|  |
| --- |
|  |
| **Medobčinski inšpektorat Kranj** |
|  |
| Slovenski trg 1, 4000 Kranj |
| tel. 04/ 237 31 97, fax. 04/ 237 31 98 |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Datum: | 31.03.2011 |

**POROČILO O DELOVANJU MEDOBČINSKEGA INŠPEKTORATA KRANJ NA OBMOČJU OBČINE ŠENČUR ZA LETO 2010**

**MEDOBČINSKO REDARSTVO KRANJ NA OBMOČJU OBČINE ŠENČUR**

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.

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | |  | |  |
| **Opis** | | | **2010 (3)** | | **2009 (4)** | | | **Delež (3 : 4)** |
| Prekrški | | | 745 | | 24 | | | 3.104,17 |
| - radar | | | 709 | | 0 | | |  |
| - ostalo | | | 37 | | 29 | | | 127,59 |
| Poizvedbe o kršiteljih pri MNZ | | | 567 | | 21 | | | 2.700,00 |
| Poizvedbe o kršiteljih pri organizacijah | | | 117 | | 4 | | | 2.925,00 |
| Izdani plačilni nalogi po pošti | | | 660 | | 33 | | | 2000,00 |
| Zahteve za sodno varstvo (ZSV) | | | 60 | | 0 | | |  |
| Ugovori | | | 3 | | 5 | | | 60,00 |
| Pozivi za dopolnitev ugovora ali ZSV | | | 1 | | 0 | | |  |
| Predlogi za obročna plačila | | | 2 | | 0 | | |  |
| Opozorila (za malo prekoračene hitrosti ….) | | | 6 | | 1 | | | 600,00 |
| Ustavljeni postopki (tuje reg. tablice, tujci, …) | | | 8 | | 1 | | | 800,00 |
| Drugi koraki v postopku (odgovori, pojasnila ….) | | | 110 | | 4 | | | 2.750,00 |
| Izdane odločbe | | | 4 | | 0 | | |  |
| * z globo | | | 1 | | 0 | | |  |
| Obdolžilni predlogi | | | 4 | | 0 | | |  |
| Nerešeni ugovori | | | 3 | | 0 | | |  |
| Nerešene ZSV | | | 51 | | 0 | | |  |
| Odstopljene ZSV sodišču | | | 5 | | 0 | | |  |
| Plačilni nalogi za sodno takso | | | 1 | | 0 | | |  |
| Predlogi za izvršbo pri DURS | | | 7 | | 3 | | | 233,33 |
| * globe | | | 7 | | 3 | | | 233,33 |
| Posredovanja KT na Ministrstvo za pravosodje | | | 324 | | 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** |
| ŠENČUR, MLAKARJEVA ULICA | 207 |
| ŠENČUR, PIPANOVA CESTA | 186 |
| TRBOJE | 98 |
| PREBAČEVO | 72 |
| ŠENČUR, GASILSKA CESTA | 61 |
| ŠENČUR, VELESOVSKA CESTA | 33 |
| CESTA BRITOF ŠENČUR | 26 |
| CESTA ŠENČUR VISOKO | 24 |
| ŠENČUR, KRANJSKA CESTA | 24 |
| PIPANOVA CESTA | 6 |
| SREDNJA VAS PRI ŠENČURJU | 6 |
| VOKLO | 2 |
| **SKUPAJ** | **745** |

**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 |  | 109 |
| 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 |  | 148 |
| Zakona o varnosti cestnega prometa 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 |  | 12 |
| 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 |  | 134 |
| 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 |  | 223 |
| Zakona o varnosti cestnega prometa 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 |  | 28 |
| Zakona o varnosti cestnega prometa 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 | 5 |
| Zakona o varnosti cestnega prometa ZVCP-1- UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Na vseh ostalih cestah je največja dovoljena hitrost za vozila omejena na 90 km/h. | 32 | 4 | 3 | ostale ceste (omejitev 50 km/h) | prekoračitev do 20 km/h | 60 | 0 |  | 24 |
| Zakona o varnosti cestnega prometa ZVCP-1- UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Na vseh ostalih cestah je največja dovoljena hitrost za vozila omejena na 90 km/h. | 32 | 4 | 3 | ostale ceste (omejitev 50 km/h) | prekoračitev od 20 - 30 km/h | 120 | 3 |  | 2 |
| ZVCP-1- UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Na vseh ostalih cestah je največja dovoljena hitrost za vozila omejena na 90 km/h. | 32 | 4 | 3 | ostale ceste (omejitev 70 km/h) | prekoračitev do 20 km/h | 60 | 0 |  | 20 |
| ZVCP-1- UPB5 (URL RS, št. 56/2008, 58/2009) - Na vseh ostalih cestah je največja dovoljena hitrost za vozila omejena na 90 km/h. | 32 | 4 | 3 | ostale ceste (omejitev 70 km/h) | prekoračitev od 20 - 30 km/h | 120 | 3 |  | 4 |
| **SKUPAJ** |  |  |  |  |  |  |  |  | **709** |

Prekoračitve hitrosti so bile izmerjene na 10 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 znamo 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

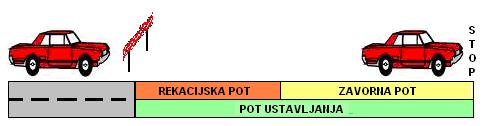
Optimalna hitrost in pot ustavljanja  
Omejitve hitrosti na naših cestah niso le izmišljene številke. So natančen kompromis med hitrostjo prevoza na eni strani ter varnostjo prometa na drugi strani. Vsi vemo, da višje hitrosti prinašajo večje tveganje za nesrečo in vsi vemo, da je mobilnost nujna. Zato 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 lažen 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 omejitev, 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 omejitev, 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 zmanšati 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 težo posledic v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev je hitrost vozila, saj študije kažejo, da pešec najverjetneje utrpi 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 varnost, 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 28km/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** |
| V naselju |  |
| 40 km/h | **53,26** |
| 50 km/h | **61.94** |
| Izven naselja |  |
| 70 km/h | **83,79** |

Povprečna izmerjena hitrost z merilnikom hitrosti (radarjem), je bila v naselju, kjer velja splošna omejitev hitrosti, 61,94 km/h. Glede na rezultate meritev z radarjem predvidevamo, da je bila odločitev za nakup radarja upravičena, saj je prekomerna hitrost je 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 polji 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 | 243 |  | 34,27 |
| prekoračitev do 20 km/h | 44 |  | 6,21 |
| prekoračitev od 10 - 20 km/h | 371 |  | 52,33 |
| prekoračitev od 20 - 30 km/h | 46 |  | 6,49 |
| prekoračitev več kot 30 km/h | 5 | prepoved vožnje motornega vozila | 0,71 |
| SKUPAJ | 709 |  |  |

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 odvračamo 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 ravnajo 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 ŠENČUR**

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 občinskih cestah v Občini Šenčur,
8. Odlok o občinskih taksah v Občini Šenčur,
9. Odlok o odvajanju in čiščenju komunalne odpadne ter padavinske vode na območju Občine Šenčur,
10. Odlok o postavitvi neprometnih in reklamnih znakov ter oglaševanju v Občini Šenčur,
11. Odlok o ravnanju s komunalnimi odpadki v Občini Šenčur,
12. Odlok o turistični taksi v Občini Šenčur.

Delo za področje Občine Šenčur 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.

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

V skladu z Zakonom o varstvu okolja je bilo obravnavanih sedem zadev nezakonitega odlaganja komunalnih odpadkov. Le-ti so bili odloženi ob potoku, 4 x v gozdu, na polju in v križišču cest. Vsa odlagališča so bila v preteklem letu tudi sanirana.

Nepravilno odložena azbestna kritina v Lužah je bila kot pristojnemu organu, v reševanje odstopljena Inšpektoratu RS za okolje in prostor.

S strani inšpektorata je bilo obravnavano neurejeno zemljišče okoli stanovanjskega objekta na Visokem, na katerem je lastnik predmetnega zemljišča že dalj časa kopičil raznovrstne odpadke. Po posredovanju MIKa je predmetno zemljišče tudi uredil.

Na podlagi Zakona o prekrških je bila za nezakonito odlaganje komunalnih odpadkov izdana odločba o prekršku z globo, odpadki pa so bili odloženi pred ZC v Šenčurju.

1. **Inšpekcijski nadzor na področju občinskih cest**

V navedenem obdobju je bilo opravljenih 19 rednih inšpekcijskih nadzorov na območju občine, beležili pa smo 25 prijav oz. 13 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 Šenčur.

-9 zadev se je navezovalo na sum protipravnega posega v občinsko cesto,

- 10 zadev se je nanašalo na prekomerno rast zelenja ob občinski cesti,

- 6 zadev se je nanašalo na sum protipravnega posega v varovalni pas občinske ceste,

- izdan je bil tudi en plačilni nalog.

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. Vsi kršitelji, razen enega 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.

1. **Inšpekcijski nadzor na področju volilne in referendumske kampanje, spodbujanja razvoja turizma, oglaševanja in občinskih ter turistične takse**

V času od 01.01.2010 do 31.12.2010 je bilo opravljeno 12 nadzorov v Občini Šenčur. Opravljeni so bili inšpekcijski nadzori na terenu na celotnem območju občine.

V inšpekcijskih postopkih je bilo vodeno skupaj 7 zadev.

5 obravnavanih zadev je v inšpekcijskem postopku potekalo na podlagi Odloka o postavitvi neprometnih in reklamnih znakov ter oglaševanju v Občini Šenčur zaradi nedovoljenega oglaševanja.

V 1 primeru je zavezanec kršil odlok o cestah, ko je opravil nedovoljen poseg v varovalni pas ceste.

Na podlagi določil Zakona o spodbujanju razvoja turizma in odloka o turistični taksi je bil opravljen nadzor nad izvajanjem zakona glede pobiranja in odvajanja turistične takse pri enem zavezancu.

**SKUPNO FINANČNO POROČILO NA DAN 31.12.2010**

Na TRR je bilo iz naslova 522 izrečenih glob plačano 45.689,58 €. Odprtih terjatev za 59 plačilnih nalogov je 10.066 €. Zaradi 1 ustavljenega postopka je odpisano 250 €.

Nakazil na TRR iz naslova stroškov dela prekrškovnega organa je bilo 30 €, 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. Brane Šimenc, univ. dipl. org.

Inšpektorica vodja Medobčinskega inšpektorata Kranj

VROČITI:

* Občini Šenčur, županu Miru Kozelju, Kranjska cesta 11, 4208 Šenčur,

priporočeno s povratnico.