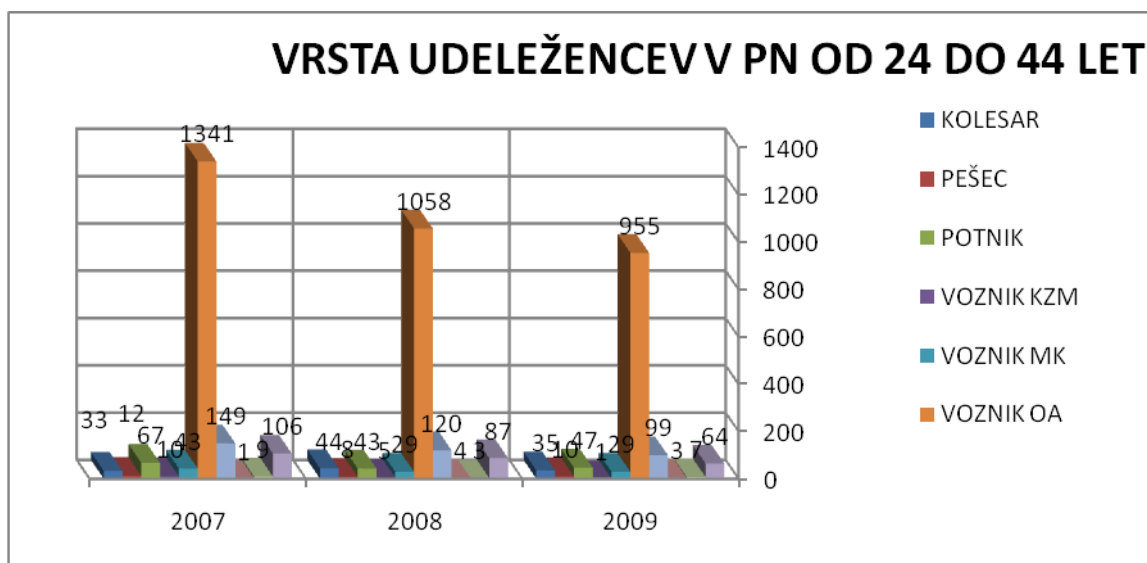
Graf 15: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 18 do 24 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize starostne skupine od 18 do 24 let ugotovimo, da so najbolj ogrožena skupina udeležencev v prometu vozniki osebnih vozil, na drugem mestu pa potniki v vozilih. Tako ugotovimo, da je bilo v primerjalnem obdobju na gorenjskih cestah udeleženih 1421 (78,4 %) voznikov osebnih vozil, od katerih so 4 osebe umrle, 4 so bile HTP, 85 oseb pa je bilo LTP.

STAROST	VRSTA UDELEŽENCEV		UDELEŽENCI				
			SKUPAJ	MRTVI	HTTP	LTP	BREZ
OD 18 DO 24 LET	KOLESAR	2007	33	1	5	25	2
		2008	44		8	31	5
		2009	35		9	24	2
	SKUPAJ		2,5 %				
	PEŠEC	2007	12		2	10	
		2008	8		1	6	1
		2009	10		1	8	1
	SKUPAJ		0,6 %				
	POTNIK	2007	67	2	8	52	5
		2008	43		4	37	2
2009		47		3	38	6	

SKUPAJ		3,5 %				
VOZNIK KZM	2007	10		3	5	2
	2008	5		1	2	2
	2009	1			1	
SKUPAJ		0,3 %				
VOZNIK MK	2007	43	1	9	21	12
	2008	29	1	8	15	5
	2009	29	2	7	12	8
SKUPAJ		2,2 %				
VOZNIK TOVORNEGA OZILA	2007	149			5	144
	2008	120			8	112
	2009	99			5	94
SKUPAJ		8,3 %				
VOZNIK OA	2007	1341	3	9	173	1156
	2008	1058	2	6	121	929
	2009	955	5	12	130	808
SKUPAJ		75,8 %				
VOZNIK TRAKTORJA	2007	1				1
	2008	4			1	3
	2009	3				3
SKUPAJ		0,2 %				
VOZNIK AVTOBUSA	2007	9				9
	2008	3				3
	2009	7				7
SKUPAJ		0,4 %				
OSTALO	2007	106		1	5	100
	2008	87			7	80
	2009	64		2	1	61
SKUPAJ		5,8 %				

Tabela 14: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 24 do 44 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnosti – statistični podatki, 2010)



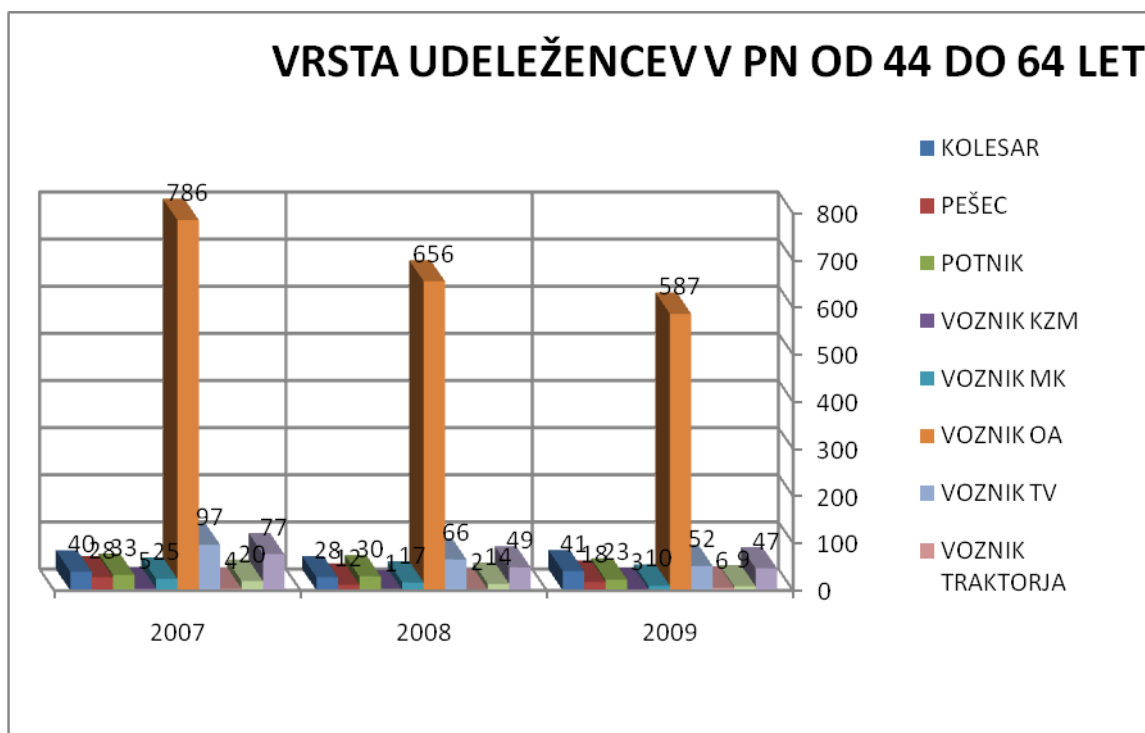
Graf 16: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 24 do 44 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize starostne skupine od 24 do 44 let ugotovimo, da so najbolj ogrožena skupina udeležencev v prometu vozniki osebnih vozil, na drugem mestu pa vozniki tovornih vozil. Tako ugotovimo, da je bilo v primerjalnem obdobju na gorenjskih cestah udeleženih 3354 (75,8 %) voznikov osebnih vozil, od katerih je 10 oseb umrlo, 27 oseb je bilo HTP, 424 oseb pa LTP. Pri pregledu najbolj kritične skupine je ugotovljeno, da se število udeležencev v prometnih nesrečah, ki so bili vozniki osebnih vozil, iz leta v leto zmanjšuje, medtem ko je zaskrbljujoče, da se je število mrtvih v letu 2009 povečalo.

STAROST	VRSTA UDELEŽENCEV		UDELEŽENCI				
			SKUPAJ	MRTVI	HTTP	LTP	BREZ
OD 44 DO 64 LET	KOLESAR	2007	40		4	31	5
		2008	28	1	4	21	2
		2009	41	2	4	28	7
	SKUPAJ			3,9 %			
	PEŠEC	2007	28	1	10	15	2
		2008	12		6	6	
		2009	18	2	4	10	2
	SKUPAJ			2 %			
	POTNIK	2007	33	1		30	2
		2008	30	1	4	23	2
		2009	23		2	21	
	SKUPAJ			3 %			
	VOZNIK KZM	2007	5		2	3	
		2008	1				1
		2009	3		2	1	

SKUPAJ		0,3 %				
VOZNIK MK	2007	25	1	6	10	8
	2008	17	1	3	7	6
	2009	10		2	5	3
SKUPAJ		1,9 %				
VOZNIK TOVORNEGA VOZILA	2007	97			4	93
	2008	66			6	60
	2009	52		3		49
SKUPAJ		7,7 %				
VOZNIK OA	2007	786		6	67	713
	2008	656	1	6	65	584
	2009	587		6	49	532
SKUPAJ		72,8 %				
VOZNIK TRAKTORJA	2007	4				2
	2008	2				1
	2009	6				6
SKUPAJ		0,4 %				
VOZNIK AVTOBUSA	2007	20				20
	2008	14			1	13
	2009	9				9
SKUPAJ		1,5 %				
OSTALO	2007	77			2	75
	2008	49			2	47
	2009	47				47
SKUPAJ		6,2 %				

Tabela 15: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 44 do 64 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)



Graf 17: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 44 do 64 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

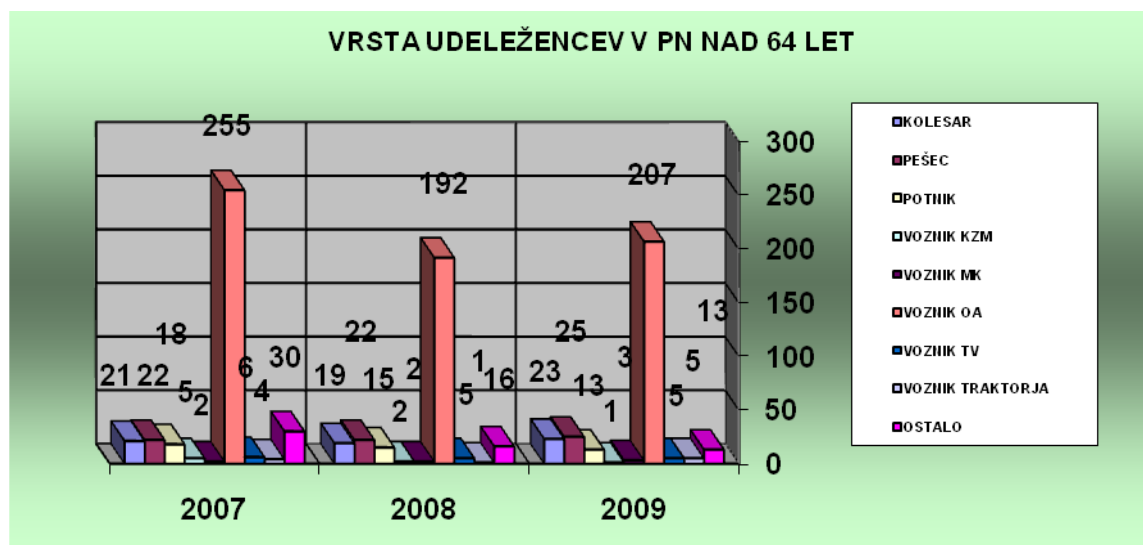
Pri pregledu analize starostne skupine od 44 do 64 let ugotovimo, da so še vedno najbolj ogrožena skupina udeležencev v prometu vozniki osebnih vozil, na drugem mestu pa vozniki tovornih vozil. Tako ugotovimo, da je bilo v primerjalnem obdobju na gorenjskih cestah udeleženih 2029 (72,8 %) voznikov osebnih vozil, od katerih je 1 oseba umrla, 18 oseb je bilo HTP, 181 oseb pa je bilo LTP. V tej starostni skupini ugotovimo, da so vozniki in udeleženci v prometu zrelejši, kar se vidi po posledicah prometnih nesreč.

STAROST	VRSTA UDELEŽENCEV		UDELEŽENCI				
			SKUPAJ	MRTVI	HTTP	LTP	BREZ
NAD 64 LET	KOLESAR	2007	21	1	3	16	1
		2008	19	2	2	12	3
		2009	23		5	15	3
	SKUPAJ		6,7 %				
	PEŠEC	2007	22	2	8	11	
		2008	22	2	8	11	1
		2009	25	2	8	14	1

SKUPAJ		7,3 %				
POTNIK	2007	18	2	3	13	
	2008	15		4	10	1
	2009	13	2	2	8	1
SKUPAJ		4,9 %				
VOZNIK KZM	2007	5	3		2	
	2008	2			1	1
	2009	1		1		
SKUPAJ		0,8 %				
VOZNIK MK	2007	2			1	1
	2008	2		1	1	
	2009	3				3
SKUPAJ		0,7 %				
VOZNIK TOVORNEGA VOZILA	2007	6		1		5
	2008	5				5
	2009	5				5
SKUPAJ		1,7 %				
VOZNIK OA	2007	255	2	3	11	239
	2008	192	1	3	17	171
	2009	207	2	3	21	181
SKUPAJ		70,1 %				
VOZNIK TRAKTORJA	2007	4				4
	2008	1				1
	2009	5	1		2	2
SKUPAJ		11 %				
OSTALO	2007	30		2		28
	2008	16				16
	2009	13			1	12
SKUPAJ		6,3 %				

Tabela 16: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah nad 64 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize za starostno skupino nad 64 let pa ugotovimo, da se struktura udeležencev spremeni, saj je največ udeležencev iz skupine pešcev, kolesarjev in potnikov. Posledice: največ oseb v tej starostni skupini umre kot pešcev, kolesarjev in voznikov osebnih avtomobil, kar gre prepisati predvsem fizičnim in reakcijskim lastnostim pripadnikov analizirane starostne skupine.



Graf 18: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah nad 64 let na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri analizi podatkov za starostno vrsto udeležencev v prometnih nezgodah ugotovimo, da je bilo skupaj v prometnih nesrečah udeleženo 10.300 oseb. Največkrat je bila v triletju v prometnih nesrečah udeležena starostna skupina od 24 do 44 let, in sicer kar 4422 ali 42,9 % vseh udeležencev. Sledi starostna skupina 44–64 let, in sicer 2786-krat ali 27 %, nato pa še starostna skupina od 18 do 24 let, v kateri je bilo udeleženi 1811 oseb ali 17,5 %.

Pri pregledu analize za vrsto udeležencev ugotovimo, da je bilo v analiziranih treh letih največkrat udeležena skupina voznikov osebnih avtomobilov, in sicer kar 7485-krat ali 72,6 %. Sledijo vozniki tovornih vozil, in sicer 657-krat (6,4 %), in potniki, ki so bili v prometni nesreči udeleženi 567-krat (5,5 %).

Kot lahko ugotovimo, je po udeležbi v prometnih nesrečah najbolj rizična skupina voznikov osebnih avtomobilov, starih med 24 in 44 let, kar je glede na populacijo in število voznikov običajno. V zvezi s tem je potrebno pri izdelavi načrtov in uresničevanju prometne strategije največ pozornosti usmeriti k tej skupini voznikov (poleg voznikov začetnikov).

5.2.7 VRSTE UDELEŽENCEV IN POVZROČITELJEV

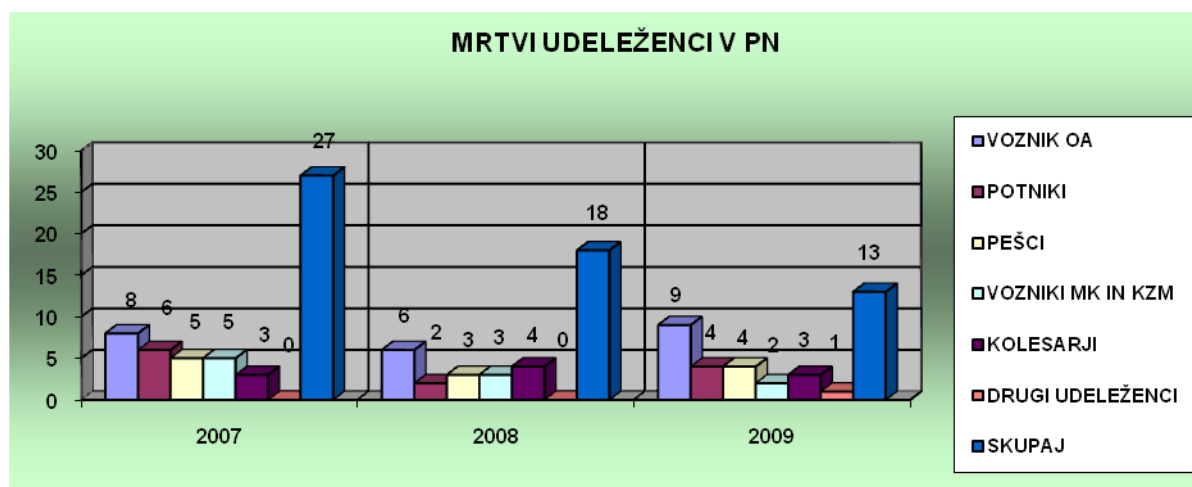
Pri prometnih nesrečah govorimo o udeležencih in povzročiteljih prometnih nesreč. Svetovne analize kažejo, da 96 % vseh prometnih nesreč povzroči človek, na ostale

4 % dejavnike pa vplivajo cesta, vozila in okolje. Zaradi tega je logično, da je vsa teorija prometa usmerjena v človeka oziroma povzročitelja prometnih nesreč.

Za lažjo predstavo o vrstah udeležencev in povzročiteljev prometnih nesreč je izdelana analiza za leto 2007, 2008 in 2009 na Gorenjskem, ki je prikazana v spodnjih tabelah.

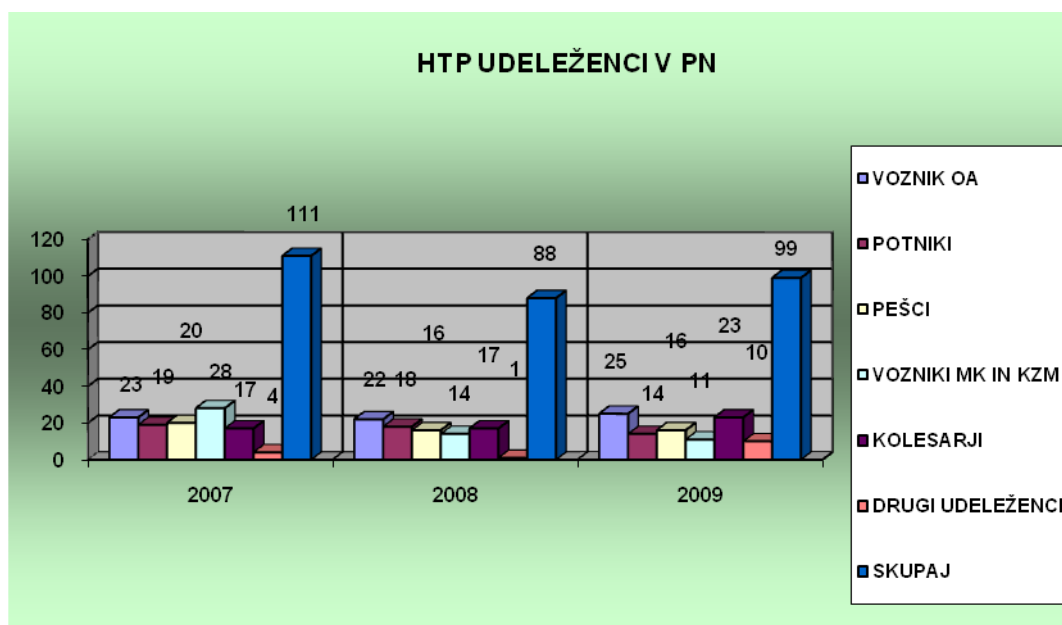
UDELEŽENCI	ŠTEVILO MRTVIH			Del.	ŠTEVILO HTTP			Del.	ŠTEVILO LTP		
	2007	2008	2009	%	2007	2008	2009	%	2007	2008	2009
VOZNIKI OA	8	6	9	33,8 %	23	22	25	23,4 %	339	283	268
POTNIKI	6	2	4	17,8 %	19	18	14	17,1 %	178	137	151
PEŠCI	5	3	4	17,6 %	20	16	16	17,4 %	59	41	58
VOZNIKI MK IN KZM	5	3	2	14,7 %	28	14	11	17,8 %	61	27	21
KOLESARJI	3	4	3	14,7 %	17	17	23	19,1 %	106	87	87
DRUGI UDELEŽENCI	0	0	1	1,4 %	4	1	10	5 %	21	41	24
SKUPAJ	27	18	23	100 %	111	88	99	100 %	764	616	609

Tabela 17: Udeleženci v prometnih nesrečah na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)



Graf 19: Mrtvi udeleženci v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize udeležencev v prometnih nesrečah, ki so se končale s smrtjo, je ugotovljeno, da je največ – in sicer kar 33,8 % vseh udeležencev – voznikov osebnih avtomobilov. Nato si v sorazmerju sledijo udeleženci kot potniki v vozilih s 17,8-, vozniki motornih koles, koles z motorjem in kolesarji s 14,7- in pešci s 17,6-odstotno udeležbo.



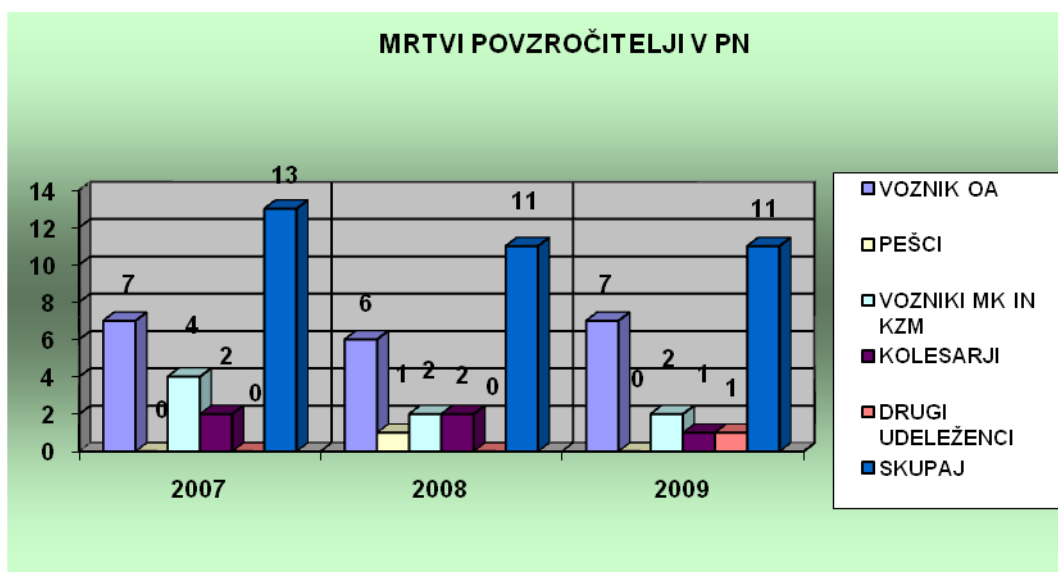
Graf 20: Hudo telesno poškodovani udeleženci v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize udeležencev v prometnih nesrečah, ki so se končale s hudo telesno poškodbo, je ugotovljeno, da je največ, in sicer kar 23,4 % vseh udeležencev, voznikov osebnih avtomobilov. Nato si v sorazmerju sledijo udeleženci kot kolesarji z 19,1 %, vozniki motornih koles in koles z motorjem s 17,8-odstotno udeležbo, pešci s 17,4- in potniki v vozilih s 17,1-odstotno udeležbo.

Sáma analiza udeležencev prometnih nesrečah na območju Gorenjske pokaže, da je v celoti gledano največ udeleženih voznikov osebnih avtomobilov, kar je glede na število uporabljenih vozil v prometu tudi logično.

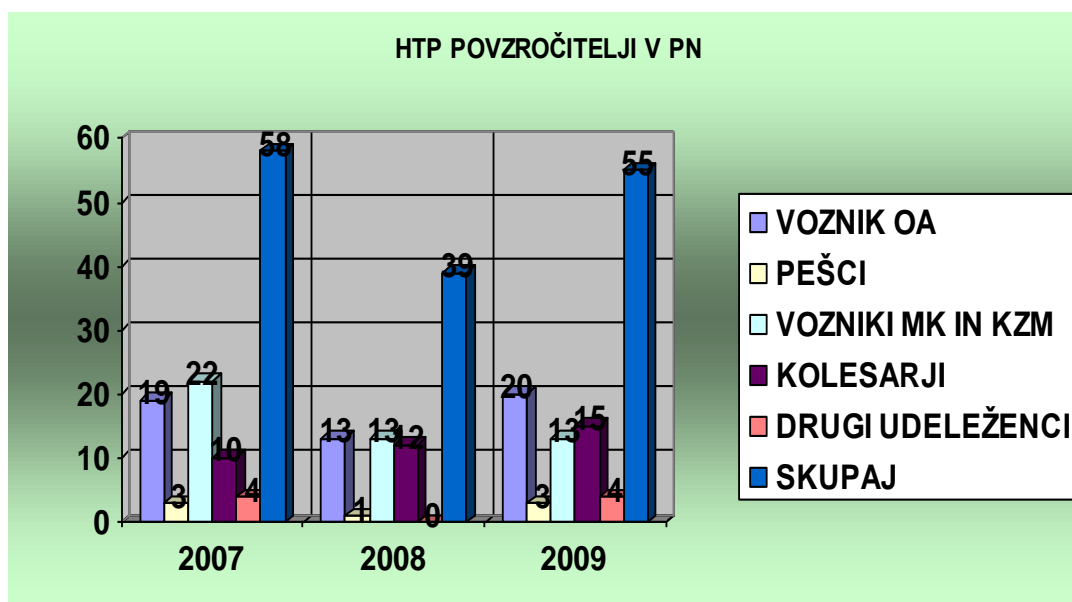
POVZROČITELJI	ŠTEVILO MRTVIH			Del. %	ŠTEVILO HTP			Del. %	ŠTEVILO LTP		
	2007	2008	2009		2007	2008	2009		2007	2008	2009
VOZNIKI OA	7	6	7	57,1 %	19	13	20	45,2 %	157	139	142
PEŠCI	0	1	0	2,9 %	3	1	3	4,6 %	9	6	8
VOZNIKI MK IN KZM	4	2	2	22,8 %	22	13	13	31,5 %	37	31	16
KOLESARJI	2	2	1	14,2 %	10	12	15	24,3 %	57	42	33
DRUGI UDELEŽENCI	0	0	1	2,9 %	4	0	4	5,3 %	53	11	6
SKUPAJ	13	11	11	100 %	58	39	55	100 %	273	229	205

Tabela 18: Povzročitelji prometnih nesreč na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)



Graf 21: Mrtvi povzročitelji v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize povzročiteljev prometnih nesreč, ki so se končale s smrtnim izidom, je ugotovljeno, da je največ, in sicer kar 57,1 % vseh povzročiteljev, voznikov osebnih avtomobilov, sledijo vozniki motornih koles in koles z motorjem z 22,8-, kolesarji s 14,2- ter pešci z 2,9-odstotno udeležbo.



Graf 22: Hudo telesno poškodovani povzročitelji v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize povzročiteljev prometnih nesreč, ki so se končale s hudo telesno poškodbo, je ugotovljeno, da je največ, in sicer kar 45,2 % vseh povzročiteljev, vzrokov osebnih avtomobilov, sledijo vozniki motornih koles in koles z motorjem z 31,5-, kolesarji s 24,4- ter pešci s 4,6-odstotno udeležbo.

Kot povzročitelji prometnih nesreč so največkrat udeleženi vozniki osebnih avtomobilov, nato jim sledijo vozniki motornih koles, kolesarji in pešci. Prav tako so kot povzročitelji največkrat poškodovani vozniki osebnih avtomobilov.

Na splošno gledano je največ povzročiteljev in udeležencev v prometnih nesrečah voznikov osebnih avtomobilov. Druga najbolj kritična skupina so vozniki motornih koles in koles z motorjem, sledijo pa kolesarji in pešci.

Pri tem gre za ugotovitev, da so šibkejši udeleženci v prometu največkrat udeleženci in oškodovanci. Iz teh ugotovitev sledi, da je potrebo tej vrsti udeležencev, kot so pešci in kolesarji, posvetiti največjo pozornost. Vozniki osebnih avtomobilov in motornih koles pa morajo tej vrsti udeležencev posvetiti še več pozornosti ter zlasti okoli šol in v strnjenih naseljih voziti še strpneje in previdneje.

5.2.8 UDELEŽENA VOZILA

Iz leta v leto opazamo, da se število udeleženih vozil v cestnem prometu povečuje; tako je bilo na Gorenjskem konec preteklega leta registriranih 103.271 vozil. Poleg tega je gorenjska regija znana po tranzitnih voznikih, saj predvsem v poletnem času čez Gorenjsko poteka selitev evropskih državljanov na jug.

S povečanim številom vozil na cestah je tudi varnost prometa manjša oziroma je večja verjetnost prometnih nesreč.

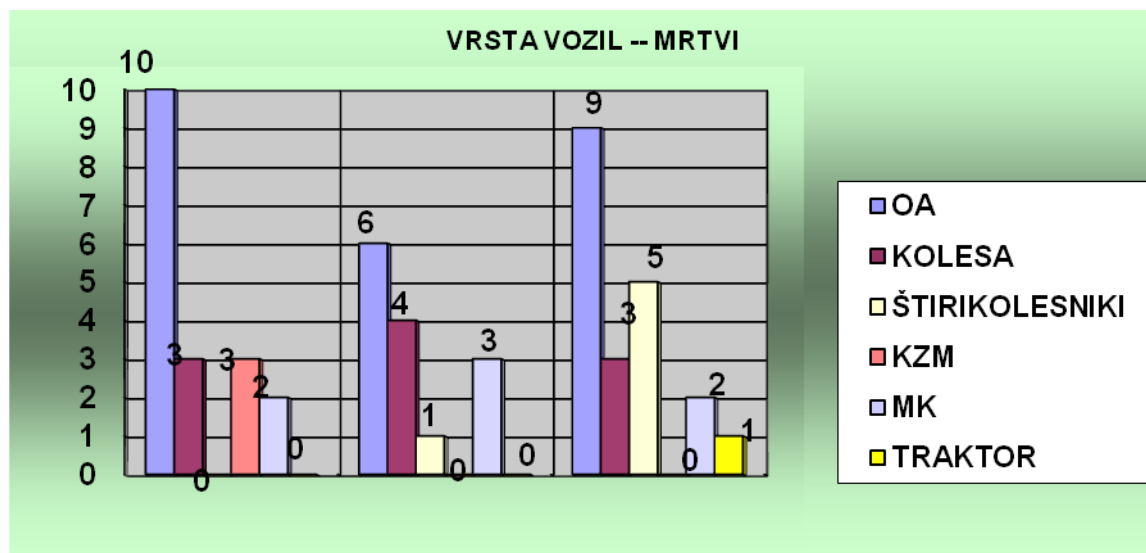
V nalogi je izdelana tudi analiza vrste udeleženih vozil v prometnih nesrečah, kar je razvidno iz spodnjih tabel in grafov.

VRSTA	MRTVI			Del.	HTP			Del.	LTP			Del.
	2007	2008	2009	%	2007	2008	2009	%	2007	2008	2009	%
OSEBNA VOZ.	10	6	9	48,1 %	23	20	24	35,1 %	339	281	273	65,9 %
KOLESA	3	4	3	19,2 %	17	17	23	29,8 %	106	86	87	20,6 %
ŠTIRIKOLE SNIKI		1	5	11,5 %			1	0,5 %		1		0,07 %
AVTOBUSI									1			0,07 %
DELOVNI STROJ					1			0,5 %				
KZM	3			5,8 %	6	1	7	7,3 %	23	20	13	4,1 %
KOM. VOZ.									2			0,1 %
MK	2	3	2	13,5 %	22	14	11	24,6 %	39	27	21	6,4 %
SPECIALN					1			0,5 %				

O												
TOVORNO				1		1	1 %	10	14	6	2,2 %	
TRAKTOR		1	1,9 %					2	1	2	0,4 %	
ŠTIRIKOLE SNIK						1	0,5 %					
TRIKOLESN								1			0,07 %	
SKUPAJ		52	100 %		191		100 %		1355		100 %	

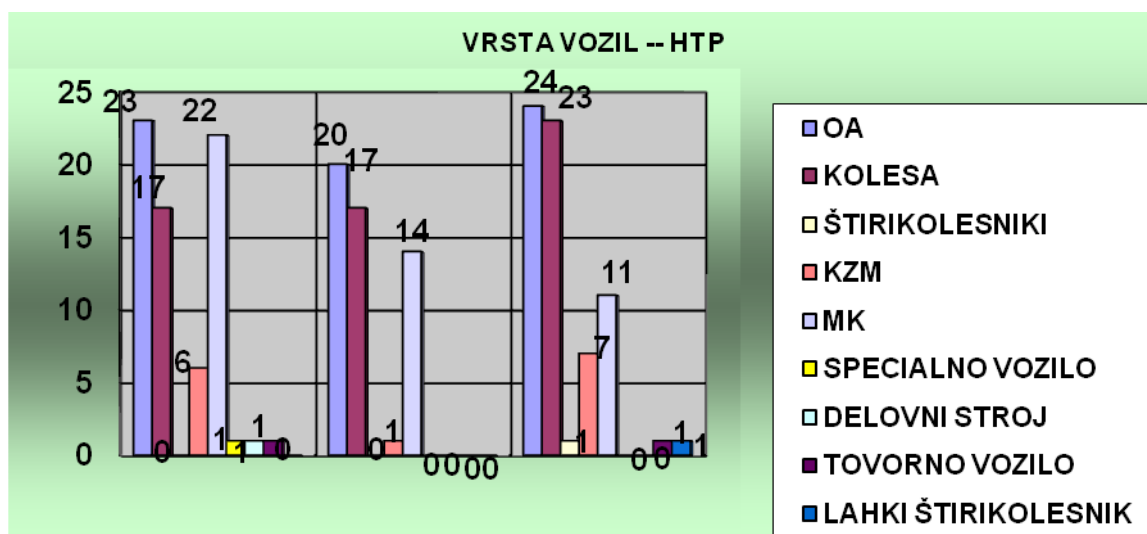
Tabela 19: Udeležena vozila v prometnih nesrečah na Gorenjskem (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri pregledu analize in tabele 20 opazimo, da je udeleženih vozil v prometnih nesrečah s smrtnimi izidi ali telesnimi poškodbami skupaj 1598. Od tega je udeleženih 985 osebnih vozil ali 61,6 %, sledijo kolesa, ki jih je bilo udeleženih 346 ali 21,6 %, in motorna kolesa z 8,8-odstotno udeležbo.



Graf 23: Število mrtvih po kategorizaciji vozil, udeleženih v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah (Polijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri analizi udeleženih vozil v nesrečah, ki so se je končale s smrtjo, ugotovimo, da je bilo skupaj udeleženih 52 vozil: od tega 25 osebnih vozil ali 48,1 %, sledijo kolesa, ki jih je bilo udeleženih 10 ali 19,2 %, in 7 motornih koles, kar predstavlja 13,5-odstotno udeležbo.



Graf 24: Število hudo telesno poškodovanih po kategorizaciji vozil, udeleženi v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri analizi udeleženi vozil v nesrečah, ki so se končale s hudo telesno poškodbo, ugotovimo, da je bilo skupaj udeleženi 191 vozil, od tega 67 osebnih vozil ali 35,1 %, sledijo kolesa (57 ali 29,8 %) in 47 motornih koles (ali 24,6 %).

VRSTA	BREZ POŠKODB			delež %
	2007	2008	2009	
OSEBNA VOZILA	2567	2096	1847	87,6 %
KOLESARJI	14	16	14	0,6 %
ŠTIRIKOLESNIKI			4	0,05 %
AVTOBUSI	33	20	18	0,6 %
DELOVNI STROJ	3		2	0,07 %
KZM	8	12	3	0,3 %
KOM. VOZ.	13	7	12	0,4 %
MK	28	16	25	0,9 %
SPECIALNO	5	5	1	0,1 %
TOVORNO	266	196	163	8,4 %
TRAKTOR	13	8	13	0,5 %
ŠTIRIKOLESNIK			1	0,01 %
TRIKOLESNI		1		0,01 %
SKUPAJ		7430		100 %

Tabela 20: Udeležena vozila v prometnih nesrečah na Gorenjskem (Policijska uprava Kranj, prometna varnost – statistični podatki, 2010)

Pri analizi udeleženih vozil v nesrečah, v katerih ni bilo telesnih posledic, temveč je nastala le materialna škoda, ugotovimo, da je bilo skupaj udeleženih 7430 vozil, od tega 6510 osebnih vozil ali kar 87,6 %, sledi pa še 625 tovornih vozil (8,4%-odstotna udeležba). Ostala vozila so glede na odstotkovno udeležbo zanemarljiva, vendar jim je kljub temu treba posvečati posebno pozornost.

Pri pregledu analize je bilo ugotovljeno, da so v večini primerov prometnih nesreč na Gorenjskem udeležena osebna vozila, ki jih je na gorenjskih cestah tudi največ. Sledijo tovorna vozila in kolesa. Na podlagi ugotovljenih dejstev in na ugotovitvah, da je v kar 96 % za povzročitev prometne nesreče kriv človek, lahko ugotovimo, da so vozila na naših cestah dokaj tehnično brezhibna in varna, vendar je potrebno v prihodnosti kljub temu posvečati še večjo pozornost prav opremi in tehnični brezhibnosti vozil.

5.3 ZAKLJUČEK

Kot je opaziti iz analiz v celotni diplomski nalogi, je stanje varnosti v cestnem prometu na Gorenjskem v primerjavi z ostalimi regijami na območju Slovenije v zadovoljivem stanju, saj Gorenjska ne izstopa ne v negativnem ne v pozitivnem smislu.

V primerjalnem obdobju leta 2007, 2008 in 2009 ugotovimo, da se število prometnih nesreč na Gorenjskem zmanjšuje, posledično pa je tudi manj telesno poškodovanih; tisto, kar je nekoliko zaskrbljujoče, pa je dejstvo, da se je število mrtvih v letu 2009 v primerjavi z letom 2008 povečalo, in sicer za štiri osebe.

Pri analizah po segmentih varnosti cestnega prometa ugotovimo, da je stanje glede na vzroke, vrste cest, žrtve in vozila identično oziroma primerjalno s celotno Republiko Slovenijo.

Glede na vrsto cest, na katerih se zgodijo prometne nesreče na Gorenjskem in v Sloveniji, izstopajo ceste v naseljih z uličnim sistemom in ceste v naseljih brez uličnega sistema, sledijo regionalne ceste I in II. reda ter lokalne ceste, kar je tudi logično, saj se na omenjenih cestah odvija največ prometa. Kot vzrok za prometne nesreče tudi na Gorenjskem – tako po celotni RS in tudi Evropi – izstopata hitrost in stran oziroma smer vožnje vozil.

Ko pregledamo analizo žrtev prometnih nesreč na Gorenjskem, ugotovimo, da je največ mrtvih in telesno poškodovanih prav voznikov osebnih avtomobilov, starih med 24 in 44 let. Tu vzroke iščemo predvsem v številu udeležencev v prometu. Prav tako so v prometnih nesrečah največkrat udeležena vozila, ki se na gorenjskih cestah največ pojavljajo, in sicer osebni avtomobili, motorna kolesa in kolesa.

Regija in občine imajo velik pomen na varnost v cestnem prometu. S sodobno prometno infrastrukturo, z izboljšanjem prometne varnosti, umiritvijo prometa na kritičnih točkah, izvajanjem aktivnosti na področju urejanja cest, načrtovanjem in izvajanjem programa urejanja cestne infrastrukture v sodelovanju z ostalimi institucijami, načrtovanjem in izvajanjem programa izboljševanja prometne varnosti v sodelovanju z državno ravniyo ... lahko pomembno vplivajo na prometno varnost. Gorenjska regija je dokazala, da lahko s sprejetjem in z izvajanjem regijskega programa varnosti pomembno in znatno prispeva k večji varnosti v cestnem prometu in posledično h kakovostnejšemu življenju ljudi.

Menim, da bi morale vse regije in tudi občine izdelati ter izvajati svoj program varnosti cestnega prometa glede na problematiko v posamezni občini. Prav tako bi moralo biti tesno sodelovanje s policijo, z vrtci, s šolami, starši v vseh občinah. Župani občin bi morali imeti več ali enako posluha za varnost v cestnem prometu, kot ga imajo za elektriko, kanalizacijo, vrtce, šole itd. Menim, da s svojo funkcijo v občini lahko sami prav tako prispevajo pomemben delež k varnosti v omenjenem prometu.

Varnost v cestnem prometu je eden izmed izzivov sodobne družbe, ki vse bolj zaznamuje naš vsakdan. Kljub temu da se stanje prometne varnosti vsako leto izboljšuje, pa še vedno terja previsok krvni davek. Posledice prometnih nesreč ne pomenijo le nenadomestljive izgube življenj posameznikov in trajnih posledic zaradi poškodb, povzročajo tudi veliko družbeno škodo.

Zavedati se moramo, da s povzročitvijo prometne nesreče ne prizadenemo samo sebe, temveč tudi druge. Zato bi se moral voznik, ki ima v vozilu sopotnike, zavedati, da je odgovoren za njihovo varnost pa tudi za varnost drugih udeležencev v cestnem prometu. Vsaka prometna nesreča, ki ima za posledico težke poškodbe ali smrt, ni tragična samo za udeležence, temveč prizadene velik krog ljudi – starše, otroke, sorodnike, prijatelje, sodelavce ... Hkrati pa, po pravilu, povzroči tudi zastoje na cesti in ure čakanja v kolonah.

Poleg udeležencev v cestnem prometu so za varnost odgovorni tudi občinski sveti za preventivo in varnost v cestnem prometu. Z njihovim delovanjem in s pripravo ter z izvajanjem občinskih programov varnosti se je varnost v cestnem prometu izboljšala; v nekaterih občinah občutno, v drugih manj.

Prometne nesreče se dogajajo, odkar so na cesto zapeljali prvi avtomobili. Dogajajo se danes in dogajale se bodo tudi v prihodnosti. Naivno bi bilo misliti, da jih lahko popolnoma preprečimo. Kljub temu moramo ohraniti cilj, da bi njihovo število čim bolj zmanjšali. V zavest vsakega posameznika, vsakega udeleženca v cestnem prometu, mora prodreti spoznanje, da s pozitivnim ravnanjem na cesti lahko doda svoj prispevek k večji varnosti v cestnem prometu.

Osnova za varno vožnjo je sistematičen in načrtovan pristop h kateri koli akciji za volanom. Pomembno se je prilagajati vsem okoliščinam na cesti. Če se tega zavedamo, smo pripravljeni, da bomo uspešno rešili vsako konfliktno situacijo na cesti. Če ustrezno načrtujemo svoj sistem vožnje, zmanjšamo tudi možnosti, da bi nas drugi udeleženci v cestnem prometu presenetili. Z boljšim predvidevanjem situacij in z manj zaupanja v sposobnosti drugih voznikov bi prizadeti (ogroženi) vozniki prav tako mogli preprečiti prometno nesrečo (Šefman, 1991).

Seveda pa ne smemo pozabiti, da sta poleg človeka tudi druga dva glavna dejavnika, ki sta poglavitna pri nastanku prometnih nesreč – vozila in ceste. Nadalje pa se pojavlja še četrti dejavnik, družbeno okolje, ki kaže naš odnos do problemov v prometni varnosti. Slovenija zaostaja z gradnjo novih cest in njihovo modernizacijo, s prometno-tehnološkimi rešitvami, posodabljanjem vozil in – ne nazadnje – tudi z vzgojo voznikov in ostalih udeležencev v cestnem prometu.

Ob obravnavi prometne problematike moramo imeti v mislih naslednji stavek: »Desettisoči mrtvih na cestah predstavljajo statistiko, smrt samo enega človeka pa dramo, ki neredko prerase v tragedijo« (Robnik, 1996, str. 124).

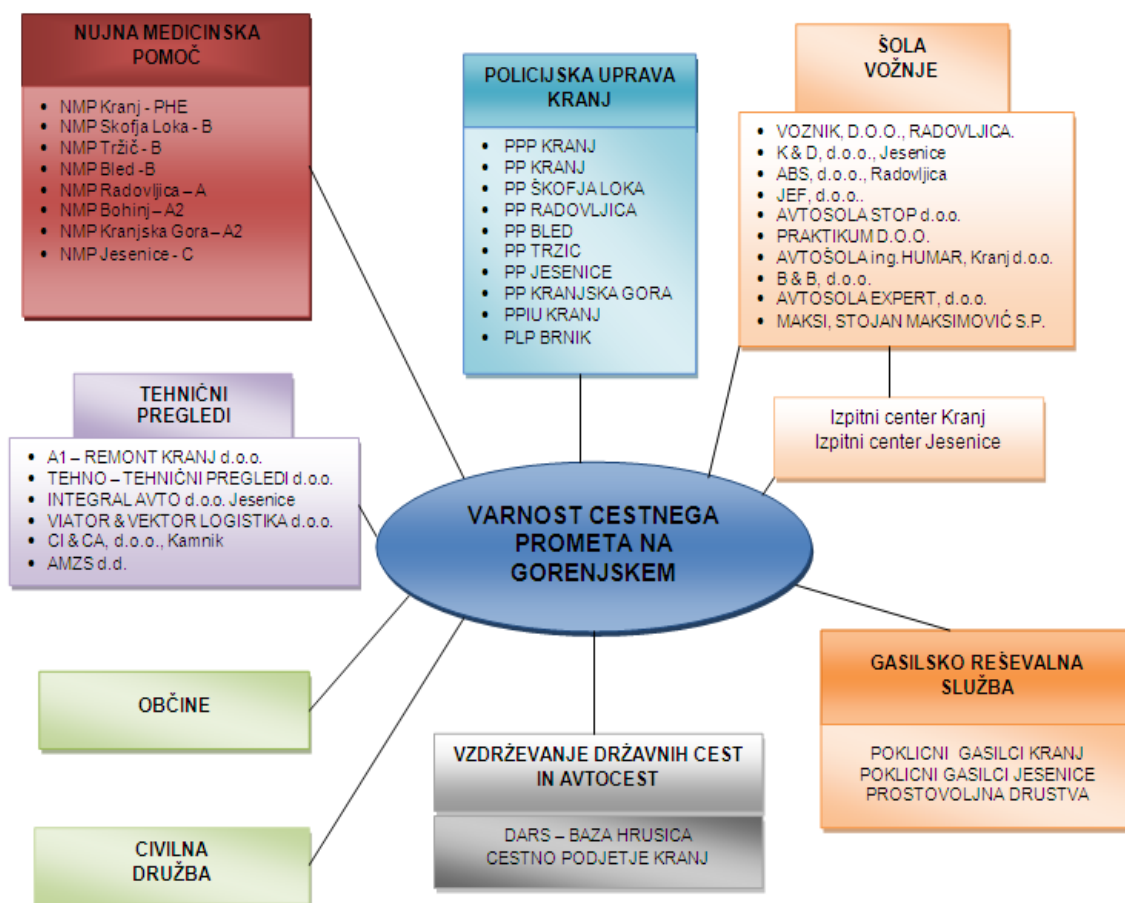
Vožnja z motornim vozilom v današnjem času, ko promet iz dneva v dan narašča, zahteva od vsakega voznika dobro fizično in psihično pripravljenost. Za volan moramo sestiti odločeni, da bomo vozili varno.

Vozniki se moramo zavedati, da lahko varno vozimo le, če v celoti spoštujemo cestnoprometne predpise ter znamo v pravem trenutku prilagoditi hitrost vozila stanju in okoliščinam na vozišču.

Ni dovolj, da voznike pozivamo, naj prilagodijo hitrost vožnje svojim sposobnostim in stanju na vozišču, pravi poziv je: vozite v skladu s cestnoprometnimi predpisi.

6 ORGANIZIRANOST IN DELOVANJE DRŽAVNIH ORGANOV V REGIJI NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Namen tega dela diplomske naloge je predstaviti organiziranost in delovanje državnih organov na območju Gorenjske, ki se ukvarjajo z varnostjo cestnega prometa. Z zbranimi podatki želimo med seboj regijsko povezati vse subjekte in jih združiti v skupni organ za koordinacijo dela na področju varnosti prometa. Skupni organ bi imel pregled nad vsemi dejavnostmi in aktivnostmi v regiji in bi se lažje posvečal določenim problemom, ki v regiji izstopajo.



Slika 15: Prikaz organov za varnost cestnega prometa v regiji (Lastni vir, 2010)

6.1 POLICIJSKA UPRAVA KRANJ

6.1.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA PU KRANJ

Temeljne naloge policije so določene v **Zakonu o policiji** in drugih zakonih ter podzakonskih predpisih. Usmeritve za delo policije daje minister za notranje zadeve, kar pomeni, da se poudarek na izvajanju nalog spremeni; vse to je potrebno upoštevati ob vrednotenju uspešnega policijskega dela, zato posebej ocenjujejo realizacijo načrtovanih ciljev iz strategij.

Policajska uprava je območna organizacijska enota policije, ustanovljena na določenem območju države. Slovenija je razdeljena na **11 policijskih uprav**, ki na regijski ravni skrbijo za varnost ljudi in njihovega premoženja. Vodijo jih direktorji, ki jih imenuje in razrešuje minister na predlog generalnega direktorja policije (8. čl. ZPol, 21. 8. 2009).

6.1.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT PU KRANJ

Policajska uprava Kranj (v nadaljevanju: PU Kranj) je območna organizacijska enota policije, ustanovljena na določenem območju države. Policijsko upravo, območje in sedež določi vlada (7. čl. ZPol, 21. 8. 2009).

Organizacija policije je razdeljena na tri ravni:

- Generalno policijsko upravo,
- **Policijske uprave**,
- Policijske postaje.

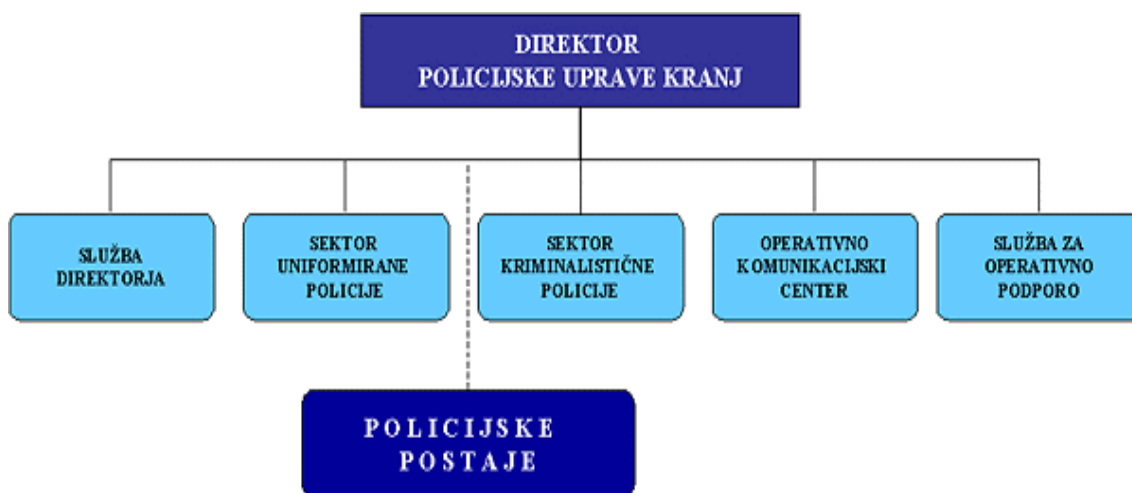


Slika 16: Območja policijskih uprav v Sloveniji (Policija, 2010)

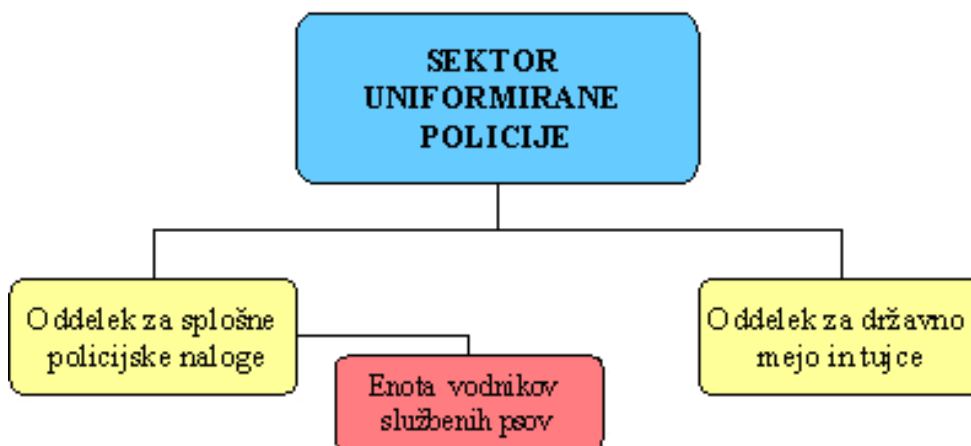
Območje Policijske uprave Kranj meri 2.136 km². Na severozahodu je omejeno z državno mejo z Republiko Italijo, na severu z Republiko Avstrijo in v notranjosti z

območji PU Ljubljana, PU Celje in PU Nova Gorica. Na območju PU Kranj je pet upravnih enot, in sicer UE Kranj, Škofja Loka, Radovljica, Jesenice in Tržič ter 18 občin.

Polijska uprava Kranj je območna organizacijska enota policije, ustanovljena na območju Gorenjske. Njena naloga je predvsem usklajevanje, usmerjanje, nadziranje in nudenje pomoči policijskim postajam na svojem območju, raziskovanje težjih kaznivih dejanj in sprejemanje vseh klicev na interventno telefonsko številko 113.



Slika 17: Organizacijska shema PU Kranj (Policija, 2010)



Slika 18: Sestava sektorja uniformirane policije (Policija, 2010)

Sektor uniformirane policije spremlja, analizira, proučuje in ocenjuje varnostne razmere ter učinkovitost in uspešnost policijskega dela in uporabe pooblastil na naslednjih področjih dela policije:

- vzdrževanja javnega reda in miru,

- zagotavljanja varovanja življenja, osebne varnosti in premoženja,
- zagotavljanja varnosti cestnega prometa,
- varovanja državne meje, postopkov s tujci,
- varnosti na letališčih, v gorah, na smučiščih, na železnici.

Poleg tega sektor uniformirane policije:

- načrtuje, organizira in izvaja vadbo praktičnega postopka in samoobrambe,
- nadzira, analizira in ocenjuje uporabo prisilnih sredstev,
- usklajuje preventivno dejavnost na območju uprave,
- spremlja in analizira napade na policiste ter predlaga izvajanje ustreznih ukrepov,
- pripravlja ter izvaja izbirna športna prvenstva po programu,
- vodi posebne policijske enote, načrtuje in usklajuje delo vodnikov službenih psov (Policija, 20. 9. 2010).

Na območju Policijske uprave Kranj so naslednje enote policije:

- Postaja letališke policije Brnik,
- Policijska postaja Kranjska Gora,
- Policijska postaja Jesenice,
- Policijska postaja Kranj,
- Policijska postaja Radovljica,
- Policijska postaja Bled,
- Policijska postaja za izravnalne ukrepe Kranj,
- Policijska postaja Škofja Loka,
- Policijska postaja Tržič,
- Postaja prometne policije Kranj.

Na policijski upravi Kranj je bilo na dan 31. 12. 2009 sistematiziranih 570 delovnih mest. Od teh je bilo 481 zasedenih. Zasedba PU Kranj je bila 84,4 %.

Iz drugih policijskih uprav je bilo na PU Kranj začasno napoteni 9 policistov. Delovno razmerje za določen delovni čas je bilo sklenjeno še z 18 kandidati za policista, z 10 javnimi uslužbenci pa je bilo sklenjeno delovno razmerje za nedoločen čas, saj so bili ti uslužbenci prej zaposleni začasno kot kandidati za policiste oz. nadzornike državne meje.

V letu 2009 je zaradi sporazumne prekinitve delovnega razmerja prenehalo z delom 7 policistov, starostno pa se je upokojilo 14 policistov (Interno gradivo PU Kranj, 2010).

6.1.3 FUNKCIONALNI ASPEKT PU KRANJ

Delo policije poteka nepretrgoma 24 ur na dan. Policisti so kadar koli dosegljivi na telefonski številki **113**. Na poziv se odzivajo delavci operativno-komunikacijskega centra. Sistem je organiziran tako, da hitro ukrepajo, kadar varnostni dogodki to zahtevajo. Nekoliko manj pa so znane telefonske številke policijskih postaj, kjer so policisti prav tako vedno dosegljivi.

Za področje varnosti cestnega prometa sta na PU Kranj, v sektorju uniformirane policije, zadolžena dva policijska inšpektorja, ki sta neposredno odgovorna vodji Sektorja uniformirane policije. PU Kranj zaradi kadrovskih zapletov nima svojega oddelka za promet.

Prvi policijski inšpektor pokriva:

- prireditve na cesti in protestne zapore,
- zimsko službo,
- nadzor hitrosti in uporabo varnostnih pripomočkov (pas, čelada),
- strokovna mnenja v zvezi z gradnjami in rekonstrukcijo cest in cestnih objektov,
- koordinacijo dela prekrškovnih organov,
- mednarodno sodelovanje pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa.

Drugi policijski inšpektor pokriva:

- prometne nesreče,
- strategije, priporočila, načrte dela in doseganje ciljev,
- promil in alkohol v prometnih nesrečah,
- izredne prevoze in prevoze nevarnega blaga,
- helikopterske nadzore in druge nadzore na cestnem križu,
- prekrškovne zadeve na tem področju dela.

Ob določenih področjih dela policijska inšpektorja izvajata še druge naloge z delovnega področja sektorja uniformirane policije, te so:

- Za območje policijske uprave spremljata, analizirata, proučujeta in ocenjujeta varnostne razmere ter učinkovitost in uspešnost policijskega dela in uporabe pooblastil pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa (naloge v zvezi prometnih nesreč, izvajanje strategij, priporočil, načrtov dela in doseganje ciljev, nadzorov po metodologiji promil, alkohola v prometnih nesrečah, nadzorov izrednih prevozov in prevozov nevarnega blaga ter izvajanje helikopterskega nadzora in drugih nadzorov na cestnem križu).
- Zagotavljata izvajanje nalog s svojega delovnega področja, ko je potrebno usklajeno delovanje na območju uprave.

- Za območje uprave na podlagi varnostnih ocen pripravljata, predlagata in usklajujeta kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne načrte delovanja policije ter usklajujeta in usmerjata delo policijskih postaj na svojem delovnem področju.
- Na svojem delovnem področju skrbita za zakonito izvrševanje predpisov, načrtujeta in izvajata ukrepe za učinkovito delovanje policije.
- Policijskim postajam zagotavljata strokovno pomoč, izvajata nadzor ter predlagata konkretne organizacijske in funkcionalne ukrepe za izboljšanje varnostnih razmer.
- Na svojem delovnem področju načrtujeta in usklajujeta preventivne dejavnosti policijskih postaj.
- Skrbita za strokovnost in ustreznost informacij s svojega delovnega področja, ki jih policijska uprava posreduje regionalnim in lokalnim organom in javnosti.
- Na svojem delovnem področju sodelujeta z regionalnimi in lokalnimi skupnostmi, njihovimi organi ter organizacijami, sodnimi institucijami ter drugimi organi in organizacijami na območju policijske uprave.
- Nadzirata kvaliteto vnosa podatkov s svojega delovnega področja.
- Sodelujeta pri izpopolnjevanju in usposabljanju na policijskih enotah s svojega delovnega področja.
- Opravljata druge naloge s svojega delovnega področja, ki jih določajo zakoni in drugi predpisi in druge naloge, ki jima jih določi vodja sektorja (Akt o notranji organizaciji, sistematizaciji, delovnih mestih in nazivih v policiji, 1. 8. 2008).

6.1.3.1 Aktivnosti na področju varnosti cestnega prometa

1. Letni delovni načrt Policijske uprave Kranj za leto 2009 (varnost cestnega prometa).
2. Nadzori na območju RS in cestnem križu.
3. Nadzori z avstrijskimi in italijanskimi varnostnimi organi.
4. Temeljni cilji varnosti cestnega prometa Policijske uprave Kranj.
5. Temeljni cilji Generalne policijske uprave, Uprave uniformirane policije, Sektorja prometne policije.
6. Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2008–2009.
7. Evropski akcijski program do leta 2010.
8. Posveti inšpektorjev za varnost cestnega prometa (Interni dokument PU Kranj, 2010).

6.1.3.2 Zagotavljanje varnosti cestnega prometa

Prometne nesreče

- a) Analizirati prometne nesreče, posledice in gostitve na posameznih točkah ter cestnih odsekih. Ugotovitve vključiti v trimesečne analize doseganja ciljev in predlagati potrebne ukrepe.
- b) Analizirati prilagojenost deleža ukrepov deležu prometnih nesreč po kriterijih: cesta, kraj (v in izven naselja); dan, ura, vzrok – kršitev in kategorija udeleženca ter predlagati ustrezne ukrepe.

Nadzor in urejanje cestnega prometa

- a) Izdelati mesečni pregled uporabe vseh tehničnih sredstev za ugotavljanje kršitev po hitrosti, s poudarkom na učinkovitosti uporabe ter usmerjanje meritev v skladu z ugotovitvami.
- b) Analizirati doseganje ciljev na področju varnosti cestnega prometa na PP.
- c) Načrtovati in organizirati in voditi 24 urni usmerjevalni nadzor na avtocestnem križu.
- d) Načrtovati in organizirati in voditi posebne poostrene nadzore po metodologiji PROMIL, z občasnim vključevanjem lokalnih medijev.
- e) Načrtovati in organizirati izvedbo poostrenih nadzorov po alkoholu, v času rednega dela, v manjših skupinah in skupnih istočasnih nadzorov po območnih PP.
- f) Načrtovati in organizirati in izvesti helikopterski nadzor prometa.
- g) Analizirati prometne nesreče in kršitve motoristov po cestah in odsekih ter predlagati omejevanje hitrosti na problematičnih cestah in odsekih.
- h) Analizirati problematiko hitrosti (prometne nesreče in kršitve) z izpostavitvijo kritičnih odsekov ter z njimi in predlogi ukrepov seznaniti upravljavce cest.
- i) Organizirati sestanek v okviru »ZIMSKE SLUŽBE« 2009–2010 in koordinirati delo policije ter izdelati navodila za ukrepanje policije.

Obravnavanje kršiteljev

- a) Analizirati izvajanje zasegov vozil in usmerjati in usklajevati aktivnosti med policijskimi enotami.
- b) Izdelati sezname večkratnih kršiteljev in obveščati prekrškovne organe z namenom prioritete obravnave.
- c) Zbrati in urediti posnetke najhujših ugotovljenih kršitev z video nadzornim sistemom ter jih poslati UUP GPU in PP.

Temeljni cilji za delo policije na področju

- *Varnosti cestnega prometa*

Temeljni cilji so pripravljene na podlagi:

- srednjeročnega načrta razvoja in dela policije za obdobje 2008–2011,

- usmeritev in obveznih navodil za pripravo letnega načrta dela policije v letu 2009,
- ciljev in programov prometne varnosti EU do leta 2010,
- priporočil evropskih strokovnjakov za policijski nadzor prometa – Strategija policijskega dela za zmanjšanje posledic prometnih nesreč,
- določb pravnega reda Evropske unije,
- varnostne problematike,
- lastnih ter tujih strokovnih kriterijev (Temeljni cilji za delo PU Kranj na področju varnosti cestnega prometa v letu 2009, 30. 12. 2008).

6.1.3.3 OPREDELITEV VIZIJE/POSŁANSTVA IN STRATEŠKEGA CILJA

VIZIJA OZ. POSŁANSTVO: UČINKOVITO SPREMINJATI ODNOS UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU DO CESTNO PROMETNIH PREDPISOV IN VPLIVATI NA NAJIHOVA RAVNANJA V PROMETU.

STRATEŠKI CILJ: Z USPEŠNIM IN UČINKOVITIM IZVAJANJEM NALOG POLICIJE PRISPEVATI K ZMANJŠANJU ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ S SMRTNIM IZIDOM IN TELESNO POŠKODOVANIMI.

CILJ 1: Zagotoviti učinkovito izvajanje ukrepov, ki bi pripomogli k izboljšanju najhujših posledic prometnih nesreč v cestnem prometu, kot jih določa Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od I. 2007 do I. 2011.

CILJ 2: Povečati delež ukrepov zaradi kršitev v zvezi z alkoholom, hitrostjo in uporabo varnostnega pasu.

CILJ 3: Temelji kakovosti usmerjanja, načrtovanja in izvajanja policijskega nadzorstva v cestnem prometu so:

- nadzor tam in takrat, kjer in ko se oz. so se prometne nesreče najpogosteje dogajale;
- nadzor tam in takrat, kjer in ko se kršitelji predpisov cestnega prometa najbolj masovno pojavljajo;
- nadzor tam in takrat, kjer in ko ga državljanke in državljanji želijo.

PODCILJI:

- HITROST: Zagotoviti nadzor nad najhujšimi kršitvami hitrosti.
- ALKOHOL: Zagotoviti nadzor nad vožnjo pod vplivom alkohola, mamil in psihoaktivnih zdravil.
- VARNOSTNI PAS: Zagotoviti nadzor in uporabo.
- VEČKRATNI KRŠITELJI CESTNO PROMETNIH PREDPISOV: Zagotoviti učinkovito delo policije pri obravnavi kršiteljev.
- UREJANJE PROMETA: Zagotoviti urejanje in nadzor prometa na krajih in v času večjih zgozditov.
- UPORABA MOBILNIH TELEFONOV MED VOŽNJO IN NEUPOŠTEVANJE RDEČE LUČI NA SVETLOBNIH PROMETNIH ZNAKIH: Zagotoviti nadzor (Temeljni cilji za delo PU Kranj na področju varnosti cestnega prometa v letu 2009, 22. 12. 2008).

6.1.4 FINANCIRANJE POLICIJSKIH UPRAV

Ministrstvo za notranje zadeve je vključno z Generalno policijsko upravo in enajstimi upravami na območju Republike Slovenije financirano s strani proračuna Republike Slovenije.

6.1.5 DEJAVNOSTI V LETU 2009

Na PU Kranj so bili v I. 2009 in v I. 2010 izvedeni skupni nadzori cestnega prometa, katerih nosilci so bili POLICIJA, Direkcija Republike Slovenije za ceste (v nadaljevanju: DRSC), Svet za preventivo in vzgojo (v nadaljevanju: SPV), Ministrstvo za promet (v nadaljevanju: MZP), Ministrstvo za zdravje (v nadaljevanju: MZ). V nadzoru so sodelovale vse policijske uprave, ki so naloge načrtovale po Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 «Skupaj za večjo varnost».

Januar:

»PEŠCI«, nosilec nadzora DRSC (SPV); aktivnosti:

- priprava preventivnih programov v vrtcih in osnovnih šolah,
- intenziviranje dela po obstoječih projektih (Bodi previden, Začetek šole idr.),
- organiziranje preventivnih akcij za pešce, zlasti za starostno skupino nad 65 let, ki je med bolj ogroženimi v Sloveniji,
- spodbujanje uporabe odsevnih predmetov za večjo vidnost,
- intenziviranje nadzora na območjih, kjer je prisotnost pešcev v prometu pogostejša,
- represivno ukrepanje zoper voznike, ki parkirajo na peščevih površinah.

»CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- kontrola zimske opreme,

- uporaba varnostnega pasu.

Februar:

»PRIPNI SVOJE ŽIVLJENJE«, usklajen nadzor EU, nosilec nadzora MZP; aktivnosti:

- organiziranje preventivnih akcij za spodbujanje uporabe varnostnih pasov in otroških sedežev,
- intenziviranje nadzora nad uporabo varnostnih pasov v vozilih (posebna pozornost pri prevozih šoloobveznih otrok),
- nadaljevati z izvedbo obstoječih projektov za večjo varnost otrok v vozilih (mednarodni projekt "Pasavček", Družinska ura AMZS ipd.),
- spodbujati voznike za uporabo ustrezne zaščitne opreme (varnostni pasovi, otroški sedeži idr.).

»CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- kontrola zimske opreme,
- uporaba varnostnega pasu.

»VARNOST NA NIVOJSKIH PREHODIH CESTE IN ŽELEZNIŠKE PROGE«, nosilec nadzora MZP; aktivnosti:

- dvakrat mesečno opraviti poostreni nadzor,
- čimprejšnja odprava nevarnih prehodov cest preko železniških prog.

Marec:

»Morska deklica, »TRUCK«, usklajen nadzor tovornih vozil EU, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- nadzor prevoza nevarnega blaga.

»CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- kontrola hitrosti,
- uporaba varnostnega pasu.

April:

»Nadzor hitrosti SPEED«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- poostreni nadzor nad vozniki enoslednih vozil,
- evropsko usklajen nadzor nad prekoračitvami hitrosti.

»CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- helikopterski nadzor prometa,
- kontrola osnih pritiskov.

Maj:

»Nadzor hitrosti – obdobjni načrt, nosilec nadzora POLICIJA;

»CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- evropsko usklajen nadzor nad prekoračitvami hitrosti,
- nadzor nad uporabo varnostnega pasu,

- kontrola osnih pritiskov,
- helikopterski nadzor.

»MOPED«, poostren nadzor nad vozniki koles z motorjem po metodologiji – obdobjni načrt, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- izvajanje programov za voznike začetnike (tudi za voznike motornih koles), kot so vadba varne vožnje, skupinske delavnice o varnosti cestnega prometa, psihosocialni odnosi med udeleženci cestnega prometa ipd.,
- organiziranje delavnic ali drugih oblik posredovanja izkušenj ter spodbujanje strategij za varnejšo vožnjo (izkušnja kot nasvet, delavnice moto klubov),
- izvedba programa za spremljanje voznikov začetnikov (dodatne obveznosti po opravljenem izpitu),
- nadzor nad uporabo varnostnih čelad,
- nadzor na lokacijah, kjer so pogoste nesreče voznikov motornih dvokoles.

Junij:

»ALKOHOL&DRUGS«, usklajen nadzor EU, nosilec nadzora MZ;

»CESTNI KRIŽ« nosilec nadzora POLICIJA;

»Nadzor hitrosti« – obdobjni načrt, nosilec nadzora POLICIJA;

Julij:

»MOPED«, poostren nadzor nad vozniki koles z motorjem po metodologiji – obdobjni načrt«, nosilec nadzora POLICIJA;

»Morska deklica, BUS«, usklajen nadzor avtobusov EU, nosilec nadzora POLICIJA;

»CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- kontrola hitrosti,
- kontrola enoslednih vozil,
- kontrola vožnje pod vplivom alkohola.

Avgust:

»Nadzor hitrosti SPEED«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- dvakrat mesečno opravljen nadzor hitrosti, usklajen z evropskimi državami z geslom Počasneje je varneje.

»CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- skupni helikopterski nadzor v zvezi prevoza otrok, vožnja pod vplivom alkohola in prekoračitve hitrosti.

September:

»Aktivnosti v zvezi začetka šolskega leta, SEATBELT«, usklajen nadzor EU, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:

- kontrola prevoza otrok v šolo,
- odnos voznikov do pešcev,
- hoja pešcev,

- kontrola uporabe varnostnega pasu, mobilnega telefona,
 - izdelava konkretizacije za varovanje otrok.
- »CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:
- kontrola osnih pritiskov,
 - kontrola hitrosti,
 - vožnja pod vplivom alkohola,
 - organiziran prevoz otrok.

Oktober:

- »Morska deklica, TRUCK«, usklajen nadzor tovornih vozil EU, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:
- kontrola prevozov nevarnega blaga.
- »CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:
- kontrola pešcev in voznikov, ki ogrožajo pešce,
 - kontrola hitrosti,
 - kontrola osnih pritiskov,
 - kontrola prevoza otrok, hitrosti,
 - vožnje pod vplivom alkohola.

November:

- »NADZOR NAD PSIHOFIZIČNIM STANJEM VOZNIKOV«, nosilec nadzora MZ; aktivnosti:
- z rednimi in dodatnimi patruljami izvesti nadzor nad vožnjo pod vplivom alkohola.
- »CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:
- skupni helikopterski nadzor nad hitrostjo,
 - prevozi otrok,
 - vožnje pod vplivom alkohola,
 - najmanj dva poostrena nadzora gostinskih lokalov, ugotavljanje kršitev po Zakonu o omejevanju porabe alkohola,
 - kontrola osnih pritiskov.

December:

- »ALKOHOL&DRUGS«, usklajen nadzor EU, nosilec nadzora MZ; aktivnosti:
- izvedba evropsko usklajenega nadzora nad psihofizičnim stanjem voznikov, po akciji »Šofer 0.00«.
- »CESTNI KRIŽ«, nosilec nadzora POLICIJA; aktivnosti:
- helikopterski nadzor prometa,
 - kontrola hitrosti,
 - kontrola osnih pritiskov,

- kontrola prevozov otrok (Interni dokumenti PU Kranj, 2009, 2010, inšp. Aljoša JAZBEC, Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 »Skupaj za večjo varnost«).

V l. 2010 in l. 2011 bodo policisti na območju PU Kranj izvajali naloge po zadnjem izvedbenem načrtu aktualnega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in po Obdobnem načrtu za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v l. 2010 in l. 2011. Tako kot v l. 2009 bo poudarek na:

- neprimerni oz. neprilagojeni hitrosti na odsekih, kjer so v Republiki Sloveniji registrirane črne točke;
- ukrepanju za vožnjo pod vplivom alkohola, ki je pogosto sovzrok s hitrostjo in nepravilno smerjo vožnje pri številnih prometnih nesrečah;
- kršitvah pešcev in preventivnih dejavnostih povezanih s pešci;
- uporabi varnostnega pasu;
- varnosti enoslednih vozil;
- varnosti v turistični sezoni;
- varnosti na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo;
- nalogah v začetku šolskega leta;
- drugih ključnih nalogah in ukrepih državnih organov (Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v l. 2010 in l. 2011).

6.2 GASILSKO-REŠEVALNA SLUŽBA KRANJ

Gasilsko reševalna služba je poklicna gasilska enota, ki opravlja preventivna in operativna dela v zvezi z varstvom pred požari ter zaščito in reševanjem ob naravnih in drugih nesrečah.

6.2.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA GASILSKIH REŠEVALNIH SLUŽB

Vlada Republike Slovenije je na podlagi 73. in 76. člena Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo), 8. in 10. člena Zakona o gasilstvu (Uradni list RS, št. 113/05 – uradno prečiščeno besedilo) ter 13. člena Zakona o varstvu pred utopitvami (Uradni list RS, št. 42/07 – uradno prečiščeno besedilo) izdala Uredbo o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč (Uradni list RS, št. 92/2007 in spremembe št. 54/2009).

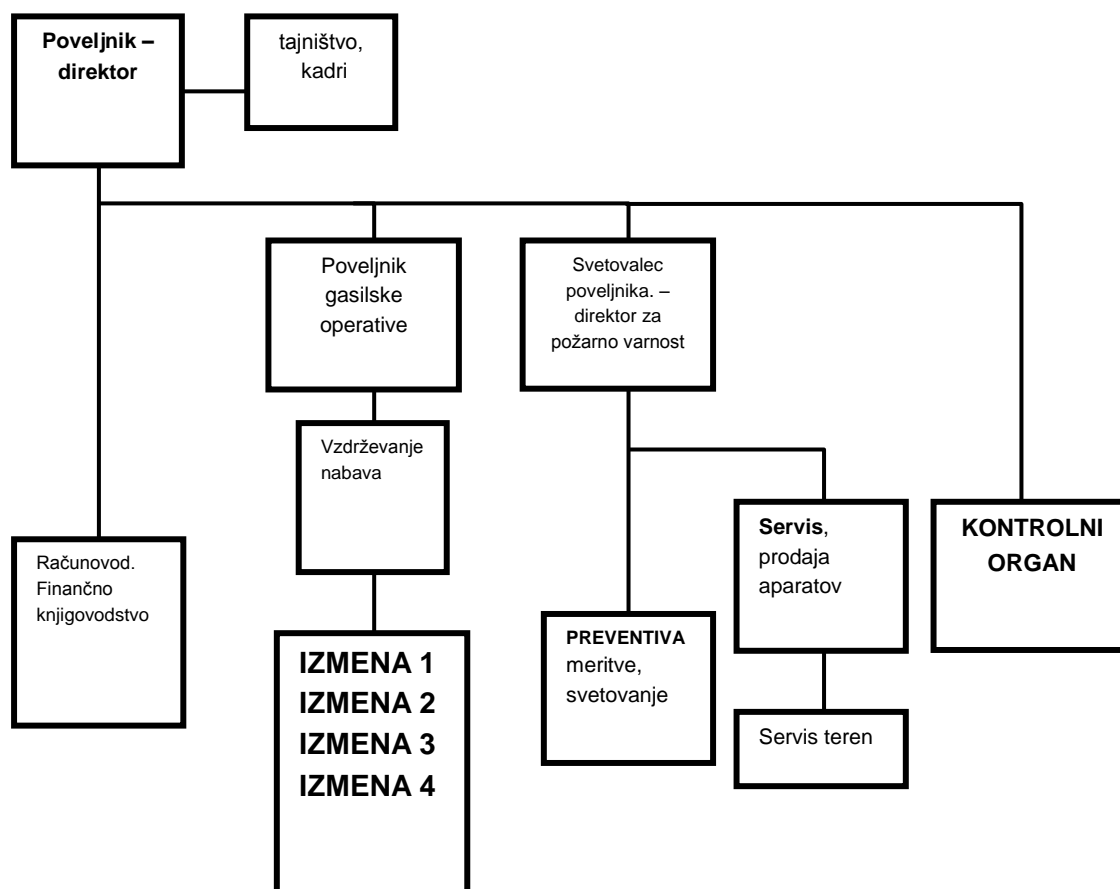
Z dnem uveljavitve te uredbe je prenehala veljati Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč (Uradni list RS, št. 22/99, 99/99, 102/00, 33/02, 21/05, 110/05 in 5/07).

S sklepom o določitvi in organiziranju enot za opravljanje javne gasilske službe v Mestni občini Kranj je bila 4. 4. 2002 ustanovljena Javna gasilska služba Mestne občine Kranj. Le-ta predstavlja gasilsko službo, ki jo sestavljajo Gasilsko reševalna služba Kranj, 16 prostovoljnih gasilskih društev, združenih v Gasilski zvezi Mestne občine Kranj in enote CZ Mestne občine Kranj.

Glede na dogovor o medsebojnem sodelovanju in pomoči na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami je bil sklenjen dogovor med šestimi mestnimi občinami (Ljubljana, Maribor, Nova Gorica, Celje, Koper in Kranj). Tako lahko vodja intervencije na osnovi velikosti posredovanja in pravic, ki mu jih daje Zakon o gasilstvu, aktivira tudi gasilske enote omenjenih občin.

6.2.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT GASILSKO REŠEVALNIH SLUŽB

V gorenjski regiji sta ustanovljeni dve gasilsko reševalni službi in sicer na območju Kranja in Jesenic. Na Jesenicah je trenutno zaposlenih 36, v Kranju pa 51 oseb. Večji delež zaposlenih pri obeh službah predstavljajo poklicni gasilci.



Slika 19: Organizacijska shema Gasilsko reševalne službe Kranj (Predstavitev GRS Kranj, 33. seja Mestnega sveta, 27. 1. 2010, ARTAČ Vojko)

V Gasilsko reševalni službi Kranj, poleg dnevne izmene – vodstva, poklicni gasilci opravljajo naloge v štirih izmenah. Vsako od štirih izmen vodi vodja izmene, sestavljena pa je iz devetih gasilcev. Zaradi specifičnosti zahtev posameznih vrst posredovanj in nalog v okviru zavoda so na vsaki izmeni gasilci, ki so zadolženi za posamezne specialnosti (avtomehaniki, potapljači, specialisti za vrvno tehniko, serviserji dihalnih aparatov in tlačnih posod).

Za vzdrževanje strojev in naprav skrbi vodja vzdrževanja, ki mu pomagajo štirje mehaniki posameznih izmen. V zadnjih letih so pridobili potrebna znanja tudi za servis hidravličnega orodja, s katerim rešujejo v primerih prometnih nesreč.

Področje dela obsega gašenje požarov, posredovanje ob nesrečah z nevarnimi snovmi in prometnih nezgodah ter različna tehnična posredovanja. Uspešnost posredovanja je odvisna od dveh osnovnih dejavnikov, in sicer opremljenosti enote ter znanja uporabe opreme in orodij, s katerimi razpolagajo.

Poveljnik direktor	1				
Operativno gasilsko reševalna dejavnost		Preventivno servisno vzdrževalna dejavnost		Računovodsko – administrativna dejavnost	
Poveljnik gasilske operative	1	svetovalec	1	Glavni računovodja	1
Vodja gasilske izmene I	4	Vodja gasilske tehnike in servisa	1	Finančno računovodstvo. delavec V	1
Namestnik vodje gasilske izmene	4	Gasilski inštruktor II	1	Poslovni sekretar VI	1
Vodja gasilske vzdrževalne službe II	1	Gasilec I	1		
Gasilski inštruktor II	9				
Vodja gasilskega oddelka	4				
Gasilski inštruktor	2				
Gasilec specialist	8				
Gasilec I	6				

Tabela 21: Delovna mesta in število zaposlenih v GRS Kranj (GRS Kranj, 2010)

Ustanovitelji poklicnih enot po Sloveniji so lokalne skupnosti – občine, pri katerih je podpora odgovornih na občinah ključnega pomena. Prav tako je zelo pomembno sodelovanje poklicne gasilske službe s prostovoljnimi gasilskimi društvi in ostalimi enotami iz sistema Civilne zaščite v Mestni občini Kranj.

Poklicna Gasilska reševalna služba Kranj ima z Mestno občino Kranj in s sosednjimi občinami sklenjeno pogodbo, na podlagi katere v primeru požarov in drugih nezgod posredujejo še v občinah Naklo, Šenčur, Preddvor, Jezersko in Škofja Loka.

6.2.3 FUNKCIONALNI ASPEKT GASILSKO REŠEVALNIH SLUŽB

V 12. členu Zakona o gasilstvu je zapisano, da poklicna gasilska enota opravlja preventivna in operativna dela v zvezi z varstvom pred požarom ter zaščito in reševanjem ob naravnih in drugih nesrečah na območju, za katerega je ustanovljena. Poklicna gasilska enota je pravilno osrednja enota v občini, ki posreduje na območju celotne občine v skladu z operativnim gasilskim načrtom občine.

Gasilsko reševalna služba Kranj je zadolžena za posredovanje v primeru nesreče v železniškem prometu. Večina proge, ki jo enota pokriva, je speljana na težko dostopnem terenu. Vključeni so v državni načrt za posredovanje v primeru nesreče v letalskem prometu na področju letališča Jožeta Pučnika Ljubljana in v regijski načrt posredovanja v primeru večje nesreče/požara v predoru Karavanke. Poleg tega posredujejo ob nezgodah/požarih v enocevnom predoru Ljubelj. Kot vse ostale enote v Sloveniji, se vsakodnevno srečujejo s problematiko prevoznosti intervencijskih poti.

Kot ena izmed 44 slovenskih gasilskih enot širšega pomena po pogodbi z Upravo Republike Slovenije za zaščito in reševanje v primeru prometnih nesreč in nesreč z nevarnimi snovmi, pokriva večje območje, ki obsega področje Gorenjske od Medvod na vzhodu do Vrbe na zahodu ter od Jezerskega na severu do Žabnice na jugu. Poleg tega so gasilci vedno pripravljene pomagati tudi izven dogovorjenih področij. Zadnje večje posredovanje je bilo ob poplavih v letu 2007, ko so bili kot ena prvih gasilskih enot prisotni v Železnikih (Bilten, 130 let organiziranega gasilstva v Kranju, 2009, str. 25 in 27).

Gasilsko reševalna služba ima pri posredovanju na kraju prometne nesreče predpisan postopek reševanja. Celotna ekipa na kraju prometne nesreče postavi vozila na ustrezno mesto, da zavaruje sebe in ostale udeležence v prometu pred morebitnim naletom drugih vozil. Vodja intervencije na kraju najprej pregleda poškodovance in oceni, kateri ima prednost pri reševanju. Če je na kraju že nujna medicinska pomoč, koordinira delo z zdravnikom. Ostali gasilci opravljajo naslednje naloge:

- pri vozilih, v katerih so ponesrečenci, izklopijo akumulatorje;
- stabilizirajo in zaščitijo vozila;
- pri iztekanju bencina in drugih tekočin le-te prelijejo s peno, da preprečijo vžig;
- če zračne blazine niso sprožene, na njih nataknejo zaščito pred sproženjem;
- če so zračne blazine sprožene, jih dodatno razrežejo;
- stekla razbijejo z vzmetno napravo;

- pri razbijanju stekla najprej razbijejo zadnje desno, odprejo vrata in se namestijo za ponesrečenca, da mu imobilizirajo glavo (en gasilec);
- ponesrečenca ustrezno zaščitijo (polivinil oz. odeja);
- ko odstranijo vsa stekla, sledi rezanje pločevine, najprej stebriček na spodnji strani, kjer je najbolj šibek, sledi rezanje stebrička nad varnostnim pasom in odstranitev strehe;
- odrežejo varnostni pas;
- pripravijo prehod za prenos ponesrečenca;
- sledi reševanje ponesrečenca;
- če je ponesrečenec še vedno uklešččen v vozilu, sledi rezanje stopalk za upravljanje vozila, če je v napoto volanski obroč, zarežejo v prag vozila in s hidravliko raztegnejo (prelomijo) vozilo;
- pri sumu z vina hrbtenice ponesrečencu namestijo imobilizacijsko opornico imenovano KED;
- ko je KED fiksno nameščen, na ukaz gasilca ponesrečenca odstranijo iz vozila in ga prepustijo v oskrbo delavcem nujne medicinske pomoči (Zupan, PGD Moste, 18. 12. 2007).

6.2.4 FINANCIRANJE GASILSKO REŠEVALNIH SLUŽB

Gasilsko reševalna služba Kranj je za opravljene dejavnosti financirana iz:

1. proračuna Republike Slovenije in občine,
2. sredstev zavarovalnic in gospodarskih družb,
3. dohodkov iz lastnih dejavnosti,
4. prispevkov, daril in volil fizičnih in pravnih oseb.

V mesecu požarne varnosti morajo posamezniki ali pravne osebe v poštnem prometu od vsake poštne pošiljke v notranjem ali mednarodnem prometu, razen za knjige, časopise in revije, plačati prispevek v korist Gasilske zveze Slovenije za izenačevanje materialne opremljenosti gasilstva in spodbujanje mladine za delo v gasilstvu, ki ga obračuna organizacija, ki opravlja poštni promet. Višino prispevka, način in čas obračunavanja in plačevanja ter morebitne oprostitve, določi vlada.

6.2.5 DEJAVNOSTI V LETU 2009

V I. 2009 so gasilci MO Kranj praznovali dva pomembna jubileja: 130. obletnico ustanovitve prvega prostovoljnega gasilskega društva v Kranju in 50. obletnico ustanovitve poklicne gasilske enote.

Ob praznovanju omenjenih jubilejev so v Gasilsko reševalni službi Kranj, kot tudi v okviru Javne gasilske službe mestne občine Kranj, pripravili več aktivnosti, s

katerimi so poleg lastnega strokovnega usposabljanja želeli širši javnosti približati delo prostovoljnih kot tudi poklicnih gasilcev.

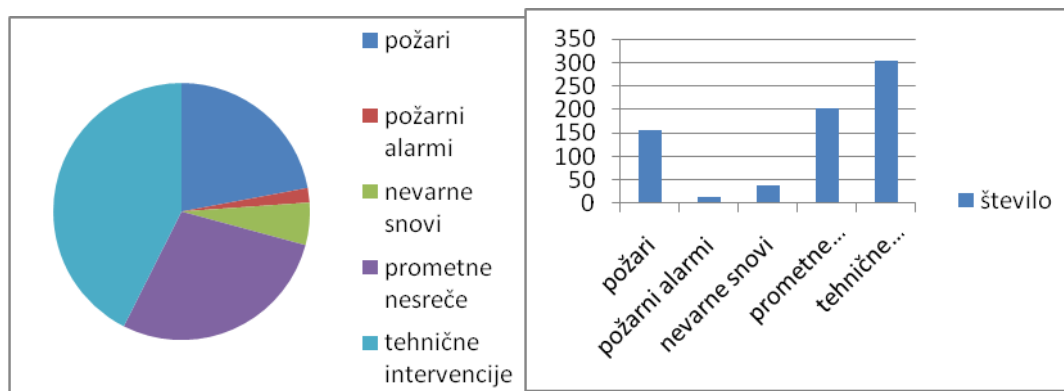
Intervencije v letu 2009

V letu 2009 so v operativi Gasilsko reševalne službe Kranj prvič, odkar je bila ustanovljena poklicna gasilska enota, v enem letu presegle 700 intervencij. Število opravljenih posredovanj jih uvršča v vrh slovenskih poklicnih gasilskih enot. Glede na število opravljenih intervencij na posameznega gasilca pa so najbolj obremenjena gasilska enota v Sloveniji.

Vrsta intervencij v letu 2009

Vrsta intervencije	Število
požari	157
požarni alarmi	13
nevarne snovi	38
prometne nesreče	201
tehnične intervencije	303

Tabela 22: Vrsta intervencije in skupno število posredovanj v letu 2009 (GRS Kranj, Matej KEJŽAR)



Slika 20: Vrste posredovanj Gasilsko reševalne službe Kranj v letu 2009 (GRS Kranj, 21. 5. 2010)

Skupne intervencije v l. 2009 v primerjavi s preteklimi leti (2001–2009)

LETO	POŽAR	POŽARNI ALARMI	NEVARNE SNOVI	PROMETNE NESREČE	TEHNIČNE INTERVENCIJE	SKUPAJ
2001	152	39	26	158	149	524
2002	153	32	37	168	167	557
2003	199	20	29	189	217	654
2004	142	30	20	203	241	636
2005	153	38	38	196	220	645
2006	157	21	39	197	231	645
2007	145	39	35	213	242	674
2008	113	28	44	192	283	660
2009	157	13	38	201	303	712

Tabela 23: Intervencije v primerjavi s preteklimi leti (Interni podatki GRS Kranj, Matej KEJŽAR)

Kljub povečanemu obsegu dela tako gasilcev kot ostalih služb (policija, službe nujne medicinske pomoči idr.), se število posredovanj z manjšimi izjemami iz leta v leto veča.

Razmerje med posameznimi vrstami intervencij ostaja podobno preteklim letom, nekaj manj je posredovanj v primeru požarnih alarmov (posodobljeni sistemi pri uporabnikih) in ob nesrečah z nevarnimi snovmi.

6.3 TEHNIČNIH PREGLEDI

Na območju Gorenjske deluje devet tehničnih baz za opravljanje tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil. V nadaljevanju bom opisal Avto-moto zvezo Slovenije – tehnični pregledi (v nadaljevanju: AMZS), kot največjo organizacijo v regiji in državi. Imajo poslovno enoto v Kranju in poslovalnico v Lescah.

6.3.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA AMZS

AMZS je od leta 1996 ustanovljena delniška družba, ki ima po Zakonu o gospodarskih družbah status velike družbe.

Minister, pristojen za promet, na podlagi Zakona o motornih vozilih (v nadaljevanju: ZMV), podrobneje predpiše:

- obvezne dele oz. opremo vozil v cestnem prometu ter traktorjev pri opravljanju kmetijskih oz. gozdarskih del;

- v skladu s 45. členom tega zakona predpiše posebne tehnične zahteve za vozila, s katerimi se prevažata skupine otrok;
- zahteve, ki jih morajo izpolnjevati vozila, da so tehnično brezhibna in način izvajanja tehničnih pregledov;
- v skladu s 53. členom tega zakona predpiše seznam sprememb na vozilih, ki ne pomenijo predelave, postopek njihovega evidentiranja in vsebino potrdila o vgradnji;
- vsebino in način opravljanja nadzora tehnične brezhibnosti vozil, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu ter določi ceno pregleda vozila;
- obliko, vsebino in postopek za izdajo potrdila oz. obvestila iz 51. člena tega zakona;
- določi najvišje cene tehničnih pregledov za posamezne kategorije vozil in
- določi ceno tiskovin in obrazcev, ki se uporabljajo pri izvajanju določb tega poglavja, ki jo plača stranka.

S predpisom iz prejšnjega odstavka se za vozila lahko določi obvezna uporaba tehničnih specifikacij. Predpis iz prvega odstavka tega člena se lahko sklicuje na standard po predpisih o standardizaciji s tem, da določi njegovo obvezno uporabo ali določi, da je ravnanje ali dejavnost skladna z zahtevami predpisa, če ustreza zahtevam standarda (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

Po izdaji podzakonskih aktov s strani ministra, pristojnega za promet, bo izvajanje določb tega zakona omogočeno na področju tehnične brezhibnosti vozil.

Tehnična brezhibnost vozil, udeleženih v cestnem prometu, se preverja s tehničnim pregledom, ki pomeni postopek, s katerim strokovna organizacija ugotavlja podatke o vozilu, stanje delov, naprav in opreme vozila in izpolnjevanje drugih zahtev za vozilo, določenih s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi.

Minister, pristojen za obrambo ali ministrica, pristojna za obrambo, predpiše postopke in roke za izvedbo tehničnih pregledov vozil Slovenske vojske (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

Naloge tehnične službe oz. strokovne organizacije smejo opravljati pravne osebe ali podjetniki, ki pridobijo pooblastilo agencije (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

Pooblastilo strokovni organizaciji se podeli za:

- identifikacijo in oceno tehničnega stanja vozila,
- redni in izredni pregled po posameznih zahtevah (3 odstavek 18. člena tega zakona),

- tehnični pregled vozila (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

Za pridobitev pooblastila iz 55. člena ZMV morajo pravne osebe ali samostojni podjetniki izpolnjevati naslednje pogoje:

- razpolagati morajo z zadostnim številom osebja, ki mora imeti ustrezno izobrazbo in delovne izkušnje ter opremo in prostore, ki omogočajo strokovno opravljanje nalog;
- trajno morajo zagotavljati neodvisnost in nepristranskost v razmerju do pravnih ali fizičnih oseb, ki so neposredno ali posredno povezane s proizvodom, katerega skladnost se ugotavlja;
- zagotavljati morajo poslovno tajnost;
- zavarovano morajo imeti odgovornost za izvajanje dejavnosti (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

Izvajalci nalog, ki jih opravljajo strokovne in registracijske organizacije, morajo imeti strokovno izobrazbo in delovne izkušnje, ki so potrebne za strokovno opravljanje nalog. Imeti morajo ustrezen izpit, drugi strokovni delavci pa opravljen preizkus usposobljenosti. Izpit in preizkus se opravita pred komisijo, ki jo imenuje agencija. Kandidatu, ki je uspešno opravil izpit ali preizkus usposobljenosti, se izda potrdilo (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

Izvajalci tehničnih pregledov morajo obnavljati znanje v rokih, določenih s predpisom, izdanim na podlagi tega zakona. Izvajalec tehničnih pregledov, ki ne opravi obnavljanja znanja, ne sme opravljati dela, za katero se zahteva obnavljanje znanja (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

Na podlagi ZMV je ministru dano izrecno pooblastilo, da podrobneje predpiše:

- način in postopek pridobitve pooblastila za opravljanje nalog tehničnih služb in strokovnih organizacij;
- pogoje iz 58. člena tega zakona, ki jih morajo izpolnjevati tehnične službe in strokovne organizacije in način ugotavljanja njihove usposobljenosti. Minister lahko za opravljanje posameznih nalog tehničnih služb ali strokovnih organizacij predpiše obvezno uporabo akreditacije kot način ugotavljanja izpolnjenosti pogojev;
- skupine kategorij vozil iz drugega odstavka 57. člena tega zakona, za katere se podeli pooblastilo za tehnični pregled vozila;
- postopke opravljanja nalog tehničnih služb in strokovnih organizacij;
- roke za obnavljanje znanja izvajalcev tehničnih pregledov;
- višino stroškov izpitov in preizkusov usposobljenosti;
- pogoje, ki jih morajo izpolnjevati organizacije, ki izvajajo usposabljanje ter izpite in preizkuse usposobljenosti iz prejšnjega člena, ter določi način in vsebino izobraževanja kandidatov in strokovnih delavcev ter preverjanja

znanja, vključno z vplivom pridobljene akreditacije na vsebino in obseg izobraževanja;

- vsebino in način vodenja evidenc iz prejšnjega člena tega zakona (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

6.3.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT AMZS

Podjetje Avto-moto zveza Slovenije d.d. (v nadaljevanju AMZS) je največji izvajalec tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil v Sloveniji, prav tako pa je tudi največji izvajalec pomoči na cesti ter izvajanja vleke pokvarjenih in poškodovanih vozil.

Na prvem mestu še vedno ostaja osnovno poslanstvo AMZS, tj. pomoč svojim članom. V letu 2009 je AMZS praznovala 100. obletnico svojega delovanja. Leta 1909 je bil namreč ustanovljen Kranjski avtomobilski klub, ki je postavil temelje današnje AMZS. Ob praznovanju stote obletnice so poudarili še dve glavni smernici AMZS za novo stoletje in sicer prizadevanje za večjo varnost na cesti in čistejše okolje. Prizadevajo si okrepiti stike z organi, s katerimi že sedaj dobro sodelujejo (Ministrstvo za promet in Ministrstvo za notranje zadeve).

Od leta 1992 je AMZS članica dveh mednarodnih organizacij: FIA – mednarodne organizacije za področje avtomobilizma in FIM – mednarodne organizacije za področje motociklizma. S sodelovanjem in s pomočjo avtomobilskih klubov v Evropi svojim članom zagotavlja pomoč na cesti v primeru težav tudi v tujini (AMZS, 1. 6. 2010).

Poslovna enota Kranj

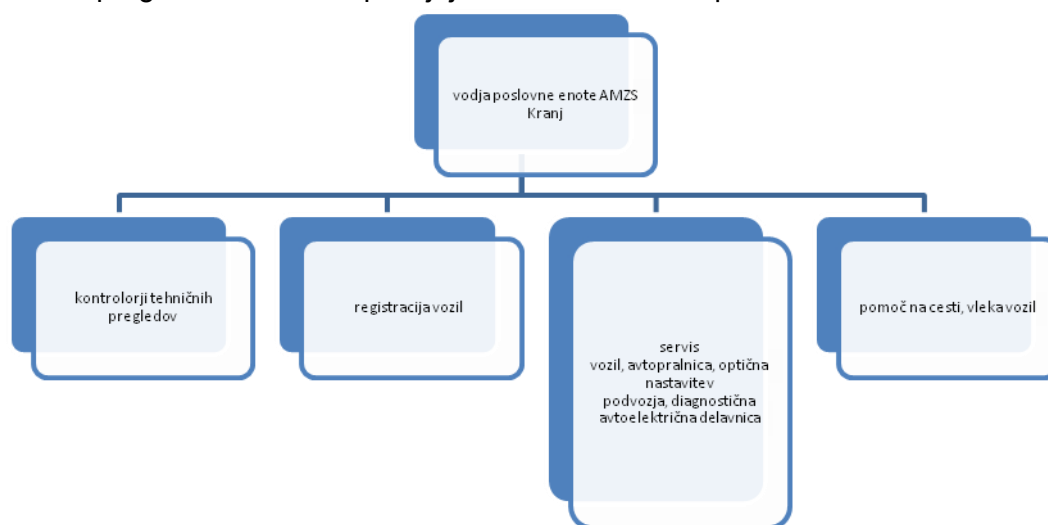
Tehnična baza AMZS je na območju Kranja prisotna od leta 1973. Mejnik v zgodovini predstavlja leto 1988, ko so se preselili na novo lokacijo, kjer še kvalitetnejše, učinkovitejše ter predvsem prijaznejše do strank opravljajo storitve tehničnih pregledov, registracij ter servis vozil. Njihova ponudba ob prej navedenem zajema še avtopralnico in optično nastavitev podvozja. Novost v poslovni enoti Kranj pa je v letu 2007 odprta diagnostično-avtoelektričarska delavnica, kjer z znanjem in sodobno diagnostično opremo odpravljajo napake najsodobnejših vozil (PE Kranj, 2009).

Osnovna oz. prioriteta dejavnost je pomoč na cesti, kjer so na številki 1987 dosegljivi 24 ur na dan vse dni v letu. Člani imajo zagotovljeno večkratno brezplačno pomoč na cesti, ki jo s pomočjo pogodbenih izvajalcev zagotavljajo na širšem področju Gorenjske.

Na celotnem območju Gorenjske za opravljanje tehničnih pregledov deluje 9 poslovnih enot :

- AMZS, Kranj in Lesce,
- INTEGRAL, Lesce in Jesenice,
- A1, Labore in Primskovo,
- TEHNO, Tržič,
- VIATOR&VECTOR, Škofja Loka,
- CI&CA, Kamnik.

V poslovni enoti Kranj je skupaj zaposlenih 27 oseb od tega 9 kontrolorjev oz. tehničnih preglednikov. Delo opravljajo izmensko in sicer po 12 ur od 7. do 19. ure.



Slika 21: Organizacijska shema AMZS (Interni podatki PE, 2010)

6.3.3 FUNKCIONALNI ASPEKT AMZS

Tehnična brezhibnost vozil, udeleženih v cestnem prometu, se preverja s tehničnim pregledom, ki pomeni postopek, s katerim strokovna organizacija ugotavlja podatke o vozilu, stanje delov, naprav in opreme vozila in izpolnjevanje drugih zahtev za vozilo, določenih s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi (ZMV, 48. člen).

Na podlagi Pravilnika o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil (v nadaljevanju: Pravilnik) morajo kandidati za kontrolorja oz. kandidati za vodjo tehničnih pregledov (v nadaljevanju: kontrolor) opraviti posebno usposabljanje, ki obsega teoretično in praktično usposabljanje v organizaciji za usposabljanje. Usposabljanje zajema:

1. Poznavanje predpisov o varnosti cestnega prometa, ki se nanašajo na vozila, ter predpisov o tehničnih pregledih vozil in vodenju njihovih evidenc.

2. Poznavanje predpisov o napravah, opremi, dimenzijah, skupni masi in osni obremenitvi vozil v cestnem prometu ter osnovah homologacije in preizkušanju predelanih motornih in priklopnih vozil.
3. Poznavanje in delovanje glavnih sestavnih delov motornih in priklopnih vozil.
4. Praktično izvedbo tehničnega pregleda vozila z uporabo predpisanih merilnih naprav in opreme. Praktični del izpita obsega tehnični pregled osebnega avtomobila in tehnični pregled tovornega vozila, katerega največja dovoljena masa presega 3500 kg.

Pooblaščen organizacije opravljajo tehnične preglede vozil kot redne in izredne. Redni tehnični pregled je tisti, ki se opravi na zahtevo stranke. Izredni tehnični pregled je tisti, na katerega je stranka napotena po odredbi policista ali inšpektorja.

Tehnični pregled obsega pregled in preizkus vseh naprav in opreme na vozilu brez razstavljanja vozila, in se mora opraviti v celoti, čeprav je med pregledom ugotovljena posamezna pomanjkljivost ali napaka, zaradi katere vozilo ni tehnično brezhibno (45. člen Pravilnika).

Tehnični pregled vozila opravi kontrolor, ki mora biti pri pregledu vozila ves čas prisoten. Po opravljenem pregledu poda končno oceno o brezhibnosti vozila in pregled zaključi z elektronsko potrditvijo, s katero jamči, da je bil pregled vozila opravljen skladno z določbami zakona in tega Pravilnika. Pri pregledu vozila mora sodelovati še najmanj en kontrolor (46. člen Pravilnika).

Tehnični pregled vozila se začne z identifikacijo vozila, kjer se ugotovi, ali se tehnični podatki o vozilu ujemajo s podatki v prometnem dovoljenju, računalniški evidenci in na dokumentu o skladnosti vozila s tehničnimi predpisi (48. člen Pravilnika).

Pri samem tehničnem pregledu vozila kontrolor pregleda vse za varno vožnjo pomembne sklope vozila:

- naprave za upravljanje,
- spremembe, nastale s predelavo ali dodelavo vozila,
- naprave, rezervne dele, opremo in posamezne sklope, ki morajo biti homologirani,
- zavorne učinke delovne in pomožne zavore,
- kontrolo enakomernosti prijemanja zavor,
- vizualni pregled in tesnost zavornega sistema,
- osi, kolesa in pnevmatike,
- globino kanalov v dezenu pnevmatik,
- naprave, ki omogočajo normalno vidljivost,

- naprave za osvetljevanje, označevanje in dajanje svetlobnih znakov ter električno opremo,
- emisije izpušnih plinov,
- ostale predpisane naprave in opremo.

6.3.4 FINANCIRANJE AMZS

Minister, pristojen za promet podrobneje predpiše:

- vsebino in način opravljanja nadzora tehnične brezhibnosti vozil, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu ter določi ceno pregleda vozila;
- določi najvišje cene tehničnih pregledov za posamezne kategorije vozil in ceno za registrske in preskusne tablice, ki jo plača stranka;
- ceno tiskovin in obrazcev, ki se uporabljajo pri izvajanju predpisov, ki jo plača stranka;
- za opravljeni tehnični pregled plača lastnik vozila organizaciji za tehnične preglede ceno storitve, ki ni višja od cene, ki jo določi minister (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).

AMZS kot ustanovljena delniška družba ob tehničnih pregledih opravlja še druge storitve (pomoč na cesti, avtopralnica, mehanične delavnice, vleka vozil idr.). Za navedene storitve se cene storitev oblikujejo na trgu po sistemu: ponudba – povpraševanje.

6.3.5 DEJAVNOSTI V LETU 2009

Splošna statistika opravljenih tehničnih pregledov v obdobju od 1. 1. 2009 do 31. 12. 2009 zajema: osebna, kombinirana in osebna specialna vozila, avtobuse, tovorna vozila <3500 kg, tovorna vozila >3500 kg, kolo z motorjem, motorno kolo, trikolo, lahko štirikolo, štirikolo, lahke priklopnike, priklopna vozila, traktorje in traktorske priklopnike.

Najpogostejše vzroki za tehnično brezhibnost vozila so napake na zavorah, ki jih delijo na napake na zavornem učinku in ostale napake zavor. Teh napak so pri osebnih, kombiniranih in osebnih specialnih vozilih odkrili 750. Na napravah za upravljanje so ugotovili 290 primerov, na napravah, ki omogočajo normalno vidljivost 62, na napravah za osvetljevanje, označevanje in dajanje svetlobnih znakov ter električni opremi 1645, na oseh, kolesih in pnevmatikah 136 in na ostalih napravah in opremi 936 napak. Zaradi napak na izpušnem sistemu, emisij in hrupa je bilo ugotovljenih še 461 napak. Kot je razvidno iz spodnje tabele, je bilo skupno število ugotovljenih napak 4.323, od tega je bilo 2.536 vozil izločenih iz prometa.

VRSTA VOZILA	ECE	Skupaj pregledanih	Skupaj izločenih	Skupaj napak
OSEBNI, KOMBI, O.SPEC.	M1	13.451	2.536	4.323
AVTOBUSI	M2, M3			
TOV. VOZILA <3500 KG	N1	670	69	140
TOV. VOZILA >3500 KG	N2, N3	2	2	6
KOLO Z MOTORJEM	L1	316	21	52
MOTORNO KOLO	L3, L4	463	27	33
TRIKOLO	L2, L5	3		
LAHKO ŠTIRI KOLO	L6	3		
ŠTIRI KOLO	L7	7		
LAHKI PRIKLOPNIKI	O1			
PRIKLOPNA VOZILA	O2, O3, O4	149	6	5
TRAKTORJI	T1,2,3,4,5	292	22	43
TRAKT. PRIKLOPNIKI	R1,2,3,4	12		
CEMT	N2, N3			
SKUPAJ		15.368	2.683	4.602

Tabela 24: Število opravljenih tehničnih pregledov po kategorijah vozil (Interni podatki AMZS d.d. PE Kranj, 2010)

Na tovornih vozilih so ob skupno ugotovljenih 146 napakah prevladovale napake na napravah za osvetljevanje, označevanje in dajanje svetlobnih znakov ter električne opreme (47) in napake na ostalih napravah in opremi (58). Zaradi napak na zavornem sistemu je bilo ugotovljeno le 11 napak.

Na ostalih prevoznih sredstvih in priklopnikih so prevladovale napake na napravah za osvetljevanje, označevanje in dajanje svetlobnih znakov ter električne opreme ter ostalih napravah in opremi. Kot zanimivost – pri pregledu 463 motornih koles niso odkrili niti ene napake na zavornem sistemu (PE Kranj, 2010).

6.4 AVTOŠOLE

6.4.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA AVTOŠOL

Usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil ali skupine vozil opravljajo gospodarske družbe, javni in zasebni izobraževalni zavodi in druge pravne osebe zasebnega prava, policija, vojska, samostojni podjetniki posamezniki, ki izpolnjujejo pogoje, določene v Zakonu o voznikih (v nadaljevanju: ZVoz) in drugih predpisih (v nadaljevanju: šola vožnje) (Zakon o voznikih – ZVoz, Uradni list RS, št. 109/2010, 30. 12. 2010).

Šola vožnje sme opravljati dejavnosti usposabljanja kandidatov, ko izpolni pogoje določene s tem zakonom ter drugimi predpisi in jo javna agencija vpiše v register šol vožnje (ZVoz, 27. člen, 2. odstavek).

Javna agencija izda odločbo o registraciji šole vožnje za izvajanje usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil za tisto kategorijo motornih vozil, za katero izpolnjuje pogoje (ZVoz, 27. člen, 3. odstavek).

Zakon o voznikih v 29. členu natančno določa, katere pogoje mora imeti šola vožnje za opravljanje dejavnosti usposabljanja kandidatov:

- šolsko učilnico, ki je funkcionalno opremljena za nemoteno učenje odraslih;
- najmanj eno vozilo, opremljeno za poučevanje kandidatov za voznike motornih vozil tistih kategorij, za katere je vpisana v register šol vožnje;
- neprometno površino, na kateri je mogoče izvajanje vaj iz tehnike vožnje vozila, predpisanih za opravljanje voznškega izpita.

V šolah vožnje smejo usposablјati kandidate za voznike motornih vozil samo učitelji vožnje, učitelji predpisov, ki imajo veljavna dovoljenja za opravljanje tega dela ter delo opravljajo na podlagi pogodbe o zaposlitvi ali pogodbe o delu.

Za izvajanje dejavnosti usposabljanja kandidatov mora šola vožnje zagotavljati tudi strokovnega vodjo šole vožnje, ki ima veljavno dovoljenje za strokovnega vodjo šole vožnje ter delo opravlja skladno z delovnopravno zakonodajo. Strokovni vodja šole vožnje je odgovoren za:

- vodenje izvajanja dejavnosti,
- notranje dopolnilno informiranje in izobraževanje,
- organizacijo in skrb za strokovno usposabljanje,
- vodenje evidenc,
- obveščanje Javne agencije o času izvajanja teoretičnega dela usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil preko spletnega mesta Ministrstva za promet,
- sodelovanje z izpitnimi centri in občasno spremljanje izpitnih voženj,
- svetovanje kandidatom za voznike,
- skrb in odgovornost za kakovost dela šole vožnje,
- predstavljanje šole vožnje pred organi agencije za varnost v prometu.

Pravilnik o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil natančneje določa cilje in vsebino programa usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil kategorij A, B, B+E, C, C+E, D, D+E, F, G, ter H in podkategorij A1, D1 ter D1+E ter kriterije usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil.

Pravilnik o vozniških dovoljenjih natančneje določa postopek za izdajo vozniškega dovoljenja, podaljšanje veljavnosti, nadomestitev in zamenjavo vozniških dovoljenj, enotne kode dodatnih informacij in omejitev, ki jih mora voznik upoštevati pri vožnji vozila, način vodenja evidenc izdanih vozniških dovoljenj ter izdajo mednarodnih vozniških dovoljenj.

Ta pravilnik predpisuje tudi obrazec vozniškega dovoljenja v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2006/126/ES z dne 20. 12. 2006 o vozniških dovoljenjih (ULL, št. 403, str. 18) in Direktivo Sveta 2006/103/ES z dne 20. 11. 2006 o prilagoditvi nekaterih direktiv na področju prometne politike zaradi pristopa Bolgarije in Romunije (Uradni list RS, št. 363, str. 344).

V nove obrazce vozniških dovoljenj se vpisujejo kode omejitev zaradi zdravstvenih razlogov in so zabeležene v prilogi 7 Pravilnika o vozniških dovoljenjih.

6.4.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT AVTOŠOL

Na območju Gorenjske deluje 10 avtošol. V izpitnem centru Jesenice se nahajajo štiri in v izpitnem centru Kranj šest. V nadaljevanju bom opisal eno vodilnih avtošol na območju Gorenjske – B&B izobraževanje in usposabljanje d.o.o.

JESENICE:

- Voznik, podjetje za izobraževanje voznikov motornih vozil – avtošola d.o.o., Kranjska cesta 19, 4240 Radovljica. Izobražujejo kategorije A1, A, B in H;
- K & D izobraževalno storitveno in trgovsko podjetje d.o.o., Cesta maršala Tita 22/a, 4270 Jesenice. Izobražujejo kategorije A1, A, B, B+E, C, C+E, D in H;
- ABS storitve d.o.o., Kranjska cesta 4, 4240 Radovljica. Izobražujejo kategorije A1, A, B in H;
- JEF, avtošola, trgovina in storitve d.o.o., Cesta maršala Tita 1, 4270 Jesenice. Izobražujejo kategorije AM, A1, A2, A in B.

KRANJ:

- Avto šola STOP, ovinek pred drugimi d.o.o., Stritarjeva ulica 5, 4000 Kranj. Izobražujejo kategorije A, B in H;
- Praktikum d.o.o., Poljanska cesta 67, 4224 Gorenja vas. Izobražujejo kategorije A1, A, B in H;
- Avtošola ing. Humar d.o.o., Bleiweisova 10, 4000 Kranj. Izobražujejo kategorije A1, A, B, C, C+E in H;
- B&B izobraževanje in usposabljanje d.o.o., Cesta Staneta Žagarja 27/a, 4000 Kranj. Izobražujejo kategorije A1, A, B, B+E, C, C+E, D, D+E, F in H;

Avtošola in še šest podružnic na različnih lokacijah (Jesenice, Škofja Loka, Radovljica, Bohinjska Bistrica, Ljubljana in Šenčur);

- Avtošola Ekspert-izobraževanje d.o.o., Slovenski trg 8, 4000 Kranj. Izobražujejo kategorije A1, A, B, B+E, C, C+E, D in H. Avtošola ima še tri podružnice in sicer v Škofji Loki, Radovljici in na Jesenicah;
- Maksi avtošola, Stojan Maksimović s.p., Gogalova 2/a, 4000 Kranj. Izobražuje kategorije A1, A2 in A.

Podjetje B&B d.o.o. s svojim strokovnim delom in uspehi že 20 let utrjuje položaj vodilne avtošole na Gorenjskem. Njihova osnovna naloga je omogočati kandidatom kakovostne storitve. To dosegajo samostojno, s krepitvijo dolgoročnih medosebnih odnosov med zaposlenimi in njihovimi kandidati.

Znanje, sposobnost, inovativnost, delavnost in iznajdljivost, ki jih premorejo, jim omogočajo, da so hitri in prilagodljivi. Delo opravljajo z veseljem in po njihovih najboljših močeh. Stremijo k temu, da tisto, kar počnejo, opravijo najbolje, kar se da učinkovito, v čim krajšem času in prijazno do njihovih kandidatov. So nadpovprečno uspešni in dostopni na vseh koncih Gorenjske ter hkrati ena redkih avtošol v Sloveniji, ki usposablja kandidate za vse kategorije (B&B izobraževanje in usposabljanje, Avtošola, 29. 9. 2010).

B&B izobraževanje in usposabljanje d.o.o. vodi strokovni vodja avtošole. Na sedežu šole in vseh podružničnih šolah vožnjo poučuje 32 učiteljev, ki so hkrati tudi učitelji predpisov. Vsak učitelj skrbi tudi za vzdrževanje svojega vozila, da je redno servisiran. Evidenco nad registracijo vozil vodi strokovni vodja avtošole, opravila v zvezi s tem pa opravijo učitelji vožnje.

Vozni park avtošole B&B

V avtošoli imajo na razpolago 32 osebnih vozil različnih znamk (TOYOTA YARIS, VOLKSWAGEN GOLF, RENAULT CLIO) 2 tovorni vozili in 3 priklopna vozila (MERCEDES ACTROS, M.A.N. TGL, SCANIA R420, IVECO EUROCARGO), 11 motornih koles (YAMAHA XT600, HONDA CBF 500, YAMAHA YBR 250, YAMAHA XT 125), 7 koles z motorji (YAMAHA DT 50, PIAGGIO), 2 avtobusa (NEOPLAN TRENDLINER, MERCEDES SPRINTER) in traktor (STEYR 9090M).

6.4.3 FUNKCIONALNI ASPEKT AVTOŠOL

Avtošole in pri njih zaposleni učitelji vožnje skrbijo za usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil. Cilji usposabljanja kandidatov za voznike so:

- usposobljenost kandidata za varno vožnjo,

- sposobnost kandidata, da ustvarja in vzdržuje kulturne medosebne odnose v prometu,
- sposobnost kandidata, da sodeluje in je solidaren z udeleženci v prometu.

Kandidat za voznika med usposabljanjem pridobi znanje, spretnost in obnašanje, da lahko:

- prepozna nevarnost v prometu in oceni njeno resnost;
- zadostno obvlada svoje vozilo, da ne povzroča nevarnih situacij in da v primeru take situacije ustrezno reagira;
- upošteva prometna pravila, še zlasti tista, ki so namenjena preprečevanju prometnih nesreč in ohranjanju tekočega prometa;
- prepozna vse večje tehnične okvare na vozilu, še zlasti tiste, ki ogrožajo varnost in jih na ustrezen način popravi;
- upošteva vse dejavnike, ki vplivajo na obnašanje med vožnjo (psihoaktivne snovi, utrujenost, slab vid);
- s primernim upoštevanjem drugih pomaga zagotavljati varnost vseh udeležencev v prometu, še zlasti najšibkejših in najbolj izpostavljenih.

Učitelji vožnje oz. učitelji predpisov kandidate usposablja po programu usposabljanja, ki je sestavljen iz teoretičnega dela usposabljanja (pridobi splošno in dodatno znanje o vožnji motornega vozila). Po zaključku teoretičnega dela usposabljanja kandidat ZNA teoretično voziti vozilo.

Praktični del usposabljanja obsega potrebno splošno ter dodatno spretnost in obnašanje pri vožnji motornega vozila posamezne kategorije. Po zaključku praktičnega dela usposabljanja kandidat samostojno obvlada vožnjo motornega vozila.

Za poučevanje teoretičnega dela učitelji predpisov uporabljajo šolsko učilnico za poučevanje teorije vožnje. Za usposabljanje izvajanja praktičnega dela pa je kraj odvisen od učne stopnje:

- prva učna stopnja: neprometna površina (poligon);
- druga učna stopnja: prometna površina z redkejšim prometom v naselju in izven naselja;
- tretja učna stopnja: prometna površina z gostejšim prometom v naselju in izven naselja.

Čas za izvedbo učnih tem po programu teoretičnega dela usposabljanja je najmanj ena učna ura na temo.

Čas za izvedbo učnih vaj po programu praktičnega dela usposabljanja:

- v prvi in drugi učni stopnji – skupaj najmanj ena učna ura in
- v tretji učni stopnji – skupaj najmanj dve učni uri.

Vsaka od učnih vaj po programu praktičnega dela usposabljanja v tretji učni stopnji mora biti izvedena najmanj dvakrat.

Teoretični del usposabljanja zajema učne teme splošnega dela in pripadajočega dodatnega dela glede na kategorijo motornih vozil, za katero se kandidati za voznike usposabljujejo. Učne teme splošnega in dodatnega dela učitelj smiselno združi in posamezno izvedbo vpiše v dnevnik dela.

Praktični del usposabljanja zajema učne vaje splošnega dela in pripadajočega dodatnega dela glede na kategorijo motornih vozil, za katero se kandidat za voznika usposablja. Pri izvedbi mora učitelj upoštevati vrstni red predpisanih vaj in stopenj ter pričeti z usposabljanjem v naslednji stopnji, ko kandidat obvlada učno snov predhodne stopnje. Glede na sposobnost kandidata sme učitelj v učni uri obravnavati več učnih vaj ali ponavljati že obravnavane. Učne vaje splošnega in dodatnega dela učitelj smiselno združi in posamezno izvedbo vpiše v evidenčni karton vožnje in dnevni razvid vožnje.

Učitelj vožnje oz. učitelj predpisov poleg prenašanja teoretičnega in praktičnega znanja na kandidata za voznika motornih vozil skrbi za učna sredstva, vozila in nastopa kot promotor ter je dober zgled kandidatom. Dober učitelj vožnje je ogledalo podjetja.

6.4.4 FINANCIRANJE AVTOŠOL

Avtošole kot gospodarski subjekt d.o.o. ali s.p. cene storitev oblikujejo na trgu – po sistemu: ponudba – povpraševanje. Dogovori o oblikovanju cene storitev med več avtošolami so prepovedani (kršitev varstva konkurence).

Avtošole se financirajo izključno s plačilom izvedene storitve. Cene občinskih testov in izpitne vožnje v avtošoli B&B izobraževanje in usposabljanje d.o.o.:

- teoretični dela izpita za vse kategorije 13,77 € + 14,19 € (upravna taksa). Razlikujejo se cene izpitne vožnje, in sicer za: KZM – 10,02 €, MK – 15,44 €, OA – 15,44 €, TV – 22,95 €, avtobus – 45,90 €, traktor – 10,02 €.

6.4.5 DEJAVNOSTI V LETU 2009

Avtošola B&B izobraževanje in usposabljanje d.o.o. je že v mesecu marcu 2007 podpisala Evropsko listino o varnosti v cestnem prometu. Listina, ki je bila ustanovljena januarja 2004, je iniciativa Evropske komisije za pospeševanje varnosti

v prometu po Evropi, katere cilj je, da do leta 2010 reši 25.000 človeških življenj. S podpisom so se zavezali, da bodo po svojih najboljših močeh še naprej skrbeli za dvig prometne varnosti (B&B izobraževanje in usposabljanje, Evropska listina o varnosti v cestnem prometu, 29. 9. 2010).

V letu 2009 je dijakom višjih letnikov Ekonomske gimnazije in srednje šole Radovljica pripravila PROMETNO DELAVNICO o prometni varnosti. V delavnici so: ugotavljali, kaj vpliva na prometno varnost, predstavili psihoaktivne snovi, hitrost in vzroke za hujše prometne nesreče.

V Žirovnici je na občinski praznik pripravila PROMETNI DAN o varni vožnji motornega kolesa, promocijo varne vožnje, uporabo zaščitne opreme, tehnično zahtevnost, ki vpliva na samo vožnjo motornega kolesa in povabila na trening varne vožnje, ki so ga organizirali na poligonu ÖAMTC na Koroškem.

V Kranju je skupaj z ostalimi subjekti, ki vplivajo na varnost udeležencev v prometu (policijo, reševalci, gasilci, SPV, avtošole), organizirala delavnico NAŠA IZKUŠNJA VAŠ NASVET.

Že tradicionalno sodeluje z OŠ Orehek pri izvedbi KOLESARKIH IZPITOV. Za ta namen zagotovi ocenjevalce voženj in na sami trasi postavi svoja vozila, da so učenci petih razredov pri opravljanju praktičnega dela izpita bolj varni.

Skupaj z IPA moto klubom in invalidi s Štajerske je organizirala delavnico ŠE VEDNO VOZIM IN NE HODIM. Udeleženci hujših prometnih nesreč so učencem Tehničnega centra Škofja Loka in dijakom Gimnazije Škofja Loka predstavili realne probleme.

V spodnjih dveh tabelah so zbrani podatki o vseh avtošolah na Gorenjskem, ki so prijavljene v izpitnem centru Kranj ali na Jesenicah. V tabelah so zbrani podatki o številu prijavljenih kandidatov na teoretični in praktični del izpita različnih kategorij. Razviden je tudi odstotek kandidatov, ki je uspešno opravil izpit v letu 2009.

PODATKI O IZPITIH ZA VOZNIKE MOTORNIH VOZIL ZA OBDOBJE OD 1. 1. 2009 DO 31. 12. 2009 (IZPITNI CENTER KRANJ)

Kategorija	TEORETIČNI DEL			PRAKTIČNI DEL		
	VSI	USPEŠNI	%	VSI	USPEŠNI	%
A1	115	70	60,9	108	69	63,9

A2, <25 KW	56	42	75,0	36	32	88,9
A	357	287	80,4	373	308	82,6
B	2.532	2089	82,5	3887	2.240	57,6
C	307	255	83,1	404	234	57,9
D	94	72	76,6	92	61	66,3
D1	3	3	100,0	10	4	40,0
B+E	22	17	77,3	24	18	75,0
C+E	167	126	75,4	209	142	67,9
F	86	36	41,9	65	53	81,5
AM	395	178	45,1	253	184	72,7
SKUPAJ	4.134	3.175	76,8	5.461	3.345	61,3

Tabela 25: V odstotkih izraženi uspešno opravljeni izpiti kandidatov v izpitnem centru Kranj (Interni podatki B&B, 2009)

PODATKI O IZPITIH ZA VOZNIKE MOTORNIH VOZIL ZA OBDOBJE OD 1. 1. 2009 DO 31. 12. 2009 (IZPITNI CENTER JESENICE)

Kategorija	TEORETIČNI DEL			PRAKTIČNI DEL		
	VSI	USPEŠNI	%	VSI	USPEŠNI	%
A1	96	63	65,6	67	50	74,6
A2, <25 KW	23	17	73,9	28	18	64,3
A	281	203	72,2	180	144	80,0
B	1.265	933	73,8	1.767	1.019	57,7
C	60	44	73,3	60	44	73,3
D	17	11	64,7	21	14	66,7
B+E	11	9	81,8	10	8	80,0
C+E	51	35	68,6	52	37	71,2
F	14	5	35,7			
AM	153	66	43,1	95	67	70,5
SKUPAJ	1971	1.386	70,3	2.280	1.401	61,4

Tabela 26: V odstotkih izraženi uspešno opravljeni izpiti kandidatov v izpitnem centru Jesenice (Interni podatki B&B, 2009)

V obeh izpitnih centrih je teoretični del skupno opravilo 74,71 % kandidatov, praktični del pa 61,31 % kandidatov.

6.4.5.1 Vizija avtošole B&B izobraževanje in usposabljanje, d.o.o.:

- Vizija njihove izobraževalne organizacije je postati sodobno izobraževalno središče s področja prometa, ki bo zagotavljalo ustrezna strokovna znanja, ki jih bodo udeleženci lahko ustrezno uporabili in razvijali v prihodnosti.
- Odzivnost in hitro prilagajanje potrebam trga na področju prometa z vidika zagotavljanja ustreznega kadra in sledenju novostim in spremembam.
- Razvoj novih izobraževalnih programov v sodelovanju z delovnimi organizacijami in iskanje celostnih rešitev na področju prometa.
- Ustvariti prepoznavno blagovno znamko.
- Slediti evropskim smernicam v izobraževanju.

6.5 DARS D.D. – AVTOCESTNA VZDRŽEVALNA BAZA HRUŠICA

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji je upravljavec in vzdrževalec vseh zgrajenih avtocest, delov hitrih cest in infrastrukturnih objektov ter naprav na njih. Upravlja in vzdržuje avtocestne odseke, za katere pridobi koncesijo gradnje od dne, ko je avtocestni odsek dan v promet, do izteka veljavnosti koncesijske pogodbe (Uradni list RS, št. 97/2010, 3. 12. 2010).

6.5.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA DARSA

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: DARS) je delniška družba, ustanovljena z zakonom iz leta 1993 (ZDARS, Uradni list RS, št. 57/1993), ki organizira in vodi gradnjo in obnove avtocest in izvaja finančni inženiring (kot agent države) ter vzdržuje in upravlja z avtocestami (kot koncesionar). DARS ima status gospodarske družbe po zakonu, ki ureja gospodarske družbe. Edini ustanovitelj DARS-a je Republika Slovenija. Z dnem uveljavitve Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-1, Uradni list RS, št. 97/2010, 3. 12. 2010) DARS nadaljuje z upravljanjem in vzdrževanjem avtocest iz IV. poglavja tega zakona v skladu s Koncesijsko pogodbo za upravljanje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji z dne 29. aprila 2004 (ZDARS-1, 22. člen, 2010).

DARS ima pred izvajanjem gradnje avtocest naslednje naloge:

- opravlja v imenu in za račun Republike Slovenije posamezne naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest (ZDARS-1, 4. člen, 2010).

DARS pri gradnji cest izvaja:

- gradnjo avtocest v svojem imenu in za svoj račun v okviru koncesije gradenj v skladu z zakonom, ki ureja javno – zasebno partnerstvo, v kolikor ta zakon ne določa drugače;

- za gradnjo avtocestnih odsekov se uporablja model lastninske pravice zgradi – upravljaj – prenesi (ZDARS-1, 5. člen, 2010).

DARS opravlja naloge iz 4. in 5. člena tega zakona v skladu z nacionalnim programom, ki ureja izgradnjo avtocest in v katerem so posamezni avtocestni odseki določeni z začetno in končno točko, roki za njihovo predajo v promet ter s predvidenimi investicijskimi stroški. Naloge opravlja za tiste avtocestne odseke, za katere pridobi naročilo ali koncesijo, ob upoštevanju predpisov, ki urejajo javno naročanje in javno – zasebno partnerstvo. O tem Vlada Republike Slovenije enkrat letno poroča Državnemu zboru o izvajanju nacionalnega programa (ZDARS-1, 6. člen, 2010).

V nacionalnem programu se določijo cilji in naloge strategije razvoja in vzdrževanja državnih cest, ki se sprejemajo za plansko obdobje najmanj štirih let. Z nacionalnim programom se določijo vrstni red prednostnih nalog vzdrževanja in razvoja državnih cest, viri sredstev za njihovo uresničitev ter dinamika in obseg uresničitve posameznih razvojnih nalog v planskem obdobju. Določitev prednostnih nalog mora temeljiti na objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomskih in okoljskih merilih. Nacionalni program razvoja in vzdrževanja državnih cest pripravi Ministrstvo, pristojno za promet, sprejme pa ga Državni zbor Republike Slovenije na predlog Vlade Republike Slovenije (Zakon o cestah, ZCes-1, Uradni list RS št. 109/2010, 30. 12. 2010).

V Zakonu o cestah (v nadaljevanju: ZCes) je v 54. členu zapisano, da je upravljavec državnih cest in državnih kolesarskih povezav direkcija, če za določene ceste zakon ne določa drugače.

DARS trenutno upravlja in vzdržuje skupno 606 km avtocest in hitrih cest in 161 km priključkov nanje ter 27 km počivališč na celotnem območju Republike Slovenije. Direkcija pa opravlja strokovno tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za gradnjo, vzdrževanje in varstvo državnih cest in kolesarskih povezav in izvaja naloge iz 55. člena ZCes.

Za vzdrževanje ali upravljanje državnih cest se lahko pravni ali fizični osebi podeli koncesija v skladu z zakonom, ki ureja javno-zasebno partnerstvo. V koncesijski pogodbi se za upravljanje državne ceste, poleg pravic in obveznosti v zvezi upravljanjem, uredijo tudi pravice in obveznosti v zvezi z vzdrževanjem državne ceste. Koncesionarju se lahko podeli javno pooblastilo za izdajo soglasij in dovoljenj iz 24., 25., 26., 27., 32., 65., 66., 67., 68., 69., 70. in 78. člena ZCes.

Redno vzdrževanje državnih cest, razen prometnih površin, objektov in naprav iz 62. člena ZCes, je obvezna gospodarska javna služba državnega pomena. V območju križišč državne ceste z drugo cesto vzdržuje direkcija vozišče in prometno

signalizacijo državne ceste do roba cestnega pasu. Vzdrževanje premostitvenih objektov nad ali pod državno cesto je v pristojnosti upravljavca ceste višje kategorije. Upravljavec vzdržuje vozišče, površine za pešce in kolesarje, naprave za odvodnjavanje, ograje in drugo opremo in naprave, ki služijo na tej cesti. V primeru križanja z železniško progo je upravljanje in vzdrževanje objektov urejeno skladno s predpisi s področja varnosti železniškega prometa. Državne ceste na mejnih prehodih se vzdržujejo v enakem obsegu in na enakem nivoju kot pred mejnim prehodom. Vzdrževanje drugih prometnih površin na mejnem prehodu zagotavljajo upravljavci teh površin. Državne kolesarske povezave prav tako vzdržuje direkcija, povezave, ki potekajo po občinskih cestah, vzdržuje direkcija le v obsegu vzdrževanja prometne signalizacije in opreme namenjene prometu kolesarjev (ZCes-1, Uradni list RS, št. 109/2010, 30. 12. 2010).

6.5.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT DARSA

Organi delniške družbe DARS so skupščina, nadzorni svet in uprava.

Skupščino DARS d.d. predstavlja Vlada Republike Slovenije, saj je družba DARS d.d. v celoti v lasti Republike Slovenije.

Nadzorni svet DARS d.d. sestavlja šest članov, od katerih predlaga v imenovanje skupščini družbe dva člana Ministrstvo za promet Republike Slovenije, dva člana pa Ministrstvo za finance Republike Slovenije. Preostala dva člana – predstavnika delavcev izvoli Svet delavcev DARS d.d.

Poslovodstvo DARS d.d. je do petčlanska uprava, ki jo v sedanjem mandatu sestavljajo predsednica uprave, članica uprave, pristojna predvsem za finance, finančni inženiring in trženje ter delavski direktor – član uprave (Dokumenti o naši družbi, 30. 9. 2010).

Dela rednega vzdrževanja izvajajo z operativnimi delavci v devetih avtocestnih vzdrževalnih bazah (ACB) in sedmih izpostavah teh baz, ki so razvrščene ob omrežju avtocest in hitrih cest po celotni Sloveniji. Sama pozicija vzdrževalnih baz je določena na podlagi meritev in sicer je izračunan na obhodnem času pluženja, ki ne sme trajati več kot dve uri od baze do baze.

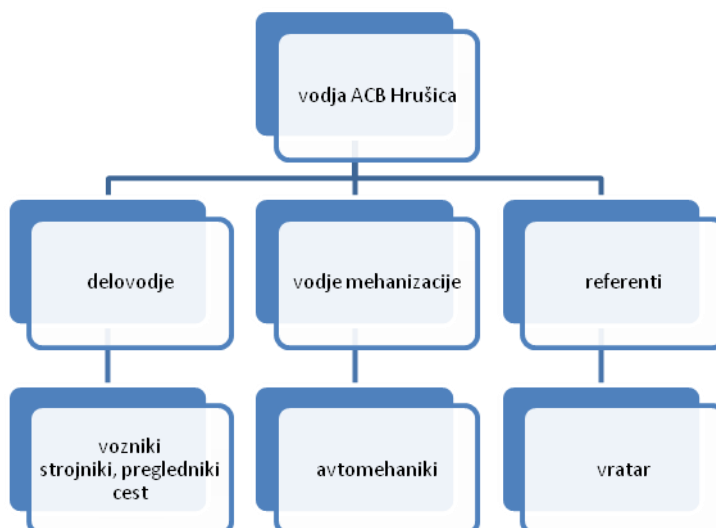
DARS d.d. na celotnem območju Republike Slovenije vzdržuje naslednje avtocestne vzdrževalne baze (v m) – na Gorenjskem ceste vzdržuje Avtocestna baza Hrušica – stanje na dan 1. 6. 2010:

	Dolžina vseh smernih vozišč	Dolžina 4 pasovi	Dolžina 2 pasova	Dolžina priključkov	Dolžina počivališč
--	-----------------------------	------------------	------------------	---------------------	--------------------

ACB Hrušica	122.762	50.307	4.000	16.605	3.614
ACB Kozina	137.770	53.421	0	19.198	6.368
ACB Ljubljana	202.898	82.760	0	34.734	2.270
ACB Maribor	186.604	75.949	0	27.947	4.575
ACB Murska Sobota	136.066	61.756	537	12.294	2.909
ACB Novo mesto	133.978	59.400	0	10.312	5.020
ACB Postojna	221.551	101.257	0	14.823	4.222
ACB Slov. Konjice	113.664	49.352	0	11.630	3.306
ACB Vransko	113.727	52.124	0	8.506	983
SKUPAJ	1.369.020	586.326	4.537	156.049	33.267

Tabela 27: Avtocestne baze na območju Republike Slovenije (DARS, 2010)

V nadaljevanju je opisana organiziranost Avtocestne baze na Hrušici (ACB Hrušica) in njene izpostave v Podtaboru.



Slika 22: Organizacijska shema DARSA, izpostava Hrušica (Interni podatki DARS, 2010)

Bazo in njeno izpostavo vodi vodja avtocestne baze. Skupaj je zaposlenih 53 delavcev, od tega štiri delovodje, en vodja mehanizacije in dva referenta. S tovornimi vozili upravlja 36 voznikov – operativcev in trije pregledniki cest. V enoti sta še dva avtomehanika, avtoelektrikar, hišnik in dva vratarja. Za boljši pregled je organiziranost ACB Hrušica prikazana z zgornjim organigramom (slika 21).

ACB Hrušica in izpostava v Podtaboru zagotavlja 24 urno dežurno službo, ki se zagotavlja v štirih izmenah. Izmene delajo v tako imenovanem ruskem turnusu (12 ur dela – 24 ur počitka – 12 ur dela – 48 ur počitka). V poletnem času delajo v eni izmeni trije zaposleni, v zimskem času pa štirje ali pet.

6.5.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DARSA

Temeljna naloga rednega vzdrževanja javnih cest je stalno zagotavljanje ustrezne ravni prometnih in drugih storitev s sprejemljivimi stroški. Pri kriterijih, ki določajo potrebne ukrepe za zagotovitev ustrezne oz. predpisane ravni standarda rednega vzdrževanja javnih cest, se poleg kriterijev prometne varnosti in prevoznosti cest, upoštevajo tudi kriteriji prepustnosti v povezavi z udobnostjo potovanj ter kriteriji povezani s stalno skrbjo za zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje in urejenega videza cest.

Dela rednega vzdrževanja izvajajo z operativnimi delavci na avtocestnih bazah in se delijo na:

- redno letno vzdrževanje in
- redno zimsko vzdrževanje cest.

Za ta namen imajo v uporabi skupno 18 vozil, od tega 12 tovornih in 6 univerzalnih vozil – Unimog. Vsa so opremljena s čelnim plugom in posipalcem, 8 tovornih vozil je dodatno opremljenih z bočnimi plugi.

6.5.3.1 Redno letno vzdrževanje

V obseg rednega letnega vzdrževanja avtocest in hitrih cest v Republiki Sloveniji sodijo naslednje aktivnosti:

- redni, občasni in izredni pregledi javnih cest,
- čiščenje vozišča (strojno, ročno),
- čiščenje jarkov (strojno, ročno),
- izkop zasutih jarkov,
- čiščenje koritnic, muld in kanalet,
- čiščenje revizijskih jaškov, ponikovalnic in lovilcev maščob,
- čiščenje propustov – ročno in strojno,
- čiščenje vzdolžnega odvodnjavanja,
- zamenjava pokrova jaška,
- košnja trave – strojno, ročno,
- obsekovanje in obrezovanje rastlinja,
- vzdrževanje mejnikov,
- popravilo bankin – ročno in strojno,

- popravilo vozišča po nezgodi ali elementarnem dogodku,
- krpanje udarnih jam s hladno maso ali asfaltom,
- krpanje mrežastih razpok,
- popravilo izrazitih nevarnosti,
- zalivanje reg in razpok,
- površinske prevleke,
- asfaltne prevleke,
- krpanje betonskih vozišč z asfaltom,
- krpanje gramoznih vozišč – strojno, ročno,
- gramoziranje makadamskih vozišč,
- čiščenje prometnih znakov – čiščenje smernikov – strojno, ročno,
- obnova obeležb (večinoma črt – strojno in ročno),
- vzdrževanje svetlobne signalizacije na cestah,
- vzdrževanje svetlobne signalizacije v predorih,
- čiščenje objektov,
- manjša popravila posameznih delov objekta,
- vzdrževanje objektov in zgradb namenjenih za redno vzdrževanje cest,
- vzdrževanje zidov, kašt in betonskih sten,
- manjša popravila posameznih delov zidov,
- odstranjevanje nanosov,
- pranje ograj,
- barvanje nepocinkane ograje s predhodnim čiščenjem,
- popravilo varovalnih ograj na objektih,
- popravilo varovalnih ograj proti divjadi,
- postavitve oz. namestitve odbojnih ograj,
- manjša popravila brežin,
- odstranitev materiala za mrežami,
- manjša popravila mrež,
- ozelenitev (trava, grmičevje in drugo),
- čiščenje obcestnega prostora,
- čiščenje parkirišč z odvozom smeti,
- ostala dela.

6.5.3.2 Redno zimsko vzdrževanje

Zaradi izjemnih pogojev, ki nastajajo na avtocestah, predvsem ob poledici, snegu, sodri, žledu ter drugih pogojih, je zimsko vzdrževanje najtežja naloga rednega vzdrževanja javnih cest.

Zimske razmere nastopijo takrat, ko je zaradi zimskih pojavov (sneg, poledica idr.) lahko ogroženo normalno odvijanje prometa. V zimskem obdobju, ki praviloma traja

od 15. novembra tekočega leta do 15. marca naslednjega leta, se ceste vzdržujejo skladno z Izvedbenim programom zimske službe. Tega pripravi izvajalec rednega vzdrževanja in ga predhodno uskladi z izvajalci rednega vzdrževanja ostalih cest, ki se na avtocestno mrežo in mrežo hitrih cest navezujejo, ter ga posreduje pristojnemu Ministrstvu za promet in Ministrstvu za notranje zadeve.

Na podlagi Izvedbenega programa so v ACB Hrušica organizirane štiri plužne skupine, ki pokrivajo naslednje odseke cest:

- I.– avtocesta od portala predora Karavanke do priključka Brezje,
- II. – avtocesta od priključka Brezje do portala predora Karavanke,
- III. – avtocesta Kranj zahod do Vodice in obratno,
- IV. – Kranj Zahod do priključka Radovljica in obratno.

Posebnost pluženja ceste je na odseku Podmežakla, kjer ni odstavnega pasu, zato je potrebno naplužen sneg odstranjevati z rezkanjem.

Čeprav je začetek zimske službe znan, se priprave nanjo pričnejo že veliko prej. Potrebo je preveriti in pripraviti zimsko mehanizacijo in opremo, nabaviti in skladiščiti posipne materiale, v mesecu oktobru pa se prične postavljati prometno signalizacijo za zimsko službo, snežne kole, snegobrane, prometne znake za nevarnost poledice pred viadukti in drugimi nevarnimi odseki ipd.

Za posipanje cest imajo v ACB Hrušica solarno, kjer skladiščijo 1000 m³ soli. V izpostavi Podtabor in na platoju Torovo stojijo še štiri silosi po 150 m³ soli. Pri samem vzdrževanju ceste uporabljajo granulacijo soli 0–1 mm z vlažnostjo do 1 %, ki jo lahko uporabljajo, ko zunanja temperatura ne preseže -8°C. Odvisno od razmer na cesti (temperatura, vrsta snega) pa soli dodajajo tudi kalcijev klorid za mokro soljenje (-18°C). Količina soli, ki jo porabijo pri delu znaša 10–20 g/m² in je odvisna od vrste padavin in temperature. Voznik nastavi količino ter širino posipanja, krmilje posipalca pa samodejno prilagaja glede na hitrost vožnje.

Zimska služba obsega sklop dejavnosti in opravil, potrebnih za omogočanje prevoznosti cest in varnega prometa v zimskih razmerah. Delovanje zimske službe je opredeljeno v Pravilniku o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest (Pravilnik se uporablja do uveljavitve ustreznih predpisov na podlagi ZCes v kolikor ni v nasprotju z ZCes). Redno vzdrževanje cest v zimskem času obsega:

- pripravljala dela pred nastopom zimske službe (izdelava izvedbenega programa zimske službe, priprava mehanizacije, prometne signalizacije in opreme, posipnega materiala, namestitve dopolnilne prometne signalizacije na nevarnih mestih, postavitve snežnih kolov, namestitve naprav in ureditev

za zaščito pred snežnimi zameti, usposabljanje in strokovno izobraževanje delavcev za dela zimske službe);

- nadzor nad stanjem prevoznosti in razmerami na cestah;
- odstranjevanje snega na vozišču;
- posipanje vozišč;
- pravočasno in redno obveščanje javnosti o stanju in prevoznosti cest ter o voznih razmerah na cestah – preko prometno informacijskega centra;
- odstranjevanje dopolnilne prometne signalizacije po koncu zimske službe in čiščenje vozišč.

Po pravilniku je prevoznost ceste zagotovljena, če višina snega na avtocestah in hitrih cestah ne presega 10 cm (na drugih cestah 15 cm), promet pa mora biti pri tem možen z uporabo zimske opreme vozil. Vzdrževalci DARS d.d. pričnejo z akcijo še pred sneženjem s preventivnim posipom, ker je to bistvenega pomena, da se sneg ne sprime s podlago. Pričetek pluženja je odvisen od napovedanih količin ter trajanja sneženja.

Ob sneženju morajo zagotoviti prevoznost na celotnem vozišču, pomembnejših križanjih, dovozih k večjim parkiriščem, prevozni pa morajo ostati tudi odstavni pasovi. Ob močnem sneženju mora biti prevozen vsaj en vozni pas in dovozi k večjim parkiriščem.

6.5.4 FINANCIRANJE DARSA

V skladu z Resolucijo o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA), sprejeto v začetku leta 2004, je načrtovano, da bo DARS d.d. finančna sredstva za realizacijo graditve cest iz nacionalnega avtocestnega programa v obdobju 2003–2013, v skupni višini 3,476 milijarde evrov, pridobil iz naslednjih virov:

- namenskih sredstev (proračun RS): 42,6 %,
- vrednostnih papirjev (obveznice): 45,9 %,
- domačih in tujih kreditov: 10,7 %,
- drugih virov: 0,8 %.

Sredstva cestnine, najemnin in drugih virov v skupnem znesku 1,885 milijarde evrov bodo v obdobju 2003–2013 namenjena upravljanju in vzdrževanju avtocest ter odplačilu obveznosti iz najetih kreditov iz izdanih obveznic.

VOZILA POD 3.500 kg (največje dovoljene mase)

VRSTA VINJETE	CENA
Letna vinjeta za (dvosledna) motorna vozila do največje dovoljene mase 3.500 kg	95,00 EUR
Mesečna vinjeta za (dvosledna) motorna vozila do največje dovoljene mase 3.500 kg	30,00 EUR
Tedenska vinjeta za (dvosledna) motorna vozila do največje dovoljene mase 3.500 kg	15,00 EUR
Letna vinjeta za (enosledna) motorna vozila (motorna kolesa)	47,50 EUR
Polletna vinjeta za (enosledna) motorna vozila (motorna kolesa)	25,00 EUR
Tedenska vinjeta za (enosledna) motorna vozila (motorna kolesa)	7,50 EUR

Tabela 28: Prikaz cen vinjet v evrih glede na vrsto vinjete (DARS, 2010)

Po Resoluciji o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji iz leta 2004 so osnovni vir za financiranje Nacionalnega programa gradnje avtocest v Republiki Sloveniji sredstva, ki se zagotavljajo na podlagi Zakona o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Ne glede na sprejet zakon pa so se že leta 2004 močno zmanjšali proračunski viri in močno povečalo zadolževanje. Od vključno leta 2009 sploh ni več vira iz naslova namenskih sredstev državnega proračuna; DARS d.d. del sredstev sicer pridobi iz proračuna skozi refundacijo DDV. S 1. 1. 2009 imajo v Republiki Sloveniji uporabniki avtocest na voljo različne načine plačevanja cestnine (glede na kategorijo vozila kot na vrsto plačila).



Letna vinjeta za (dvosledna) motorna vozila do največje dovoljene mase 3.500 kg, za leto 2011



Letna vinjeta za (enosledna) motorna kolesa, za leto 2011

Slika 23: Letni vinjeti za dvosledna in enosledna vozila za leto 2011 (DARS, 2010)

VOZILA NAD 3.500 kg (največje dovoljene mase)

Tovarna vozila s skupno maso nad 3.500 kg imajo še vedno v veljavi:

- sprotno plačevanje (plačilne kartice in gotovina),
- predplačniško plačevanje (povezava z medijem),

- odloženo plačevanje (povezava z medijem).

Mediji so lahko elektronski in veljajo za emisijski razred EURO:

- ABC tablica,
- DARS kartica.

Po Zakonu o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-1), veljaven od 3. 12. 2010 dalje, se za financiranje gradnje avtocest uporabljajo naslednji viri:

- cestnine in drugi viri trženja avtocest,
- najeti krediti,
- sredstva zbrana z izdajanjem dolžniških vrednostnih papirjev,
- drugi viri.

6.5.5 DEJAVNOSTI DARSA V LETU 2009

Poleg rednih nalog, ki jih DARS izvaja v okviru Zakona o cestah, je v letu 2009 na podlagi Zakona o varnosti cestnega prometa izvajal še:

- dnevne preglede cest,
- sezonske preglede cest (spomladi in jeseni),
- glavni pregled cest na vsakih pet let,
- ob večjih nesrečah, kjer je poškodovana tudi infrastruktura ceste, izredne preglede cest,
- pisanje zapisnikov o opravljenih pregledih,
- sodeloval v preventivnih akcijah »VARNOSTNA RAZDALJA«,
- sodeloval z mediji v spotu »KAKO SE OBNAŠATI V PRIMERU PROMETNIH NESREČ NA CESTI«.

V I. 2010 in I. 2011 bo DARS v sodelovanju z vsemi ostalimi organizacijami pripravil načrt aktivnosti za večjo stopnjo varnosti na avtocestah in hitrih cestah. V ta namen bodo:

- izdelali 60 študij »črnih točk« (dokončali ureditve dveh počivališč in enega para avtobusnih postajališč; dokončali zamenjave semaforских glav z LED glavami v 22 krožiščih; dokončali šest ureditev prehodov za pešce, devet rekonstrukcij križišč, eno ureditev površin za pešce, dve ureditvi gradbeno prometnega otoka, eno ureditev nevarnega odseka, dve preplastitvi v dolžini cca 1 km, pet rekonstrukcij križišč, štiri ureditve počivališč, štiri ureditve avtobusnih postajališč, šest semaforizacij križišč, 19 ureditev prehodov za pešce);
- postavili 37 km varnostnih ograj, 40.000 prometnih znakov;
- postavili 8,3 km motorističnih letev;

- sistemsko spremljali hitrostno obnašanje motornega prometa na državnih cestah ter uporabo varnostnih pasov;
- natančno pregledali vertikalne in horizontalne prometne signalizacije ter njene uskladtve s Pravilnikom o prometni signalizaciji in njeni opremi na javnih cestah;
- uredili cestne mreže, kjer je slabo vzdrževana – odstranili udarne jame, ki predstavljajo za voznike veliko nevarnost (posebej zgodaj spomladi, ko pojenja zmrzal);
- pripravili rešitev za problematiko, ko po ukinitvi zelene utripajoče luči na semaforju pogosto prihaja do vožnje v rumeno luč;
- poenotili semaforne mreže v Republiki Sloveniji v smislu enotnega delovanja semaforjev (priporočljivost semaforja z odštevalnim časom spremembe luči);
- v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi namenili posebno skrb kolesarskemu prometu, ki je v Republiki Sloveniji v porastu, saj so zaznane ponavljajoče se kršitve: napačna stran vožnje, pomanjkljiva tehnična opremljenost koles, vožnja brez luči, neupoštevanje prednosti ...;
- namenili posebno skrb za pešce, ki so najštevilnejša, najmanj zaščiteni in najbolj ogrožena populacija udeležencev v prometu: organizirali preventivne akcije opozarjanja, da se prehodi prečkajo izključno na prehodih za pešce ...

(Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011, 16. 12. 2010).

6.6 DRSC – DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

Direkcija Republike Slovenije za ceste (v nadaljevanju: DRSC) izvaja strokovno tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo glavnih in regionalnih cest ter dela hitrih cest in naloge, ki se nanašajo na prevoze v tovornem in potniškem cestnem prometu. Upravlja glavne in regionalne ceste v skupni dolžini skoraj 6.000 km. V njeni pristojnosti so tudi državne kolesarske poti (Direkcija Republike Slovenije za ceste, 11. 11. 2010).

Na območju Gorenjske DRSC skrbi za naslednje kategorije državnih cest:

- GLAVA CESTA II. REDA:
 - št. 101 (Ljubelj – Bistrica pri Trziču – Podtabor),
 - št. 104 (Kranj vzhod – Brnik – Mengeš – Trzin – Ljubljana),
- REGIONALA CESTA I. REDA:
 - št. 201 (Korensko sedlo – Mojstrana – Hrušica),
 - št. 202 (Rateče – Podkoren),
 - št. 206 (Kranjska Gora – Ruska cesta – Vršič),
 - št. 209 (Lesce – Bled – Bohinjska Bistrica – Jezero),

- št. 210 (Zgornje Jezersko – Preddvor – Kranj – Škofja Loka – Gorenja vas),
 - št. 211 (Kranj – Labore – Jeprca – Ljubljana).

 - REGIONALNA CESTA II. REDA:
 - št. 410 (Bistrica pri Tržiču – Kokrica – Kranj),
 - št. 411 (Kranj zahod – Podtabor – Gobovce – Črnivec),
 - št. 412 (Polica – Kranj – Kranj – Labore),
 - št. 452 (Hrušica – Javornik – Žirovnica – Lesce – Črnivec).

 - REGIONALNE CESTE III. REDA:
 - št. 633 (Bitnje – Jereka – Srednja vas – Bohinjsko jezero),
 - št. 634 (Javornik – Gorje – Bled),
 - št. 635 (Lesce – Kamna Gorica – Lipnica – Kropa – Rudno – Češnjica),
 - št. 636 (Lipnica – Gobovce – po R2-441 – Podtabor – Zvirče),
 - št. 638 (Žirovnica – Begunje – Bistrica pri Tržiču),
 - št. 639 (Ljubljana – Vodice – Brnik – Cerklje).

 - REGIONALNE CESTE III. REDA – TURISTIČNE:
 - št. 901 (Rateče – Planica),
 - št. 904 (Bohinjsko jezero – Zlatorog – Savica),
 - št. 905 (Gorje – Krnica – Mrzli Studenec – Jereka),
 - št. 906 (Mrzli Studenec – Rudno polje),
 - št. 907 (Krnica – Zg. Radovna – Dovje),
 - št. 908 (Mojstrana – Vrata),
 - št. 909 (Bohinjska Bistrica – Vresje – Sorica – Petrovo brdo),
 - št. 910 (Sorica – Podrošt),
 - št. 911 (Rudno polje – Rovtarica – Vresje),
 - št. 912 (Zali Log – Davča – Novaki – Cerkno),
 - št. 922 (Grad – žičnica Krvavec)
- (Direkcija Republike Slovenije za ceste, 11. 11. 2010).

6.6.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA DRSC

DRSC je organ v sestavi Ministrstva za promet. Ustanovljena je bila leta 1995 iz predhodnice – Republiške uprave za ceste, iz katere je bila izločena gradnja avtocest in prenesena na novoustanovljeno javno podjetje v lasti Republike Slovenije (Direkcija Republike Slovenije za ceste, 11. 11. 2010).

Naloge Direkcije Republike Slovenije za ceste so opredeljene v Zakonu o cestah (Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 108/2010, 30. 12. 2010).

6.6.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT DRSC

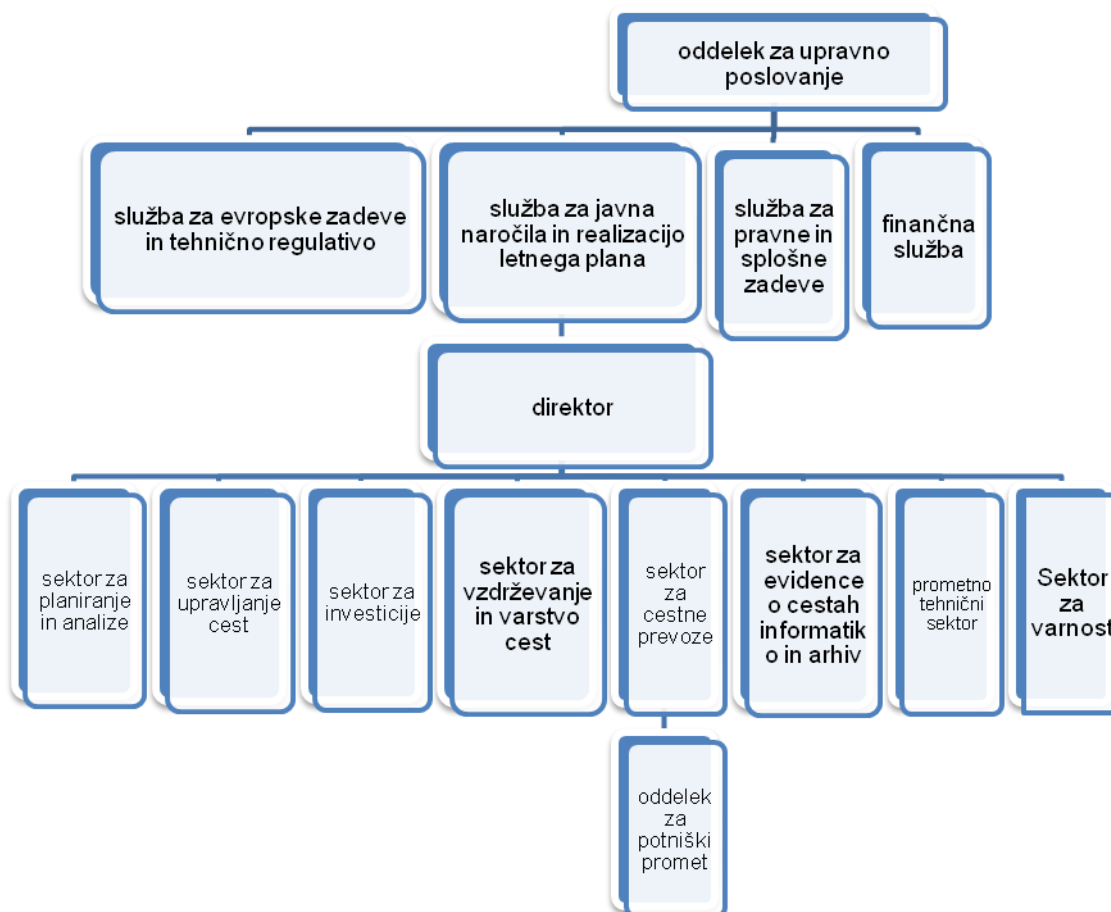
DRSC je razdeljena na osem sektorjev, kjer se izvajajo glavni delovni procesi, ki vključujejo izpolnjevanje zakonskih in drugih nalog Direkcije, ob tem pa potekajo podpirne in spremljajoče dejavnosti, ki so potrebne za izvajanje glavnih delovnih procesov. Organizacija DRSC je ponazorjena s spodnjim organigramom (slika 23).

V letu 2009 je bila zaradi pospešitve del na področju projektov, financiranih iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, ustanovljena posebna služba za evropske zadeve.

Sektor za upravljanje ima vzpostavljene območne pisarne v večjih krajih (Celje, Maribor, Ptuj, Nova Gorica, Koper, Kranj, Novo mesto, Murska Sobota).

Glavna delovna področja Direkcije Republike Slovenije za ceste so:

- promet,
- ceste,
- izredni prevozi,
- za kolesarje.



Slika 24: Organizacijska shema DRSC (DRSC, september 2010)

V skladu z Zakonom o cestah, DRSC na področju prometa opravlja dva glavna sklopa nalog:

- naloge v zvezi z organizacijo obveščanja javnosti o stanju cest in prometa na njih in
- štetje prometa na državnih cestah.

Direkcija RS za ceste upravlja s 5.955 km dvopasovnih hitrih, glavnih in regionalnih cest ter kolesarskimi potmi.

Izdaja dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah. Izredni prevoz po javnih cestah je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj z nedeljivim tovorom presega največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom na javni cesti odrejene dimenzije (dolžina, širina, višina), skupne mase ali osne obremenitve.

Direkcija je na podlagi določil Zakona o cestah zadolžena za načrtovanje, izgradnjo in vzdrževanje državnega kolesarskega omrežja. Nacionalna strategija in prometna politika spodbujata razvoj nemotoriziranega prometa, kolesarske infrastrukture in uporabo koles povsod, kjer je to možno in smiselno.

6.6.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DRSC

Temeljno vodilo pri poslovanju DRSC je strokovno uresničevanje zastavljenih ciljev, med katerimi so predvsem:

- prevoznost,
- varnost,
- minimalna obremenitev bivalnega prostora ter
- usklajenost z gospodarskim in prostorskim razvojem območij.

DRSC izvaja strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo glavnih in regionalnih cest ter dela hitrih cest, in naloge, ki se nanašajo na prevoze v tovornem in potniškem cestnem prometu.

Med naloge DRSC sodijo tudi: priprava predlogov za investicije v državne ceste v njihovi pristojnosti, usklajevanje pri projektiranju, graditvi in obnovah cest in objektov na teh cestah. Direkcija zbira in obdeluje različne podatke, potrebne za presojo glede vlaganj v ceste in izvaja naloge, sprejete v Državnem zboru, Vladi RS in Ministrstvu za promet.

Za potrebe načrtovanja, spremljanja stanja, upravljanja, vzdrževanja in statistične namene se vodi evidenca o javnih cestah kot banka cestnih podatkov (v nadaljnjem besedilu: BCP), ki obsega opisne, numerične, grafične in druge podatke o javnih

cestah in objektih na njih in predstavlja enotno zbirko podatkov. BCP vsebuje podatke o državnih oz. občinskih cestah, podatke o objektih na državni oz. občinski cesti ter podatke o državnih oz. občinskih kolesarskih povezavah in poteh. BCP vodi in vzdržuje za državne ceste direkcija, za občinske ceste pa občina. Za ceste, ki jih upravlja koncesionar oz. gospodarska družba, podatke zagotavlja upravljavec (ZCes, 40. člen).

Za gradnjo javnih in upravljanje državnih cest se lahko pravni ali fizični osebi podeli koncesija v skladu z zakonom, ki ureja javno-zasebno partnerstvo. Če je s koncesijsko pogodbo za gradnjo javne ceste določeno, da jo koncesionar določen čas po njeni izgradnji upravlja, se v tej pogodbi, poleg pravic in obveznosti v zvezi z upravljanjem, uredijo tudi pravice in obveznosti v zvezi z vzdrževanjem te ceste. V koncesijski pogodbi za upravljanje državne ceste se poleg pravic in obveznosti v zvezi z upravljanjem uredijo tudi pravice in obveznosti v zvezi z vzdrževanjem državne ceste (ZCes 11. in 57. člen).

Na območju Gorenjske je največji koncesionar za redno vzdrževanje in organiziranje obnavljanja državnih cest – Cestno podjetje Kranj, ki vzdržuje 11 km hitrih, 38 km glavnih in 485 km regionalnih cest. Skupna dolžina vseh cest je 534 km. Na omenjenih cestah gradijo prometne objekte, vgrajujejo beton in asfalt, vzdržujejo ceste, izboljšujejo prometne razmere in skrbijo za varstvo cest.

6.6.4 FINANCIRANJE DRSC

Po Zakonu o javnih cestah se sredstva za vzdrževanje državnih cest in sredstva za redno vzdrževanje lokalnih cest zagotovijo iz proračuna Republike Slovenije oz. iz drugih virov (ZJC-UPB1, Uradni list RS, št. 29/1997, 23.5.1997).

Za uporabo javnih cest se plačujejo takse in povračila. V ta namen se zberejo naslednja sredstva:

- letna povračila za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- cestne takse za prevoze z motornimi in priklopnimi vozili,
- povračila za izredne cestne prevoze,
- povračila za čezmerno uporabo javnih cest,
- povračila za uporabo prometnih površin zunaj vozišča javne ceste in za površino ob njej, ki so določene za opravljanje spremljajočih dejavnosti.

Višino, način vplačevanja in evidentiranje vplačil, oprostitve plačevanja, nadzor nad vplačevanjem in sankcioniranje neplačevanja taks in povračil iz prejšnjega odstavka predpiše Vlada Republike Slovenije (ZJC-UPB1, Uradni list RS, št. 29/1997, 23. 5. 1997).

Nekaj projektov pa je financiranih tudi iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), ki predstavlja finančni instrument evropske kohezijske politike za obdobje 2007–2013. Omenjeni sklad sodi skupaj z Evropskim socialnim skladom v okvir Strukturalnih skladov, ki predstavljata del proračuna skupnosti.

Črpanje sredstev strukturalnih skladov se izvaja po principu deljene odgovornosti med Evropsko komisijo in organi držav članic. Tako je Slovenija za obdobje 2007–2013 pripravila dva operativna programa, in sicer Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov (OP RR) in Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture (OP ROPI).

ESRR zmanjšuje razlike v razvitosti posameznih regij. Sklad omogoča finančno podporo projektom, ki:

- spodbujajo ali ohranjajo stopnjo zaposlenosti,
- izboljšujejo infrastrukturo,
- spodbujajo razvoj malih in srednjih podjetij ter s tem lokalno gospodarstvo in
- dvigujejo produktivnost in konkurenčnost.

6.6.5 DEJAVNOSTI V LETU 2009

- Sodelovali so s televizijami (nacionalno, komercialnimi in lokalnimi).
- Sodelovali so s časopisi (dnevni, tedenski, mesečni, brezplačni ipd.).
- Sodelovali so s številnimi radijskimi postajami in spletnimi portali.

Letno posredujejo novinarjem okoli 700 odgovorov na novinarska vprašanja, največ s področja investicij, prometne varnosti, mostov, prometne signalizacije, plazov, štetja prometa, zimske službe ...

Pripravili so publikacijo »Promet 2009«, v njej so zbrani podatki o prometu na vseh odsekih državnih cest v letu 2009, zgoščenko »Štetje prometa 2009«, ki zajema analizo podatkov avtomatskih števecv za vsa vozila in tovorna vozila ločeno, vendar je posamezni tiskani izvod plačljiv – 16 EUR, zgoščenka – 30 EUR.

DRSC-SPV je nosilec mednarodnega projekta VAMOS – Volunteers always on the move for road safety, katerega namen je spodbuditi strokovno delo na lokalni ravni in pritegniti k delu čim širši krog ljudi, ki želijo pomagati, da bi skupaj izboljšali varnost prometa na cestah. Projekt je trajal do konca julija 2009 in v tem so načrtovali pripraviti in izpeljati ustrezne programe in bolje organizirati preventivno delo ter spodbuditi delo prostovoljcev na področju prometne varnosti.

DRSC sodeluje tudi v preventivnih akcijah v začetku šolskega leta, pri projektih »Pasovček«, »Bodi preViden«, »Hitrost – počasneje je varneje« ... V ta namen so

pripravili reklamne plakate ter zloženke akcij. Šolam so pošiljali okrožnice in pozivali, da učence seznanijo o posledicah vožnje v cestnem prometu z neprilagojeno hitrostjo.

Na državnih cestah so spremljali povprečne hitrosti in izdelali poročilo, ki je ključni pokazatelj stanja na področju hitrosti.

6.7 NUJNA MEDICINSKA POMOČ NA GORENJSKEM

6.7.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA NUJNE MEDICINSKE POMOČI

Organizacijo, pogoje in način dela službe nujne medicinske pomoči (v nadaljevanju: služba NMP) ureja Pravilnik o službi nujne medicinske pomoči (Uradni list RS, št. 106/2008, 11. 11. 2008).

Direktor zdravstvenega doma ali druga oseba, določena s statutom ali drugim internim aktom zavoda, je dolžna zagotoviti neprekinjeno delovanje službe NMP v skladu z zakonom in s tem pravilnikom. Odgovoren je za zagotavljanje primerne organiziranosti in materialnih sredstev za delovanje službe NMP.

6.7.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT NUJNE MEDICINSKE POMOČI

Služba NMP je sestavni del mreže javne zdravstvene službe na primarni in sekundarni ravni zdravstvene dejavnosti in je organizirana za zagotavljanje neprekinjene službe NMP in nujnih prevozov poškodovanih in obolelih oseb na območju Republike Slovenije.

V nadaljevanju sem opisal ambulanto NMP Kranj, ki spada v Osnovno zdravstvo Gorenjske, v območno enoto zdravstvenega doma Kranj. Na območju Gorenjske je osem zdravstvenih domov, v katerih delujejo službe NMP po različnih tipih:

- Služba NMP Kranj – PHE,
- Služba NMP Jesenice – C,
- Služba NMP Škofja Loka – B,
- Služba NMP Bled – B,
- Služba NMP Tržič – B,
- Služba NMP Radovljica – A,
- Služba NMP Bohinj – A2,
- Služba NMP Kranjska Gora – A2.

Pomen tipov in obseg dela za izvajanje NMP:

PHE (prehospitalna enota nujne medicinske pomoči) – deluje vse dni v letu, 24 ur dnevno s popolno ekipo. Za izvajanje NMP so potrebni zdravnik, diplomirani

zdravstvenik in medicinski tehnik – voznik reanimobila. V nočnem času od 20. do 7. ure, ob sobotah, nedeljah in praznikih se določi dodatno ekipo (zdravnika in diplomiranega zdravstvenika za izvajanje dežurne službe).

Enota C je organizacijska oblika službe NMP, ki vse dni v tednu v času od 7. do 20. ure deluje kot PHE, v preostalem času pa kot enota B.

Enota B – vsak delavnik v času od 7. do 20. ure se poleg redne ambulantne dejavnosti za potrebe NMP prizna 30 % vrednosti enote v pripravljenosti (zdravnik in diplomirani zdravstvenik).

Enota A – vsak delavnik v času od 7. do 20. ure se poleg redne ambulantne dejavnosti za potrebe NMP prizna 30 % vrednosti enote v pripravljenosti (zdravnik in zdravstveni tehnik).

Enota A2 je oblika enote A, ki izjemoma deluje pri zdravstvenem domu ali zdravstveni postaji, kjer ni organizirane dežurne službe.

Območje odgovornosti enot NMP se določa na podlagi območja, ki ga pokriva zdravstveni zavod, pri katerem je ta enota organizirana. Tako služba NMP Kranj pokriva 454,3 km² površin v šestih občinah (Kranj, Cerklje na Gorenjskem, Jezersko, Preddvor, Naklo, Šenčur), kjer živi 78.591 prebivalcev. Ker na območju delovanja nimajo bolnišnice (razen porodnišnice Kranj), vse poškodovane in obolele paciente vozijo v SB Jesenice ali v KC Ljubljana. Izjema so pacienti s pljučnimi in infekcijskimi obolenji, ki jih vozijo v bolnišnico Golnik.

Za samo reševanje so pristojne tudi sosednje enote NMP, če bi ta enota glede na zdravstveno stanje pacienta ali druge objektivne okoliščine ukrepala hitreje in bi lahko pacienta oskrbela ustrežneje. Zato imajo vse enote NMP med seboj sklenjene dogovore o razmejitvi teritorialnega območja in odgovornosti. Če dogovor kje ne bi bil sklenjen, ga izda minister s sklepom in se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Tak dogovor o razmejitvi področja zagotavljanja NMP ima enota PHE iz Kranja sklenjen s PHE Ljubljana (na meji občin Medvode in Vodice), dogovor za križišče Jeprca, kjer se stikajo območja treh enot NMP (Škofja Loka, Kranj, Ljubljana), na avtocesti od Vrbe do Ljubljane (do Torovega je odgovorna enota NMP Kranj, naprej enota NMP Ljubljana) ter na meji PHE Kamnik (meja občin Cerklje na Gorenjskem in Komenda).

V enoti NMP Kranj je redno zaposlenih:

- 9 zdravnikov, ki delajo v ambulanti za nujno medicinsko pomoč (v nadaljevanju: ANMP). Večina od njih poleg dela v ANMP opravi še približno 50 % dela v splošnih ambulantah.
- 23 reševalcev (zdravstvenih tehnikov), od tega 2 voznika – reševalca in 2 diplomirana zdravstvenika.
- 6 medicinskih sester, ki delajo kot dežurne sestre v ANMP, ena od njih je diplomirana medicinska sestra.

Za delo v ambulanti NMP Kranj imajo na razpolago 6 kombiniranih reševalnih vozil znamke VW, tip T5 in T4 ter osebno vozilo znamke VW GOLF. Za izvajanje službe NMP se morajo v enotah B, C in PHE uporabljati vozila, ki izpolnjujejo tehnične zahteve in so opremljena v skladu s standardom EN 1789:207 in dodatno opremo. Vozilo, ki se uporablja v enoti NMP mora imeti pogon na vsa štiri kolesa.

V vsaki enoti NMP mora biti toliko vozil, kolikor je zdravstvenih ekip. PHE mora imeti še najmanj eno reševalno vozilo v rezervi, enote NMP z več ekipami pa eno rezervno vozilo na dve zdravstveni ekipi.

Vsako vozilo mora od vse potrebne opreme vsebovati še reanimacijski kovček v katerem je komplet za vzpostavitev proste venske poti, komplet za intubacijo, ampularij z urgentnimi zdravili in prenosni sistem za dovajanje kisika.

6.7.3 FUNKCIONALNI ASPEKT NUJNE MEDICINSKE POMOČI

Nujna medicinska pomoč pomeni izvajanje nujnih ukrepov zdravnika in njegove ekipe pri osebi, ki je zaradi bolezni ali poškodbe neposredno življenjsko ogrožena, oz. pri kateri bi glede na bolezenske znake v kratkem času lahko prišlo do takšne ogroženosti.

V primeru prometnih nesreč je naloga dežurnih zdravnikov ANMP enaka kot za druge intervencije, nuditi nujno medicinsko pomoč poškodovanim v skladu s strokovnimi standardi. Stroke se naučijo v šolah in jo dograjujejo na ustreznih podiplomskih izobraževanjih in usposabljanjih.

V nepretrgano zdravstveno službo NMP, bodisi v ANMP na terenu ali v reševalnem (urgentnem) vozilu, sodi še vrsto drugih nalog:

- Nasvet bolnikom in očividcem po telefonu o samopomoči, samozdravljenju, načinu iskanja zdravniške pomoči in o prvi pomoči, ter spremljanju zdravstvenega stanja bolnika.
- Pregled bolnikov, ki iščejo nujno medicinsko pomoč v prostorih ZD in ga izvajata dežurna medicinska sestra in dežurni zdravnik.

- Nujni hišni obiski, kadar zdravstveno stanje ne dopušča prihoda bolnika v ZD, ki jih izvaja dežurni zdravnik.
- Nujni hišni obiski, kadar je iz sporočila moč razumeti, da gre za nujno stanje. Izvajajo jih dežurni zdravnik, spremljevalec in voznik urgentnega vozila.

Naloge dežurnega zdravnika:

- odgovarja za izvajanje neprekinjenega zdravstvenega varstva na območju delovanja Kranjske enote NMP,
- vodi delo dežurne ekipe,
- z dežurno medicinsko sestro ali s svojo ambulantno sestro opravlja preglede nujnih bolnikov v ANMP ali v svoji ambulanti,
- opravlja nujne intervencije v ekipi NMP,
- odloča o eventualni uporabi urgentnega vozila za prevoze, kjer ni potrebna intervencija NMP,
- opravlja mrliške in krajevne ogleda,
- opravlja druga sodnomedicinska opravila,
- organizira delo v primeru množične nesreče,
- stalno je prisoten v ANMP, med rednim delovnim časom pa v svoji ambulanti,
- kadar je urgentno vozilo na vožnji, je prisoten v vozilu, razen če sam ne določi drugače,
- vsako spremembo lokacije je dolžan nemudoma sporočiti sprejemni ali dežurni medicinski sestri.

Naloge spremljevalca:

- odgovarja za opremo v ANMP in urgentnem vozilu,
- preverja stanje opreme,
- dopolnjuje porabljeno opremo,
- čisti in predaja uporabljeno opremo v sterilizacijo,
- sodeluje v delu ekipe NMP,
- z voznikom opravlja reševalne prevoze, pri katerih je potreben spremljevalec,
- stalno je prisoten v ANMP,
- kadar je urgentno vozilo na vožnji, je prisoten v vozilu, razen če dežurni zdravnik določi drugače,
- vsako spremembo lokacije je dolžan nemudoma sporočiti sprejemni ali dežurni medicinski sestri,
- čisti in dopolnjuje opremo urgentnega vozila, vozila zdravnika in ANMP,
- kontrolira in obnavlja baterije defibrilatorja.

Naloge sprejemne medicinske sestre:

- opravlja naloge telefonista,
- alarmira člane ekipe ob nujnih klicih,
- bolnikom po telefonu svetuje v okviru svoje usposobljenosti in v primerih, ko problemi presega njeno usposobljenost pogovor veže dežurnemu zdravniku. Kadar je dežurni zdravnik odsoten izven ANMP oz. ZD, kliče glavnemu zdravniku glede na nujnost primera svetuje, da pokliče kasneje ali odredi ustrezno ukrepanje ekipe NMP,
- alarmira dodatne člane ekip NMP v primeru povečanih potreb oz. množične nesreče,
- vodi knjigo klicev (Združenje zdravnikov družinske medicine, Navodila za vodje, 31. 10. 2010).

6.7.4 FINANCIRANJE NUJNE MEDICINSKE POMOČI

Financiranje službe nujne medicinske pomoči poteka preko Zavoda za zdravstveno zavarovanje (v nadaljevanju: ZZZS), kjer Ministrstvo za zdravje v sodelovanju z ZZZS letno ovrednoti program NMP ob upoštevanju različnih tipov in mrež ANMP (A, A2, B, C, PHE + število ekip).

Pri vrednotenju programa NMP se upošteva mreža iz priloge 1, Pravilnika o nujni medicinski pomoči, kjer so opisane vse ANMP, njihov obseg storitev in meril, ki veljajo za sklepanje pogodb med zavodi in ZZZS.

Zavodi, pri katerih je organizirana dejavnost NMP, vodijo ločeno knjigovodstvo za pridobivanje in porabo sredstev za potrebe službe NMP. Ločeno knjigovodstvo se vodi za vsa javna sredstva, ki jih zavodi pridobijo v ta namen.

Sredstva za nakup vozil in druge opreme za izvajanje dejavnosti po tem pravilniku se zagotovijo na način in po postopku, ki velja za nakup opreme v zdravstveni dejavnosti.

Iz državnega proračuna pa se zagotovijo sredstva za izdelavo programov vsebin usposabljanja ekip, sredstva za nakup opreme za zagotavljanje razvoja in sistemskih rešitev na področju informacijske tehnologije, potrebne za delovanje NMP, financirajo pa se tudi druge naloge, ki so v javnem interesu. Ministrstvo za zdravje iz proračuna financira službo NMP ob prireditvah državnega pomena (Pravilnik o službi nujne medicinske pomoči, Uradni list RS, št. 106/2008).

6.7.5 DEJAVNOSTI V LETU 2009

Ambulanta nujne medicinske pomoči – Kranj, letno opravi med 1.100 in 1.200 nujnih intervencij. V to so vštete vse intervencije, na katere se odpeljejo z urgentnim vozilom (sirene, luči) in je v njem prisoten zdravnik.

V spodnji tabeli so predstavljeni podatki o izvedenih intervencijah v letu 2009.

VZROKI INTERVENCIJ	Število intervencij
BOLEZNI	798
PROMETNE NESREČE	155
POŠK. IZVEN PROMETA	120
ZASTRUPITEV	55
NEPOTREBNIH INTER.	27
OSTALO- NI PODATKOV	2
SKUPAJ	1.157

Tabela 29: Prikaz števila intervencij in njihovih vzrokov (Interno gradivo ANMP Kranj, 2010)

Če se osredotočimo na prometne nesreče, vidimo, da so delavci AMNP v letu 2009 odšli na kraj 155 krat. Pri tem so obravnavali 204 paciente, ki so bili udeleženi v prometni nesreči.

V vseh dogodkih skupaj so 150 pacientov odpeljali na kirurgijo, 395 na interni oddelek, 222 pa so jih napotili domov.

Od skupno 971 obravnavanih pacientov so jih 19 defibrirali, ob prihodih na kraj so zabeležili 56 mrtvih. 113 jih je bilo pod vplivom alkohola in 28 pod vplivom mamil. Opravili so še 40 intervencij, kjer je bilo udeleženih več pacientov hkrati.

6.8 ZAKLJUČEK

Stanje varnosti prometa še nekaj časa ne bo takšno, kakršnega si želijo strokovnjaki na tem področju, predvsem tisti, ki zagovarjajo vizijo 0. V avgustu l. 2004 je sprejeti Zakon o varnosti cestnega prometa v slovensko okolje prinesel bistvene spremembe in višje kazni za hujše prekrške. Kot kaže statistika, se je prometna varnost od l. 2004 naprej pričela bistveno izboljševati. V naslednjih letih je zakon doživel veliko sprememb in dopolnil, ki so bila usmerjena v ukrepe za zagotavljanje večje varnosti v prometu. V sled spremembam je bil v l. 2007 sprejet Nacionalni program varnosti v cestnem prometu za obdobje 2007–2011. Trenutno za zastavljenimi cilji v programu še nekoliko zaostajamo, vendar je spodbudno, da smo

v letu 2008 na Gorenjskem zmanjšali število mrtvih na 18 (iz 27 v letu 2007), žal pa je bilo v letu 2009 na gorenjskih cestah zopet 23 mrtvih. Skupne ugotovitve kažejo, da gorenjska regija sledi programu nacionalne in regionalne varnosti v zmanjšanju števila prometnih nesreč s smrtnim izidom in hudo telesno poškodovanimi. Nacionalni program varnosti cestnega prometa je razdeljen na tri časovna obdobja. Prvo je obsegalo realizacijo načrta za l. 2007, drugo obdobje za l. 2008–2009, tretje obdobje pa zajema čas do konca nacionalnega programa v l. 2010–2011. Obdobji načrt 2010–2011, je zadnji izvedbeni načrt aktualnega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, za pripravo obdobjnih in operativnih – izvedbenih načrtov v sodelovanju s civilno družbo (nevladnimi organizacijami) in odgovornimi strokovnimi službami državnih organov. Namen načrta je, da z medsebojnim povezovanjem pristojnih organov na državni in regionalni ravni, z lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj poveča izkoristek obstoječih resursov in na ta način izboljša varnost cestnega prometa.

Ne glede na vse dosežke na področju prometa, obstoječi Zakon o varnosti cestnega prometa ne omogoča več temeljite prenove zasnov, na katerih je potrebno graditi ukrepe za še večjo varnost v prometu. Ministrstvo za promet in Ministrstvo za notranje zadeve sta zaradi lažjega izvajanja obsežnih zakonskih vsebin sprejela strategijo prenove zakonodaje. Pri tem so pripravili Zakon o voznikih, Zakon o motornih vozilih, Zakon o javnih cestah in Zakon o pravilih cestnega prometa. Omenjeni zakoni so bili v decembru 2010 sprejeti in objavljeni v Uradnem listu RS. Sprememba zakonodaje prinaša nekatere spremembe tudi na pristojnostih ministrstev. Trenutni sistem ima pristojnosti na področju vozil razdeljene med več ministrstev in tehničnih organizacij, kar povzroča podvajanje in neučinkovito izkoriščanje delovnih zmožnosti ter večje stroške za vse državljane. Novi Zakon o motornih vozilih določa, da Ministrstvo za promet postane resorno ministrstvo za področje vozil (prej Ministrstvo za notranje zadeve). S prenosom upravnih, strokovno tehničnih in nadzornih nalog na Ministrstvo za promet, združijo vse dejavnosti, ki so potrebne za učinkovito upravljanje in kreiranje politike na področju vozil ter mednarodnega sodelovanja, kar bo omogočilo nadaljnji razvoj upravne organizacije, pristojne za motorna vozila v Republiki Sloveniji v prihodnosti. Zakon o motornih vozilih ureja pogoje za vključevanje motornih in priklopnih vozil na trg, njihovo registracijo in njihovo udeležbo v cestnem prometu, opravljanje nalog tehničnih služb, strokovnih organizacij in registracijskih organizacij ter dostop do informacij javnega značaja. Temeljni cilj Zakona o voznikih je povečanje varnosti cestnega prometa in s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč z najhujšimi posledicami, kar bo potrebno doseči z ukrepi, ki se začnejo izvajati pri usposabljanju mladih voznikov. Zakon o pravilih cestnega prometa določa prometna pravila za udeležbo v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju tega zakona izrekajo pristojni organi. Zakon o javnih cestah določa in ureja status in kategorizacijo javnih cest, enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje, obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja na javnih cestah za

varen in neoviran promet, upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih.

V tej diplomski nalogi je opisana organiziranost in delovanje državnih organov v gorenjski regiji. Vsak od njih na svojem področju prispeva velik delež k varnosti cestnega prometa. Delujejo pa še na področju prometne preventive, varnosti in odpravi posledic.

Skupaj z ministrstvi in lokalnimi skupnostmi pripravljajo skupne akcije, ki so medijsko zelo odmevne, med njimi Priprni svoje življenje, Bodi previden, Naša izkušnja vaš nasvet, Še vedno vozim in ne hodim ter številne druge na lokalnem, regionalnem in državnem nivoju. Pripravljajo preventivne programe, izdajajo opozorilne letake, brošure, sodelujejo v medijih preko katerih osveščajo ljudi o nevarnostih. S svojim delovanjem posredno in neposredno vplivajo na večjo varnost prometa. V prihodnosti bo z ustreznim povezovanjem in sodelovanjem med državnimi organi in lokalno skupnostjo možno doseči skupen cilj – vizijo 0.

7 PRISTOJNOSTI IN ODGOVORNOSTI OBČIN NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Republika Slovenija je razdeljena na 12 statističnih regij¹ in sicer na Pomursko, Podravsko, Koroško, Savinjsko, Zasavsko, Spodnjeposavsko, Jugovzhodno Slovenijo, Osrednjeslovensko, Gorenjsko, Notranjsko-kraško, Goriško in Obalno-kraško in na 210 občin².

Spodaj je prikazana tabela, ki zajema imena občin Gorenjske statistične regije po abecednem vrstnem redu, njihovo velikost in število prebivalcev.

	OBČINA	velikost občine v km ²	št. prebivalcev 1. 1. 2010
1	Bled	72	8.131
2	Bohinj	334	5.287
3	Cerklje na Gor.	78	7.011
4	Gorenja vas-Poljane	153	7.233
5	Gorje	116	2.909
6	Jesenice	76	21.688
7	Jezersko	69	666
8	Kranj	151	54.781
9	Kranjska Gora	256	5.291
10	Naklo	28	5.229
11	Preddvor	87	3.447
12	Radovljica	119	18.817
13	Šenčur	40	8.405
14	Škofja Loka	146	22.693
15	Tržič	155	15.313
16	Železniki	164	6.763
17	Žiri	49	4.918
18	Žirovnica	43	4.321
	SKUPAJ	2136	202.903

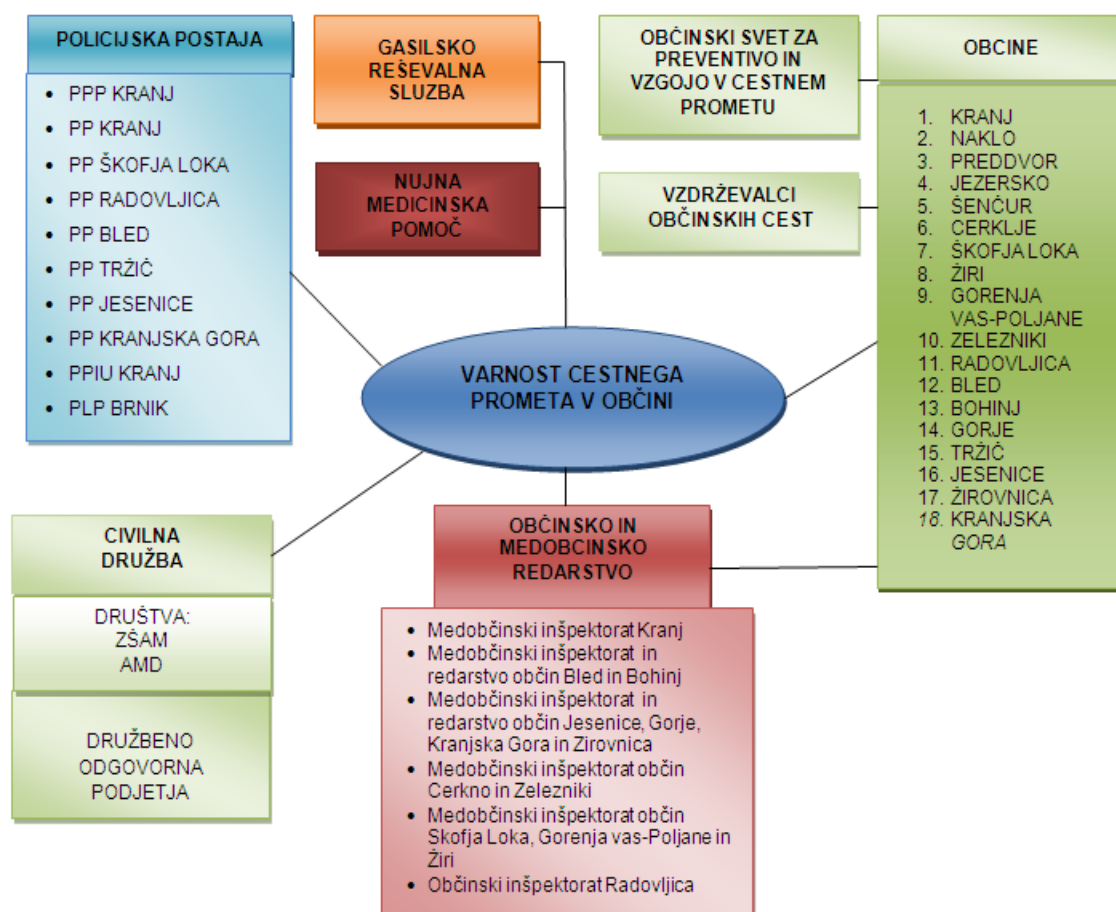
Tabela 30: Gorenjske občine, njihova velikost in število prebivalcev
(Statistični urad Republike Slovenije, 2010)

¹ Statistični urad Republike Slovenije, statistične informacije št. 15/2010, 16. 6. 2010.

² Zakon o ustanovitvi občin ter o določitvi njihovih območij, ZUODNO-UPB1, Uradni list RS, št. 108/2006.

Glede na veliko število občin, njihova vloga na področju varnosti cestnega prometa ni zanemarljiva. Da med delovanjem občin na področju varnosti cestnega prometa ne bi prihajalo do velikih razlik, so naloge občin točno določene v zakonodaji.

Na območju občin za varnost cestnega prometa ne skrbijo samo občine, kot organ lokalne samouprave, ter njihove službe, temveč naloge iz tega področja na lokalnem nivoju izvaja tudi policija.



Slika 25: Prikaz organov, ki skrbijo za varnost prometa v občini (Lastni vir, 2010)

Skrb za varnost prometa se ne odraža zgolj z nadziranjem prometa in ukrepanjem zoper kršitelje, temveč tudi v preventivni in vzgojni dejavnosti ter z ustreznim vzdrževanjem občinskih cest.

V nadaljevanju bom predstavil pristojnosti občin in njenih služb, ter policije.

7.1 OBČINE

Občina: Najnižja teritorialna enota javne uprave s pravico do samouprave v zadevah krajevne narave, ki opravlja tudi naloge centralne državne oblasti po njihovih navodilih in pod njenim nadzorstvom. Ima lastne, od občanov izvoljene organe in lastna finančna sredstva za izpolnjevanje svojih nalog (*Leksikon Cankarjeve založbe, 2003*).

7.1.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA OBČIN

V 7. členu Ustave Republike Slovenije je določeno, da je v Sloveniji zagotovljena lokalna samouprava. V posebnem podpoglavju z naslovom Lokalna samouprava, se na to temo nanaša sedem členov ustave in sicer od 138. člena do 144. člena.

Občine v Republiki Sloveniji ureja Zakon o lokalni samoupravi (ZLS-UPB2, Uradni list RS, št. 94/2007, 16. 10. 2007). Zakon o lokalni samoupravi določa, da občina v okviru ustave in zakonov samostojno ureja in opravlja svoje zadeve in izvršuje naloge, ki so nanjo prenesene z zakoni.

Območje občine obsega območje enega ali več naselij, ki so povezana s skupnimi potrebami in interesi prebivalcev.

Pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa so naloge občine opredeljene v 21. členu Zakona o lokalni samoupravi (ZLS-UPB2), v katerem je opredeljeno, da občina za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti in ureja promet v občini. Prav tako organizira komunalno redarstveno službo in skrbi za red v občini in določa prekrške in denarne kazni za prekrške, s katerimi se kršijo predpisi občine.

Lokalna skupnost je z uveljavitvijo Zakona o občinskem redarstvu (ZORed, Uradni list RS, št. 139/2006) postala soodgovorna za stanje javne varnosti ter javnega reda in miru na svojem območju. Na podlagi 6. člena ZORed občine sprejmejo Občinski program varnosti, s katerim se določi vrsta in obseg nalog redarske službe.

Naloge občine, pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa opredeljujeta tudi dve določili v Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, Uradni list RS, št. 109/2010, 30. 12. 2010):

- 6. člen, kjer so opisane pristojnosti lokalnih skupnosti,
- 15. člen, v katerem so opisana pooblastila občinskega redarstva.

Nalogo občine s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu opredeljuje Zakon o voznikih (ZVoz, Uradni list RS, št. 109/2010, 30. 12. 2010) in sicer 6. člen, v

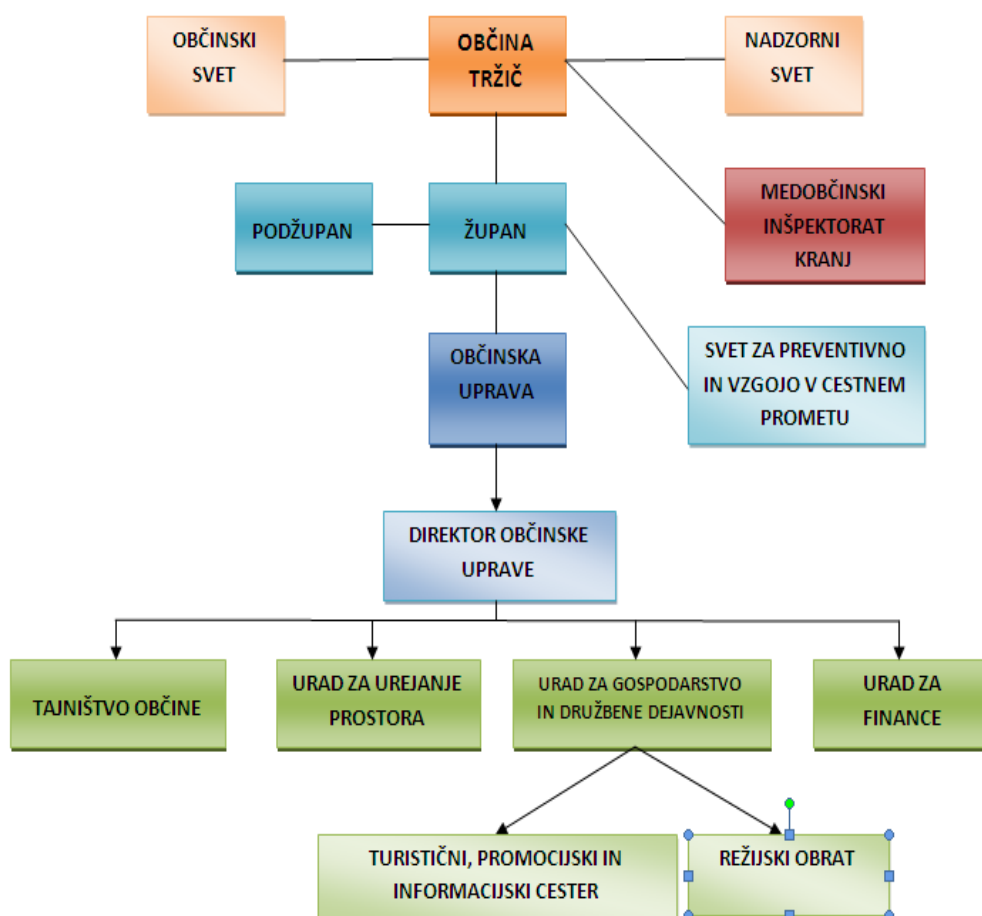
katerem je opredeljena ustanovitev Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v lokalni skupnosti in naloge Sveta.

Prav tako naloge občin pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa narekuje tudi Zakon o občinskem redarstvu (ZORed, Uradni list RS, št. 139/2006), ki v svojem 2. členu opredeljuje ustanovitev mestnih ali občinskih redarstev. V 3. členu opisuje delovno področje in naloge redarstva, v 6. Členu pa občinam nalaga sprejem občinskega programa varnosti, v katerem je opredeljena tudi varnost cestnega prometa.

7.1.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT OBČIN

Organi občine so občinski svet, župan in nadzorni odbor. Občinski svet je najvišji organ odločanja o vseh zadevah v okviru pravic in dolžnosti občine.

V okviru svojih pristojnosti občinski svet med drugimi nalogami tudi sprejema prostorske in druge plane razvoja občine, ki vplivajo na varnost cestnega prometa.



Slika 26: Organigram občine Tržič (Organigram občine, 20. 12. 2010)

Župan predstavlja in zastopa občino. Župan predstavlja občinski svet, ga sklicuje in vodi njegove seje, vendar nima pravice glasovanja.

Občina ima najmanj enega podžupana. Podžupana imenuje izmed članov občinskega sveta župan, ki ga lahko tudi razreši. Člani občinskega sveta, župan in podžupan občine so občinski funkcionarji.

Gorenjska statistična regija je razdeljena na 18 občin, v katerih skupaj živi 202.903 prebivalcev.

7.1.3 FUNKCIONALNI ASPEKT OBČIN

Zakon o občinskem redarstvu (ZORed) v 6. členu določa da morajo občinski sveti na predlog župana sprejeti Občinski program varnosti, s katerim se na podlagi ocene varnostnih razmer v občini podrobneje določi vrsto in obseg nalog občinskega redarstva. Dve ali več občin lahko sprejmejo skupen občinski program varnosti. Na podlagi tega je večina občin v Sloveniji že izdelala svoje programe varnosti.

V Občinskem programu varnosti je izdelana ocena ogroženosti in varnostnih tveganj, v katerem je poglavje z oceno varnostnih razmer v občini, v sklopu katerega je narejen posnetek ogroženosti varnosti cestnega prometa, ki se nanaša na statistične podatke dela policijskih postaj in analize prekrškovnih postopkov občinskih redarstev.

Na podlagi tega občine v Občinskem programu varnosti opredelijo varnostne potrebe in postavijo cilje. V okviru varnosti cestnega prometa je cilj Občinskega programa varnosti zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic, zmanjšanje števila prometnih prekrškov na cestah v naseljih in občinskih cestah izven naselij, zagotovitev prevoznosti in prehodnosti intervencijskih poti ter povečanje pretočnosti prometa.

Eden izmed ciljev³ Občinskega programa varnosti s področja zagotavljanja varnosti cestnega prometa je tudi zagotavljanje kvalitetnega sodelovanja med vsemi subjekti, ki so odgovorni za varnost prometa v občini. Vsi pristojni organi morajo v okviru svojih pristojnosti krepiti in vplivati na ustvarjanje ustrezne prometno varnostne kulture vseh udeležencev v cestnem prometu.

³ Občinski program varnosti v občini Jesenice.

7.1.3.1 OBČINSKI PROGRAM VARNOSTI

Organizacijski vidik

Občinski program varnosti (v nadaljevanju: OPV) opredeljuje izhodišča za zagotavljanje varnega in kakovostnega življenja prebivalcev občine. Njegov namen je določiti enotne kriterije za zagotavljanje javne varnosti v občini in opredeliti ukrepe, ki zagotavljajo javno varnost na območju občine.

Javna varnost je dobrina, ki jo lahko pridobivamo in uživamo na družbeno organiziran način. Vsem članom družbe mora biti na razpolago v določeni količini, vedno se zagotavlja le na javnopraven, na državo naslonjen in zato arbitraren način, zagotavlja se samo in izključno prek države.

»Lahko trdimo, da je namen OPV tudi načrtno zagotavljati kakovost javnega prostora v občini. Kakovosten javni prostor pomeni predvsem zadovoljstvo občanov z okoljem, v katerem živijo in delajo, zadovoljstvo z okoljem, v katerem se šolajo in igrajo njihovi otroci. Kakovosten javni prostor torej pomeni oziroma zajema zadovoljivo stopnjo javne varnosti ter javnega reda in miru; to pa konkretno pomeni, da so občinske ceste, ulice, parki ter drugi odprti prostori čisti, varni in urejeni.« (Gostič, 2007, str. 17).

OPV predstavlja pomemben in izhodiščni dokument za področje delovanja občinske redarske službe. saj opredeljuje izhodišča za zagotavljanje varnosti v občini, cilje in ukrepe za zagotavljanje teh ciljev. Določa tudi nosilce oz. službe, odgovorne za doseganje ciljev in opredeljevanje finančnih posledic. Občinski programi varnosti opredeljujejo tudi zakonske osnove za vzpostavitev in delo redarskih služb ter za sodelovanje s policijo pri zagotavljanju javne varnosti ter javnega reda in miru.

»Namen OPV je tudi vzpostaviti partnerski odnos med policijo in občinskim redarstvom pri zagotavljanju javne varnosti v lokalni skupnosti oziroma pri izvajanju vseh pristojnosti občinskih redarjev, ki so opredeljene v 3. členu Zakona o občinskem redarstvu« (Gostič, 2007, str. 18).

Za javno varnost in javni red v občini so zadolženi tako javnopravni kot zasebnopravni subjekti, in sicer policija, inšpekcijske službe, službe za zaščito in reševanje, mestne oz. občinske redarske službe, gasilci in podjetja za zasebno varovanje. Mestno redarstvo je poleg policije tisti subjekt v občini, ki je dolžan na najbolj neposreden način zagotavljati oz. skrbeti za javno varnost in javni red v njej.

Izhodišče za vzpostavitev in zagotavljanje obsega ter kakovosti varnosti na javnem prostoru oz. ustreznega stanja javne varnosti in javnega reda v občini je uresničitev konkretnih pravno-sistemskih in organizacijskih ukrepov. Ti so:

- Občinski program varnosti,
- ocena varnostnih razmer,
- vzpostavitev občinske oz. mestne redarske službe.

Ministrstvo za notranje zadeve je, upoštevajoč določbo 8. člena ZORed, pripravilo Smernice za izdelavo občinskega programa varnosti. Občinski program varnosti, ki ga bo pripravila konkretna lokalna skupnost, ima značaj strateškega in izhodiščnega dokumenta za zagotavljanje kakovostnega in varnega življenja v lokalni skupnosti.

V njem morajo biti opredeljena izhodišča za zagotavljanje varnosti v lokalni skupnosti, cilji, ki se želijo doseči, ukrepi in nosilci za doseg te ciljev, izhodišča za izdelavo ocene varnostnih razmer v lokalni skupnosti, izhodišča za organizacijo in delovanje redarske službe, nadzor nad izvajanjem občinskega programa varnosti ter ocena finančnih posledic (Gostič, 2007, str. 18).

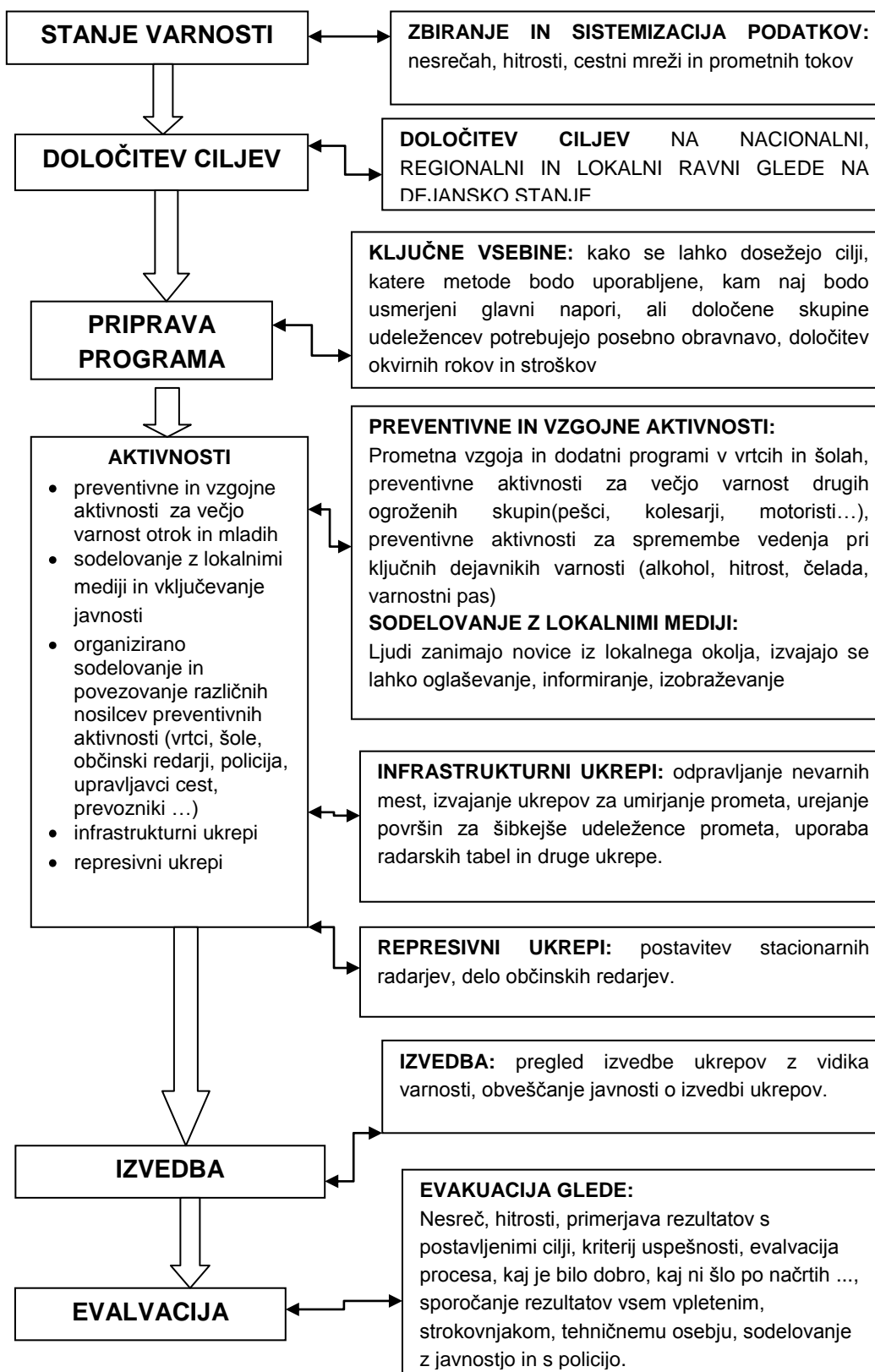
OPV na predlog župana sprejme občinski svet. Z njim se na podlagi ocene varnostnih razmer v občini podrobneje določi vrsto in obseg nalog občinskega redarstva. Organizacija in obseg redarske službe v občini sta torej odvisna od ocene varnostnih razmer oz. od stanja varnosti v občini (prvi odstavek 6. člena Zakona o občinskem redarstvu (ZORed), Uradni list RS, št. 139/2006).

Dve ali več občin lahko sprejme skupen občinski program varnosti (drugi odstavek 6. člena ZORed).

Občinski organi najmanj enkrat letno ocenijo izvajanje občinskega programa varnosti (tretji odstavek 6. člena ZORed).

Smernice za izdelavo občinskega programa varnosti so po svoji vsebini »pripomoček« za izdelavo občinskih programov varnosti, ki jih bodo izdelali v posameznih občinah, pri tem pa upoštevali določbo 6. člena ZORed. Vsebina oz. struktura tega dokumenta je navedena samo kot primer, zato lahko posamezne občine glede na svojo (varnostno in drugo) problematiko drugače opredelijo zastavljene cilje za zagotavljanje javne varnosti v občini (torej več ali manj nalog, skladno z varnostno problematiko in s finančnimi sredstvi).

7.1.3.2 FUNKCIONALNI VIDIK



Shema št. 1: Zasnova dela na regionalni ravni (Direkcija RS za ceste, 2010)

7.1.4 FINANCIRANJE OBČIN

Financiranje občin urejajo Zakon o lokalni samoupravi (ZLS-UPB2), Zakon o stvarnem premoženju države, pokrajin in občin (ZSPDPO), Zakon o financiranju občin (ZFO-1) in nekateri podzakonski akti.

Občina se financira iz lastnih virov, sredstev države in iz zadolžitve (52. člen ZLS-UPB2).

V nadaljevanju je navedenih nekaj podrobnosti financiranja, ki se na področju občine dotikajo same varnosti cestnega prometa:

- *3. odstavek 52. člena Zakona o lokalni samoupravi navaja*, da država zagotavlja občinam, ki ne morejo financirati lokalnih zadev javnega pomena v primerni višini iz lastnih virov, dodatna sredstva. Višino in način zagotavljanja dodatnih sredstev določa zakon.
- *11. člen Zakona o financiranju občin govori o ugotovitvi primerne obsega sredstev za financiranje občin in v 1. odstavku navaja*, da je pri ugotavljanju primerne obsega potrebno upoštevati stroške financiranja nalog, ki jih morajo občine opravljati na podlagi svojih pristojnosti, določenih z zakoni za posamezna področja, zlasti pri stroških lokalnih gospodarskih javnih služb, urejanja občinske prometne infrastrukture, zagotavljanja varnosti prometa na občinskih cestah, požarnega varstva in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami v obsegu, ki se v skladu z zakonom financirajo iz občinskega proračuna.
- *13. člen Zakona o financiranju občin določa primerno porabo občine*, ki jo izračunajo po določeni enačbi, ki upošteva razmerje med dolžino lokalnih cest in javnih poti na prebivalca v posamezni občini in dolžino lokalnih cest in javnih poti na prebivalca v celotni državi.

Iz opisanega lahko zaključimo, da je občina zainteresirana za čim večjo dolžino lokalnih cest in javnih poti, saj z večjo dolžino pridobi več državnih sredstev. Ob tem pa je z večjo dolžino in posledično z večjo neurejenostjo, ali neprimernim vzdrževanjem, lahko prometna varnost na teh cestah slabša.

7.1.5 DEJAVNOSTI OBČIN V ZADNJEM LETU

Glavna dejavnost občin v zadnjem letu je bila sprejem Občinskega programa varnosti, v katerem je zajeta tudi varnost cestnega prometa. S programom varnosti občine sprejemajo določene dolžnosti s tega področja.

Prav tako imajo vse občine na Gorenjskem ustanovljene Svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki občinam svetujejo in predlagajo določene ukrepe, ki naj bi jih občine izvedle, je pa ta dejavnost povezana s financami oz. občinskim proračunom.

Na tem mestu je potrebno izpostaviti dejavnost Občine Šenčur s področja varnosti prometa, saj so v zadnjem letu pred vsako izmed osnovnih šol na območju občine na prometni znak postavili dodatno rumeno svetlečo obrobo, ki opozarja na bližino šole. Prav tako so na vozišču v asfalt vgradili lučke (led diode), ki voznike z utripanjem opozarjajo na bližino šole oz. prehoda za pešce.

S takšnim pozitivnim odnosom do varnosti najmlajših bi morale začeti tudi druge občine.

7.2 OBČINSKO IN MEDOBČINSKO REDARSTVO

Občinski redarji se danes v medijih pojavljajo kot nova varnostna sila ali kot nov represivni organ, ki ima cel spekter nalog in pooblastil. Resnica pa je obratna, saj so občinski redarji na slovenskih tleh zgodovinsko dejstvo in so se skozi zgodovino pojavljali v različnih oblikah.

Srečamo jih v obdobju nastajanja mest in trgov pod nazivi kot so nočni stražar, stražniki, stražmojstri, sodni sluge, četrti mojstri, javna straža, finančni stražniki, čuvaji v poljedelstvu, gozdarstvu, rudarstvu, lovstvu in ribištvu (Jeršin, 2008).

7.2.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA OBČINSKEGA REDARSTVA

Osnove delovanja občinskega redarstva so določene v Zakonu o občinskem redarstvu (ZORed, Uradni list RS, št. 139/2006, 29. 12. 2006).

ZORed ureja uresničevanje pristojnosti občine za ustanovitev in organizacijo ter določitev delovnega področja in nalog občinskega redarstva. Določa tudi pogoje za opravljanje nalog pooblaščenih uradnih oseb občinskega redarstva, pooblastila, uniformo, označbe in opremo občinskih redarjev ter vsebino in način vodenja evidenc.

Mestna občina ustanovi mestno redarstvo, občina pa lahko ustanovi občinsko redarstvo z odlokom, ki ga na predlog župana sprejme občinski svet.

Dve ali več občin lahko z odlokom, ki ga na predlog župana v enakem besedilu sprejmejo njihovi občinski sveti, ustanovi medobčinsko redarstvo kot organ skupne občinske uprave.

Druga izhodišča za organizacijo in delovanje mestne, medobčinske ali občinske redarske službe predstavljajo pravice in dolžnosti, ki so opredeljene v Zakonu o varstvu javnega reda in miru, Zakonu o varnosti cestnega prometa, Zakonu o prekrških, Zakonu o lokalni samoupravi, ter v občinskih odlokih posameznih občin na področju katerih redarstvo opravlja svoje naloge.

7.2.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT DELOVANJA OBČINSKEGA REDARSTVA

Na območju Gorenjske je ustanovljeno pet medobčinskih inšpektoratov in en občinski inšpektorat.

Medobčinski inšpektorat Kranj	• vodja medobčinskega redarstva in 11 redarjev
Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Bled in Bohinj	• vodja medobčinskega inšpektorata in 6 redarjev
Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica	• vodja medobčinskega inšpektorata, dva inšpektorja in trije redarji
Medobčinski inšpektorat občin Cerklje in Železniki	• vodja inšpektorata, ki je hkrati redar
Medobčinski inšpektorat občin Škofja loka, Gorenja vas-Poljane in Žiri	• vodja redarstva, ki je hkrati inšpektor in trije občinski redarji
Občinski inšpektorat Radovljica	• vodja inšpektorata in redar

Slika 27: Organigram občinskih in medobčinskih redarstev na Gorenjskem (Podatki redarstev, 2010)

7.2.2.1 Medobčinski inšpektorat Kranj

Medobčinski inšpektorat Kranj s svojimi medobčinskimi redarji deluje na področju občin Kranj, Tržič, Naklo, Preddvor, Jezersko, Šenčur in Cerklje na Gorenjskem.

Kot je povedal vodja redarjev pri Medobčinskem inšpektoratu Kranj, g. Slavko Savič, v redarstvu trenutno delo opravlja enajst redarjev, koordinator V, ki opravlja administrativna in finančna dela, vodja medobčinskega redarstva ter vodja medobčinskega inšpektorata, ki je neposredno odgovoren za delo redarstva. Sistemiziranih je šestnajst delovnih mest redarjev.

7.2.2.2 Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Bled in Bohinj

Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Bled in Bohinj deluje na območju občin Bleda in Bohinja.

Trenutno je zaposlenih šest občinskih redarjev, od tega eden za določen čas, ter vodja Medobčinskega inšpektorata, kot je navedel vodja inšpektorata g. Sodja. Nezasedeno je delovno mesto inšpektorja.

7.2.2.3 Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica

Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica delujejo na področju navedenih občin.

Sestavljajo ga vodja medobčinske inšpekcije in redarstva, dva inšpektorja in trije občinski redarji, kot je povedal vodja inšpektorata g. Boštjan Omerzel.

7.2.2.4 Medobčinski inšpektorat občin Cerčno in Železniki

Medobčinski inšpektorat občin Cerčno in Železniki deluje na območju občin Cerčno in Železniki.

Trenutno je v Medobčinskem inšpektoratu občin Cerčno in Železniki zaposlen en občinski inšpektor, ki si je v okviru usposabljanja pridobil tudi naziv občinski redar, hkrati pa je tudi vodja inšpektorata (Medobčinski inšpektorat, 5. 1. 2011).

7.2.2.5 Medobčinski inšpektorat občin Škofja Loka, Gorenja vas-Poljane in Žiri

Medobčinski inšpektorat občin Škofja Loka, Gorenja vas-Poljane in Žiri deluje na območjih občin Škofja Loka, Gorenja vas-Poljane in Žiri.

Zaposleni so trije občinski redarji in en inšpektor, ki je hkrati vodja inšpektorata (Medobčinski inšpektorat, 7. 1. 2011).

7.2.2.6 Občinski inšpektorat Radovljica

Občinski inšpektorat občine Radovljica je organiziran kot del splošnega oddelka občinske uprave občine Radovljica. V razgovoru je vodja g. Marijan Ješe povedal, da organ sestavljajo vodja inšpektorata, občinski redar in varnostnik.

7.2.3 FUNKCIONALNI ASPEKT DELOVANJA

Občinsko redarstvo skrbi za javno varnost in javni red na območju občine in je pristojno:

- nadzorovati varen in neoviran cestni promet v naseljih;
- varovati ceste in okolje v naseljih in na občinskih cestah zunaj naselij;
- skrbeti za varnost na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah;
- varovati javno premoženje, naravno in kulturno dediščino;

- vzdrževati javni red in mir.

Pooblastila občinskega redarstva so določena v skladu s 3. členom Zakona o občinskem redarstvu (Uradni list RS, št. 139/2006), ki določa delovno področje in naloge občinskega redarstva. Delovno področje in naloge občinskega redarstva obsegajo tudi nadzor varnega in neoviranega prometa v naseljih. Naloge občinskega redarstva so konkretno določene, občinskim redarjem pa so pri izvajanju teh konkretnih nalog podeljena pooblastila, ki jih imajo po Zakonu o prometnih pravilih tudi policisti.

Natančne naloge s področja varnosti cestnega prometa občinskemu redarstvu opredeljuje Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, Uradni list RS, št. 109/2010, 30. 12. 2010) v 15. členu, ki navaja, da občinski redarji oz. redarke zaradi zagotavljanja varnega in neoviranega cestnega prometa na cestah v naselju in na občinskih cestah zunaj naselja ter varstva cest in okolja na občinskih cestah izvajajo nadzor nad določbami:

:

- 5. člena (varstvo cest in okolja),
- 7. člena (odgovornost staršev, posvojiteljev, skrbnikov oz. rejnikov),
- 17. člena (izločitev vozila iz prometa),
- 18. člena (čas trajanja izločitve iz prometa),
- 19. člena (odstranitev nepravilno parkiranega vozila),
- 20. člena (odstranitev zapuščenega vozila),
- 30. člena (ovire v cestnem prometu),
- 33. člena (območje umirjenega prometa),
- 34. člena (območje za pešce),
- 35. člena (varnostni pas),
- 36. člena (zaščitna čelada),
- 37. člena (prepoved uporabe naprav ali opreme, ki zmanjšujejo voznikovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanje vozila),
- 40. člena (vožnja z vozilom),
- 43. člena (vožnja z vozilom na prehodu za pešce),
- 48. člena (dovoljene hitrosti),
- 51. člena (dovoljene hitrosti posameznih vrst vozil),
- 63. člena (odpiranje vrat vozila),
- 64. člena (zapustitev vozila),
- 65. člena (označitev ustavljenih vozil),
- 67. člena (ustavitev in parkiranje),
- 69. člena (parkiranje na parkirnem mestu označenem za invalide),
- 70. člena (območja kratkotrajnega parkiranja),
- 71. člena (izjeme parkiranja na prostoru, kjer to ni dovoljeno),
- 79. člena (pogoji za nalaganje in razlaganje tovora na cesti),

- 80. člena (pogoji za opravljanje gospodarske vožnje),
- 85. člena (udeležba pešcev v cestnem prometu),
- 86. člena (označitev pešcev),
- četrtega in štirinajstega odstavka 90. člena (prevoz oseb),
- 94. člena (živali v prometu),
- 99. člena (pogoji za uporabo posebnih prevoznih sredstev v cestnem prometu),
- 100. člena (prometna signalizacija).

Drugi odstavek 15. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) posebej določa, da nadzor nad 46. in 47. členom tega zakona, ki govorita o hitrosti, občinski redarji izvajajo izključno s samodejnimi napravami in sredstvi za nadzor prometa, s katerimi se prekrški slikovno dokumentirajo, pri tem pa nimajo pravice ustaviti voznika.

Pri opravljanju navedenih nalog občinski redarji izrekajo globe in opozorila ter izvajajo pooblastila in ukrepe, ki so preneseni nanje s tem in drugimi zakoni, ter ukrepe, določene z občinskimi predpisi.

7.2.4 FINANCIRANJE

Zakon o financiranju občin (ZFO-1) v drugi točki prvega odstavka 11. člena določa, da se pri ugotavljanju primerne obsega sredstev za financiranje nalog občin upoštevajo stroški za financiranje nalog, ki jih morajo občine opravljati na podlagi svojih pristojnosti, določenih z zakoni za posamezna področja, med drugim tudi za zagotavljanje varnosti prometa na občinskih cestah.

Prav tako so po Zakonu o prekrških prihodki občinskega proračuna vse globe, plačane na podlagi plačilnih nalogov, saj 7. odstavek 7. člena pravi:

»Globe, plačane za prekrške, so prihodek države oziroma samoupravne lokalne skupnosti, če so plačane za prekrške, ki jih je pravnomočno izrekel prekrškovni organ te samoupravne lokalne skupnosti, ki je za odločanje o prekrških pooblaščen z zakonom, s katerim so določeni ti prekrški. Globe, plačane za prekrške, ki so predpisani z odloki samoupravnih lokalnih skupnosti, in pravnomočno izrečene z odločbami prekrškovnih organov samoupravne lokalne skupnosti, so prihodek tiste samoupravne lokalne skupnosti, katere predpis je bil kršen« (Zakon o prekrških, ZP-1-UPB3, Uradni list RS, št. 70/2006, 6. 7. 2006).

Pomemben je tudi 26. člen Zakona o financiranju občin, ki določa, da država občinam, ki ustanovijo organ skupne občinske uprave, zagotavlja dodatna sredstva iz državnega proračuna v višini 50 odstotkov v preteklem letu realiziranih odhodkov iz občinskega proračuna za opravljanje navedenih nalog.

7.2.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

7.2.5.1 Medobčinski inšpektorat Kranj

V letu 2009⁴ je Medobčinski inšpektorat Kranj pri svojem delu s področja prometne varnosti ugotovil 8.517 kršitev. Izrečeno je bilo 377 ustnih ali pisnih opozoril, 118 postopkov je bilo ustavljenih zaradi nedokazane krivde ali tujih registrskih tablic, za ostale kršitve pa so bile izrečene globe.

7.2.5.2 Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Bled in Bohinj

Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Bled in Bohinj je v letu 2009⁵ izdal 4.388 obvestil o prekršku in izrečenih je bilo 553 opozoril na mestu prekrška v skladu z novim ZP-1, od 4.388 obvestil o prekršku je bilo 754 tujcev. Kršitelji so podali 1 zahtevo za sodno varstvo in 187 ugovorov. Ugovorov se ni reševalo zaradi kadrovske nezasedenosti delovnega mesta.

V okviru kadrovske možnosti so v jutranjih urah nadzirali promet pri prihodih otrok v šolo. Poudarek je bil na prihodu otrok z avtobusi ali ko jih pripeljejo starši, ter tudi ko prihajajo peš. Ko so občinski redarji opravili usposabljanje na Policijski akademiji so opravili tudi nadzor uporabe varnostnega pasu.

7.2.5.3 Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica

V letu 2009⁶ je bilo zaradi kršitev izdanih 489 plačilnih nalogov zaradi kršitev členov 166, 244, 32, 52, 53, 56 ZVCP-1.

Redarstvo in inšpektorat sta sodelovala pri treh prireditvah s preventivno vsebino, kjer sta se predstavila javnosti. Prav tako so v medijih objavili več člankov o ustanovitvi organa in začetku izvajanja radarskih meritev hitrosti redarstva na območju ustanoviteljic. V lokalnih časopisih so redno objavljali opozorila in pozive, redarji inšpektorji in vodja pa so nastopali v radijskih in televizijskih oddajah.

7.2.5.4 Medobčinski inšpektorat občin Cerklje ob Kopu in Železniki

Na področju varnosti cestnega prometa oz. ureditve ceste in obcestnega sveta je inšpektorat v letu 2009 ugotovil naslednje kršitve⁷:

- 3 kršitve poškodovanja bankin,
- 6 kršitev oviranja preglednosti,
- 5 kršitev nepravilnega parkiranja,
- 2 kršitvi odstranitve prometnega znaka,

⁴⁴ Poročilo o ukrepih Medobčinskega inšpektorata Kranj.

⁵ Poročilo Medobčinskega inšpektorata in redarstva občin Bled in Bohinj za leto 2009.

⁶ Poročilo Medobčinskega inšpektorata Občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica za leto 2009.

⁷ Poročilo Medobčinskega inšpektorata občin Cerklje ob Kopu in Železniki za leto 2009.

- 4 kršitve nanosa blata na vozišče.

Izdan je bil 1 plačilni nalog, 7 obvestil o prekrških in izrečeno 12 ustnih ali pisnih opozoril.

7.2.5.5 Medobčinski inšpektorat občin Škofja Loka, Gorenja vas-Poljane in Žiri

V pisnem odgovoru je g. Jernej Prevc, direktor Občinske uprave Škofja Loka, navedel, da je Medobčinski inšpektorat v letu 2009 izvedel 1.348 ukrepov s področja prometa.

7.2.5.6 Občinski inšpektorat Radovljica

S področja varnosti cestnega prometa je Občinski inšpektorat Radovljica v letu 2009 izdal⁸ 935 obvestil o prekrških. Od tega je bilo izdanih 176 opozoril na samem mestu prekrška za storjene prekrške po izdaji obvestila o prekršku.

7.3 OBČINSKI SVET ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je družbeno telo, ki povezuje državne organe, znanstvene inštitute, strokovna združenja in društvene organizacije. Je okrogla miza, za katero sedajo vsi, ki neposredno ali posredno delujejo na področju cestnega prometa (Žlender, 1997, str. 9).

Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je pričel delovati v letu 1972, seveda pa začetki preventivne dejavnosti segajo precej dlje in sicer v leto 1954, ko je bil ustanovljen Referat za varnost in vzgojo v cestnem prometu v okviru prometne policije (Pogled v preteklost, 3. 11. 2010).

Ves čas delovanja republiškega in nato nacionalnega sveta so pomembno vlogo opravljali Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki na lokalni ravni opozarjajo na glavne probleme prometne varnosti, vodijo akcije in skrbijo za preventivno in vzgojno delo.

Občinski sveti ali komisije so ustanovljeni v večini večjih občin, vrsta manjših pa se povezuje v skupne komisije.

7.3.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Pravna osnova za delovanje občinskega Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je v Zakonu o voznikih (ZVoz, Uradni list RS, št. 109/2010, 30. 12. 2010), ki to področje opredeljuje v 6. členu, ki pravi:

⁸ Poročilo Občinskega inšpektorata občine Radovljica za leto 2009.

»(1) Za načrtovanje in usklajevanje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu na lokalni ravni ustanovijo samoupravne lokalne skupnosti (v nadaljnjem besedilu: lokalne skupnosti) svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (v nadaljnjem besedilu: svet), ki delujejo kot posvetovalno telo župana.

(2) Svet sestavljajo predstavniki organov, organizacij in institucij, katerih dejavnost je usmerjena k preventivi in vzgoji v cestnem prometu (npr. vzgojno izobraževalnih organizacij, organizacij civilne družbe, policije, občinskih redarjev, šol voznje, upravljavcev cest in drugih izvajalcev). Svet lokalne skupnosti določi število članov oziroma članic (v nadaljnjem besedilu: članov) sveta in jih na podlagi predlogov organizacij in institucij iz prejšnjega stavka imenuje za mandatno dobo štirih let.«

Občinski svet občine ustanoviteljice na seji sprejme Odlok o ustanovitvi, sestavi in nalogah sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je objavljen tudi v Uradnem listu Republike Slovenije, ali pa ga s sklepom ustanovi Občinski svet občine ustanoviteljice, ter imenuje njegove člane.

7.3.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT

Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu se lahko ustanovijo za območje občine ali mestne občine, lahko pa dve ali več občin ustanovi skupni svet za preventivo (4. odstavek 6. člena Zakona o voznikih).

7.3.2.1 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Kranj

Svet Mestne občine Kranj je na seji 27. 6. 2001 sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 56/2001), ter v letu 2006 Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ustanovitvi sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 76/2006). Ožje delovno telo SPV je odbor, ki ga sestavlja osem članov:

- predsednik SPV,
- direktor občinske uprave Mestne občine Kranj,
- predsednik Sveta za varnost pri Mestni občini Kranj ali njegov namestnik,
- predstavnik Policijske postaje Kranj,
- predsednik Komisije za vozniške izpite,
- koordinator za vrtce in šole,
- predsednik tehnične komisije,
- član Sveta Mestne občine Kranj.

7.3.2.2 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Naklo

Občinski svet Občine Naklo je na seji 4. 9. 2002 sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Naklo (Uradni vestnik Gorenjske, št.

30/2002). Svet sestavlja pet članov, ki jih imenuje župan Občine Naklo za dobo štirih let, člani so:

- predsednik SPV,
- predstavnik Policijske postaje Kranj,
- predstavnik Osnovne šole Naklo,
- predstavnik MDO Naklo,
- predstavnik občinskega sveta.

7.3.2.3 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Šenčur

Občinski svet Občine Šenčur je na seji dne 27. 12. 2001 sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu občine Šenčur. Ožje delovno telo SPV je odbor, ki ga sestavlja pet članov:

- predsednik SPV,
- predstavnik Policijske postaje Kranj,
- predstavnik javnega zavoda Osnovne šole Šenčur,
- predstavnik AMD Šenčur,
- predstavnik občinskega sveta.

7.3.2.4 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Cerklje na Gorenjskem

Občinski svet Občine Cerklje na Gorenjskem je na seji 7. 6. 2002 sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Cerklje na Gorenjskem (Uradni vestnik Občine Cerklje na Gorenjskem, št. 2/02). Ožje delovno telo SPV je odbor, ki ga sestavlja pet članov:

- predsednik SPV,
- predstavnik občinske uprave občine Cerklje na Gorenjskem,
- predstavnik Policijske postaje Kranj,
- predstavnik javnega zavoda OŠ Davorina Jenka Cerklje na Gorenjskem,
- predstavnik občinskega Sveta občine Cerklje na Gorenjskem.

7.3.2.5 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Preddvor

Občinski svet Občine Preddvor je na seji 6. 12. 2006 v skladu z veljavno zakonodajo imenoval Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Preddvor, ki ga sestavljajo trije člani:

- predstavnik Občinskega sveta Občine Preddvor, ki je predsednik SPV,
- predstavnik Osnovne šole Preddvor,
- predstavnik voznikov avtobusov.

7.3.2.6 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Jezersko

Občinski svet Občine Jezersko je na seji 30. 1. 2003 sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Jezersko (Uradni vestnik Gorenjske, št. 4/03). Ožje delovno telo sveta je odbor, ki ga sestavljajo štirje člani:

- predsednik SPV,
- predstavnik Policijske postaje Kranj,
- predstavnik Osnovne šole Matije Valjavca, podružnica Jezersko,
- predstavnik občinskega sveta.

7.3.2.7 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Škofja Loka

Občinski svet Občine Škofja Loka na podlagi veljavne zakonodaje v Odloku o ureditvi cestnega prometa (Uradni list RS, št. 40/2009) ureja ustanovitev SPV Občine Škofja Loka. Na podlagi tega se SPV ustanovi s sklepom Občinskega sveta, ki ga sestavlja trinajst članov:

- predstavnik Policijske postaje Škofja loka,
- predstavnik Vrtca Škofja Loka,
- predstavnik Osnovne šole Ivana Groharja,
- predstavnik Osnovne šole Cvetka Golarja,
- predstavnik Osnovne šole Škofja Loka-Mesto,
- predstavnik Osnovne Šole Jela Janežiča,
- predstavnik srednjih šol,
- predstavnik pogodbenih prevoznikov šoloobveznih učencev,
- predstavnik AMD Škofja Loka,
- predstavnik Društva slepih in slabovidnih Škofja Loka,
- trije predstavniki Občine Škofja Loka.

7.3.2.8 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Gorenja vas - Poljane

Občinski svet Občine Gorenja vas-Poljane je na seji 5. 5. 2005 sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Gorenja vas-Poljane (Uradni list RS, št. 53/05). SPV šteje sedem članov, ki jih za mandatno dobo štirih let imenuje občinski svet na podlagi predlogov udeleženih organizacij ter komisije za mandatna vprašanja, volitve in imenovanja Občinskega sveta občine Gorenja vas-Poljane. SPV sestavljajo:

- predstavnik občinskega sveta Občine Gorenja vas-Poljane,
- predstavnik društev upokojencev na področju Občine Gorenja vas-Poljane,
- predstavnik Zveze šoferjev in avtomehanikov,
- predstavnik Osnovne šole Ivan Tavčar Gorenja vas,
- predstavnik Osnovne šole Poljane,
- predstavnik avtošole,
- predstavnik Policijske postaje Škofja Loka.

7.3.2.9 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Železniki

Občinski svet Občine Železniki je na seji dne 22. 1. 1997 sprejel Odlok o ustanovitvi sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Železniki (Uradni vestnik Gorenjske, št. 5/97). Člani SPV Občine Železniki so predstavniki organov in

organizacij, društev in zvez, katerih dejavnost je pomembna za preventivno in vzgojno delovanje v cestnem prometu. Svet šteje šest članov.

7.3.2.10 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Žiri

Občinski svet Občine Žiri je na seji 21. 12. 2006 v skladu z 22. členom Zakona o varnosti cestnega prometa imenoval Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Žiri. Svet šteje 8 članov. Člani so bili s strani župana predlagani po predhodnem dogovoru z dosedanjimi člani in predstavniki PP Škofja Loka. Člani na svojem prvem svetu imenujejo predsednika.

7.3.2.11 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Radovljica

Svet je bil ustanovljen na podlagi Odloka o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Radovljica (UVG, 47/97), sestavlja ga 13 članov:

- predstavnik Občinskega sveta Občine Radovljica,
- predstavnik Osnovne šole Staneta Žagarja Lipnica,
- predstavnik Osnovne šole F. S. Finžgarja Lesce,
- predstavnik Osnovne šole A. T. Linhartarja Radovljica,
- predstavnik Srednje gostinske in turistične šole Radovljica,
- predstavnik Ekonomske gimnazije in srednje šole Radovljica,
- predstavnik CUDV Matevža Langusa Radovljica,
- predstavnik Cestnega podjetja Kranj,
- predstavnik Komunale Radovljica,
- predstavnik AMD Podnart,
- predstavnik Policijske postaje Radovljica,
- dva predstavnika Občine Radovljica.

7.3.2.12 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu za Občino Bled in Občino Gorje

Na podlagi veljavne zakonodaje sta Občinski svet Občine Bled na seji 21. 5. 2008 in Občinski svet Občine Gorje na seji 29. 5. 2008 sprejela Odlok o ustanovitvi skupnega Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu za Občino Bled in Občino Gorje (Uradni list RS, št. 56/2008). Svet ima predsednika in 9 članov. Župana Občine Bled in Občine Gorje imenujeta predsednika izmed predlaganih kandidatov oz. kandidatke in mora izpolnjevati določene pogoje. Svet sestavljajo:

- predstavnik Občinskega sveta Občine Bled,
- predstavnik Občinskega sveta Občine Gorje,
- predstavnik Osnovne šole Gorje, mentor za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v osnovni šoli,
- predstavnik Vrtca Gorje,
- predstavnik Osnovne šole prof. dr. Josipa Plemlja Bled, mentor za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v osnovni šoli,
- predstavnik Vrtca Bled,

- predstavnik Združenja šoferjev in avtomehanicov Bled,
- predstavnik Zdravstvenega doma Bled in
- predstavnik Policijske postaje Bled.

7.3.2.13 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Bohinj

Občinski svet Občine Bohinj je 15. junija 2006 na seji sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Bohinj (Uradni vestnik Občine Bohinj, št. 5/06). Svet šteje sedem članov. Za člane sveta se imenujejo predstavniki zainteresiranih organov in organizacij, ter strokovnjaki s področja cestnega področja. Svet sestavljajo:

- dva predstavnika Občine Bohinj,
- en predstavnik osnovne šole Bohinjska Bistrica (vključuje tudi ZE Srednjo vas),
- en predstavnik Vrtca Bohinjska Bistrica (vključuje tudi ZE Srednjo vas),
- en predstavnik ZŠAM Bohinj,
- en predstavnik Policijske postaje Bled (vodja policijskega okoliša Bohinj),
- en predstavnik Zdravstvenega doma Bohinj.

7.3.2.14 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Tržič

Občinski svet Občine Tržič je sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Tržič (Uradni list RS, št. 25/04). Svet šteje šest članov, ki jih imenuje župan občine, sestavljajo ga:

- predstavnik občinske uprave Občine Tržič,
- predstavnik Osnovne šole Bistrica,
- predstavnik Osnovne šole Križe,
- predstavnik Osnovne šole Tržič,
- predstavnik Policijske postaje Tržič,
- predstavnik Vrtca Tržič.

7.3.2.15 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Jesenice

Občinski svet Občine Jesenice je na seji 11. 3. 2010 sprejel sklep o imenovanju Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Jesenice. Sestava SPV je bila predlagana s strani Komisije za mandatna vprašanja, volitve in imenovanja Občine Jesenice, s katero je Občinski svet soglašal in potrdil devetčlanski sestav SPV Jesenice. Svet sestavljajo:

- predstavnik občanov Jesenic – evidentiranje se izvede preko svetov KS,
- predstavnik Društva invalidov ali Osnovne šole Poldeta Stražišarja,
- predstavnik Policijske postaje Jesenice,
- predstavnik podjetja Jeko-in d.o.o.,
- predstavnik podjetja Alpetour, d.d. – potniški promet,
- predstavnik osnovne šole v občini Jesenice,
- predstavnik vzgojno varstvene organizacije,

- predstavnik Zveze šoferjev in avtomehanicov Jesenice,
- predstavnik Izpitne komisije – lahko/ali predstavnik Medobčinskega inšpektorata in redarstva .

Občinski svet občine Jesenice je pooblastil Komisijo za mandatna vprašanja, volitve in imenovanja, da je izvedla postopek evidentiranja, oblikovanja liste in potrdila člane SPV Jesenice.

7.3.2.16 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Žirovnica

Občinski svet Občine Žirovnica je na seji 10. 4. 2003 sprejel Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v občini Žirovnica (Uradni vestnik Gorenjske, št. 14/03). Svet šteje osem članov, ki jih imenuje Občinski svet Občine Žirovnica na predlog Komisije za mandatna vprašanja, volitve in imenovanja. Svet sestavljajo:

- predstavnik osnovne šole,
- predstavnik sveta staršev,
- predstavnik Policijske postaje Jesenice,
- predstavnik upravljavca državnih cest v občini,
- predstavnik upravljavca občinskih cest,
- predstavnik AMD,
- občinski redar,
- predsednik Odbora za urejanje prostora, varstvo okolja in gospodarsko infrastrukturo.

7.3.2.17 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Kranjska Gora

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Kranjska Gora je bil ustanovljen s sklepom župana in potrjen s sklepom na seji Občinskega sveta občine Kranjska Gora v letu 2006. Vezan je na mandat župana oz. štiriletno obdobje. Na svoji prvi seji je Svet za preventivo sestavil svoj poslovnik.

7.3.3 FUNKCIONALNI ASPEKT

Občinski svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu imajo naslednje naloge (3. odstavek 6. člena Zakona o voznikih):

- ocenjuje stanje varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni;
- predlaga organom lokalne skupnosti programe za varnost cestnega prometa in ustrezne ukrepe za njihovo izvajanje;
- koordinira izvajanje nalog na podlagi programov za varnost cestnega prometa na lokalni ravni;

- sodeluje pri izvajanju prometne vzgoje, dodatnem izobraževanju in obveščanju udeležencev cestnega prometa o ukrepih za doseganje prometne varnosti;
- izdaja in razširja prometno-vzgojne publikacije in druga gradiva, pomembna za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni;
- SPV sodeluje z javno agencijo in ministrstvom, pristojnim za promet.

Svet opravlja predvsem naslednje naloge:

1. Proučuje in obravnava problematiko na področju varnosti cestnega prometa ter predlaga pristojnim organom ukrepe za izboljšanje varnosti v cestnem prometu.
2. Sodeluje z organi in organizacijami, ki se ukvarjajo s prometno vzgojo, izobraževanjem in drugimi področji za varnost v cestnem prometu.
3. Razvija in vzpodbuja aktivnosti šolske prometne službe.
4. Ugotavlja ogroženost varnosti učencev na poti v in iz šole ne glede na oddaljenost od osnovne šole.
5. Razširja prometno-vzgojne publikacije in druga gradiva ter sodeluje z mediji.
6. Sodeluje s sveti drugih občin na širšem regijskem območju in s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.
7. Ugotavlja in proučuje stanje prometne varnosti na območju občine na državnih, občinskih cestah ter drugih javnih prometnih površinah in predlaga ukrepe za ureditev in izboljšanje prometne varnosti občinskemu svetu, županu in občinski upravi.
8. Organizira razne vzgojno-preventivne akcije z državnimi organi, šolami in društvi.
9. Spodbuja znanstveno-raziskovalno delo na področju cestnega prometa.
10. Obravnava druge naloge s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu v skladu z veljavnimi predpisi.

7.3.4 FINANCIRANJE

Sredstva za financiranje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu na lokalni ravni se zagotovijo s proračuni lokalnih skupnosti ter iz drugih sredstev (5. odstavek 6. člena Zakona o voznikih).

7.3.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

SPV-ji izvajajo različne projekte na lokalnem nivoju, skladno z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa in Obdobnim načrtom za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2010 in 2011. Z mentorji se vključujejo v šolske prometne krožke, pišejo članke za lokalne časopise, predlagajo ukrepe za večjo varnost tako občinam kot tudi policiji. Sodelujejo pri vseh akcijah, ki jih organizira SPV Republike Slovenije.

Naj omenim nekaj najodmevnejših akcij, ki so se jih udeleževali SPV-ji na Gorenjskem:

- Otrok v avtu,
- Začetek šolskega leta,
- Bistro glavo varuje čelada,
- Varno kolo,
- Tekmovanje Kaj veš o prometu?,
- Bodi preViden,
- Pasavček,
- Prva vožnja, varna vožnja,
- razni prometni kvizi v vrtcih,
- Vaša izkušnja, naš nasvet,
- Stopimo iz teme,
- 40 dni brez alkohola,
- Hitrost ubija – vozimo pametno,
- Varnostni pas – vez z življenjem,
- Alkohol ubija – vozimo pametno,
- Šofer 0,0.

Na tem mestu je potrebno omeniti mednarodni projekt VAMOS, ki poteka v skladu z Obdobnim načrtom zagotavljanja varnosti cestnega prometa za leti 2010 in 2011. Projekti, ki v okviru projekta VAMOS nastajajo po posameznih občinah z vključevanjem prostovoljnega dela na področju zagotavljanja prometne varnosti so: šolska prometna služba, prometni dnevi na osnovnih šolah, projekt Prva vožnja-varna vožnja, nadgradnja aktivnosti v projektih Pasavček in Bodi preViden, akcija Ulice otrokom in številne preventivne prireditve in dogodki. Med najbolj aktivnimi SPV-ji v tem projektu sta izmed gorenjskih na spletni strani DRSC SPV izpostavljena SPV Jesenice in SPV Tržič (Mednarodni sestanek projekta VAMOS, 7. 1. 2011)

Svet je dolžan vsako leto pripraviti poročilo o svojih aktivnostih v preteklem letu in pripraviti program za prihodnje leto.

7.4 VZDRŽEVANJE OBČINSKIH CEST

V tem poglavju bodo opisani vzdrževalci občinskih cest, ki so eden izmed soodgovornih subjektov na področju zagotavljanja ustreznega nivoja varnosti cestnega prometa. Opisane bodo zakonsko določene naloge za lastnika ceste – občine, naloge vzdrževalcev, število kilometrov občinskih cest in vzdrževalci za posamezne občine.

7.4.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Pravne osnove vzdrževanja občinskih cest so navedene v novem Zakonu o cestah (ZCes-1, Uradni list RS, št. 109/2010), ki bo pričel veljati 1. aprila 2011, uporabljati pa se bo začel 1. julija 2011.

V nov Zakon o cestah (ZCes-1) je zakonodajalec prenesel vsebine Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1) s področja varnosti cest in novelirane določbe Zakona o javnih cestah (ZJC).

Osnove za vzdrževanje občinskih cest so navedene tudi v Pravilniku o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest (Uradni list RS, št. 62/1998), ki je bil sicer podzakonski predpis Zakona o javnih cestah, vendar bo ostal v veljavi do sprejetja novega pravilnika na podlagi novega zakona.

Nekatera določila o vzdrževanju cest so lahko navedena tudi v posameznih občinskih aktih, ki so jih sprejele občine.

2. člen Zakona o cestah (ZCes-1) opredeljuje posamezne pojme opredeljene v zakonu, in sicer:

*25. točka: **javna pot** je občinska javna cesta, ki ne izpolnjuje meril za kategorizacijo kot lokalna cesta in je namenjena navezovanju prometa na javne ceste enake ali višje kategorije;*

*32. točka: **lokalna cesta** je občinska javna cesta, ki povezuje naselja v občini z naselji v sosednjih občinah ali naselja in dele naselij v občini med seboj in je pomembna za navezovanje prometa na javne ceste enake ali višje kategorije;*

*40. točka: **občinska cesta** je javna cesta, namenjena povezovanju naselij v občini s povezovanjem naselij v sosednjih občinah, povezovanju naselij, delov naselij, naravnih in kulturnih znamenitosti in objektov v občini.*

Zakon o cestah (ZCes-1) vzdrževanje cest opredeljuje v svojem 9. členu, ki pravi:

(1) Gradnja in vzdrževanje javnih cest je v javnem interesu.

(2) Javne ceste se načrtujejo, projektirajo, gradijo in vzdržujejo na način in pod pogoji, kot jih določajo predpisi, ki urejajo ceste, predpisi, ki urejajo varstvo okolja, prostorsko načrtovanje in gradnjo objektov, ter tiste tehnične smernice, katerih uporaba je obvezna.

(3) Javne ceste se morajo načrtovati, projektirati, graditi in vzdrževati tako, da je zagotovljeno neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb.

Vzdrževanje cest je nato opredeljeno tudi v 15. členu Zakona o cestah (ZCes-1), ki govori o stanju javnih cest ter prometne signalizacije in prometne opreme. 16. člen opredeljuje redno vzdrževanje cest, 17. člen pa nujna vzdrževalna dela ob stavki. 18. člen opredeljuje investicijska vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist.

V 39. členu ZCes-1 navaja, da so javne ceste državne in občinske ceste. Državne so v lasti Republike Slovenije, občinske pa v lasti občin. Občinske se delijo na lokalne ceste, javne poti ter občinske kolesarske poti.

Upravljanje z občinskimi cestami je opredeljeno v IX. poglavju Zakona o cestah (ZCes-1), ki govori o upravljanju, gradnji, vzdrževanju in varstvu občinskih cest in sicer v členih od 95 do 103.

95. člen ZCes-1: *Upravljalavec občinskih cest je občinska uprava. Način izvajanja nalog upravljanja določi pristojni organ občine s splošnim aktom.*

96. člen ZCes-1: *Občinske ceste se morajo načrtovati, projektirati, graditi in vzdrževati na način in pod pogoji kot to določajo predpisi, ki urejajo projektiranje javnih cest, prometno signalizacijo in prometno opremo, način označevanja in zavarovanja del in ovir v prometu, cestne priključke, avtobusna postajališča, ter predpisi, ki urejajo vrste vzdrževalnih del na cestah ter nivo rednega vzdrževanja javnih cest.*

97. člen govori o varovalnem pasu ob občinski cesti, 98. člen o preglednosti o občinski ceste, 99. Člen pa o priključkih na občinsko cesto.

Pomemben je tudi 100. člen ZCes-1, ki govori o prometni ureditvi:

(1) *Za varen in nemoten potek prometa na občinskih cestah so odgovorne občine.*

(2) *Prometno ureditev na občinskih cestah določijo občine. Pri zahtevnejših prometnih ureditvah je sestavni del posamičnega konkretnega upravnega akta elaborat prometne ureditve.*

(3) *Prometna ureditev obsega:*

- *določitev uporabe ceste ali dela ceste za določene vrste vozil oz. uporabnikov (cesta, rezervirana za motorna vozila, kolesarska pot ali steza, steza za pešce, steza za pešce in kolesarje, steza za jezdece) in mej naselij;*
- *določitev prednostnih smeri in sistem ter način vodenja prometa;*
- *določitev omejitev uporabe ceste ali njenega dela glede na vrsto prometa;*
- *določitev omejitev hitrosti vozil;*
- *ureditev kolesarskega prometa in določitev lokalnih kolesarskih povezav;*
- *ureditev parkiranja in ustavljanja vozil;*
- *določitev območij umirjenega prometa, območij omejene hitrosti in območij za pešce in prehodov za pešce;*
- *določitev ukrepov za umirjanje prometa za varnost otrok, pešcev in kolesarjev, zlasti v bližini vzgojno varstvenih, izobraževalnih in zdravstvenih ustanov, igrišč, stanovanjskih naselij in drugih območij, kjer se ti udeleženci cestnega prometa pojavljajo v večjem številu;*
- *določitev drugih prepovedi, obveznosti ali omejitev udeležencem prometa.*

- (4) Omejitev največje dovoljene hitrosti vozil na cesti izven naselja ne sme biti manjša od 50 km/h, razen če to zahtevajo utemeljeni razlogi za varnost ceste in prometa na njej.
- (5) Prometna ureditev iz tretjega odstavka tega člena mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo. O postavitvi, zamenjavi, dopolnitvi ali odstranitvi prometne signalizacije na občinskih cestah odloča upravljavec občinskih cest.

V nadaljevanju ZCes-1 101. člen govori o zapori ceste zaradi del ali prireditev na občinski cesti, 102. člen o začasni omejitvi uporabe občinske ceste ter 103. člen o obveznosti vodenja podatkov o občinskih cestah.

V Pravilniku o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest je podrobneje opredeljeno nadzorstvo nad stanjem cest, redni pregledi, izredni pregledi, redno vzdrževanje in obnavljanje javnih cest.

Vsaka izmed občin na Gorenjskem je skladno z določilom 82. člena Zakona o javnih cestah (ZJC) sprejela Odlok o občinskih cestah. Po uveljavitvi novega zakona bodo odloki ustrezno spremenjeni in dopolnjeni.

7.4.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT VZDRŽEVANJA CEST

Različne občine imajo različne vzdrževalce občinskih cest, ki jih različno vzdržujejo. Za državne ceste, ki potekajo preko občin, skrbi Cestno podjetje Kranj, na občinskih cestah pa običajno občina na podlagi razpisa podeli koncesijo za upravljanje in vzdrževanje cest najugodnejšemu ponudniku. Nekatere pogodbe trajajo več let, nekatere pa so samo za posamezne dejavnosti v okviru vzdrževanja.

Na območju večjih občin, kjer so ustanovljena komunalna podjetja, navadno ta vzdržujejo občinske ceste. Manjše občine imajo vzdrževanje različno urejeno: od lastnih služb do Cestnega podjetja Kranj, ponekod pa so odgovorne krajevne skupnosti.

7.4.2.1 Vzdrževanje občinskih cest v Mestni občini Kranj

Mestna občina Kranj ima skupno 314,7 km občinskih cest. Med te ceste spadajo lokalne ceste, glavne mestne ceste, zbirne mestne ali krajevne ceste, mestne ali krajevne ceste in javne poti. Vzdrževanje cest za Mestno občino Kranj opravlja podjetje KOMUNALA KRANJ, javno podjetje d.o.o.

7.4.2.2 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Naklo

Na območju Občine Naklo je 56,5 km občinskih cest. Vzdrževanje cest za Občino Naklo opravlja Cestno podjetje Kranj, družba za vzdrževanje in gradnjo cest d.d.

7.4.2.3 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Šenčur

Na območju Občine Šenčur je 104,6 km občinskih cest. Vzdrževanje cest za Občino Šenčur opravlja Cestno podjetje Kranj, družba za vzdrževanje in gradnjo cest d.d.

7.4.2.4 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Cerklje na Gorenjskem

Na območju Občine Cerklje na Gorenjskem je 168,8 km občinskih cest. Vzdrževanje cest za Občino Cerklje na Gorenjskem opravlja Cestno podjetje Kranj, družba za vzdrževanje in gradnjo cest d.d.

7.4.2.5 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Preddvor

Na območju Občine Preddvor je 76,1 km občinskih cest. Za Občino Preddvor redno vzdrževanje cest (manjša opravila) opravlja delavec, ki je zaposlen na občini kot vzdrževalec. Za ostala večja dela sklenejo pogodbo z izvajalcem.

7.4.2.6 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Jezersko

Na območju Občine Jezersko je zgolj 26,4 km občinskih cest. Občina Jezersko za redno vzdrževanje maloštevilnih občinskih cest sklepa pogodbe z izvajalci, največkrat lokalnimi prebivalci, za vsako opravilo posebej.

7.4.2.7 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Škofja Loka

Občina Škofja Loka ima kar 356,4 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje imajo v Škofji Loki sklenjeno več pogodb in sicer imajo izvajalci podpisane pogodbe na podlagi okvirnega sporazuma za obdobje treh let z možnostjo podaljšanja za eno leto.

Letno vzdrževanje lokalnih cest in zimsko vzdrževanje vseh cest ureja Cestno podjetje Kranj, družba za vzdrževanje in gradnjo cest d.d.

Letno vzdrževanje ostalih cest izvajata podjetji Dolenc d.o.o. in Šink d.o.o.

7.4.2.8 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Gorenja vas-Poljane

Na območju Občine Gorenja vas-Poljane je 383,3 km občinskih cest. V okviru Oddelka za okolje, prostor in infrastrukturo sta zaposlena dva delavca, ki izmed ostalih nalog v opisu del in nalog opravljata tudi vzdrževanje, urejanje in varstvo lokalnih, občinskih javnih poti in drugih nekategoriziranih cest, ter izvajanje zimske službe čiščenja javnih površin in poti. Ta dela se opravljajo predvsem na lokalnih cestah, ki jih je 117 km.

Na ostalih cestah vzdrževanje opravljajo krajevne skupnosti same z naročilnico za posamezno vrsto dela. Veliko dela opravijo tudi krajani sami. Njihov vložek, po izjavi g. Strela z občine Gorenja vas-Poljane, ni zanemarljiv.

7.4.2.9 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Žiri

V Občini Žiri je 156,7 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje po pogodbi skrbi podjetje VEMA GRAD d.o.o.

7.4.2.10 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Železniki

Na območju Občine Železniki je 211,7 km občinskih cest.

V Občini Železniki za redno vzdrževanje cest skrbijo krajevne skupnosti. To nalogo imajo opredeljeno v Odloku o občinskih cestah, kjer je v 25. členu opredeljena odgovornost za stanje občinskih cest. V 2. odstavku 25. člena je navedeno, da je za izvajanje rednega vzdrževanja občinskih cest kot javne službe in izvajanje ukrepov iz tretjega odstavka 30. člena tega Odloka odgovoren izvajalec javne službe, v primeru, da redno vzdrževanje izvajajo Krajevne skupnosti pa predsednik sveta KS.

V 2. odstavku 26. člena je navedeno, da Občina Železniki redno vzdrževanje opravlja z oddajo koncesije pravni ali fizični osebi po predpisih, ki urejajo gospodarske javne službe. V 5. odstavku istega člena pa navaja, da lahko Občinski svet Občine Železniki na predlog župana odloči, da redno vzdrževanje občinskih cest ali dela teh cest zagotavljajo na svojem območju krajevne skupnosti. Za stanje občinskih cest je Občina Železniki subsidiarno odgovorna.

Obnovitvena dela na občinskih cestah se oddajajo v izvedbo na podlagi Zakona o javnih naročilih.

7.4.2.11 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Tržič

Na območju Občine je 157,7 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje skrbi podjetje KOMUNALA TRŽIČ, d.o.o.

7.4.2.12 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Radovljica

Na območju Občine Radovljica je 209,3 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje na območju treh največjih krajevnih skupnosti: Radovljica, Lesce in Begunje skrbi Komunala Radovljica. Na območju preostalih krajevnih skupnosti pa Občina Radovljica izvaja vzdrževanje cestne infrastrukture preko pogodbenega izvajalca, ki je Cestno podjetje Kranj d.d.

7.4.2.13 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Bled

Na območju Občine Bled je 143,1 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje skrbi podjetje INFRASTRUKTURA BLED d.o.o.

7.4.2.14 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Gorje

Na območju Občine Gorje je 39,1 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje skrbi podjetje INFRASTRUKTURA BLED d.o.o.

7.4.2.15 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Bohinj

Na območju Občine Bohinj je 70,1 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje ima Občina Bohinj sklenjeno pogodbo s Cestnim podjetjem Kranj.

7.4.2.16 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Jesenice

Na območju Občine Jesenice je 102,9 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje skrbi podjetje JEKO-IN, javno komunalno podjetje, d.o.o.

7.4.2.17 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Žirovnica

Na območju Občine Žirovnica je 45,8 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje skrbi podjetje JEKO-IN, javno komunalno podjetje, d.o.o.

7.4.2.18 Vzdrževanje občinskih cest v Občini Kranjska Gora

Na območju Občine Kranjska Gora je 81,8 km občinskih cest. Za njihovo vzdrževanje skrbi podjetje KOMUNALA, KRANJSKA GORA, d.o.o.

7.4.3 FUNKCIONALNI ASPEKT VZDRŽEVANJA CEST

Redno vzdrževanje občinskih cest se izvaja skladno s Pravilnikom o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest (Uradni list RS, št. 62/1998) in z izvedbenim programom vzdrževanja.

Izvajalec rednega vzdrževanja je dolžan o svojem delu voditi evidenco, iz katere mora biti razvidno, kdaj in katera dela so bila opravljena, obseg in trajanje teh del, potrošnja materialov, uporabljena delovna sila in mehanizacija ter drugi pomembni podatki o opravljenih delih. Redna vzdrževalna dela se praviloma opravljajo v času manjšega prometa in tako, da ga ne ovirajo (13. člen Pravilnika).

Dela rednega vzdrževanja so (13. člen Pravilnika):

1. pregledniška služba,
2. redno vzdrževanje prometnih površin,
3. redno vzdrževanje bankin,
4. redno vzdrževanje odvodnjavanja,
5. redno vzdrževanje brežin,
6. redno vzdrževanje prometne signalizacije in opreme,
7. redno vzdrževanje cestnih naprav in ureditev,
8. redno vzdrževanje vegetacije,
9. zagotavljanje preglednosti,
10. čiščenje cest,
11. redno vzdrževanje cestnih objektov,
12. nadzor osnih obremenitev, skupnih mas in dimenzij vozil,
13. intervencijski ukrepi,
14. zimska služba.

Iz tega izhaja, da tudi zimska služba, torej zimsko čiščenje vozišča in pločnikov, spada med redna vzdrževalna dela.

Izvajalec del vsako leto izdelava izvedbeni program, ki se nanaša na redno vzdrževanje cest in ga predloži v sprejem strokovni službi. Z izvedbenim programom se določijo obdobja in razpored izvajanja posameznih del, obseg in tehnološki postopki izvajanja, roki izvedbe ter drugi pogoji za izvajanje del (5. člen Pravilnika). Za posamezne ceste, ki jih določi strokovna služba, ali za njihove posamezne sestavne dele se izdelava dolgoročen načrt vzdrževanja, s katerim se določijo vrste in razpored vzdrževalnih del (6. člen Pravilnika).

Pomembno določilo za občinske ceste je tudi v poglavju o izvajanju nadzorniške službe, kjer je opredeljeno, da je pregledniška služba dolžna nadzirati vsa dogajanja, ki lahko vplivajo na cesto in promet na njej, ter vizualno pregledati stanje vseh sestavnih delov ceste. Pregledniška služba opravlja tudi manjša vzdrževalna ali zavarovalna dela na cesti, ki jih je možno opraviti s predpisano pregledniško opremo in sredstvi. Podatke o ugotovitvah s pregledov in opravljenih delih je dolžna zapisovati in hraniti na predpisani način ter jih posredovati strokovni službi (14. člen Pravilnika).

O posegih ali uporabi ceste in varovalnega pasu, ki so v nasprotju z določili predpisov o cestah in varnosti cestnega prometa, je pregledniška služba dolžna opozoriti povzročitelja in obvestiti strokovno službo, pri večjih kršitvah pa tudi policijo ali inšpekcijo za ceste (14. člen Pravilnika).

Pregledniška služba opravlja preglede cest najmanj:

- trikrat dnevno na avtocestah in hitrih cestah,
- enkrat dnevno na glavnih cestah, **glavnih mestnih cestah** in drugih cestah s PLDP > 4000,
- dvakrat tedensko na regionalnih, **zbirnih mestnih ali krajevnih cestah**,
- enkrat tedensko na **lokalnih cestah, mestnih ali krajevnih cestah**.

Na cestah nižjih kategorij in cestah, ki so prometno obremenjene le v omejenih časovnih obdobjih (na primer: kolesarske poti, turistične ceste, ceste, ki so v zimskem obdobju zaprte), pogostost pregledov določi strokovna služba glede na pomen ceste, prometne obremenitve, geografsko-klimatske razmere ter druge posebne razmere (14. člen Pravilnika).

V obdobjih neugodnih vremenskih razmer in v drugih primerih, ki lahko ogrožajo cesto ali promet na njej, je potrebno količino in obseg pregledov prilagoditi razmeram.

7.4.4 FINANCIRANJE

Vzdrževanje občinskih cest se financira iz proračunov občin.

7.4.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Občine oz. izvajalci vzdrževalnih del na občinskih cestah so dela opravljali v skladu z izvedbenim načrtom vzdrževanja cest. Pri tem ugotavljam, da imajo občine različno urejeno vzdrževanje občinskih cest, kar je seveda povezano z občinskim proračunom.

	OBČINA	št. km. obč. cest podatki za 2008	št. osebnih vozil 31.12.2008	št. vozil na 100 preb.
1	Bled	143,1	5.204	64,00
2	Bohinj	70,1	2.577	48,74
3	Cerklje na Gor.	168,8	3.830	54,63
4	Gorenja vas-Poljane	383,3	3.731	51,58
5	Gorje	39,1	708	24,34
6	Jesenice	102,9	9.798	45,18
7	Jezerško	26,4	364	54,65
8	Kranj	314,7	27.886	50,90
9	Kranjska Gora	81,8	2.750	51,98
10	Naklo	56,5	2.968	56,76
11	Preddvor	76,1	1.799	52,19
12	Radovljica	209,3	9.570	50,86
13	Šenčur	104,6	4.708	56,01
14	Škofja Loka	356,4	11.340	49,97
15	Tržič	157,7	7.819	51,06
16	Železniki	211,7	3.385	50,05
17	Žiri	156,7	2.493	50,69
18	Žirovnica	45,8	2.341	54,18
	SKUPAJ	2.705	103.271	50,90
	povprečje v Sloveniji			51,43

Tabela 31: Občine, dolžina občinskih cest, št. registriranih vozil in št. vozil na 100 prebivalcev primerjalno s slovenskim povprečjem (Statistični urad RS, 2009)

S spletne strani Statističnega urada Republike Slovenije so zbrani podatki o dolžini občinskih cest za občine na Gorenjskem. Ob tem je navedeno tudi število registriranih vozil za posamezno občino na dan 31. 12. 2008, ter izračun, koliko vozil je v posamezni občini registriranih na 100 prebivalcev. Z rdečo barvo so označene tiste občine, v katerih število vozil na 100 prebivalcev presega slovensko povprečje.

Na tem mestu zelo izstopa občina Bled, v kateri je registriranih kar 64 vozil na 100 prebivalcev.

Za ugotovitev prometne varnosti na občinskih cestah bi bilo potrebno narediti analizo prometnih nesreč na občinskih cestah, ter jo po občinah primerjati s številom prebivalcev in kilometri občinskih cest. Rezultat takšne analize bi bil izračun prometne varnosti v izbrani občini.

7.5 POLICIJSKA POSTAJA

Na območju policijske uprave se za neposredno opravljanje nalog policije na določenem območju ali za določeno področje dela policijske uprave ustanovijo policijske postaje.

7.5.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA

Osnovni zakon, ki se nanaša na delovanje policije in policijskih postaj je Zakon o policiji (ZPol-UPB7, Uradni list RS, št. 66/2009).

V 3. členu Zakona o policiji so napisane naloge, ki jih opravlja policija in v 4. točki 1. odstavka je osnovna naloga s področja varnosti prometa, in sicer: »Naloga policije je nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet«.

Policija izvaja večino nalog iz Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Zakona o voznikih (ZVoz), Zakona o motornih vozilih (ZMV), Zakona o cestah (ZCes-1), posamezne naloge pa policiji določajo tudi Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD) in Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP).

7.5.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT POLICIJSKE POSTAJE

Policijska postaja je notranja organizacijska enota organizirana na področju Policijske uprave. Območje in sedež policijske postaje določi minister (10. člen Zakona o policiji).

Policijsko postajo vodi komandir. Komandir policijske postaje je za svoje delo, stanje na policijski postaji in delo policijske postaje odgovoren direktorju policijske uprave (11. člen Zakona o policiji).

Komandir policijske postaje načrtuje, organizira, usmerja in nadzoruje opravljanje dela iz pristojnosti policijske postaje, zagotavlja zakonito, učinkovito in pravočasno

opravljanje nalog, odreja ukrepe in odloča v skladu z zakoni in pooblastili, ki jih nanj prenese direktor policijske uprave.

Policijska postaja izvaja svojo dejavnost na območju ene ali več občin, razdeljenem na policijske okoliše. Vodje policijskih okolišev zagotavljajo razne oblike pomoči, opravljajo preventivno dejavnost, sodelujejo z državljani, organi lokalne oblasti, podjetji in drugimi subjekti.

Policijske postaje in policijske uprave sodelujejo v okviru svojih pristojnosti z organi lokalnih skupnosti na področjih, ki se nanašajo na izboljšanje varnosti v lokalni skupnosti (21. člen Zakona o policiji).

Na Gorenjskem je v okviru Policijske uprave organiziranih 10 policijskih postaj, in sicer:

Policijska postaja Kranj, ki deluje na območju šestih občin (Mestna občina Kranj, Občina Naklo, Občina Jezersko, Občina Preddvor, Občina Šenčur, Občina Cerklje na Gorenjskem).

Policijska postaja Škofja Loka, ki deluje na območju štirih občin (Občina Škofja Loka, Občina Žiri, Občina Železniki, Občina Gorenja vas-Poljane).

Policijska postaja Trzič, ki deluje na območju Občine Trzič.

Policijska postaja Bled, ki deluje na območju treh občin (Občina Bled, Občina Bohinj in Občina Gorje).

Policijska postaja Radovljica, ki deluje na območju Občine Radovljica.

Postaja letališke policije Brnik, ki deluje na območju letališča Brnik ter njegovi bližnji okolici na območju Občine Cerklje na Gorenjskem in Občine Šenčur.

Policijska postaja Kranjska Gora, ki deluje na območju Občine Kranjska gora.

Policijska postaja Jesenice, ki deluje na območju Občine Jesenice in Občine Žirovnica.

Postaja prometne policije Kranj, ki deluje na območju celotne Gorenjske.

Policijska postaja za izravnalne ukrepe, ki deluje na območju celotne Gorenjske.

7.5.3 FUNKCIONALNI ASPEKT POLICIJSKE POSTAJE

Naloge policistov policijske postaje so določene v 3. členu Zakona o policiji, in sicer:

1. varovanje življenja, osebne varnosti in premoženja ljudi;
2. **preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj in prekrškov, odkrivanje in prijemanje storilcev kaznivih dejanj in prekrškov, drugih iskanih oseb ter njihovo izročanje pristojnim organom in zbiranje dokazov ter raziskovanje okoliščin, ki so pomembne za ugotovitev premoženjske koristi, ki izvira iz kaznivih dejanj in prekrškov;**
3. vzdrževanje javnega reda;
4. **nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet;**
5. varovanje državne meje in opravljanje mejne kontrole;
6. opravljanje nalog, določenih v predpisih o tujcih;
7. varovanje določenih oseb, organov, objektov in okolišev;
8. varovanje določenih delovnih mest in tajnosti podatkov državnih organov, če z zakonom ni drugače določeno;
9. izvajanje nalog, določenih v tem in drugih zakonih in podzakonskih predpisih.

7.5.3.1 Nadzor in urejanje prometa

Območne policijske postaje ter postaje prometne policije neposredno nadzorujejo in urejajo promet na javnih cestah in na nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet, nadzorujejo voznike in vozila, obravnavajo prometne nesreče in izvajajo predpisane ukrepe ter opravljajo druge naloge za zagotavljanje prometne varnosti.

Policijske postaje oz. policisti neposredno nadzorujejo in urejajo promet s policijskimi patruljami. Patruljiranje je oblika dela, ki se opravlja na javnih cestah in na nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet, ob državni meji in na drugih območjih, kjer varnostna problematika zahteva pogostejšo navzočnost policistov.

7.5.3.2 Preventivna dejavnost

Policijske postaje sodelujejo v okviru svojih pristojnosti z organi lokalnih skupnosti na področjih, ki so povezana z varnostjo. Policijske postaje sodelujejo tudi z drugimi organi, organizacijami in institucijami, katerih dejavnost je usmerjena v zagotavljanje varnosti oz. vzpodbujanje varnostnega samoorganiziranja prebivalcev, ter jim v okviru svojih pristojnosti in možnosti zagotavljajo pomoč.

Policijske postaje, policijske uprave in organi samoupravne lokalne skupnosti, organizacije in institucije iz prejšnjega člena lahko sporazumno ustanavljajo različne oblike partnerskega sodelovanja. Partnersko sodelovanje je lahko organizirano v svetih, sosvetih, komisijah in drugih dogovorjenih oblikah.

Oblike partnerskega sodelovanja se lahko določijo z ustanovitvenim aktom. Policijske postaje partnersko sodelujejo s samoupravno lokalno skupnostjo tudi preko **vodij policijskih okolišev**, ki skupaj z organi samoupravne lokalne skupnosti, posamezniki, formalnimi in neformalnimi organizacijami, institucijami, društvi in drugimi opravljajo preventivno delo.

Metode preventivnega dela vodij policijskih okolišev pri partnerskem sodelovanju z navedenimi organi lokalne skupnosti so izobraževanje, svetovanje, delo z oškodovanci kaznivih ravnanj in prometnih nesreč, organiziranje preventivnih aktivnosti in projektov, sodelovanje v preventivnih akcijah in projektih ter različne oblike pomoči, ki sodijo v pristojnost policije.

Namen partnerskega sodelovanja z lokalno skupnostjo je predvsem:

- vzpodbujanje državljanov k samozaščitnemu ravnanju in varnostnemu samoorganiziranju ter pomoči;
- preventivno delo oz. skupno preprečevanje varnostne problematike;
- odkrivanje in odstranjevanje vzrokov in pogojev za nastanek kaznivih dejanj, prekrškov in drugih negativnih pojavov;
- vplivanje na varnostno zavest državljanov;
- obveščanje državljanov o varnostni problematiki v lokalni skupnosti, o delu policije in o možnostih za preprečevanja kaznivih dejanj in drugih negativnih dejanj in pojavov, ki vplivajo na občutek varnosti;
- reševanje druge varnostne problematike.

7.5.4 FINANCIRANJE

Policija se financira iz državnega proračuna

7.5.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

Policisti PU Kranj so v letu 2009⁹ obravnavali 1.578 prometnih nesreč, kar je 7,2 % prometnih nesreč manj kot leto prej.

Skupaj so ugotovili 36.001 kršitev cestnoprometnih predpisov, kar je po mojem mnenju zaskrbljujoč podatek, saj je kršitelj v grobem vsak peti prebivalec Gorenjske oz. je bilo kaznovanih kar 17,7 % vseh prebivalcev.

Izvedenih je bilo tudi 689 preventivnih dejavnosti, od tega 307 s področja prometne varnosti. Izvedeni so bili nekateri odmevni projekti kot projekt PP Kranj Varno za življenje, v katerem je potekala predstavitev delovanja interventnih služb (gasilcev, gorske reševalne službe, zdravniške službe, vojaške policije), še posebej pri zagotavljanju prometne varnosti.

⁹ Poročilo Policijske uprave Kranj za leto 2009.

PP Jesenice je sodelovala pri projektu Dnevi civilne zaščite občine Jesenice. V dveh dneh je prireditelj obiskalo več kot 3.000 ljudi.

Uspešno je bil zaključen tudi preventivni projekt Policist Leon svetuje.

Na cestnoprometnem področju so bile preventivne akcije predvsem podpora poostrenim nadzorom cestnega prometa. Izvedene so bile preventivne akcije Policijska izkušnja kot nasvet, Varnostni pas – vez z življenjem, Predstavitev pravil v prometu, Teden umirjanja hitrosti in Varno na poti v šolo in domov.

V zvezi nalog policije iz Obdobjnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011 je bil opravljen razgovor z inšpektorjem PU Kranj Aljošo Jazbecem. Povedal je, da so policijske postaje na Gorenjskem v okviru kadrovske in materialne zmogljivosti zagotavljale nadzor voznikov v cestnem prometu na področjih, ki imajo največji vpliv na prometno varnost. Na področju hitrosti so optimirali izkoriščenost merilnikov hitrosti, s področja vožnje pod vplivom alkohola so bili organizirani naključni nadzori po pripravljeni metodologiji.

Policisti so bili prisotni na terenu, zagotovljena pa je bila vidnost in opaznost z uporabo odsevnih brezrokavnikov. Organizirano je bilo izobraževanje policistov PU Kranj s področja psihosocialne pomoči žrtvam prometnih nesreč, izdelali pa so tudi opomnik za policiste glede obveščanja svojcev umrlih v prometnih nesrečah.

7.6 ZAKLJUČEK

V gorenjski statistični regiji, ki je razdeljena na 18 občin, živi nekaj več kot 200.000 ljudi. Glede na veliko število občin, njihova vloga na področju varnosti cestnega prometa ni zanemarljiva. Da med delovanjem občin na področju varnosti cestnega prometa ne bi prihajalo do velikih razlik, so naloge občin točno določene v zakonodaji.

Občina za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti in ureja promet v občini. Prav tako organizira komunalno redarstveno službo in skrbi za red ter določa prekrške in denarne kazni za prekrške, s katerimi se kršijo predpisi občine.

Naloge občine pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa opredeljujejo tudi določila v novem Zakonu o prometnih pravilih, kjer so opisane pristojnosti lokalnih skupnosti in pooblastila občinskega redarstva.

Na območju Gorenjske je ustanovljeno 6 redarstev, ki so organizirana v okviru medobčinskih ali občinskih inšpektoratov oz. redarstev. Njihovo delo opredeljuje Zakon o občinskem redarstvu.

Naloge občine s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu opredeljuje novi Zakon o voznikih, v katerem je opredeljena ustanovitev Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v lokalni skupnosti. Na Gorenjskem je ustanovljeno sedemnajst različnih SPV-jev, ki so razumljivo različno aktivni. Nekateri sveti so zelo aktivni in dejansko služijo namenu v vsej širini svojega poslanstva, medtem ko nekateri sveti obstajajo zgolj na papirju, tako da je zagotovljeno zakonskim predpisom.

Glavna dejavnost občin v zadnjem letu je bil sprejem Občinskega programa varnosti, v katerem je zajeta tudi varnost cestnega prometa. Sprejet je bil na podlagi 6. člena Zakona o občinskem redarstvu. V Občinskem programu varnosti je določena vrsta in obseg nalog redarske službe. S programom varnosti občine sprejemajo določene dolžnosti s tega področja.

Za varnost cestnega prometa v občini je pomembno tudi vzdrževanje občinskih cest. Na Gorenjskem je 2.705 km občinskih cest. Največ, kar 383 km jih je v občini Gorenja vas-Poljane. Občine imajo vzdrževanje občinskih cest zelo različno urejeno. Vzdrževalci občinskih cest morajo upoštevati določila Zakona o javnih cestah, novega Zakona o cestah in Pravilnika o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja.

Naloge na območju občin s področja varnosti cestnega prometa izvaja tudi policija – v represivni obliki in v preventivnih dejavnostih. V sodelovanju lahko policijske postaje in občinski organi ali institucije sporazumno ustanavljajo različne oblike partnerskega sodelovanja. Največkrat to sodelovanje poteka preko vodij policijskih okolišev.

8 VLOGA IN POMEN CIVILNE DRUŽBE NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA V REGIJI

Civilna družba je skupni naziv za nevladne organizacije, ki v nasprotju z oblastjo zastopajo svoje interese in s tem skrbijo za izvrševanje javnega interesa (Kralj, 2009, str. 8).

Kriterij za uvrstitev med civilno-družbene organizacije je, da njen namen ni pridobivanje materialnih sredstev oziroma ustvarjanje dobička ali vstop v območje oblasti, kar je značilno za politične stranke. Pravno so zato opredeljene tudi kot neprofitne organizacije (Civilna družba, 7. 1. 2011).

Definicije civilne družbe so zelo različne in velikokrat si nasprotujejo. Največkrat se kot civilno družbo smatra:

- nevladne organizacije,
- neprofitne organizacije,
- sindikate,
- kulturne, verske skupine,
- človekoljubne organizacije,
- dobrodelne organizacije,
- naravovarstvene skupine,
- potrošnike,
- medije.

Civilna družba je mehanizem ljudstva za vsakodnevni vpliv na oblast po volitvah. Je aktivna družba in je bistveni del demokracije. V državah brez civilne družbe obstaja večja možnost, da oblast začne delovati ne v dobro ljudstva, ampak v dobro same sebe.

Država se s civilnimi družbami najvidneje povezuje preko Državnega sveta, saj je ena izmed njegovih pomembnejših nalog povezanost s civilno družbo. S številnimi javnimi posveti omogoča civilni družbi in jo spodbuja, da se aktivno vključuje v procese soodločanja o zadevah javnega pomena. Državni svet je pretvornik idej, predlogov in zahtev, ki se na ta način lahko uresničijo v zakonodajnem procesu – medij med civilno družbo oziroma državljani in politiko.

Državni svet vsako leto organizira posvete, javne tribune in okrogle mize, kjer sodelujejo predstavniki različnih organizacij, društev in strokovne sfere, ki s svojimi prispevki bogatijo in razvijajo različne družbene in gospodarske podsisteme. Vsako leto v sodelovanju z Zvezo društvenih organizacij Slovenije (ZDOS), kot odraz

podpore civilni družbi, ob dnevu prostovoljcev 5. decembra slavnostno podeli plakete najzaslužnejšim prostovoljcem (Civilna družba, 20. 12. 2010).

Civilno družbo, ki deluje na področju varnosti cestnega prometa, predvsem na področju vzgoje in izobraževanja, sestavljajo društva in zavodi. Delovanje društev ureja Zakon o društvih (ZDru-1), delovanje zavodov pa opredeljuje Zakon o zavodih (ZZ).

Na Gorenjskem sta najbolj pomembni civilni družbi Združenje šoferjev in avtomehanikov in Avto-moto društvo, ki ju bom opisal v naslednjih poglavjih.

8.1 ZDRUŽENJE ŠOFERJEV IN AVTOMEHANIČNIKOV

Združenje šoferjev in avtomehanikov je tradicionalna stanovska organizacija voznikov, avtomehanikov ter prevoznikov in simpatizerjev. Posamezna združenja, ki jih je v Sloveniji preko 50 in povezujejo preko 7.500 članov, so povezana v Zvezo združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije. Zveza je bila ustanovljena leta 1922 in je v tem letu dopolnila že 88 let. V Sloveniji je preko 50 združenj, v katerih deluje preko 7.500 članov (Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije, 15. 11. 2010).

Poslanstvo Zveze ZŠAM in posameznih združenj je v prizadevanju za izboljšanje položaja vloge voznikov in avtomehanikov, kar jim lahko uspe le v sodelovanju z vsemi področji in faktorji cestnega prometa, pri čemer pa se posledično izboljša tudi varnost cestnega prometa. Zveza in posamezna združenja prav tako izvajajo in sodelujejo pri izvajanju določenih preventivnih projektov.

8.1.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA ZDRUŽENJA

Pravna osnova za delovanje združenja je napisana v Zakonu o društvih (ZDru-1, Uradni list RS, št. 61/2006 z vsemi spremembami in dopolnitvami), ki v svojem 1. členu navaja, da je društvo samostojno in nepridobitno združenje, ki ga ustanoviteljice oz. ustanovitelji, skladno z zakonom ustanovijo zaradi uresničevanja skupnih interesov.

Društvo si samo določi namen in cilje, dejavnost oz. naloge ter način delovanja, odločitve o upravljanju društva pa neposredno ali posredno sprejemajo članice oz. člani. Namen ustanovitve in delovanja ni pridobivanje dobička. Združevanje v društva je prostovoljno. Vsakdo lahko postane član pod pogoji, ki jih društvo določi v temeljnem aktu. Delovanje v njem temelji na enakopravnosti članstva.

Društvo ima temeljni akt, ki mora biti v skladu s tem zakonom in s pravnim redom Republike Slovenije.

Temeljni akt društva je običajno statut, ki določa pravice in obveznosti organov in članov društva ter strukturo in njegovo ureditev. Statut predstavlja osnovno podlago za ustanovitev in delovanje ter mora določati:

- ime in sedež društva (izbrani kraj poslovanja društva);
- namen in cilje delovanja društva;
- dejavnost oz. naloge društva;
- pogoje in način včlanjevanja ter prenehanja članstva;
- pravice in obveznosti članov;
- način upravljanja društva;
- zastopanje društva;
- financiranje društva in način izvajanja nadzora nad razpolaganjem s premoženjem ter nad finančnim in materialnim poslovanjem;
- način zagotavljanja javnosti dela društva;
- način sprejemanja sprememb in dopolnitev temeljnega akta;
- način prenehanja društva in razpolaganje s premoženjem v takem primeru.

S temeljnim aktom lahko društvo uredi tudi druga vprašanja, ki so pomembna za upravljanje in delovanje.

8.1.2 ORGANIZACIJSKI ASPEKT ZDRUŽENJA

Organizacija društva oz. združenja je napisana v temeljnem pravnem aktu oz. statutu društva. Tako statut določa, da so organi združenja:

- občni zbor,
- upravni odbor,
- nadzorni odbor,
- častno razsodišče,
- poveljstvo uniformiranih članov,
- po potrebi razne komisije.

Občni zbor je najvišji organ združenja, ki ima naslednje naloge:

- sprejema finančni načrt in zaključni račun;
- sprejema smernice in program dela združenja in njegovih organov;
- sprejema odločitve o osnovah dolgoročnega razvoja združenja;
- obravnava, ocenjuje in sprejema poročila o realizaciji sklepov in delovnih programov ter o gospodarjenju s sredstvi v preteklem obdobju;
- predlaga in sprejema ukrepe za zagotavljanje ustreznih materialnih in kadrovskih pogojev za delo in razvoj združenja;
- sprejema in spreminja statut in druge akte združenja;
- voli in razrešuje upravni odbor, nadzorni odbor, častno razsodišče ter predstavnike združenja v regiji;

- voli in razrešuje predsednika in tajnika združenja;
- sklepa o ustanavljanju delovnih teles in v sklepu o ustanovitvi opredeljuje njihovo sestavo, delovno področje, pravice in obveznosti;
- odloča o pritožbah na sklepe upravnega in nadzornega odbora ter častnega razsodišča;
- odloča o ustanovitvi oziroma soustanovitvi gospodarskih družb;
- odloča o prenehanju dela združenja;
- odloča o podelitvi nagrad in priznanj;
- odloča o nakupu in prodaji nepremičnin in o drugih vprašanjih na osnovi določil tega statuta;
- imenuje častne člane;
- določa višino članarine;
- odloča o spremembi naslova sedeža.

Občni zbor sestavljajo vsi redni člani združenja. Redni občni zbor sklicuje predsednik združenja enkrat letno. Po potrebi se lahko skliče tudi izredni občni zbor.

Upravni odbor je izvršilni organ in izvaja smernice, ki jih za delo združenja sprejme občni zbor.

Upravni odbor združenja izvaja sklepe občnega zbora tako, da:

- vodi delo združenja med dvema občnima zboroma;
- uresničuje sklepe občnega zbora in mu o svojem delu poroča;
- pripravlja predloge raznih aktov;
- pripravlja in izvršuje vsakoletne delovne programe;
- pripravlja gradivo za občni zbor;
- sklepa o ustanavljanju stalnih in občasnih organov in oblik dela odbora;
- izvaja vse druge naloge, ki po svoji naravi spadajo v njegovo delovno področje;
- sklepa o nakupu in odtujitvi premičnin;
- opravlja zadeve v zvezi z evidenco članstva.

Upravni odbor je za svoje delo odgovoren občnemu zboru.

Predsednik združenja je običajno tudi predsednik upravnega odbora, je zastopnik in odredbodajalec za materialno-finančna sredstva, sklicuje in vodi sejo upravnega odbora in začenja z delom občnega zbora, podpisuje sklepe in akte ter predstavlja združenje v stikih z drugimi organizacijami in subjekti.

Za svoje delo je predsednik združenja odgovoren občnemu zboru.

Tajnik združenja opravlja vsa tajniško-administrativna dela, ki so potrebna za nemoteno delovanje združenja in skrbi za pripravo gradiv za seje upravnega odbora

in občnega zbora. Tajnik je običajno odgovoren za zagotavljanje javnosti dela združenja in poroča upravnemu odboru in predlaga ukrepe za izvajanje programskih usmeritev. Zaradi izvajanja programskih nalog sodeluje z organi drugih organizacij, z upravnimi organi, podjetji in zavodi.

Za svoje delo je odgovoren občnemu zboru in upravnemu odboru združenja.

Nadzorni odbor združenja običajno šteje 3 člane (lahko tudi več, kar je določeno v statutu). Izvoli jih občni zbor. Za sklepčnost morajo biti prisotni vsi trije člani. Nadzorni odbor spremlja in nadzira delo upravnega odbora in drugih organov združenja ter opravlja nadzor nad finančno materialnim poslovanjem združenja, zlasti nadzira, ali se sredstva porablja gospodarno in namensko v skladu s sprejetim finančnim načrtom. Nadzorni odbor veljavne sklepe sprejema, če zanje glasuje večina. Člani nadzornega odbora predsednika izvolijo med seboj. Nadzorni odbor enkrat letno poroča občnemu zboru. Člani nadzornega odbora so lahko prisotni na vseh sestankih organov združenja in delovnih teles, vendar nimajo pravice odločanja.

Nadzorni odbor je odgovoren občnemu zboru.

Častno razsodišče sestavljajo trije člani, izvoli jih občni zbor. Člani med seboj izvolijo predsednika. Sestaja se po potrebi oz. na podlagi zahtev članov ali organov združenja. Obravnava kršitve temeljnega akta, sklepov in drugih aktov združenja. Veljavne sklepe sprejema, če so prisotni vsi člani in če zanje glasuje večina. Za svoje delo je odgovorno občnemu zboru.

V skladu z disciplinskim pravilnikom vodi postopke in izreka ukrepe. Članom lahko izreče naslednje disciplinske ukrepe:

- ustni opomin,
- javni opomin ali
- izključitev iz združenja.

Poveljstvo uniformiranih članov

Člani Združenja šoferjev in avtomehanikov se v javnosti predstavljajo z zastavo, grbom in uniformo. Zaradi takšne hierarhične ureditve je ustanovljeno tudi njihovo poveljstvo, ki ga sestavlja poveljnik uniformiranih članov in eden od treh namestnikov poveljnika uniformiranih članov. Navedeni častniki so imenovani za nedoločen čas.

8.1.3 FUNKCIONALNI ASPEKT ZDRUŽENJA

Na območju Gorenjske je trenutno dejavnih pet združenj šoferjev in avtomehanikov. Vsa združenja so včlanjena v Zvezo ZŠAM Slovenije, razen ZŠAM Žiri, ki je zaradi

spora v letu 2005 izstopilo iz zveze. Kljub temu je ZŠAM Žiri eno izmed aktivnejših združenj na Gorenjskem.

8.1.3.1 ZŠAM Tržič

Predsednik: Ivan Colnarič. V ZŠAM Tržič je aktivnih 65 članov.

»Člani ZŠAM Tržič so v preteklem letu sodelovali pri aktivnostih, ki jih je organiziral SPV Tržič. Sodelovali so tudi pri varovanju otrok na prvi šolski dan in pri kolesarskih izpitih na vseh treh tržiških osnovnih šolah«, je v razgovoru povedal g. Colnarič, predsednik ZŠAM Tržič.

8.1.3.2 ZŠAM Kranj

Predsednik: Izidor Parte. V ZŠAM Kranj je aktivnih 106 članov.

Iz poročila predsednika ZŠAM Kranj g. Izidorja Parteta je razvidno, da je ZŠAM Kranj najbolj aktiven v prvih šolskih dneh, ko varujejo šolske poti. Prav tako aktivno sodelujejo pri preventivnih aktivnostih na območju Kranja, ki jih organizirajo druge organizacije in društva, predvsem SPV in policija.

Najbolj so ponosni na projekt »Avtobusna učna ura«, za katerega vsako leto izberejo nekaj osnovnih šol (tri ali štiri). Učence drugih in tretjih razredov izbranih šol popeljejo z avtobusom na krožno vožnjo, ki traja približno eno uro. Med vožnjo otrokom predstavnik avtošole B&B razloži prometna pravila, predstavnik Policijske postaje Kranj jih varno popelje preko prehoda za pešce, predstavnik podjetja Alpetour jim predstavi uporabo vozne karte in red na avtobusu, program pa povezuje član ZŠAM Kranj.

8.1.3.3 ZŠAM Bled

Predsednik: Janez Jamar. V ZŠAM Bled je aktivnih 70 članov.

O delu ZŠAM Bled sem opravil razgovor s tajnikom društva Antonom Golobom, ki je hkrati tudi namestnik poveljnika uniformiranih članov Zveze ZŠAM Slovenije. Povedal je, da sodelujejo v medobčinskem SPV občin Gorje in Bled. Sodelujejo tudi s Policijsko postajo Bled in osnovnima šolama, kjer varujejo učence na poti v šolo, ter sodelujejo pri kolesarskih izpitih.

8.1.3.4 ZŠAM Jesenice

Predsednik: Jurij Svetlin. »V ZŠAM Jesenice je aktivnih 22 članov, ki so včlanjeni preko Zveze (28 EUR članarine, od katerih gre 18 EUR Zvezi 10 pa ostane društvu), ter še 67 podpornih članov«, je pojasnil predsednik društva Jurij Svetlin. Članstvo v društvu upada, mlajših članov skoraj ni.

V nadaljevanju je pojasnil, da ZŠAM Jesenice sodeluje pri nekaterih preventivnih aktivnostih, kot je tekmovanje Kaj veš o prometu. Prav tako sodelujejo pri kolesarskih izpitih v osnovnih šolah. V lanskem letu so sodelovali z 8–10 člani pri varovanju otrok na poti v šolo v prvih šolskih dneh, kar pa v letošnjem letu zaradi nezainteresiranosti SPV Jesenice ni bilo izvedeno.

8.1.3.5 ZŠAM Žiri

Predsednik: Marijan Dolenc. V ZŠAM Žiri je aktivnih kar 250 članov, saj pokrivajo vse štiri občine iz UE Škofja Loka.

Predsednik ZŠAM Žiri Marijan Dolenc je v razgovoru povedal: »Člani ZŠAM sodelujemo pri varovanju otrok na prvi šolski dan, udeležujemo se preventivnih akcij, ki jih organizirajo SPV-ji na loškem območju. Samostojno izvajamo akcijo Bodi viden – bodi previden, kjer v večernem času ustavljamo pešce in kolesarje, ki se nahajajo v prometu brez ustreznih odsevnih teles in jim delimo kresničke in odsevne trakove. Vsako leto za svoje člane organiziramo strokovno ekskurzijo.

Naši predstavniki so aktivni v Svetih za preventivo Občin Žiri, Škofja Loka, Železniki in Gorenja vas-Poljane.

Največja aktivnost društva pa je varovanje kolesarskega maratona Franja, za katerega varovanje oz. rediteljsko službo v celoti skrbi ZŠAM Žiri. Pri projektu sodeluje preko 1200 rediteljev. Tukaj nam na pomoč priskočijo tudi člani drugih ZŠAM (tudi s Štajerske) in simpatizerji društva«.

8.1.4 FINANCIRANJE

Združenje šoferjev in avtomehaničnikov finančno in materialno poslovanje vodi v skladu z računovodskim standardom za društva. Upravni odbor določi način vodenja finančno materialnega poslovanja združenja s pravilnikom. Način in oblika izkazovanja podatkov o premoženju in poslovanju društva sta določena v pravilniku.

Poročilo o premoženju in poslovanju društva, ki ga obravnava in sprejme občni zbor, mora prikazovati resnično stanje o premoženju in poslovanju ter mora biti sestavljeno v skladu s pravili računovodskega standarda za društva in pravilnikom o finančno materialnem poslovanju.

Finančna sredstva združenja so:

- Članarina,
- sredstva iz naslova materialnih pravic in pridobitne dejavnosti združenja,
- prispevki donatorjev in sponzorjev,
- darila in volila,
- javna sredstva oz. sredstva in razpisov in natečajev.

Združenje samostojno razpolaga s sredstvi v okviru sprejetega finančnega načrta. Sredstva se lahko uporabljajo samo v namene, ki so predvideni v finančnem načrtu. Presežek nad prihodki in odhodki se sme uporabiti samo za doseganje namenov in izpolnjevanje nalog združenja.

Premoženje združenja je društvena lastnina. Nadzor nad upravljanjem s finančnimi sredstvi v združenju opravlja nadzorni odbor.

8.1.5 DEJAVNOSTI V ZADNJEM LETU

V nadaljevanju so opisane aktivnosti, ki so jih Združenja šoferjev in avtomehanikov na Gorenjskem izvedla v letih 2009 in 2010. Iz opisa aktivnosti je razvidno, da ZŠAM na Gorenjskem uspešno izvajajo naloge, ki so opredeljene v Obdobjemnem načrtu za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011. Nekatera so pri tem bolj aktivna, druga manj.

8.1.5.1 ZŠAM Kranj

- V prvih šolskih dneh so sodelovali pri varovanju otrok na šolskih poteh.
- Sodelovali so pri preventivnih aktivnostih na območju Kranja, ki jih organizirajo druge organizacije in društva (pred Qlandijo, Mercatorjem, Tušem, Remontom).
- Februarja so s PPP Kranj razdeljevali zloženke Pripni svoje življenje.
- Na prošnjo KK Sava so opravljali rediteljsko službo na kolesarski dirki po ulicah Kranja.
- Izvedli so lastni projekt »Avtobusna učna ura«, s katerim so učence izbranih osnovnih šol z avtobusom popeljali na krožno vožnjo.
- Aktivno sodelujejo v SPV MO Kranj.
- Član ZŠAM Franc Jurman je pripravil nekaj referatov na temo izboljšanja varnosti v cestnem prometu.

8.1.5.2 ZŠAM Tržič

- Sodelovali so pri aktivnostih, ki jih je organiziral SPV Tržič.
- Sodelovali so tudi pri varovanju otrok na poti v šolo na prvi šolski dan.
- Sodelovali so pri kolesarskih izpitih na vseh treh tržiških osnovnih šolah.

8.1.5.3 ZŠAM Žiri

- Sodelovali so pri varovanju otrok na poti v šolo na prvi šolski dan.
- Udeleževali so se preventivnih akcij, ki jih organizirajo SPV-ji na loškem območju.
- Izvedli so akcijo Bodi viden – bodi previden in udeležencem v prometu delili kresničke in odsevne trakove, ki jih je posredoval SPV.

- Za svoje člane so organizirali strokovno ekskurzijo.
- Njihovi predstavniki so bili aktivni v Svetih za preventivo Občin Žiri, Škofja Loka, Železniki in Gorenja vas-Poljane.
- Opravili so varovanje kolesarskega maratona Franja.

8.1.5.4 ZŠAM Jesenice

- Sodelovali so pri tekmovanju Kaj več o prometu.
- Sodelovali so pri kolesarskih izpitih.
- Sodelovali so pri varovanju otrok na poti v šolo.

8.1.5.5 ZŠAM Bled

- Sodelovali so pri kolesarskih izpitih.
- Sodelovali so pri varovanju otrok na poti v šolo.
- Član društva je bil aktiven v SPV občin Gorje in Bled.

8.2 AVTOMOTO DRUŠTVA GORENJSKE REGIJE

Avto-moto zveza Slovenije je osrednji slovenski avtomobilski klub. Ukvarja se s prometno varnostjo, preventivo, izobraževanjem voznikov (avtošola in šola varne vožnje), nudi pa tudi avtomobilistične storitve, kot so servis, tehnični pregledi in pomoč na cesti. V sedanji obliki deluje od leta 1948, njeni začetki pa sežejo v leto 1909.

Prvi avtomobilistični klub na Slovenskem, ki hkrati tudi velja za predhodnika AMZS, je bil na pobudo barona Friderika Borna ustanovljen 16. julija 1909 pod imenom Krainer Automobil-klub oz. Kranjski avtomobilni klub. Temeljna načela so bila šport, pospeševanje turizma, pojasnjevanje pomena avtomobilizma in poučevanje voznikov.

5. septembra 1948 je bila ustanovljena Avto-moto zveza Slovenije, ki je takrat predvsem koordinirala njene člane in klube. Z leti se je obseg dejavnosti širil, ena pomembnejših je pomoč na cesti, ki jo je začela izvajati 1. oktobra 1959, takrat pod imenom Služba pomoč-informacije. Od leta 1957 izdaja tudi glasilo, danes pod imenom Motorevija (Avto-moto zveza Slovenije, 6. 11. 2010).

Avto-moto društva so se v današnji obliki začela organizirati po drugi svetovni vojni. V letu 1946 so navdušeni privrženci motorizma v okviru Fizkulturnega društva STORŽIČ Kranj ustanovili moto sekcijo. Njene korenine segajo v predvojni prvi Gorenjski moto klub, ustanovljen v času, ko so bila motorna vozila na naših cestah nadvse redek pojav. Ustanovni zbor sekcije je bil sredi novembra l. 1945, prvi uradni zapisnik pa je bil zapisan 7. aprila l. 1946. Z razvojem moto sekcije in povečevanjem števila članov se je pojavila želja po osamosvojitvi, tako da je bilo tudi na pobudo

Fizkulturne zveze Slovenije 5. januarja 1947 ustanovljeno samostojno Avto-moto društvo Kranj, ki je bilo tako eno izmed prvih tovrstnih društev na Gorenjskem, kmalu pa so jim sledili tudi drugi (Kronika razvoja, 6. 11. 2010).

Avto-moto društva so imela v preteklosti v družbi mnogo vidnejšo vlogo. V svojih začetkih so večinoma kupovala lastna vozila ter organizirala avtošole, v katerih so kandidati opravljali vozniške izpite. Skrbela so za teoretična usposabljanja s tečaji cestno prometnih predpisov, ter praktična znanja s šolo varne vožnje oz. tehnikami vožnje za različne kategorije vozil. Avto-moto društva so skrbela tudi za preventivo in vzgojo šolske mladine in odraslih.

S spremembo zakonodaje in ustanovitvijo SPV na lokalnem nivoju in v republiki so samoiniciativne akcije društva dobile oporo in potrditev pravilnosti dela. Člani so po šolah prevzemali poučevanja o prometni varnosti, sodelovali so v vsakoletnih akcijah pred pričetkom šolskega leta in se udeleževali preventivnih pregledov prometa v organizaciji policije.

V današnjem času člani društev še vedno organizirajo tečaje prometnih predpisov, razne prireditve in sodelujejo v preventivnih akcijah, s katerimi ozaveščajo udeležence v prometu. Njihovo delo temelji na prostovoljstvu, prijateljstvu, sodelovanju, medsebojni pomoči, izmenjavi informacij in izkušenj in veliki želji po boljši prometni varnosti.

8.2.1 PRAVNE OSNOVE DELOVANJA AVTO-MOTO DRUŠTEV

Pravna osnova za delovanje društva je napisana v Zakonu o društvih (ZDru-1, Uradni list RS, št. 61/2006 z vsemi spremembami in dopolnitvami), ki v svojem 1. členu navaja, da je društvo samostojno in nepridobitno združenje, ki ga ustanoviteljice oz. ustanovitelji, skladno z zakonom, ustanovijo zaradi uresničevanja skupnih interesov.

Društvo si samo določi namen in cilje, dejavnost oz. naloge ter način delovanja, odločitve o upravljanju društva pa neposredno ali posredno sprejemajo članice oz. člani. Namen ustanovitve in delovanja ni pridobivanje dobička. Združevanje v društva je prostovoljno. Vsakdo lahko postane član pod pogoji, ki jih društvo določi v temeljnem aktu. Delovanje v njem temelji na enakopravnosti članstva.

Imeti mora temeljni akt, ki mora biti v skladu s tem zakonom in s pravnim redom Republike Slovenije.

Temeljni akt društva je Statut društva, ki določa pravice in obveznosti organov in članov društva ter strukturo in ureditev. Statut predstavlja osnovno podlago za ustanovitev in delovanje, določati mora:

- ime in sedež društva (izbrani kraj poslovanja);

- namen in cilje delovanja društva;
- dejavnosti oz. naloge društva;
- pogoje in način včlanjevanja ter prenehanja članstva;
- pravice in obveznosti članov;
- način upravljanja društva;
- zastopanje društva;
- financiranje in način izvajanja nadzora nad razpolaganjem s premoženjem društva ter nad finančnim in materialnim poslovanjem;
- način zagotavljanja javnosti dela društva;
- način sprejemanja sprememb in dopolnitev temeljnega akta;
- način prenehanja društva in razpolaganje s premoženjem v takem primeru.

S temeljnim aktom lahko društvo uredi tudi druga vprašanja, ki so pomembna za upravljanje in delovanje.

8.2.2 ORGANIZACIJA AVTOMOTO DRUŠTEV

Avto-moto društva so organizirana tako kot Združenja šoferjev in avtomehnikov, lahko rečem, da zelo podobno. Posebnosti nastajajo zaradi različnih oblik dejavnosti, pomembna pa je tudi velikost glede na število članov. V avto-moto društvih osnovna oblika organiziranosti pri vodenju in upravljanju temelji na statutarnih pravilih, sprejetih že kmalu po ustanovitvi, ki so se sprti usklajevala s spremembami zakonov, družbene ureditve in sklepov najvišjega organa društva.

Občni zbor

- Najvišji organ društva je občni zbor, ki določa temelje delovanja (določa smernice za delovanje AMD in njegovih organov).
- Odloča o programu dela, sprejema poročilo o delu in poslovanju AMD.
- Obravnava predloge organov AMD in o tem sprejema sklepe.
- Voli in razrešuje člane upravnega in nadzornega odbora ter odloča o številu članov teh organov.
- Razpravlja o poročilih upravnega in nadzornega odbora.
- Voli in razrešuje člane disciplinske komisije.
- Sklepa o podelitvi naziva "častni član".
- Odloča o podelitvi nagrad in odlikovanj.
- Odloča o ustanovitvi ali soustanovitvi gospodarskih družb za opravljanje dejavnosti AMD.
- Obravnava in sklepa o zadevah, ki jih predlagajo organi AMZS, organi lokalnih skupnosti in drugi organi, s katerimi AMD sodeluje.
- Odloča o prenehanju AMD.

Upravni odbor

Operativno delo vodenja in naloge iz temeljnih pravic občnega zbora med dvema zasedanjema občnega zbora je pristojnost upravnega odbora, ki:

- uresničuje smernice in program dela AMD;
- sprejema pravila AMD;
- sprejema letni program s poslovnim načrtom;
- sprejema letno poročilo o poslovanju;
- sprejema finančni načrt in potrjuje poročilo o finančnem poslovanju;
- sprejema poslovnik o svojem delu in delu komisij;
- imenuje funkcionarje AMD, imenuje svoje komisije ter predlaga predstavnike v organe AMZS;
- imenuje zastopnika AMD;
- odloča o ustanovitvi posebnih služb in določa njihovo dejavnost;
- daje pooblastila zastopnikom in pooblaščenecem AMD;
- odloča o sklenitvi kolektivne pogodbe z delavci AMD;
- odloča o ugovorih delavcev, če ni imenovan drug organ;
- odloča o prošnjah, predlogih in pritožbah članov;
- predlaga podelitev priznanj, pohval in nagrad;
- obvešča javnost o delu AMD;
- obravnava in odloča o drugih zadevah, določenih s statutom društva.

Predsednik

Predsednik društva in obenem predsednik upravnega odbora je zakoniti zastopnik društva, odgovoren upravnemu odboru in občnemu zboru. Njegove pristojnosti so določene z zakonom, na zakonu temelječih izvedbenih predpisih ter statutom društva:

- predstavlja in zastopa AMD;
- sklicuje in vodi seje upravnega odbora;
- skrbi za izvajanje sklepov upravnega odbora in občnega zbora;
- podpisuje akte in sklepe AMD;
- daje naloge za plačilo obveznosti AMD;
- odloča o delovnih razmerjih v skladu s kolektivno pogodbo;
- opravlja druge naloge, ki izhajajo iz programa dela, opravljanja dejavnosti in statuta.

Komisije so lahko stalne ali začasne, ustanovi jih upravni odbor glede na potrebo v posameznem področju društvene dejavnosti. Upravni odbor določi vsebino dela komisij, število članov in dolžino mandata.

Nadzorni odbor

Posebni nadzorni organ društva je nadzorni odbor, ki ga neposredno izvoli občni zbor. Pristojnosti so naslednje:

- Nadzoruje delo in poslovanje AMD in njegovih organov ter opravlja nadzor nad finančnim in materialnim poslovanjem AMD.
- Pregleduje knjigovodske dokumente in druge listine o finančnem in materialnem poslovanju.
- Pregleda letno poročilo o poslovanju in o svojih ugotovitvah poroča upravnemu odboru in občnemu zboru.
- Člani nadzornega odbora imajo pravico udeleževati se sej upravnega odbora in operativnega vodstva ter sej posameznih komisij. Člani nadzornega odbora smejo po potrebi posredovati pri sprejemanju odločitev teh organov v mejah svoje nadzorstvene pristojnosti.

8.2.3 FUNKCIONALNI ASPEKT AVTO-MOTO DRUŠTEV

Na Gorenjskem je organiziranih trinajst Avto-moto društev. Vseh trinajst je povezanih v Avto-moto Zvezo Slovenije. V nadaljevanju bom naštel vsa društva, ter nekaj njihovih značilnosti.

8.2.3.1 AMD Bled

Predsednik je Franc Pavlič. Kontakt z društvom ni bil vzpostavljen, saj se na telefon društva, kljub večkratnemu klicanju, ni nihče oglašal.

8.2.3.2 AMD Bohinj

Predsednik je Janez Podlipnik. Društvo nima objavljenih kontaktnih podatkov.

8.2.3.3 AMD Cerklje na Gorenjskem

Avto-moto društvo Cerklje deluje že od leta 1953. Že takrat so prirejali prvomajsko paradu in treninge varne vožnje, kar se je ohranilo do danes. Društvo šteje 530 članov. Ima urejeno spletno stran, ki služi svojemu namenu – informiranju članov. Predsednik je Zdravko Novak (AMD Cerklje, 5. 11. 2010).

8.2.3.4 AMD Jesenice

AMD Jesenice se uvršča med deset najstarejših društev v Sloveniji, saj njegova ustanovitev sega v jesen leta 1945, ko so se na ustanovnem občnem zboru zbrali navdušenci za avto-moto promet in šport. V začetku so delovali v okviru avto-moto sekcije pri Športnem društvu Jože Gregorčič. V letu 1947 pa je zaradi svoje specifičnosti pričelo delovati, kot samostojno društvo pod imenom, ki ga nosi še danes.

Tajnik društva g. Venčeslav Justin je v razgovoru izpostavil slabo sodelovanje z občinskim SPV-jem in ZŠAM Jesenice, zaradi česar niso izvedli niti varovanja otrok pred šolo v prvih šolskih dneh.

Predsednik je Vojko Černe. V društvu je trenutno okrog 1.390 članov.

8.2.3.5 AMD Kranj

Predsednik društva je Brane Šimenc. V društvo je včlanjenih 7.750 (podatki za leto 2009). Imajo celovit program, ki zajema skrb za člane, meddruštveno sodelovanje, propagandno dejavnost, preventivo, šport, delo z mladimi, trženje oz. pridobivanje sponzorjev.

Urejeno imajo tudi spletno stran, ki pa bi lahko bila glede na število članov bolj ažurna in zanimiva (AMD Kranj, 6. 11. 2010).

8.2.3.6 AMD Podnart

Predsednik je Viktor Frelj. V društvo je včlanjenih okoli 240 članov. Ustanovljeno je bilo 26. septembra l. 1954. Podobno kot drugje, so pričeli z dejavnostjo usposabljanja kandidatov za voznike ter ozaveščanjem tehnične in prometne kulture na vasi.

8.2.3.7 AMD Radovljica

Predsednik je Cvetko Kvasnik. V razgovoru je Pavel Noč, član društva, povedal, da je bilo društvo ustanovljeno 7. 2. 1951 na ustanovnem zboru. Danes je včlanjenih 738 članov.

8.2.3.8 AMD Šenčur

Predsednik društva je Jože Kepic. Delovati je pričelo 25. Novembra l. 1949, ko so na pobudo nekaterih Šenčurjanov ustanovili avto-moto krožek v okviru AMD Kranj. Ta se je v naslednjem letu osamosvojil in poimenoval Društvo ljudske tehnike Šenčur. V letošnjem letu so praznovali 60. obletnico delovanja. Društvo ima v svojih vrstah približno 1.400 članov (60 let AMD Šenčur, 2010).

8.2.3.9 AMD Škofja Loka

Predsednik je Franc Jesenovec. V razgovoru je povedal, da je društvo pričelo delovati leta 1945. Letos so praznovali 65. obletnico nastanka. Trenutno je v društvu okrog 1.000 članov.

8.2.3.10 AMD Tržič

Predsednik društva je Anka Hrast. Društvo ima trenutno 205 članov. Sodeluje na lokalnih akcijah, ki jih organizira SPV. Najbolj je aktivno pri vsakoletni organizaciji tradicionalnega Hrastovega memoriala – dirke oldtimerjev na Stari Ljubelj. Pogovor je bil opravljen s članom društva g. Ladom Srečnikom.

8.2.3.11 AMD Železniki

Predsednik je Miloš Šmid. Kontakt z društvom ni bil vzpostavljen, saj se na telefon društva, kljub večkratnemu klicanju, ni nihče oglašal.

8.2.3.12 AMD Žiri

Predsednik je Edo Demšar. V pisnem odgovoru je g. Demšar navedel, da je bilo Avto-moto društvo Žiri ustanovljeno l. 1960. V zgodovini delovanja je prevladovala aktivnost izobraževanja za voznike motornih vozil, veliko je bilo tudi športnih aktivnosti v obliki motokrosa in relija. V zadnjem času se društvo ukvarja predvsem s preventivo v cestnem prometu, še vedno pa organizirajo kakšno prireditev avtomobilizma, kot na primer tekmovanje v kartingu ipd. Imajo urejeno spletno stran (www.amd-ziri.si).

8.2.3.13 AMD Žirovnica

Predsednik je Matevž Svetina. Ustanovljeno je bilo 18. Maja l. 1958. Trenutno je v društvu 150 članov (pisni odgovor g. Roka Vovčaka).

8.2.4 FINANCIRANJE

Avto-moto društvo finančno in materialno poslovanje vodi v skladu z računovodskim standardom za društva. Upravni odbor določi način vodenja finančno materialnega poslovanja združenja s pravilnikom, v katerem sta določena način in oblika izkazovanja podatkov o premoženju in poslovanju društva.

Poročilo o premoženju in poslovanju društva, ki ga obravnava in sprejme občni zbor, mora prikazovati resnično stanje o premoženju in poslovanju društva ter mora biti sestavljeno v skladu s pravili računovodskega standarda za društva in s pravilnikom o finančno materialnem poslovanju.

Finančna sredstva društva so:

- članarina,
- sredstva iz naslova materialnih pravic in pridobitne dejavnosti združenja,
- prispevki donatorjev in sponzorjev,
- darila in volila,
- javna sredstva oz. sredstva in razpisov in natečajev.

Društvo samostojno razpolaga s sredstvi v okviru sprejetega finančnega načrta. Sredstva se lahko uporabljajo samo v namene, ki so predvideni v finančnem načrtu. Presežek nad prihodki in odhodki se sme uporabiti samo za doseganje namenov in izpolnjevanje nalog združenja.

Premoženje društva je društvena lastnina. Nadzor nad upravljanjem s finančnimi sredstvi v združenju opravlja nadzorni odbor.

8.2.5 DEJAVNOSTI AVTO-MOTO DRUŠTEV V LANSKEM LETU

V nadaljevanju so našteje aktivnosti, ki so jih izvedli v avto-moto društvih na Gorenjskem:

- Sodelovali so na raznih promocijah in preventivnih aktivnostih, ki jih organizirajo SPV Kranj, policija in druge organizacije.
- Sodelovali so tudi pri varovanju otrok na poti v šolo na prvi šolski dan.
- Sodelovali so pri kolesarskih izpitih v šolah.
- Sodelovali so pri izvedbi tekmovanja Kaj veš o prometu.
- Učence osnovnih šol so pripravljali na tekmovanje Kaj veš o prometu?
- Člani AMD Cerklje na Gorenjskem so izvedli tradicionalno vsakoletno parado, ki jo že od leta 1953 prirejajo na praznik dela, prav tako so priredili trening varne vožnje z Branetom Kuzmičem.
- Nekatera AMD so v sodelovanju z AMZS izvedla preventivno akcijo Družinska ura – gre za program namenjen družinam in mladostnikom z nasveti za varnejšo vožnjo.
- Društva so organizirala predavanja o varni vožnji po avtocesti, v predorih, v krožiščih in ukrepih ob nesreči.
- Delavci Postaje prometne policije iz Kranja so članom nekaterih društev predstavili varno in atraktivno vožnjo z motorji.
- V sodelovanju z Društvom upokojencev so izvedli predavanje starejšim na temo krožišč in vožnje po avtocesti.
- Člani društva AMD Tržič so izvedli Hrastov memorial (dirka starodobnikov na stari Ljubelj) in sodelovali na Šuštarški nedelji.
- Sodelovali so pri izvedbi preventivne akcije Training varne vožnje s kolesi z motorji in pri programu Kolesarčki pred OŠ Žirovnica.

Iz zgoraj opisanih aktivnosti je razvidno, da AMD društva na Gorenjskem uspešno izvajajo naloge, ki so opredeljene v Obdobnem načrtu za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011.

8.3 ZAKLJUČEK

Na Gorenjskem izmed organizacij Civilne družbe prednjačijo društva združenja šoferjev in avtomehanikov ter avto-moto društva. Med obema vojnama, še posebej po drugi svetovni vojni, so z razvojem motorizacije zaživela številna združenja in društva, ki so povezovala ljubitelje avtomobilizma in moto športa, ter poklice s tega področja. V skoraj vsakem večjem kraju na Gorenjskem še danes obstaja kakšno društvo, ki je s tem povezano.

V preteklosti so združenja šoferjev in avtomehanikov in avto-moto društva delovala na podlagi tovarištva. Članstvo je prinašalo številne ugodnosti in čast, saj so člani teh društev tudi uniformirani.

Iz razgovorov s predsedniki in člani društev, se v vseh petih združenjih šoferjev in avtomehanikov na Gorenjskem srečujejo predvsem s težavami pri pridobivanju novih članov in finančnimi težavami. Ugodnosti za člane je vse manj, medtem ko je za članstvo potrebno plačati članarino. Člani združenj šoferjev in avtomehanikov so v večini starejši, le redki mlajši se pridružujejo združenju ravno zaradi prej opisanega razloga.

Kljub vsem težavam s pridobivanjem novih članov pa obstoječa združenja šoferjev in avtomehanikov na Gorenjskem zgledno sodelujejo v različnih preventivnih aktivnostih, ki jih organizirajo druge institucije, nekatere aktivnosti pa organizirajo celo v lastni režiji. Najbolj aktivni pri tem sta ZŠAM Kranj in ZŠAM Žiri.

Pri avto-moto društvih so težave podobne. Pri zbiranju podatkov o avto-moto društvih na Gorenjskem je bilo ugotovljenih 13 društev. Pri tem je izstopal podatek o številu članov, saj jih je veliko več, kot v prej omenjenih združenjih šoferjev in avtomehanikov. Razlog za večje število članov je, da je članstvo v avto-moto društvu odvisno od plačane članarine Avto-moto zvezi Slovenije, ki svojim članom nudi številne ugodnosti pri registraciji vozil in prevozih z vlečno službo. Vpis v članstvo lokalnega društva poteka po sistemu stalnega prebivališča, razen če član želi drugače.

Iz nekaj razgovorov s predsedniki in člani društev je bilo ugotovljeno, da člani lokalnih avto-moto društev ne poznajo delovanja društva v katerega so včlanjeni, saj so člani društva le zaradi ugodnosti AMZS.

Svoj prispevek k varnosti cestnega prometa in sodelovanje pri različnih aktivnostih, ki jih organizirajo številna avto-moto društva na Gorenjskem tako izvaja veliko manj članov, kot so dejanske številke o številu članov v posameznem društvu. Zato bi morala društva svoje člane bolj vzpodbujati k aktivnemu vključevanju v preventivne aktivnosti in pridobivanju novih idej, ki bi pripomogle k uresničitvi »vizije nič«.

Dejavni člani, ki delujejo v obliki preventivnega dela in promocije na področju varnosti cestnega prometa so prostovoljci, ki jim ni vseeno, kaj se dogaja na cesti in želijo dati svoj prispevek k varnosti. Njihovo prispevek temelji na prostovoljnem in brezplačnem delu. Nagrada so jim zadovoljni obiskovalci oz. udeleženci njihovih preventivnih akcij, ter večja varnost v prometu.

9 ZAKLJUČEK

Cestni promet poleg ostalih prometnih podsistemov predstavlja ožilje naše civilizacije in kot tak omogoča naše življenje v najširšem pomenu. Kljub svojim velikim okoljskim in drugim negativnim vplivom je najpomembnejši prometni podsistem, znotraj njega pa prevoz z osebnimi vozili vodi pred ostalimi oblikami javnega potniškega prometa. Poleg negativnega okoljskega vpliva ima cestni promet še en negativen vpliv na našo družbo, in sicer prometne nesreče, ki odnašajo človeška življenja in povzročajo gromozansko finančno in ekonomsko škodo. Zato mora biti izboljševanje varnosti cestnega prometa permanentna naloga vseh nosilcev prometne politike, glavni in končni cilj pa nobeno izgubljeno življenje na cestah ter nobena nova invalidnost zaradi posledic prometne nesreče.

Za preteklo stanje sistema varnosti cestnega prometa v naši državi je bila značilna razdrobljenost pristojnosti in odgovornosti med več organov, in sicer Ministrstvom za promet, Ministrstvom za notranje zadeve, Policijo, Direkcijo RS za ceste ter upravnimi enotami.

Eden izmed ciljev Obdobnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za obdobje 2010–2011 je bil projekt ustanovitve Javne agencije za varnost prometa. Agencija je 1. septembra 2010 prevzela naloge s področja voznikov in vozil, ki jih je doslej opravljalo Ministrstvo za notranje zadeve, naloge s področja vozil, ki jih opravlja DRSC, kot organ v sestavi Ministrstva za promet, naloge s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu, ki jih opravlja DRSC kot organ v sestavi Ministrstva za promet, naloge s področja varnosti prometa, ki jih opravlja Ministrstvo za promet in naloge s področja izpitnih centrov za voznike, ki jih opravljajo upravne enote, kjer so izpitni centri.

Poleg udeležencev v cestnem prometu so za varnost odgovorni tudi občinski sveti za preventivo in varnost v cestnem prometu. Z njihovim delovanjem in pripravo ter izvajanjem občinskih programov varnosti se je varnost v cestnem prometu izboljšala; v nekaterih občinah občutno, v drugih manj.

Občinski program varnosti morajo čim prej sprejeti vse občine, saj jim to narekuje Zakon o občinskem redarstvu. Bolj pomembna od zakonskega določila je varnost vseh občanov in občank, saj so v občinskem programu varnosti zajeta vsa področja, od cestnega prometa, javnega reda in miru do kriminalitete.

Občinski program varnosti zajema posnetek stanja, ki temelji na statističnem poročilu policije za posamezno občino, oceno ogroženosti posamezne občine,

opredelitev varnostnih potreb in cilje. Opredeljuje tudi organizacijo občinskega redarstva in način njihovega dela.

Pomembno je tudi povezovanje vseh subjektov v regijsko koordinacijo oz. vzpostavitev regijskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Tudi to je eden izmed ciljev Obdobnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za obdobje 2010–2011.

Na Gorenjskem je bil izveden prvi takšen projekt povezave, saj je v l. 2010 pričela delovati koordinacija gorenjskih Svetov za preventivo in varnost v cestnem prometu. Z delovanjem regijske koordinacije se pričakuje usklajeno, ažurno in kvalitetnejše delo pri izvajanju prometne preventive v lokalnih skupnostih v celotni gorenjski regiji.

Potrebno bi bilo izdelati regijski program, da bi lahko aktivnosti vseh služb, udeležencev in ustanov usmerili v tako smer in iskali prave rešitve, da bi lahko sledili ciljem. Naloge bi načrtovali in njihovo izvajanje usmerili tako, da v regiji v cestnem prometu nihče ne bi umrl in da se nihče ne bi telesno poškodoval.

Na Ministrstvu za notranje zadeve je bilo zgrajeno informacijsko skladišče, ki služi za poročanje vodstvu ter za spremljanje in analiziranje prometne varnosti v Republiki Sloveniji s pomočjo multi-dimenzionalnih pregledov. Podatki se zbirajo in urejajo na MNZ, od koder se nato vsak mesec prenašajo v podatkovno skladišče na Center vlade za informatiko v sistem Informacijski servis podatkov (www.e-uprava.gov.si, 7. 1. 2011). Na spletnih straneh so objavljena najpomembnejša gibanja povezana s cestno prometno varnostjo: gibanja prometnih nesreč, vrste udeležencev v prometnih nesrečah, starost udeležencev in povzročiteljev, vzroki prometnih nesreč in število mrtvih udeležencev v prometnih nesrečah.

Policija na regionalni in tudi na lokalni ravni vsakomesečno analitično spremlja podatke o varnosti cestnega prometa. Ti podatki so namenjeni zgolj policiji za njihovo interno uporabo. Ob zadostni podpori države, regije in lokalnih subjektov in ob uspešnem delu regijske koordinacije, bi se podoben sistem lahko organiziral na področju regije. Na ta način bi lahko najhitreje odreagirali na določen problem, ki bi se pojavil v regiji ali posamezni občini v regiji, saj je problem na regionalnem ali lokalnem nivoju lahko povsem drugačen od državnega. Na vsak izkazan problem v varnosti cestnega prometa pa je potrebno čim hitreje odreagirati, če želimo še vnaprej zmanjševati posledice prometnih nesreč.

LITERATURA IN VIRI

- Bilban, M. (1994). Indeksi varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji in predlogi izboljšav. Globalna varnost, I. mednarodna konferenca, Zbornik referatov, str. 31.
- Bilten. (2009). 130 let organiziranega gasilstva v Kranju, 50 let Gasilsko reševalne službe Kranj. Kranj: Grafična priprava za tisk: Trajanus d.o.o. Kranj, str. 4.
- Breznik, P. (2001). Varni v cestnem prometu. Ljubljana: Primotehna.
- Grebenc, V., Šabić, A., Kvaternik, I. (2008). Varna vožnja. Ljubljana: Fakulteta za socialno delo, Univerza v Ljubljani.
- Grizold, A. (1992). Oblikovanje slovenske nacionalne varnosti – razpotja nacionalne varnosti. Obramboslovne raziskave v Sloveniji, Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, str. 59–93.
- Interno gradivo ANMP Kranj, mag. MOHOR Mitja, vodja službe NMP OE ZD Kranj, 18. 10. 2010.
- Jeršin, R. (2008). Naloge pooblaščenih uradnih oseb občinskega redarstva včeraj, danes in jutri. Bled: 9. slovenski dnevi varstvoslovja.
- Kersnič, P. (2002). Med civilno družbo in strokovnim združenjem. Obzornik zdravstvene nege št. 36, str. 1–3.
- Kolman, P. (2004). V AMD Podnart praznovali 50. obletnico. Deželne novice, glasilo Občine Radovljica, št. 10, str. 7.
- Kralj, R. (2009). Vloga in pomen civilne družbe pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa, diplomsko delo.
- Občina Bled. (2009). Občinski program varnosti Občine Bled.
- Občina Kranjska Gora. (2009). Občinski program varnosti Občine Kranjska Gora.
- Občina Radovljica. (2010). Občinski program varnosti Občine Radovljica.
- Občina Škofja Loka. (2009). Občinski program varnosti Občine Škofja Loka.
- Občina Železniki. (2009). Občinski program varnosti Občine Železniki.
- Občine Jesenice, Gorje, Kranjska Gora, Žirovnica. (2009). Poročilo Medobčinskega inšpektorata Občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica za leto 2009.
- Občini Cerklje ob Nočah in Železniki. (2009). Poročilo Medobčinskega inšpektorata občin Cerklje ob Nočah in Železniki za leto 2009.
- Pengel, P. (2001). O razvoju prometnega sistema. Ljubljana: Svet za varstvo okolja Republike Slovenije.
- Pisni odgovor g. Darka Gortnarja, višjega referenta za komunalno Občine Železniki, 9. 11. 2010.

- Pisni odgovor g. Jerneja Prevca, direktorja občinske uprave Občine Škofja Loka, 19. 11. 2010.
- Pisni odgovor g. Marka Bajca iz Oddelka za infrastrukturo Občine Radovljica, 9. 11. 2010.
- Polič, M. (1985). Družbeni vidiki odnosov v prometu. Ljubljana: Zavod SRS za varstvo pri delu.
- Polič, M., Zabukovec, V., Žlender, B. (1996). Prometna psihologija, mladi v prometu. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.
- Poročilo o delu operative 2009, poveljnik gasilske operative, Matej KEJŽAR.
- Poročilo o delu PU Kranj za leto 2009, direktor PU Kranj, Simon VELIČKI, 5. 3. 2010.
- Posredovanje statističnih podatkov, Ministrstvo za notranje zadeve, 2010.
- Slovar slovenskega knjižnega jezika. (1994). Ljubljana: Državna založba Slovenije.
- Sušanj, R. (2007). Varnost cestnega prometa. Revija Varnost, št. 2, str. 13.
- Šibenik, T. (1993). Umirjanje prometa – hitrost po meri človeka. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.
- Šubic, S. (2010). 60 let AMD Šenčur. Jurij, priloga Gorenjskega Glasa za občino Šenčur, št. 2, str. 8.
- Zabukovec, V., Žlender, B., Polič, M., Divjak, M., Markl, M. (2007). Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu. Ljubljana: Znanstveno raziskovalni inštitut.
- Zajc, L. (1994). Prometni sistem, prometna varnost in policija. Zbornik, letnik VII, str. 255–268.
- Zapisnik 2. redne seje Občinskega sveta Občine Žiri z dne 21. 12. 2006.
- Zapisnik 35. redne seje Občinskega sveta Občine Jesenice z dne 11. 3. 2010.
- Žlender, B. (1994). Prometne nesreče, psihološki vidiki nesreč. Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje pri Ministrstvu za obrambo Republike Slovenije, str. 243–270.
- Žlender, B. (1995). Prometna varnost otrok in mladostnikov v Sloveniji. Ljubljana: Zveza organizacij za tehnično kulturo Slovenije, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Slovenije.
- Žlender, B. (1997). Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu 1972–1997. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.
- Žlender, B. (2002). Hitrost in varnost prometa. Ljubljana: Trideset let preventive in vzgoje v cestnem prometu, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS.

- Žlender, B. (2002). Trideset let preventive in vzgoje v cestnem prometu. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.
- Žlender, B. (2007). Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu. Ljubljana: Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete.
- Žlender, B., Štaba, R. (2007). Vloga lokalnih skupnosti pri izvajanju NPVCP. Ljubljana: Direkcija Republike Slovenije za ceste.

Pravni viri:

- Zakon o motornih vozilih (Uradni list RS, št. 106/2010, 27. 12. 2010).
- Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 108/2010, 30. 12. 2010).
- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/2010, 30. 12. 2010).
- Zakon o voznikih (Uradni list RS, št. 109/2010, 30. 12. 2010).
- Zakon o javnih cestah (ZJC-UPB1) (Uradni list RS, št. 33/2006, 30. 3. 2006).
- Zakon o policiji (Uradni list RS, št. 66/09, 21. 8. 2009).
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/2008, 6. 6. 2008).
- Zakon o upravnih taksah (Uradni list RS, št. 114/2005, 19. 12. 2005).
- Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 57/1993).
- Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 126/2003).
- Zakon o gasilstvu (Uradni list RS, št. 113/5).
- Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06).
- Zakon o varstvu pred utopitvami (Uradni list RS, št. 42/07).
- Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2010 in 2011 (Uradni list RS, št. 99/2009 in 29/2010).
- Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev (Uradni list RS, št. 71/1994, 18. 11. 1994).
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil (Uradni list RS, št. 29/2010).
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o avtošolah (Uradni list RS, št. 13/2010).
- Pravilnik o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil (Uradni list RS, št. 88/2005).
- Pravilnik o vrstah vzdrževalni del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest (Uradni list RS, št. 62/98).
- Pravilnik o načinu označevanja in zavarovanja del na javnih cestah in ovir v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 116/2006).
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Uradni list RS, št. 46/00, št. 110/2006 in št. 64/2008).

- Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil (Uradni list RS, št. 88/2005, 4. 10. 2005).
- Pravilnik o službi nujne medicinske pomoči (Uradni list RS, št. 106/2008).
- Uredba o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom (Uradni list RS, št. 88/2005, 4. 10. 2005).
- Uredba o načinu opravljanja rednega vzdrževanja in organiziranja obnavljanja državnih cest (Uradni list RS, št. 48/98).
- Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč (Uradni list RS, št. 92/2007 in spremembe št. 54/2009).
- Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v Občini Železniki (Uradni vestnik Gorenjske št. 5/97).
- Pravila policije št. 0021-1-0/502401/00 z dne 29. 11. 2000 z vsemi spremembami in dopolnitvami, neuradno prečiščeno besedilo.
- Akt o notranji organizaciji, sistematizaciji, delovnih mestih in nazivih v policiji (Naloga policijskega inšpektorja, 7. 1. 2010).
- Temeljni cilji za delo policijske uprave Kranj na področju varnosti cestnega prometa v letu 2009, 30. 12. 2008.
- Temeljni cilji za delo PU Kranj na področju varnosti cestnega prometa v letu 2009, 22. 12. 2008.
- Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011.
- Obdobni načrt za zagotavljanje cestnega prometa v letih 2008 in 2009.
- Uradni list Republike Slovenije. (2006). Ljubljana: Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije.

Spletne strani:

- Aktualne objave DARS-a. www.bizi.si/DARS-D-D/aktualne-objave/, dostopno 3. 11. 2010
- Aktualno. <http://www.mzp.gov.si/>, dostopno 7. 1. 2011
- AMD Cerklje. www.amd-cerklje.si, dostopno 5. 11. 2010
- AMD Kranj. www.amd-kranj.si, dostopno 6. 11. 2010
- Avto-moto zveza Slovenije. http://sl.wikipedia.org/wiki/Avto-moto_zveza_Slovenije, dostopno 6. 11. 2010
- Avtošola. <http://www.bb-kranj.si/avtosola>, dostopno 29. 9. 2010
- Civilna družba. http://sl.wikipedia.org/wiki/Civilna_dru%C5%BEba, dostopno 7. 1. 2011
- Civilna družba. http://www.ds-rs.si/?q=civilna_druzba, dostopno 20. 12. 2010
- DARS - O nas. http://www.dars.si/Dokumenti/O_nas_1.aspx, dostopno 30. 9. 2010
- Delovna področja Direkcije RS za ceste. www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/, dostopno 11. 11. 2010
- Evropska listina o varnosti v cestnem prometu. www.bb-kranj.si/podjetje-evropska-listina-o-varnosti, dostopno 29. 9. 2010

- Financiranje gradnje. www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Nacionalni_program_izgradnje_avtocest/Financiranje_gradnje_27.aspx, dostopno 30. 9. 2010
- Hitrost – počasneje je varneje. www.rtvsllo.si/files/novice/hitrost.pdf, dostopno 12. 11. 2010
- Kronika razvoja AMD. http://www.amd-kranj.si/index.php?p=1_3_Zgodovina, dostopno 6. 11. 2010
- Letno poročilo DARS za leto 2009. http://seonet.ljse.si/default.aspx?doc_id=40865, dostopno 20. 11. 2010
- Mednarodni sestanek projekta VAMOS. www.vozimo-pametno.si/index.php?option=com_content&task=view&id=356, dostopno 7. 1. 2011
- Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica. www.jesenice.si/default.asp?pdr_id=12823&lang_id=1060&obc_id=41, dostopno 2. 11. 2010
- Medobčinski inšpektorat občin Škofja loka, Gorenja vas-Poljane in Žiri. www.skofjaloka.si/default.aspx?Tip=1551651&KeyID=99&Naslov=Medobcinski_inspektorat, dostopno 7. 1. 2011
- Medobčinsko redarstvo. www.zelezniki.si/obcina/index.html, dostopno 5. 1. 2011
- Načini plačevanja cestnine. www.dars.si/Dokumenti/Cestnina/Nacini_placevanja_cestnine_37.aspx, dostopno 1. 10. 2010
- Naloge Direkcije RS za ceste. www.dc.gov.si/si/o_direkciji_rs_za_cest/naloge/, dostopno 11. 11. 2010
- Navodilo za zagotavljanje nujne medicinske pomoči v ZD Jesenice. www.drmed.org/navodila_vodje/navodilo_nmp1.htm, dostopno 31. 10. 2010
- O direkciji RS za ceste. www.dc.gov.si/si/o_direkciji_rs_za_cest/, dostopno 11. 11. 2010
- O društvu. <http://www.amd-ziri.si/?page=about>, dostopno 6. 11. 2010
- Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Žiri. www.uradni-list.si/1/content?id=91601, dostopno 5. 11. 2010
- Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo občine Cerklje na Gorenjskem. www.cerklje.si/fileadmin/user_upload/polona/akti/2002_05/Odlok_o_ustanovitvi_Sveta_za_preven_cestnem_prometu.pdf, dostopno 3. 11. 2010
- Odloki in uredbe občine Šenčur. www.sencur.si/dokumenti/predpisi/odloki-in-odredbe, dostopno 4. 11. 2010
- Odloki občine Naklo. www.naklo.si/obcina.asp?stopId=|1|125&pageId=125&tipId=viz, dostopno 5. 11. 2010

- Operativna gasilska služba. <http://www.gasilcikranj.si/operativa.html>, dostopno 21. 5. 2010
- Organigram občine. www.trzic.si, dostopno 21. 12. 2010
- Organigram organizacijskih enot Direkcije RS za ceste. [/www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Novice_OJ/pdf_datoteke/organigram_2010_september.pdf](http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Novice_OJ/pdf_datoteke/organigram_2010_september.pdf), dostopno 11. 11. 2010
- Organigram Uprave za zaščito in reševanje. www.sos112.si/slo/tdocs/organigram.pdf, dostopno 26. 12. 2010
- Organigram. www.mss.gov.si/, dostopno 23. 12. 2010
- Organigram. www.policija.si/images/stories/O_Policiji/PDF/100701-OrgGPU.pdf, dostopno 23. 12. 2010
- Organizacija in delovna področja. <http://www.mnz.gov.si/>, dostopno 25. 12. 2010
- Organizacija. www.mf.gov.si/, dostopno 25. 12. 2010
- Organizacija. www.mors.si/, dostopno 25. 12. 2010
- Organizacija. www.mss.gov.si/, dostopno 25. 12. 2010
- Organizacija. www.mz.gov.si/, dostopno 25. 12. 2010
- Organiziranost direkcije RS za ceste. www.dc.gov.si/si/o_direkciji_rs_za_cestes/organiziranost_direkcije_rs_za_cestes/#c6980, dostopno 11. 11. 2010
- Organiziranost in pripravljenost zimske službe na avtocestah. www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/06tiskovnazimskasIDAR_S1311.pdf, dostopno 4. 11. 2010
- Organiziranost. <http://www.policija.si/index.php/policijske-uprave>, dostopno 23. 5. 2010
- Pogled v preteklost. www.vozimo-pametno.si, dostopno 5. 11. 2010
- Policijska uprava Kranj. www.policija.si/index.php/policijske-uprave/182, dostopno 23. 5. 2010
- Predstavitev JZ GRS Jesenice. www.gasilci-jesenice.com/predstavitev.html, dostopno 21. 5. 2010
- Predstavniki občinskih SPV udeležili seminarja VAMOS. http://www.vozimo-pametno.si/index.php?option=com_content&task=view&id=266, dostopno 12. 11. 2010
- Primeri iz dobre prakse. www.bb-kranj.si/avtosola-primeri-iz-dobre-prakse, dostopno 9. 11. 2010
- Publikacije. www.zsamziri.org/, dostopno 1. 11. 2010
- Redno letno vzdrževanje. www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Vzdrzevanje_AC_in_HC/Redno_letno_vzdrzevanje_78.aspx, dostopno 30. 9. 2010
- Redno zimsko vzdrževanje. www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Vzdrzevanje_AC_in_HC/Redno_zimsko_vzdrzevanje_79.aspx, dostopno 30. 9. 2010

- Register avtošol.
www.mnz.gov.si/fileadmin/mnz.gov.si/pageuploads/DUNZ/Avtosole/Register
AS.xls+register+avto%C5%A1ol&cd=3&hl=sl&ct=clnk&gl=sj, dostopno 29.
9. 2010
- Vinjeta. www.dars.si/Dokumenti/Vinjeta_228.aspx, dostopno 1. 10. 2010
- Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije. www.zveza-zsam.si/,
dostopno 15. 11. 2010

PRILOGA:

- Organigram organiziranosti in povezanosti med subjekti s področja cestno prometne varnosti v Republiki Sloveniji na državnem, regijskem in občinskem nivoju

KAZALO SLIK:

Slika 1: Shema ministrstev zadolžena za varnost cestnega prometa	6
Slika 2: Prvine nacionalno-varnostnega sistema sodobne družbe	8
Slika 3: Logotip 10. Kongresa o cestah in prometu	13
Slika 4: Organigram Ministrstva za promet	18
Slika 5: Organigram Javne agencije za varnost prometa	19
Slika 6: Organigram MNZ	29
Slika 7: Policija je organ v sestavi Ministrstva za notranje zadeve	30
Slika 8: Organigram Ministrstva za šolstvo	37
Slika 9: Organigram Ministrstva za pravosodje	41
Slika 10: Organigram Ministrstva za obrambo	46
Slika 11: Organigram Uprave za zaščito in reševanje	47
Slika 12: Organigram Ministrstva za finance	52
Slika 13: Organigram Ministrstva za zdravstvo	56
Slika 14: Mrtvi v prometnih nesrečah po statističnih regijah v letu 2009	68
Slika 15: Prikaz organov za varnost cestnega prometa v regiji	103
Slika 16: Območja policijskih uprav v Sloveniji	104
Slika 17: Organizacijska shema PU Kranj	105
Slika 18: Sestava sektorja uniformirane policije	105
Slika 19: Organizacijska shema Gasilsko reševalne službe Kranj	116
Slika 20: Vrste posredovanj Gasilsko reševalne službe Kranj v letu 2009	120
Slika 21: Organizacijska shema AMZS	125
Slika 22: Organizacijska shema DARSA, izpostava Hrušica	139
Slika 23: Letni vinjeti za dvosledna in enosledna vozila za leto 2011	144
Slika 24: Organizacijska shema DRSC	148
Slika 25: Prikaz organov, ki skrbijo za varnost prometa v občini	161
Slika 26: Organigram občine Tržič	163

Slika 25: Organigram občinskih in medobčinskih redarstev na Gorenjskem 170

KAZALO TABEL:

Tabela 1: Prometne nesreče v letu 2007 na območju RS in Gorenjske	65
Tabela 2: Prometne nesreče v letu 2008 na območju RS in Gorenjske	66
Tabela 3: Prometne nesreče v letu 2009 na območju RS in Gorenjske	66
Tabela 4: Število prometnih nesreč na območju Gorenjske	69
Tabela 5: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom in telesnimi poškodbami na območju Gorenjske	70
Tabela 6: Vzroki prometnih nesreč s smrtnim izidom in telesnimi poškodbami na območju Gorenjske	72
Tabela 7: Število prometnih nesreč po občinah na območju Gorenjske	76
Tabela 8: Število prometnih nesreč po kategorijah cest na območju Gorenjske	78
Tabela 9: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah do 7 let na Gorenjskem	82
Tabela 10: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 7 do 14 let na Gorenjskem	83
Tabela 11: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 14 do 16 let na Gorenjskem	85
Tabela 12: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 16 do 18 let na Gorenjskem	86
Tabela 13: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 18 do 24 let na Gorenjskem	88
Tabela 14: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 24 do 44 let na Gorenjskem	89
Tabela 15: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 44 do 64 let na Gorenjskem	91
Tabela 16: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah nad 64 let na Gorenjskem	93
Tabela 17: Udeleženci v prometnih nesrečah na Gorenjskem	95
Tabela 18: Povzročitelji prometnih nesreč na Gorenjskem	96
Tabela 19: Udeležena vozila v prometnih nesrečah na Gorenjskem	99
Tabela 20: Udeležena vozila v prometnih nesrečah na Gorenjskem	100
Tabela 21: Delovna mesta in število zaposlenih v GRS Kranj	117
Tabela 22: Vrsta intervencije in skupno število posredovanj v letu 2009	120
Tabela 23: Intervencije v primerjavi s preteklimi leti	121
Tabela 24: Število opravljenih tehničnih pregledov po kategorijah vozil	128
Tabela 25: V odstotkih izraženi uspešno opravljeni izpiti kandidatov v izpitnem centru Kranj	135
Tabela 26: V odstotkih izraženi uspešno opravljeni izpiti kandidatov v izpitnem centru Jesenice	135
Tabela 27: Avtocestne baze na območju Republike Slovenije	139
Tabela 28: Prikaz cen vinjet v evrih glede na vrsto vinjete	144
Tabela 29: Prikaz števila intervencij in njihovih vzrokov	157

Tabela 30: Gorenjske občine, njihova velikost in število prebivalcev	160
Tabela 31: Občine, dolžina občinskih cest, št. registriranih vozil in št. vozil na 100 prebivalcev primerjalno s slovenskim povprečjem	191

KAZALO GRAFOV:

Graf 1: Število mrtvih na 1.000.000 prebivalcev v letu 2008 v primerjavi z letom 2001	62
Graf 2: Dejansko stanje in projekcija glede na cilj števila mrtvih do leta 2011 v RS	63
Graf 3: Prometne nesreče na Gorenjskem	70
Graf 4: Prometne nesreč s smrtnim izidom na območju Gorenjske	71
Graf 5: Prometne nesreč s telesnimi poškodbami na območju Gorenjske	71
Graf 6: Vzroki prometnih nesreč s smrtnimi izidi na območju Gorenjske	72
Graf 7: Prometne nesreč s smrtnimi izidi na območju Gorenjske	77
Graf 8: Prometne nesreče s hudo telesno poškodovanimi na območju Gorenjske ..	77
Graf 9: Število mrtvih v prometnih nesrečah po kategorijah cest na območju Gorenjske	79
Graf 10: Število hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah po kategorijah cest na območju Gorenjske	79
Graf 11: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah do 7 let na Gorenjskem.....	83
Graf 12: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 7 do 14 let na Gorenjskem ..	84
Graf 13: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 14 do 16 let na Gorenjskem	85
Graf 14: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 16 do 18 let na Gorenjskem	86
Graf 15: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 18 do 24 let na Gorenjskem	88
Graf 16: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 24 do 44 let na Gorenjskem	90
Graf 17: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah od 44 do 64 let na Gorenjskem	92
Graf 18: Vrsta udeležencev v prometnih nesrečah nad 64 let na Gorenjskem.....	94
Graf 19: Mrtvi udeleženci v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah	95
Graf 20: Hudo telesno poškodovani udeleženci v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah.....	96
Graf 21: Mrtvi povzročitelji v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah.....	97
Graf 22: Hudo telesno poškodovani povzročitelji v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah	97
Graf 23: Število mrtvih po kategorizaciji vozil, udeleženih v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah.....	99
Graf 24: Število hudo telesno poškodovanih po kategorizaciji vozil, udeleženih v prometnih nesrečah na gorenjskih cestah.....	100

KRATICE IN OKRAJŠAVE

ACB:	Avtocestna baza
AMD:	Avto-moto društvo

AMZS:	Avto-moto zveza Slovenije
ANMP:	Ambulanta nujne medicinske pomoči
AVO:	Avstrijski varnostni organi
CZ:	Civilna zaščita
DARS:	Družba za avtoceste Republike Slovenije
DRSC:	Direkcija Republike Slovenije za ceste
ESRR:	Evropski sklad za regionalni razvoj
EU:	Evropska unija
GPU:	Generalna policijska uprava
GRS:	Gasilsko reševalna služba
HTP:	Huda telesna poškodba
IVO:	Italijanski varnostni organi
KZM:	Kolo z motorjem
LTP:	Lahka telesna poškodba
MK:	Motorno kolo
MO:	Mestna občina
NMP:	Nujna medicinska pomoč
OA:	Osebni avtomobil
PP:	Policijska postaja
PU:	Policijska uprava
RS:	Republika Slovenija
SI:	Smrtni izid
SPV:	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
TV:	Tovorno vozilo
UUP:	Uprava uniformirane policije
VCP:	Varnost cestnega prometa
ZJC:	Zakon o javnih cestah
ZŠAM:	Zveza šoferjev in avtomehanicov
ZVCP:	Zakon o varnosti cestnega prometa