



**Medobčinski inšpektorat
Kranj**

Slovenski trg 1, 4000 Kranj
tel. 04/ 237 31 97, fax. 04/ 237 31 98

OBČINA CERKLJE na Gorenjskem	
Prejeto: 01-04-2011	Sign.znak: Mik
Šifra zadeve:	Priloge:
ČeM-02/2010-11	Vrednotnice:

Datum: 31.03.2011

POROČILO O DELOVANJU MEDOBČINSKEGA INŠPEKTORATA KRANJ NA OBMOČJU OBČINE CERKLJE NA GORENJSKEM ZA LETO 2010

MEDOBČINSKO REDARSTVO KRANJ NA OBMOČJU OBČINE CERKLJE NA GORENJSKEM

Skladno z veljavnim Odlokom o ustanovitvi skupnega organa občinske uprave Medobčinski inšpektorat Kranj in podpisom Pogodbe o pravicah in obveznostih pri delovanju Medobčinskega inšpektorata Kranj (MIK), je organ pričel opravljati svojo funkcijo na področju medobčinskega redarstva 01.05.2008.

Medobčinska redarska služba

Redarski nadzori so potekali na podlagi pristojnosti, ki jo daje redarskemu organu:

1. Zakon o redarskem nadzoru,
2. Zakon o prekrških,
3. Zakon o splošnem upravnem postopku,
4. Zakon o varnosti cestnega prometa,
5. Zakon o javnem redu in miru,
6. Odlok o ureditvi in varnosti cestnega prometa v Občini Cerklje na Gorenjskem.

STATISTIČNI PRIKAZ DELA REDARSTVA V LETU 2010 V PRIMERJAVI Z LETOM PREJ

Opis	2010 (3)	2009 (4)	Delež (3 : 4)
Prekrški	1248	319	391,22
- radar	582	0	100,00
- ostalo	666	319	208,78
Poizvedbe o kršiteljih pri MNZ	200	69	289,86
Poizvedbe o kršiteljih pri organizacijah	269	318	84,59
Izdani plačilni nalogi po pošti	930	386	240,93
Zahteve za sodno varstvo (ZSV)	38	1	3.800,00
Ugovori	38	34	111,76
Pozivi za dopolnitev ugovora ali ZSV	4	4	100,00
Zavrženje ugovora ali ZSV	1	2	50,00
Predlogi za obročna plačila	2	0	
Opozorila (malo prekoračene hitrosti, na kraju prek. ...)	119	21	566,67
Ustavljeni postopki (tuje reg. tablice, tujci, ...)	32	31	103,23
Odredbe za odvoz vozil	1	10	10,00
Odvozi zapuščenih vozil	1	7	14,29
Izdani sklepi	1	2	50,00
Drugi koraki v postopku (odgovori, pojasnila)	207	74	279,73
Izdane odločbe	11	13	366,67
- z globo	8	2	400,00
- z opominom	3	1	300,00
Predlog za določitev uklonilnega zapora	0	1	
Obdolžilni predlogi	8	0	
Nerešeni ugovori	3	0	
Nerešene odločbe	1	0	
Nerešene ZSV	51	0	
Odstopljene ZSV sodišču	7	0	
Plačilni nalogi za sodno takso	6	2	300,00
Predlogi za izvršbo pri DURS	156	211	160,00
- globe	86	55	156,36
- sodna taksa PO	2	2	100,00
Posredovanja KT na Ministrstvo za pravosodje	242	0	
Število redarjev	15	11	136,36

Glede na leto 2009 je bilo ugotovljenih bistveno več kršitev, kar je posledica nakupa in uporabe merilnika hitrosti.

TABELA PREKRŠKOV GLEDE NA KRAJ STORITVE PREKRŠKA

LOKACIJA	ŠTEVILO
LETALIŠČE JP LJUBLJANA	306
CERKLJE, KRVAVŠKA CESTA	227
LETALIŠČE JP LJ OBMOČJE 3	203
ČEŠNJEVEK	127
ZGORNJI BRNIK	98
LETALIŠČE JP LJ OBMOČJE 1	90
VELESOVO	70
LETALIŠČE JP LJ OBMOČJE 2	49
ZALOG PRI CERKLJAH	25
VAŠCA	15
ZGORNJI BRNIK	12
GRAD	7
CERKLJE, CESTA V POLICO	5
CERKLJE, TRG DAVORINA JENKA	3
TRATA PRI VELESOVEM	3
DVORJE	2
LETALIŠČE JP LJ OBMOČJE 4	2
LETALIŠČE JP LJ OBMOČJE 5	2
LETALIŠČE JP LJ OBMOČJE 6	2
SKUPAJ	1418

PROMETNE NESREČE IN PREKRŠKI

V naslednjih 10 letih ima EU akcijski načrt:

- vizijo nič, z operativnim načrtom vsaj 50% manj mrtvih in telesno poškodovanih,
- znižanje prekoračitev hitrosti,
- pripenjanje z varnostnim pasom,
- obsežnejši in pogostejši nadzor nad alkoholom in drogami v cestnem prometu.

Temu se pridružuje tudi Slovenija.

V EU zaradi prometnih nesreč letno umre okoli 35.000 ljudi, 1,5 milijona je poškodovanih, kar znaša okoli 2% BDP oziroma okoli 130 milijard EUR. Če to preračunamo na Slovenijo so družbeni stroški prometnih nesreč znašali 1 milijardo EUR. Ocena je, da je obseg opravljenega nadzora prispeval k ohranitvi 14.000 življenj.

V EU umre v naseljih 38%, na lokalnih cestah pa 8% ljudi. V vseh nesrečah umre 17% pešcev, zato moramo vozniki prevzeti večjo odgovornost z znižanjem povprečne hitrosti. Več kot 80% nesreč kolesarjev je po trku z vozili in od tega 50% v križiščih. Okoli 70% nesreč se zgodi v bližini doma. Na to najverjetneje vpliva premajhna zbranost.

V prometnih nesrečah je v Sloveniji umrlo 12% kolesarjev. V naselju se je zgodilo 83% nesreč kolesarjev, od tega 55% v križišču; 67% jih v primeru smrti ni imelo na glavi čelade. Iz zdravstvenih baz je razvidno, da so v primeru nesreč kolesarjev prevladovale poškodbe glave.

V zadnjih letih je v nesrečah umrlo 15,3% pešcev. Glede na vrsto ceste se večji del nesreč v katerih so udeleženi pešci zgodi na lokalnih cestah (77 % za zadnja 3 leta). Večina prometnih nesreč z udeležbo pešcev se zgodi znotraj naselij (za zadnje 3 leta kar 89 %). Glede na stanje vozišča se velik delež prometnih nesreč z udeležbo pešcev zgodi na zglajenem asfaltu ali betonu (35,6 %), ker je drsnost veliko večja, ter v suhem vremenu (70,9 %). Največ nesreč zgodi v jasnem vremenu (52 % in ob normalni gostoti prometa 60,4 %).

Po podatkih v letu 2009 se z varnostnim pasom v Sloveniji pripenja 92,5 % voznikov (moški v povprečju 90 % in ženske 94,9 %) in 91 % potnikov (moški v povprečju 87 % in ženske 95 %) na prednjih sedežih. Po statističnih podatkih je uporabljalo varnostni pas na zadnjih sedežih v povprečju 62 % potnikov, pri čemer odrasli uporabljajo varnostni pas 60,1 %, otroci starejši nad 12 let uporabljajo varnostni pas 63,2 % in otroci mlajši od 12 let, ki potrebujejo otroški varnostni sedež, 80,2 %. To je premalo, ker pas rešuje življenja. V EU je ugotovljeno, da vsak tretji umrli v prometni nesreči ni uporabljal varnostnega pasu. Mednarodne izkušnje kažejo, da uporaba varnostnih pasov zmanjša število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb za najmanj 40 %. Prometni strokovnjaki so izračunali, da bi letno ohranili življenja 7000 ljudi, če bi stopnja uporabe varnostnega pasu v vseh državah dosegla najvišji nivo.

POROČILO O DELU Z MERILNIKOM HITROSTI

Raziskava projekta PIN, ki jo je opravil Svet za prometno varnost ETSC pri EU pravi, da 78% državljanov EU ne podpira prekomerne hitrosti. Za Slovenijo je ocena podobna. V EU po raziskavi 60% ljudi vozi po predpisih, ker nočejo, da jih organi pri nadzoru zalotijo pri prekršku, le 40% pa zato, ker je to prav.

K padcu mrtvih v Sloveniji za 19,29% in telesno poškodovanih za 18,66% glede na leto 2009, so prispevala tudi redarstva z merjenji hitrosti.

TABELA KRŠITEV PO PREKORAČITVAH HITROSTI

Predpis	čl.	odst.	tč.	Prometna površina	Prekoračitev	globa	KT	ukrep	št.
ZVCP-1-UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Največja dovoljena hitrost vozila na cestah v naselju je omejena na 50 km/h.	32	1	1	ceste v naselju	prekoračitev do 10 km/h	80	0		70

ZVCP-1-UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Največja dovoljena hitrost vozila na cestah v naselju je omejena na 50 km/h.	32	1	1	ceste v naselju	prekoračitev od 10 - 20 km/h	250	3	183
ZVCP-1-UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Največja dovoljena hitrost vozila na cestah v naselju je omejena na 50 km/h.	32	1	1	ceste v naselju	prekoračitev od 20 - 30 km/h	500	5	39
ZVCP-1-UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Največja dovoljena hitrost vozila na cestah v naselju je omejena na 50 km/h.	32	1	1	ceste v naselju	prekoračitev več kot 30 km/h	1.000,00	9	prepoved vožnje motornega vozila 9
ZVCP-1-UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Na posameznih cestah v naselju ali njihovih delih je največja dovoljena hitrost za vozila lahko največ 70 km/h.	32	2		ceste v naselju (omejitev 40 km/h)	prekoračitev do 10 km/h	80	0	179

ZVCP-1-UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Na posameznih cestah v naselju ali njihovih delih je največja dovoljena hitrost za vozila lahko največ 70 km/h.	32	2	ceste v naselju (omejitev 40 km/h)	prekoračitev od 10 - 20 km/h	250	3		93
ZVCP-1-UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Na posameznih cestah v naselju ali njihovih delih je največja dovoljena hitrost za vozila lahko največ 70 km/h.	32	2	ceste v naselju (omejitev 40 km/h)	prekoračitev od 20 - 30 km/h	500	5		8
ZVCP-1-UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Na posameznih cestah v naselju ali njihovih delih je največja dovoljena hitrost za vozila lahko največ 70 km/h.	32	2	ceste v naselju (omejitev 40 km/h)	prekoračitev več kot 30 km/h	1.000,00	9	prepoved vožnje motornega vozila	1

Prekoračitve hitrosti so bile izmerjene na 11 lokacijah.

Hitrost je eden ključnih povzročiteljev prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. Tako je projekt Hitrost vključen tudi v Nacionalni program varnosti cestnega prometa, katerega nosilec je Ministrstvo za notranje zadeve - Policija. Delež umrlih zaradi neprilagojene hitrosti je bil v Sloveniji leta 2010 34%, leto prej pa 36%. Od tega je bilo približno 19% pešcev in 23% kolesarjev.

Sedem dejstev o hitrosti:

1. Optimalna hitrost in pot ustavljanja
2. Prihranek časa
3. Si ljudje znajo predstavljati posledice hitrosti?
4. Hitrost v m/s
5. Kakšne hitrosti človek lahko nadzoruje?
6. Kaj pomeni povečanje povprečne hitrosti za X km/h
7. Sposobnosti vida

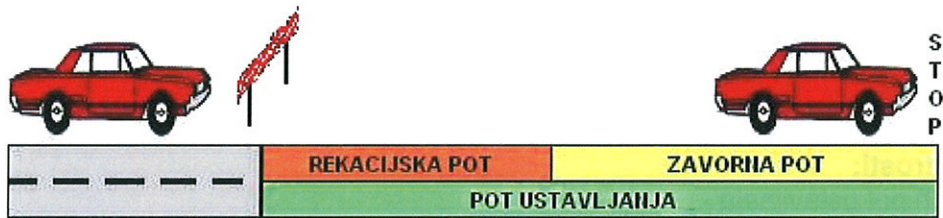
Optimalna hitrost in pot ustavljanja

Omejitve hitrosti na naših cestah niso le izmišljene številke. So natančen kompromis med hitrostjo prevoza na eni strani ter varnostjo prometa na drugi strani. Vsi vemo, da višje hitrosti prinašajo večje tveganje za nesrečo in vsi vemo, da je mobilnost nujna. Zato ob prometnem znaku omejitve hitrosti pomislimo, zakaj je številka ravno 30, 40, 50, 60 ali 90 km/h. Optimalna hitrost namreč pomeni najboljše razmerje med hitrostjo vožnje in varnostjo za vse udeležence v prometu.

POT USTAVLJANJA V METRIH NA RAZLIČNIH PODLAGAH ZA NEKATERE NAJVEČJE DOVOLJENE HITROSTI

Reakcijski čas	1 sekunda			
	podlaga	suho kt = 0,7	mokro kt = 0,4	led = 0,1
hitrost				
10 km/h	3,34	3,76	6,72	
30 km/h	13,36	17,2	43,77	
40 km/h	20,12	26,87	74,11	
50 km/h	27,96	38,5	112,32	
60 km/h	36,96	52,11	158,4	
70 km/h	47,02	67,69	212,36	
80 km/h	58,23	85,23	274,19	
90 km/h	70,57	104,74	343,9	
100 km/h	84,01	126,22	421,48	
110 km/h	98,63	149,67	506,93	
130 km/h	131,18	202,47	701,45	

Ob povprečnem reakcijskem času 1 sekunde. Povprečni koeficient trenja je oznaka kt.



Slika prikazuje pot ustavljanja, ki jo opravi vozilo, ko naleti na oviro na cesti. Splošno pravilo pravi: pot na mokri cesti je dvakrat daljša, na poledeneli pa trikrat daljša, kot na suhi cesti.

Prihranek časa

Danes se nam pogosto mudi. Čas, ki ga porabimo drugje, zato vse večkrat poskušamo nadomestiti s hitrejšo vožnjo. Se ta račun res izide? Povprečen voznik, ki se pelje na delo, prevozi vsako jutro 5 km dolgo pot. Pri hitrosti 50 km/h jo opravi v približno 6 minutah. Pri hitrosti 70 km/h pa v 4,3 minutah. Kot vidimo, prihrani le 1,7 minute – v tem času naredimo bore malo. Medtem pa njegova 40% višja hitrost pomeni 80% višjo verjetnost prometne nesreče in 160% višjo verjetnost, da se bo nesreča končala s smrtnim izidom. Bolj slab izkupiček, mar ne?

Hitrejša vožnja nam tako daje lažjen občutek, da bomo prihranili res veliko časa. V resnici s takšnim načinom vožnje ne pridobimo skoraj nič, močno pa povečamo tveganje zase in druge udeležence v prometu.

Si ljudje znamo predstavljati posledice hitrosti?

Človek se prevaža z motoriziranimi sredstvi, ki omogočajo visoke hitrosti, šele zadnjih nekaj desetletij. Zato še nismo razvili sposobnosti predstavljanja posledic hitrosti. Človek se, na primer, dobro zaveda nevarnosti globine, medtem ko razumevanja nevarnosti hitrosti še nimamo zapisanega v genih. Si lahko predstavljate, kaj pomeni padec na betonska tla z 10 metrov višine? Seveda. Kaj pa trk pri 50 km/h? Sila udarca je približno enaka in vendar se padca bojimo, hitrost pa nam ne pomeni tolikšne grožnje.

Hitrost v m/s

Naše vsakodnevne hitrosti premikanja vedno merimo v kilometrih, ki jih s to hitrostjo prevozimo v eni uri. Vendar pa je večina naših voženj precej krajših. In na kratke razdalje nam takšen način opisa hitrosti ne pove veliko. Poglejmo na hitrost raje v metrih, ki jih naredimo v eni sekundi. Z navadno hojo s 5 km/h, na sekundo prehodimo 1,38 metra.

Hitrosti v avtomobilu so neprimerno višje:

- če vozimo 50 km/h, to pomeni 13,9 m/s.
- če vozimo 60 km/h, to pomeni 16,7 m/s
- če vozimo 90 km/h, to pomeni 25 m/s.

Tako nam je tudi boleče jasno, kaj v prometu pomeni 1 sekundo daljši reakcijski čas:

- če na zavoro pritisnemo 1 sekundo kasneje, se bomo ustavili 13,9 metra po prehodu za pešce.
- če na zavoro pritisnemo 1 sekundo kasneje, se bomo ustavili 16,7 metra po križišču s prednostno cesto.
- če na zavoro pritisnemo 1 sekundo kasneje, se bomo ustavili 25 metrov v stoječi koloni avtomobilov.

Na cesti ljudje pričakujemo pretiran prihranek časa, če vozimo malo hitreje. Hitrost (v) nam pove, koliko časa (t) bomo potrebovali za določeno pot (s): $v = s/t$. Povprečen voznik opravi vsako jutro, ko se pelje na delo, pot, ki je dolga 5 do 10 km. Pri hitrosti 50 km/h bi brez postankov prevozil 5 km v nekaj več kot 6 minutah, 10 km pa v malo več kot 12 minutah (odvisno od časa pospeševanja do 50 km/h). Če bi vozil malo hitreje (70 km/h), bi potreboval dobre 4,3 minute oziroma za daljšo razdaljo 8,6 minut. V naselju pa je to lahko že usodno in nekdo je napisal, da je bolje izgubiti trenutek v življenju, kot na tak način nekomu vzeti življenje v trenutku.

Raziskava, v kateri sta se na pot dolgo 1450 km podali vozili A in B: Vozilo B je vozilo v skladu s predpisi in omejitvami medtem, ko je vozilo A prekoračilo dovoljene hitrosti, je pokazala naslednje:

- časovna razlika prispelosti na cilj je znašala 31 minut
- vozilo A je 700 x več zaviralo, kot vozilo B
- vozilo A je 1350 x več prehitevalo kot vozilo B
- vozilo A je porabilo 40 litrov goriva več

Kakšne hitrosti človek lahko nadzoruje?

Trenutno najhitrejši človek na svetu Usain Bolt je na zadnjem SP v atletiki v Berlinu leta 2009 razdaljo 100 m pretekel v 9,58 sekunde. To pomeni, da je tekel s povprečno hitrostjo dobrih 37 km/h. V mehkem zavetju našega avtomobilskega sedeža pa je hitrost 50 km/h nekaj povsem običajnega. Naše zavedanje in reakcijski čas nista prilagojena hitrostim, ki tako zelo močno presegajo naše fizične sposobnosti. Upoštevajmo to dejstvo naslednjič, ko pritisnemo na plin – višja hitrost zahteva večjo zbranost.

Kaj pomeni povečanje povprečne hitrosti za X km/h

Enostaven približen izračun, ki pokaže na posledice prekoračitve hitrosti je: povečanje povprečne hitrosti vožnje za X km/h nad omejitvev, pomeni 2 X odstotkov več nesreč, 3 X odstotkov večjo verjetnost, da bodo udeleženci nesreče poškodovani in 4 X odstotkov večjo verjetno, da bo v nesreči smrtna žrtev. Če torej svojo hitrost povišamo za 10 km/h nad omejitvev, to pomeni 20% višjo verjetnost nesreče, 35% višjo verjetnost poškodbe v nesreči in 45% višjo verjetnost, da bo v nesreči smrtna žrtev. To potrjuje dejstvo, da stopnja poškodb v prometnih nesrečah narašča sorazmerno s hitrostjo.

Glede na tuje raziskave bi lahko pričakovali bistveno izboljšanje prometne varnosti, če bi se povprečna hitrost vožnje zmanjšala. Kot primer naj navedemo nekaj izsledkov teh raziskav:

- če bi zmanjšali povprečno hitrost v naseljih za 1 km/h, lahko v naslednjem letu pričakujemo zmanjšanje števila prometnih nesreč za približno 4 %.
- znižanje povprečne hitrosti za 1 km/h zunaj naselja pomeni zmanjšanje števila prometnih nesreč zaradi hitrosti za približno 2 %.

Policija je v letu 2009 v naseljih izmerila povprečno hitrost 56 km/h. Da bi bilo stanje zadovoljivo, je potrebno zmanjšati hitrost na 47 km/h.

Že na videz drobna prekoračitev za 10 km/h lahko povzroči hude poškodbe. Voznik, ki namesto 50 km/h kot je dovoljeno, vozi 60 km/h, ima pri nujnem zaviranju na števcu še vedno 44 km/h, medtem ko bi pri vožnji z dovoljeno hitrostjo v tem času že ustavil. Če bi s hitrostjo 44 km/h zadel pešca, bi ta utrpel hude poškodbe, ki bi lahko povzročile tudi smrt.

Če bi zmanjšali povprečno hitrost, bi se poleg zmanjšanja števila prometnih nesreč ublažile tudi posledice, predvsem pri šibkejših udeležencih v cestnem prometu. Najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na teže posledic v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev je hitrost vozila, saj študije kažejo, da pešec najverjetneje utрпи lažje poškodbe pri trku z vozilom s hitrostjo okrog 30 km/h, pri tem je verjetnost za smrt pešca 5%. Že pri trku z 48 km/h je verjetnost hujše in smrtne poškodbe 45%, pri trku s hitrostjo 64 km/h pa je že 68% verjetnost za smrtne poškodbe pešca. Zato je izrednega pomena, da se v bližini in v naseljih povprečne in koničaste hitrosti vozil znižajo pod 50 km/h, saj samo 5 km manj pomeni 25% manj mrtvih in

15% manj telesno poškodovanih. Pri povečanju hitrosti iz 80 na 90 km/h se poveča možnost za nastanek nesreče za 50%.

Če to ponazorimo še podrobneje. V okolici šol in vrtcev so hitrosti 30 km/h zato, ker pri hitrosti 35 km/h praviloma trka ne preživi 6 letni otrok, pri 40 km/h pa 10 letni otrok. Kaj pomeni hitrost kažejo naslednji primeri: trk pri hitrosti 30 km/h je za pešca enak padcu z višine 3,5 m (1. nadstropje), pri hitrosti 40 km/h padec 6,3 m visoko (2. nadstropje), pri hitrosti 50 km/h padec 9,8 m visoko (3. nadstropje), pri hitrosti 60 km/h padec 14,1 m visoko (4. nadstropje), pri hitrosti 70 km/h padec 19,8 m (5. nadstropje) pri hitrosti 80 km/h padec 25,1 m (8. nadstropje) in pri hitrosti 100 km/h padec 39,3 m (13. nadstropje).

Zato je izrednega pomena, da se v bližini in v naseljih povprečne in koničaste hitrosti vozil znižajo pod 50 km/h. Prav tako bi morale biti hitrosti vozil v bližini prehodov za pešce okrog 30 km/h, da bi pešci lahko varno prečkali cestišče.

Iz tega nedvomno sledi, da stopnja poškodb narašča sorazmerno s hitrostjo, zato bi nižanje povprečne hitrosti bistveno pripomoglo k izboljšanju prometne varnosti, saj bi se zmanjšalo tudi število prometnih nesreč in s tem tudi število smrtnih žrtev, invalidnosti, težjih ali lažjih poškodb ter materialne škode.

PREDSTAVLJATE SI:

Med vožnjo po **suhi cesti**, kjer je omejitev 50 km/h, se 25 metrov pred vašim vozilom pojavi otrok.....

- Če vozite 50 km/h ali manj, boste lahko pravočasno ustavili in **otroka ne boste zadeli.**
- Če vozite 5 km/h hitreje, boste zadeli otroka s hitrostjo 28 km/h in **otroka boste gotovo huje poškodovali.**
- Če vozite 10 km/h hitreje, boste otroka zadeli s hitrostjo 39 km/h - **otrok bo verjetno zaradi poškodb umrl.**
- Če vozite 20 km/h hitreje, boste zadeli otroka s hitrostjo 57 km/h - **otroka boste zagotovo ubili.**

V primeru mokrega ali poledenelega cestišča bi bile posledice še hujše.

TABELA POVPREČNE HITROSTI V OBČINI

Omejitev hitrosti na lokaciji	Povprečna hitrost v km/h
40 km/h	49.26
50 km/h	64.84

Povprečna izmerjena hitrost z merilnikom hitrosti (radarjem), je bila v naselju, kjer velja splošna omejitev hitrosti, 64,84 km/h. Glede na rezultate meritev z radarjem predvidevamo, da je bila odločitev za nakup radarja upravičena, saj je prekomerna hitrost še vedno najpogostejši primarni vzrok za nastanek prometnih nesreč.

Sposobnosti vida

Pri vožnji se zanašamo skoraj izključno na svoj vid. 90% vseh pomembnih informacij, ki jih za vožnjo potrebujemo, dobimo s pomočjo vida. Pri tem je naša pozornost večinoma usmerjena na razdaljo, ki jo bomo prevozili v naslednjih treh sekundah. To je 20 do 80 metrov pred vozilom, odvisno od hitrosti vožnje. Ob tem moramo spremljati še vse dogajanje ob straneh na krajši razdalji. Z višanjem hitrosti vožnje se naše vidno polje oži, t.i. tunelski vid, in voznik zaradi pogleda daleč naprej ne vidi več dogajanja ob straneh, zato težje oz. sploh ne zazna dogajanja na cesti, kolesarjev, pešcev, vključevanja z bočnih cest ipd. Hitreje ko

vozimo, bolj omejujemo svoj vid in manj imamo informacij o dogajanju v prometu. Omejitev hitrosti v naselju na 50 km/h je tudi posledica teh ugotovitev, saj je pri tej hitrosti širina našega vidnega polja še dovolj velika, da lahko varno sodelujemo v prometu.

TABELA PO DELEŽIH GLEDE NA PREKORAČENO HITROST V OBČINI

Prekoračitev	Število	Ukrep	Delež v %
prekoračitev do 10 km/h	249		42,78
prekoračitev od 10 - 20 km/h	276		47,42
prekoračitev od 20 - 30 km/h	47		8,08
prekoračitev več kot 30 km/h	10	prepoved vožnje motornega vozila	1,72
SKUPAJ	582		

Primarni namen meritev z radarjem je, da se zmanjša hitrost oziroma povprečna izmerjena hitrost saj je iz navedenega razvidno, kakšne grozljive posledice ima lahko prevelika hitrost. Tudi Medobčinsko redarstvo Kranj je zaradi tega v letu 2010 pristopilo k nacionalni akciji »Hitrost, počasneje je varneje« in akciji »Hvala, ker vozite zmerno«. Zato, preden začnemo voziti se spomnimo, da moramo voziti previdno in počasi. Tudi če bomo vozili 10 km/h manj, bomo še vedno prišli na zastavljeni cilj.

ZAKLJUČEK

Glede na obseg dela in spremljanje varnostnih tveganj, ki jih pokriva redarstvo ocenjujemo, da je bilo v letu 2010 stanje dobro. Pri svojem delu smo uspešno sodelovali z drugimi akterji (policija, občina), ki so tudi prispevali k ugodni varnostni situaciji.

Sistematičen in pravočasen pristop k nadzoru na več območjih in več časa vpliva na vedenje in to dolgoročno vpliva na izboljšanje varnosti.

Z nadzorom ljudi odvrčamo od storitve prekrška, s tem preprečujemo nesreče in rešujemo življenja.

NAPOVED

Javnosti se na redarstvo in izvoljene predstavnike občanov zanašajo, da bodo skrbeli za varnost. To si zaslužijo ter do tega imajo tudi pravico.

Finančne, kadrovske, tehnične in druge vire zagotavlja občinski svet. Da bi obdržali doseženo raven varnosti bi morali vložiti nekaj več sredstev kot leta 2010, kajti po stopnji verjetnosti je ob enakih sredstvih 70% stopnja verjetnosti, da se razmere lahko poslabšajo. Vložek v javno varnost se vedno povrne. Več aktivnosti pa pomeni več sredstev, sredstva v proračunu 2011 pa so manjša.

Želja bo na večji navzočnosti redarjev in s tem večjemu pričakovanju udeležencev v prometu, da bodo kontrolirani, če se ravna po predpisih. Povečati želimo nadzor nad kolesarji in motoristi brez čelade in nad pripenjanjem z varnostnimi pasovi, saj so to smernice EU in tudi naše. Usmerili se bomo tudi na kršitelje, ki med vožnjo uporabljajo mobilne telefone. To nam dajejo pooblastila, ki stopijo v veljavo 1. julija 2011.

Ne moremo se zanašati, da bodo policija, redarstvo in drugi poskrbeli za boljšo prometno in drugo varnost. Vsi skupaj ali kot posamezniki lahko vsak dan storimo več. En od mater, ki je v prometni nesreči izgubila otroka je dejala: včeraj se je to zgodilo meni, jutri se lahko vam, ne dovolimo, da se to zgodi drugemu. Vsak se lahko samokritično vpraša kaj je pripravljen narediti več saj je varnost odvisna od nas vseh.

Poslanstvo in namen redarstva bo še naprej ohranjanje in zagotavljanje varnosti in s tem posledično ohranjanje življenj, zato občani tudi cenijo naše delo.

MEDOBČINSKA INŠPEKCIJA NA OBMOČJU OBČINE CERKLJE NA GORENJSKEM

Skladno z veljavnim Odlokom o ustanovitvi skupnega organa občinske uprave Medobčinski inšpektorat Kranj in podpisom Pogodbe o pravicah in obveznostih pri delovanju Medobčinskega inšpektorata Kranj (MIK), je organ pričel opravljati svojo funkcijo na področju medobčinske inšpekcije 01.07.2008.

Medobčinska inšpekcijska služba

Inšpekcijski nadzori so potekali na podlagi pristojnosti, ki jo daje inšpekcijskemu organu:

1. Zakon o inšpekcijskem nadzoru,
2. Zakon o prekrških,
3. Zakon o splošnem upravnem postopku,
4. Zakon o spodbujanju in razvoju turizma,
5. Zakon o varstvu okolja
6. Zakon o volilni in referendumski kampanji,
7. Odlok o avtotaksi prevozih v Občini Cerklje na Gorenjskem,
8. Odlok o cestah v Občini Cerklje na Gorenjskem,
9. Odlok o občinskih taksah Občine Cerklje na Gorenjskem,
10. Odlok o odvajanju in čiščenju komunalne odpadne ter padavinske vode na območju Občine Cerklje na Gorenjskem,
11. Odlok o ravnanju s komunalnimi odpadki v Občini Cerklje na Gorenjskem,
12. Odlok o turistični taksi v Občini Cerklje na Gorenjskem.

Delo za področje Občine Cerklje na Gorenjskem se je opravljalo tudi na sedežu Medobčinskega inšpektorata v Kranju, ko so se na podlagi različnih vprašanj iz pristojnosti inšpekcijskega organa, po telefonu posredovale ustrezne informacije občanom in podjetjem, v smislu preventivnega delovanja.

a. Inšpekcijski nadzor na področju komunalnih odpadkov in odvajanja in čiščenja komunalne in padavinske odpadne vode

V Občini Cerklje na Gorenjskem je bilo v preteklem letu opravljenih 8 nadzorov.

V okviru Zakona o varstvu okolja sta bili obravnavani dve zadevi nezakonitega odlaganja komunalnih odpadkov. V prvem primeru so bili odpadki odloženi v gozdu na Pšati, v drugem primeru pa je bila izvedena izvršba komunalnih odpadkov, ki so bili okoli stanovanjskega objekta v Šmartnem.

b. Inšpekcijski nadzor na področju občinskih cest

V navedenem obdobju je bilo opravljenih 11 rednih inšpekcijskih nadzorov na območju občine, beležili pa smo 15 prijav oz. 7 kršitev, zato je bilo v inšpekcijskih postopkih vodenih prav toliko zadev. Delo je bilo opravljeno tako neposredno na območju občine, v obliki neposredne obravnave prijav, lastnega zaznavanja kršitev, preventivnega delovanja, razgovorov z občani ter kot tudi na sedežu organa, predvsem v smislu pisanja pisnih izdelkov in razgovorov z občani.

Vse zadeve so bile obravnavane na podlagi Zakona o inšpekcijskem nadzoru, Zakona o splošnem upravnem postopku, Zakona o prekrških ter Odloka o občinskih cestah v Občini Cerklje na Gorenjskem.

- **4 zadeve** so se navezovale na sum protipravnega posega v občinsko cesto,
- **3 zadeve** so se nanašale na prekomerno rast zelenja ob občinski cesti,
- **3 zadeve** so se nanašale na sum protipravnega posega v varovalni pas občinske ceste,
- **4 zadeve** vsebinsko niso bile v stvarni pristojnosti inšpektorata.

V času nadzorov v občini so bili opravljeni tudi redni nadzori s krajšimi zasedami na območju Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana v smislu kršitve Odloka o avtotaksi prevozih, obravnavan pa je bil en primer.

Pri vseh postopkih je bil opravljen ogled kraja in napisan zapisnik o inšpekcijskem ogledu. Ugotovljenim kršiteljem je bil poslan poziv, da se izjavijo o dejstvih in okoliščinah prekrška. Prav vsi kršitelji so stanje na kraju takoj sanirali ali pa pridobili soglasje pristojnega organa občine še pred izdajo inšpekcijske odločbe, zaradi česar so bili v prekrškovnih postopkih opozorjeni.

c. Inšpekcijski nadzor na področju volilne in referendumске kampanje, spodbujanja razvoja turizma, oglaševanja in občinskih ter turistične takse

V času od 01.01.2010 do 31.12.2010 je bilo opravljeno 9 nadzorov v Občini Cerklje na Gorenjskem. Opravljeni so bili inšpekcijski nadzori na terenu na celotnem območju občine.

V inšpekcijskih in prekrškovnih postopkih je bilo skupaj vodenih 9 zadev. Uvedenih je bilo 7 inšpekcijskih postopkov in 2 prekrškovna postopka.

Inšpekcijski postopki so bili uvedeni zaradi kršitev določil odloka o občinski taksii – izvajanje nedovoljenega oglaševanja v 4 primerih.

Na podlagi Zakona o spodbujanju razvoja turizma in odloka o turistični taksii je bil opravljen nadzor nad izvajanjem zakona glede pobiranja in odvajanja turistične takse v 1 primeru. Zaradi posega v varovalni pas ceste, ko je bil kršen odlok o cestah sta bila uvedena 2 postopka.

Prekrškovna postopka sta bila uvedena v 2 primerih, zaradi kršitve odloka o občinski taksii. Izdano je bilo 1 opozorilo kršitelju in 1 odločba o prekršku z izrekom globe.

SKUPNO FINANČNO POROČILO NA DAN 31.12.2010

Na TRR je bilo iz naslova 704 izrečenih glob plačano 44.300,01 €. Odprtih terjatev za 120 plačilnih nalogov je 13.765,45 €. Zaradi 3 ustavljenih postopkov in 3 opominov je odpisano 610 €.

Nakazil na TRR iz naslova stroškov dela prekrškovnega organa je bilo 150 €, terjatev iz tega naslova je 40 € za 1 plačilni nalog.

Pripravili:

Slavko Savić, univ. dipl. org.
Vodja Medobčinkega redarstva



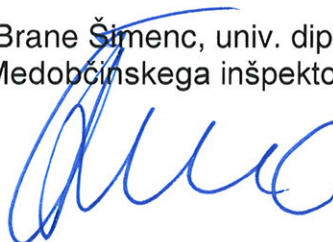
Slavka Remic, spec.
Inšpektorica



Aleš Bizjan, dipl. var., l.r.
Inšpektor

mag. Barbara Zaletel, l.r.
Inšpektorica

Brane Šimenc, univ. dipl. org.
vodja Medobčinskega inšpektorata Kranj



VROČITI:

- ✓ Občini Cerklje na Gorenjskem, županu Francu Čebulju, Trg Davorina Jenka 13, 4207 Cerklje na Gorenjskem, priporočeno s povratnico.