

**PROGRAM PROMETNE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA
MESTNE OBČINE PTUJ ZA OBDOBJE 2007-2011**

"SKUPAJ ZA VEČJO VARNOST"

Ptuj, marec 2007

1. U V O D

Varnost cestnega prometa je ena temeljnih kakovosti prometnega sistema. Vsak udeleženec v cestnem prometu ali uporabnik prometne storitve želi imeti varen prometni sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja. V tem pomenu je varen cestni promet tudi odgovornost države in lokalnih skupnosti. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna kakovost življenja uporabnikov javnih prometnih površin.

Zagotavljanje večje varnosti v cestnem prometu je možno s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in sodobne cestne infrastrukture, kar morajo zagotavljati načrtovalci, proizvajalci, vzdrževalci ter cestne nadzorne službe. V sistemu je varnost prometa odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno izobraževalnih institucij, preventivnih organizacij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in državnih organov. Vsak ima svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko prispeva k njeni uresničitvi.

Tako kot Nacionalni program prometne varnosti, tudi Program prometne varnosti Mestne občine Ptuj temelji na treh skupnih načelih:

- načelo zaupanja, ki zavezuje upravjalce lokalnih cest in mestnih ulic k upoštevanju normativne ureditve, udeležence cestnega prometa pa k upoštevanju prometnih pravil;
- načelo defenzivnega ravnanja, ki obvezuje udeležence cestnega prometa k pravilnemu in preišljenemu ravnanju;
- načelo zaščite varnostno najbolj izpostavljenih kategorij udeležencev v cestnem prometu, ki nalaga posebno skrb za zaščito pešcev, kolesarjev, mladih voznikov – začetnikov, otrok starejših, invalidov, itd..

Program varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj temelji na temeljih Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa in Nacionalnem programu varnosti bcestnega prometa za obdobje 2007 – 2011 »Skupaj za večjo varnost« in je nadaljevanje Programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj za obdobje 2004 – 2005.

V programu so načrtovane naloge prednostno, tako na področju cestne infrastrukture, kot na področju vzgoje in izobraževanja. Nosilci nalog, izvajalci, ciljne skupine, roki izvedb nalog in materialno ovrednotenje se določijo v obdobjih akcijskih (operativnih) načrtih varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj za obdobja 2007, 2008 – 2009 in 2010 – 2011.

Za izvajanje programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj so odgovorni; župan, mestni svet in občinska uprava. Izvajanje programa spremlja Programski svet, ki poroča županu in mestnemu svetu.

2. STANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA NA OBMOČJU MESTNE OBČINE PTUJ

Na območju Mestne občine Ptuj je število prometnih nesreč po letu 2003 v upadu. Narašča število prometnih nesreč z lahkimi telesnimi poškodbami in materialno škodo, s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom pa ni bistvenih sprememb. Cilj programa je, da v Mestni občini dosežemo v letu 2011 nič mrtvih v prometnih nesrečah, ter zmanjšanje števila hudo telesno poškodovanih vsaj za 50 %.

Tabela: število prometnih nesreč in posledice v letih 2003 – 2006

	2003	2005	2006
Število vseh prometnih nesreč	1396	744	755
Število umrlih udeležencev	2	2	2
Število hudo telesno poškodovanih	13	8	11
Število lažje telesno poškodovanih	347	243	306
Število udeleženih pešcev	11	9	13
Število udeleženih kolesarjev	16	28	27
Število udeleženih voznikov motornih koles	/	7	9
Število povzročiteljev mladih voznikov	7	82	98
Nepriklagovana hitrost	7	71	42
Alkohol	7	48	82
Prekratka varnostna razdalja	/	162	178
Neppravilna stran – smer vožnje	/	112	148
Neupoštevanje – izsiljevanje prednosti	/	158	147

Opomba:

Za leto 2003 so v vseh alinejah razen prve prikazani podatki le za prometne nesreče s telesnimi posledicami.

V Evropski uniji v prometnih nesrečah po letu 1991 povprečno na leto umre 40.000 ljudi, 1.700.000 pa jih utrpi telesne poškodbe.

Na podlagi podatkov o primerljivosti prometne varnosti R Slovenije z državami Evropske unije za leto 2004 nam kazalci števila prometnih nesreč s smrtnim izidom na 1.000.000 prebivalcev kažejo, da je število prometnih nesreč s smrtnim izidom za 44 % višje od povprečja držav članic, kar Slovenijo uvršča na 20. mesto med 25. članicami EU. Kljub zbujujočim podatkom, pa je Slovenija ena izmed evropskih držav, ki ji je s širšimi družbenimi naporji v zadnjih desetih letih uspelo zmanjšati število smrtnih žrtev od leta 1995 za 45 %. K temu je vsekakor prispeval Nacionalni program 2002 – 2005, s katerim so bili v letu 2005 doseženi cilji 81 %.

3. VIZIJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

»Nič smrtnih žrtev na cestah Mestne občine Ptuj«

Cestni promet je najbolj odprt, nekontroliran in zapleten prometni sistem. Mnoge neustrezne rešitve, posamezne ali skupinske napake različnih dejavnikov, prispevajo k nastanku prometnih nesreč z različnimi posledicami. V iskanju možnih rešitev in ciljev so strokovnjaki skandinavskih držav že v letu 1997 sprejeli pobudo za sprejem dolgoročne vizije »Vizija Nič«. Dolgoročni cilj Vizije Nič je skladen z vsebino Bele knjige in Akcijskega programa varnosti cestnega prometa Evropske unije.

Vizija Nič je pozitiven in odgovoren odnos ustvarjalcev in udeležencev cestno prometnega sistema, ki so s svojim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč. Vizija Nič torej zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja ustvarjalcev sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev. Zavezuje jih k jasnemu in odgovornemu ravnanju, kot to predpisujejo prometna 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.

Z Vizijo Nič se odgovornost za ustvarjanje varnega prometnega sistema prenaša na slehernega soustvarjalca in uporabnika cest.

Vizija Nič obvezuje ob državnih organih in organizacijah tudi organe samoupravnih lokalnih skupnosti, strokovne institucije, organizacije civilne družbe in posameznike, da vse svoje odločitve in ravnanja usmerijo k njeni uresnitvi.

4. SMOTRI IN CILJI PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Osnovno izhodišče za postavitev smotrov in dosego ciljev narekujejo dejstva, da udeleženci cestnega prometa na območju Mestne občine in širše pričakujejo izboljšanje stanja varnosti v cestnem prometu v prihodnjem srednjeročnem obdobju.

Smotri programa varnosti cestnega prometa:

- dvig prometno varnostne kulture na primerljiv nivo – povprečje Evropske unije;
- 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.

Skupni cilj mora biti, da do leta 2011 dosežemo nič mrtvih v prometnih nesrečah, hudo telesno poškodovanih pa vsaj za 50 % manj. Na ta način bi na območju Mestne občine ohranili deset življenj. To bi bilo možno s poostrenim in doslednim nadzorom cestnega prometa, s takojšnjimi in smiselnimi tehničnimi ukrepi na cestah, s takojšnjim oziroma čim hitrejšim kaznovanjem kršiteljev, s stalnim spremljanjem prometne varnosti, še posebej nevarnih

odsekov in mest (črnih točk) in odpravljanjem pomanjkljivosti, vodenjem preventivnih akcij s pomočjo medijev ter stalnim izobraževanjem najbolj ogroženih skupin v cestnem prometu.

5. STRATEGIJA DOSEGANJA CILJEV IN IZVAJANJE UKREPOV

Nacionalni program varnosti cestnega prometa opredeljuje ukrepe za doseg ciljev izboljšanja prometne varnosti na štiri glavna področja:

- človekovo ravnanje;
- prometno okolje;
- vozila,
- institucionalno področje.

5.1. ČLOVEKOVO RAVNANJE

K nastanku prometnih nesreč prispeva največ človek z njegovimi napakami ali zavestnimi kršitvami prometnih pravil. Zato je potrebno s posameznimi ukrepi te napake preprečiti ali zmanjšati vsaj njihovo težo.

Ukrepi, neposredno usmerjeni na udeležence v cestnem prometu:

- prometna vzgoja (vrtci, osnovne in srednje šole, starejši občani, mladi vozniki, itd..),
- preventivne akcije na državni, regijski in lokalni ravni,
- represivni ukrepi zoper kršitelje prometnih pravil (hitro izrekanje sankcij).

Že v letu 2006 so se začeli izvajati nekateri nujni ukrepi, ki so neposredno usmerjeni na udeležence v cestnem prometu tako na državni kot tudi na območju Mestne občine Ptuj in sicer:

- za povečanjem uporabe varnostnega pasu (akcija »Slovenija pripni se«, akcija »Pasavček« v vrtcih in osnovnih šolah),
- znižanje hitrosti voženj (»hitro je vedno prehitro«, »hitrost ubija«),
- preprečevanje zlorabe alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi,
- zagotavljanje varnosti pešcev (»BODI /PRE/VIDEN«) s poudarkom varnosti otrok, starejših in invalidnih oseb.

Ukrepi, posredno usmerjeni na udeležence v cestnem prometu:

- spreminjanje prometne infrastrukture (umirjanje prometa v okolici šol in vrtcev, gradnja križišč s krožnim prometom, pločniki, kolesarske steze in poti, dodatno označevanje prehodov za pešce s svetlobno signalizacijo, otoki za pešce, itd..).

DEJAVNIKI TVEGANJA, RANLJIVE SKUPINE UDELEŽENCEV IN UKREPI NA PODROČJU SPREMINJANJA RAVNANJA UDELEŽENCEV

Prometna vzgoja

Hitrost vožnje

Alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi

Varnostni pasovi in otroški varnostni sedeži

Varnost pešcev

Varnost kolesarjev

Varnost mladih (voznikov) in voznikov – povratnikov

Varnost starejših (nad 65 let) in invalidnih oseb

Varnost voznikov motornih dvokoles

5.1.1. Prometna vzgoja

Dolgoročno so prometna vzgoja, preventivni programi v vrtcih in šolah ter preventivne akcije temelj varnejšega ravnanja udeležencev v cestnem prometu.

Otroški vrtci

Za starše vrtčevskih skupin otrok, zlasti tiste, katerih otroci so prvič vstopili v te skupine se organizira izobraževanja na začetku »šolskega leta« (september – oktober). Vsem se omogoči dostop do strokovne literature »Prvi koraki v prometu«, ter seznaniti s prometnimi pravili o vožnji otrok v in na vozilih (akcija Euchires – Pasavček). Za otroke od 4 – 6 leta starosti se organizira izobraževanje in lutkovne predstave, npr.: »To ja, To ne«. Za vzgojitelje in otroke se zagotovijo odsevni brezrokavniki, ki jih nosijo, kadar so v organiziranih skupinah udeleženci v cestnem prometu. Otroci, starši in vzgojiteljice sodelujejo v natečajnih projektih prometne varnosti na državni ali lokalni ravni.

Izvajajo se nadzor nad vozniki o uporabi varnostnih pasov, še s posebnim poudarkom nad vožnjo otrok z osebnimi vozili in vozili javnega prevoza ob dodatnih dejavnostih, ki jih organizirajo vrtci, starši, športne šole izven sedeža.

Osnovne šole

V osnovnih šolah se začne izobraževanje otrok prvega razreda in njihove starše na začetku šolskega leta. Seznaniti se jih z nevarnostmi otrok v prometu, ki niso sposobni samostojno ocenjevati nevarnostnih dogodkov.

V prvem šolskem letu morajo starši zagotoviti otrokom fizično spremstvo osebe skladno z določili Zakona o varnosti cestnega prometa in posebna odsevna telesa in razpoznavno opremo, ki jo morajo nositi tudi v drugem šolskem letu (rumena rutica, kresnička, odsevna oblačila in obutev). Seznanjeni morajo biti s šolskimi potmi in njihovo nevarnostjo.

V vseh osnovnih šolah se po učnem programu in koledarju organizira izobraževanje otrok za pridobitev šolske – kolesarske izkaznice. Vsem šolam so bili v obdobju 2004 – 2005 nabavljeni učni pripomočki, podprti z računalniškim programom, učbeniki in kolesa. Preverjanje teoretičnega in praktičnega znanja opravljajo le učitelji – mentorji prometne vzgoje, ki so opravili dodatno izobraževanje po programu Ministrstva za šolstvo in šport.

V šolah se organizira šolska razredna tekmovanja »Kaj veš o prometu«. Za učence z dopolnjeno starostjo 14 let se organizira 40 urni prometni tečaj za pridobitev pravice vožnje kolesa z motorjem.

Učenci, starši in učitelji sodelujejo v preventivnih akcijah in projektih na državni in lokalni ravni (Varna pot, Skupaj varni, Euchires – pasavček, Bodi (pre)viden, Mladi v prometu – premlad si, itd..).

Srednje šole

V srednjih šolah je v preteklosti potekalo izobraževanje mladih na področju prometne varnosti slabo. Šele v letu 2004 smo začeli izobraževanje dijakov. Nadaljevali bomo z učnimi delavnicami kot primerom dobre prakse, V program izobraževanja bodo vključeni dijaki drugega letnika. Mladi imajo vse možnosti pri oblikovanju varnosti cestnega prometa v okviru projekta »Premlad si«. Na osnovi pridobljenega znanja v učnih delavnicah se lahko vse več mladih vključi v proces usposabljanja za kandidate voznikov motornih vozil.

V srednjih šolah se izvaja tekmovanje »Kaj veš o prometu« s kolesi z motorjem. V poklicni in srednji tehniški strojni šoli, se dijake, ki se izobražujejo za poklic mehanika dodatno izobražuje na področju prometne varnosti.

Mladi vozniki in vozniki – povratniki

Usposabljanje kandidatov za voznike, mladih voznikov - začetnikov in voznikov, ki jim je prenehalo veljati voziško dovoljenje zaradi kršitev prometnih predpisov (kazenske točke) opravljajo avto-šole, Upravna enota in koncesionarji za opravljanje varne vožnje.

Določbe o teoretičnem usposabljanju, vožnje odličnosti in varne vožnje voznikov začetnikov se bodo začele izvajati s 1. januarja 2008, zato je potrebna izgradnja ustreznega poligona do konca leta 2007.

Usposabljanje kandidatov za voznike in voznikov povratnikov mora potekati skladno z določbami ZVCP in programom »Mladi voznik« za obdobje 2005 – 2010, ki je bil sprejet za območje občin na območju UE Ptuj.

Odgovorna nosilca projekta: SPV Mestne občine Ptuj in Upravna enota Ptuj – izpitni center.

Starejše in invalidne osebe

V zapletenem sistemu, kot je prometna varnost mnoge starejše osebe ne spremljajo oziroma sledijo spremembam prometnih predpisov. Organizirana bodo predavanja starejšim prebivalcem v mestnih četrtih, društvih upokojencev s poudarkom o varnosti najbolj ogroženih skupin udeležencev v cestnem prometu (pešci, kolesarji). Starejšim voznikom motornih vozil bo nabavljena strokovna knjižica vožnje skozi križišča s krožnim prometom, ker mnogi ne poznajo pravil vožnje. Starejšim pešcem, kolesarjem in invalidnim osebam bodo nabavljena posebna odsevna telesa, da bodo dobro vidni v cestnem prometu (akcija » BODI /PRE/VIDEN«).

Nosilec naloge: SPV Mestne občine Ptuj.

5.1.2. HITROST

Hitrost vožnje je najpomembnejši dejavnik prometnih nesreč, ki bistveno vpliva na njihove posledice. Delež mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti je v Sloveniji večji kot v drugih državah. Na območju Mestne občine Ptuj je hitrost na 5. mestu in se spreminja med vzroki v letih 2003 – 2006. Za zmanjšanje hitrosti so potrebne raznolike aktivnosti vseh odgovornih subjektov:

- organiziranje preventivnih akcij »Hitrost ubija«, »Hitro je vedno prehitro«, itd.;
- spodbujanje varčne vožnje (umirjena vožnja prispeva tudi k manjši onesnaženosti okolja;
- izvajanje ključnih in načrtovanih nadzorov hitrosti z radarji na nevarnih odsekih ali mestih (mobilni, ročni, stacionarni);
- sistematična kontrola hitrosti vzdolž nevarnega odseka (več policijskih patrolj);
- izvedba ukrepov za umirjanje prometa pred šolami, vrtci,
- umirjanje prometa na nevarnih mestih s tehničnimi napravami (VIASIS), Zagrebška cesta, Potrčeva cesta, RC 360 Grajena, Maistrova ulica, Osojnikova cesta, itd.);
- umirjanje prometa na križiščih (krožišča) –Maistrova ulica, Potrčeva cesta in prehodih čez železniško progo (Podvinci, Rogoznica).

Nosilca projekta Hitrost: policijska postaja in oddelek za okolje in prostor.

5.1.3. Alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi

V Sloveniji sta vsak tretji povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom in vsak četrti s hudimi telesnimi poškodbami pod vplivom alkohola. Delež povzročiteljev nesreč, ki so bili pod vplivom alkohola v Sloveniji je najvišji med državami v Evropski uniji. V EU povprečno zaradi vinjenosti povzroči prometne nesreče 7 % povzročiteljev, v Sloveniji 11,7 %, v Mestni občini Ptuj pa 10,9 %. Skokovito narašča število prometnih nesreč, katerih povzročitelji so bili pod vplivom prepovedanih drog.

Ukrepi bodo usmerjeni na področja informiranja, vzgoje in nadzora voznikov motornih vozil za zmanjšanje dostopnosti alkohola in drog:

- organiziranje preventivnih akcij (natakar taksi prosim);
- priprava preventivnih programov v osnovnih in srednjih šolah (LAS);
- javne prireditve za mlade brez alkohola in drog (Fundacija z glavo na zabavo, Center interesnih dejavnosti, mladinske organizacije);
- izvedba ad hoc nadzorov nad vozniki – policija (Martinovo, trgatev, rave party in druge prireditve);
- napotitev hudo bolnih, alkoholikov, narkomanov na ponovni zdravniški pregled pristojnim specialistom medicine.

Nosilec projekta: Zdravstveni dom Ptuj.

5.1.4. Varnostni pasovi in otroški varnostni sedeži

Varnostni pas je pripomoček za večjo varnost voznikov in potnikov v osebnih vozilih, kot tudi z javnimi prevoznimi sredstvi. Po podatkih o meritvah se v Sloveniji pripenja 85,7 % voznikov in potnikov na prednjih sedežih. Na zadnjih sedežih se pripenja le 43,3 % potnikov. Le 62,2 % otrok, ki potrebujejo otroške varnostne sedeže je pravilno nameščenih v vozilih.

Na območju Mestne občine Ptuj je bilo v letu 2006 manj kot 50 % otrok pravilno nameščenih v vozilih, kar je zelo zaskrbljujoče, če upoštevamo aktivnosti, ki so bile v letih 2005/2006 vodene v okviru mednarodnega projekta »Euchires - Pasavček v vrtcih in osnovnih šolah za učence prve triade.

Na tem področju morajo biti izvedene aktivnosti:

- nadaljevati z delom otrok in staršev, vzgojiteljic in učiteljev po projektu »Euchires«;
- intenzivirati nadzor nad uporabo varnostnih pasov v vozilih in otroških varnih sedežev, zlasti pri prevozu otrok v vrtce in šole;
- od prevoznikov, ki opravljajo prevoz predšolskih in osnovnošolskih otrok zahtevati, da da predložijo ustrezne listine, da imajo prevozna sredstva opremljena z dodatnimi varnostnimi napravami (naročniki prevozov);
- za prevoze otrok na javnih razpisi izbrati prevoznike, ki imajo novejša in sodobnejša prevozna sredstva (komisija Mestne občine).

5.1.5. Varnost pešcev

V cestnem prometu so pešci, kot najšibkejša skupina udeležencev najbolj ogroženi zaradi lastnih napak ali napak drugih. Največ prometnih nesreč se zgodi na lokacijah, kjer ni varnih površin za pešce. Med najbolj ogroženimi pešci so starejši nad 65 let in otroci.

Na območju Mestne občine Ptuj moramo v srednjeročnem obdobju bistveno več zgraditi pločnikov ob državnih in nekaterih lokalnih cestah z večjo gostoto prometa (Podvinci, Rogoznica – Nova vas, Maistrova ulica – Grajena, Zagrebška cesta, Volkmerjeva cesta – Rabelčja vas, Ulica na postajo, Vičava, Bratje Reš, Spuhlja /Štrk – Vila Monde/, itd..) Pri izgradnji površin za pešce se izdela prioriteta v obdobjih akcijskih načrtih varnosti cestnega prometa, ki temelji na analizi in oceni prometno varnostnih razmer za določen nevarni odsek ali mesto (črna točka).

Na področju izobraževanja in s tem pričakovane višje kulture udeležencev v prometu je potrebno:

- pripraviti kakovostne načrte izobraževanja v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah;
- na začetku šolskega leta poskrbeti za varovanje otrok na poti v šolo (fizično varovanje in odsevna telesa);
- izobraževanje starejših prebivalcev in vodenje akcije »BODI /PRE/VIDEN«;
- izvajanje nadzora na površinah, na katerih je prisotnost pešcev pogostejša;
- vzdrževalci cest morajo skrbeti, da bo prometna signalizacija nedvoumna in dobro vidna (prehodi za pešce, osvetlitev);
- varne šolske poti (npr.: Borovo), ki vodijo do osnovnih šol in šolskih avtobusnih postajališč;
- avtobusna šolska postajališča, ki lokacijsko zadovoljujejo kriterije Pravilnika o izgradnji avtobusnih postajališč, označiti s potrebno vertikalno in horizontalno signalizacijo. Prepovedati uporabo lokacij ŠAP, ki ne zadovoljujejo kriterijem pravilnika in določiti nove lokacije;
- represivno ukrepanje z odvozi vozil, ki so parkirana na površinah za pešce – prednostno na šolskih poteh, bližini vrtcev, zdravstvenih zavodov, doma starejših, itd. (policija, mestno redarstvo).

Nosilca projekta: Oddelek za okolje in prostor in SPV Mestne občine.

5.1.6. Varnost kolesarjev

Tako kot pešci tudi kolesarji sodijo med najbolj ogrožene skupine udeležencev v prometu. Med njimi so posebej izpostavljeni otroci in starejši nad 65 let. Prav tako so ogroženi mladostniki, ki pogosteje opravljajo kolesa z motorjem. V Mestni občini moramo vzpodbujati razvoj kolesarskega prometa, ki ne onesnažuje okolja, zmanjšuje zagate parkirnih mest, krepi telesno aktivnost in boljše zdravje.

Mesto Ptuj je močno povezano s primestnimi naselji, kjer mnogi pri vsakodnevnih opravilih uporabljajo kolesa. Tudi med mladimi se razvija rekreativno kolesarjenje.

V Mestni občini nimamo kolesarke mreže, ki bi povezovala kolesarske steze in poti ob mestnih vpadnicah z mostom za pešce in kolesarje ter termami. Na mnogih cestnih površinah je možno kolesarske steze označiti s talno signalizacijo brez gradbenih posegov. Večja primestna naselja z mestom je potrebno povezati s kolesarskimi potmi.

Na področju izobraževanja bomo izvajali aktivnosti:

- izvajanje programa »S kolesom v šolo« v osnovnih šolah (šole, SPV, policija);
- preventivni pregledi koles, koles s pomožnim motorjem, koles z motorjem in varnostnih čelad, kolesarskih izkaznic;
- organiziranje šolskih tekmovanj »Kaj več o prometu« v osnovnih in srednjih šolah;
- usposabljanje šolske prometne službe in prometnih krožkov;
- organiziranje tečajev za pridobitev vozniškega dovoljenja »H« kategorije v osnovnih šolah;
- predavanja članom kolesarskih društev in starejšim prebivalcem v mestnih in primestnih četrtih;
- represivno ukrepanje zoper voznike, ki ustavljajo ali parkirajo na kolesarskih stezah.

Nosilca projekta: Oddelek za okolje in prostor in SPV Mestne občine.

5.1.7. Varnost mladih voznikov

Mladi med 15 in 24 letom starosti so ena najbolj ogroženih starostnih skupin (glede na število te populacije) v prometu zaradi neizkušenosti, življenjskega stila, iskanja tveganj, izzivov ter tudi upornišva, ki se kaže v kršenju prometnih pravil in predpisov. Najbolj tvegano obdobje je prvo leto po opravljenem voznikem izpitu.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine je pripravil Program »Mladi voznik« za območje občine Upravne enote Ptuj za obdobje 2005 – 2010, ki so ga sprejeli pristojni organi teh lokalnih skupnosti. Usposabljanje mladih voznikov – začetnikov in voznikov, ki jim je prenehalo veljati vozniško dovoljenje se delno že izvršuje skladno s programom. Večji del programa se bo začel izvajati z letom 2008, ko bodo začele veljati posamezne določbe Zakona o varnosti cestnega prometa.

Nosilca projekta: Upravna enota – center za vozniške izpite z avto-šolami in SPV Mestne občine.

5.1.8. Varnost starejših v cestnem prometu

Starostna skupina nad 65 let je nadpovprečno ogrožena v večini občin R Slovenije, zlasti pešci in kolesarji. Pri vozniki motornih vozil je problem, ker ne ohranjajo vozniške kondicije in obnavljanja znanja cestno prometnih predpisov. Starejšim pešajo vozniške sposobnosti. Mnogi se pojavljajo kot vozniki v cestnem prometu le ob vikendih.

Za varnost starejših udeležencev v cestnem prometu bodo aktivnosti usmerjene:

- predavanja o prometnih pravilih za pešce in kolesarje ter poskrbljeno za dodatno označitev;
- organizirana predavanja za starejše voznike motornih vozil (avto-šole);
- izvajanje kontrolnih zdravstvenih pregledov;
- nabava strokovne knjižice o vožnji skozi križišča s krožnim prometom.

Nosilca projekta: SPV Mestne občine in Zdravstveni dom Ptuj.

5.1.9. Varnost voznikov motornih koles

Vozniki motornih koles so žrtve napak drugih udeležencev v prometu in povzročitelji prometnih nesreč zaradi vožnje s preveliko hitrostjo in nedopustnega prehitevanja kolon v prometu. Praksa kaže, da so vozniki – motoristi, ki so organizirani v društvih motoristov bolj disciplinirani kot tisti, ki niso člani društev. V tem obdobju je potrebno storiti več na področju dodatnega izobraževanja motoristov. Naloge so:

- dodatno usposabljanje za voznike začetnike (projekt »Mladi voznik«);
- nadzor na hitrostjo voznikov – motoristov;
- nadzor nad prisotnostjo alkohola, mamil, uporabo zaščitne čelade in druge opreme;
- nadzor nad prekomernim povzročanjem hrupa, zlasti v naseljih;
- predavanja članom društva »Kurent« in sodelovanje pri obvladovanju vozil na poligonu (spretnostna vožnja), ter pomladanski panoramski vožnji.

Nosilca projekta: SPV Mestne občine in policijska postaja Ptuj.

5.2. PROMETNO OKOLJE

Izboljšanje varnosti obstoječega cestnega omrežja je mogoče s stalnim spremljanjem (nadzorna služba) tistih odsekov in mest, na katerih se je že zgodilo v določenem obdobju (pet let) več prometnih nesreč ali pa predstavljajo potencialno nevarnost za njihov nastanek. V naseljih morajo prevladati načela, ki zagotavljajo čim večjo zaščito ogroženih skupin v prometu (pešci, kolesarji, invalidne osebe).

V Mestni občini imamo pregled nad nevarnimi mesti. Na osnovi statističnih podatkov o prometnih nesrečah seznam nevarnih mest dopolnjujemo.

5.2.1. Ukrepi na cestah za zagotavljanje večje varnosti prometa

- redno izvajanje vzdrževanja cestnih površin, krpanje udarnih jam, preplastitve;
- postavljanje ustrezne horizontalne in vertikalne prometne signalizacije;
- osvetlitev križišč in prehodov za pešce;
- odstranitev začasne prometne signalizacije po končanih rekonstrukcijskih in vzdrževalni delih;
- pri novogradnjah gospodarskih objektov ob pomembnejših cestah zahtevati ureditev prometnega reda (zavijalni pas, varna vključitev v promet), da ne bo prihajalo do novih nevarnih mest;
- umirjanje prometa s hitrostnimi ovirami v bližini šol, (Grajena, Dr. Ljudevit Pivka, Ljudski vrt) in vrtci (Rogoznica, Zvonček),
- umirjanje prometa – merjenje hitrosti na odsekih s previsoko hitrostjo prometa (Grajena, Maistrova ulica, Osojnikova cesta, Zagrebška cesta, Potrčeva cesta, Volkmerjeva cesta, Nova vas, Podvinci, itd..);
- čiščenje peska po končani zimski službi na voznih površinah in površinah za pešce ter kolesarje;
 - prednostno pluzenje 'pločnikov za pešce, ki so določeni kot varne šolske poti,
 - izgradnja hitre ceste (obvoznice) med Ptujem in Markovci, zaradi razbremenitve G1-2 v naseljih Budina Spuhlja

5.2.2. Ukrepi za varnost prometa v naseljih

- preureditev križišč v križišča s krožnim prometom (Potrčeva – Natašina pot, Potrčeva - Gregorčičev drevored, Maistrova – prečna cesta za Volkmerjevo, križišče pri Minoritskem Samostanu);
- označitev šolskih avtobusnih postajališč v naseljih primestnih četrti Grajena, Rogoznica in MČ Panorama;
- izgradnja pločnikov za pešce Zagrebška cesta, Ulica na postajo, Podvinci, Rogoznica – Nova vas, Rogozniška, Maistrova – Grajena, Volkmerjeva – Ulica Kneza Koclja, Vičava;
- umirjanje hitrosti na določenih prehodih za pešce, kjer je večja gostota prometa.

5.2.3. Preventivni ukrepi

- izvajati sistematične in periodične preglede cest – nadzorna služba, cestna inšpekcija;
- izvajati stalni nadzor cestnih površin in prometne signalizacije – nadzorna služba;

- opazovanje prometnih dogajanj pri novozgrajenih ali rekonstruiranih cestnih objektih.

5.3. VOZILA

Slovenija sodi v zgornjo število držav EU po število vozil na prebivalce (485 OA na 1000 prebivalcev). Vozni park se izboljšuje. Problematična so starejša vozila zaradi obrabe in tehnološkega zaostajanja. Starejša vozila običajno vozijo mlajši vozniki in vozniki nad 65 let starosti.

V operativni in organizacijah za opravljanje tehničnih pregledov je potrebno stalno spremljanje starosti motornih in priklopnih vozil ter njihove tehnične brezhibnosti.

5.3.1. Varnost tovornih vozil in kmetijskih strojev

- nadzor prevoza nevarnih snovi ter označitvijo in opremo teh vozil (policija, inšpekcijske službe);
- nadzor nad kmetijskimi stroji in mehanizacijo.

5.4. INSTTUCIALNA PODROČJA

5.4.1. Dejavnosti v Mestni občini

- sprejeti Program varnosti cestnega prometa z obdobjimi načrt 2007, 2008 – 2009, 2010 – 2011;
- zagotoviti strokovno, politično in materialno podporo za izvajanje programskih nalog in ukrepov;
- sodelovanje z nosilci Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa na državni ravni;
- izvajati naloge, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah;
- podpirati dejavnost Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, za njegovo delovanje zagotavljati finančna sredstva (minimalno 2 EUR na prebivalca).

5.4.2. Zagotavljanje potrebnih podatkov

- uvesti podatkovni sistem v prometnih nesrečah, njihovih udeležencih, posledicah, lokacijah, ukrepih represivnih organov, cestah, ter drugi podatki, ki so potrebni za analiziranje trendov prometno varnostnih razmer. Podatkovni sistem mora biti v oddelku za okolje in prostor Mestne občine.

5.4.3. Inšpekcijski nadzor

- zagotoviti da bo delo cestne inšpekcije v Mestni občini usmerjeno v nadzor lokalnih cest in ulic ter cestnih objektov, da se pravočasno odpravijo nevarnosti , ki lahko ogrozijo varnost prometa;

6. NOSILCI IZVAJANJA PROGRAMA

Za koordinacijo in nadzor nad izvajanjem programa župan imenuje Programski svet. Člani Programskega sveta so predstavniki Mestne občine, (občinska uprava, mestno redarstvo, Svet za preventivo in vzgojo) gospodarstva, okrajnega sodišča za prekrške, policije, vzgojno-varstvenega zavoda, osnovnih in srednjih šol, medijev, vzdrževalci cestne infrastrukture, zdravstva, socialnega skrbstva, Upravne enote – centra za vozniške izpite in avto-šol, civilne družbe.

Programski svet vodi direktor občinske uprave.

6.1. Mestni svet

- sprejme program varnosti cestnega prometa z obdobjimi načrti 2007, 2008 – 2009 in 2010 -2011;
- zagotavlja programu in obdobjim načrtom varnosti cestnega prometa družbenopolitično in finančno podporo;
- obravnava in sprejema periodična in zaključna poročila o rezultatih izvajanja programa;
- predlaga potrebne usmeritve in ukrepe za učinkovitejše izvajanje programa, oziroma njegovo dopolnitev.

6.2. Programski svet

- obravnava in sprejema periodična in zaključna poročila o rezultatih in izvajanju programa in poročila o izvedbi obdobjih akcijskih načrtov;
- o rezultati izvajanja programa in obdobjih akcijskih načrtov varnosti cestnega prometa seznanja župana, mestni svet in javnost;
- daje potrebne usmeritve in naloge nosilcem in izvajalcem posameznih nalog – projektov;
- od nosilcev projektov zahteva polletna poročanja o realizaciji projektov oziroma nalog;
- po potrebi obravnava vmesna poročila, ki zahtevajo resurse za izvedbo načrtovanih ukrepov;
- skrbi za koordinacijo med posameznimi nosilci projektov pri izvajanju programa;
- skrbi za promocijo programa.

7. FINANCIRANJE

Za izvajanje programa varnosti cestnega prometa se zagotavljajo sredstva v proračunu. Za izvajanje posameznih preventivnih akcij se lahko upošteva tudi možnost zagotavljanja sredstev donatorjev (gospodarski subjekti, zavarovalniške organizacije). Mnogo dela na področju izobraževanja bodo opravljali člani SPV, vzgojitelji, učitelji, ki pa za to ne bodo posebej nagrajeni.

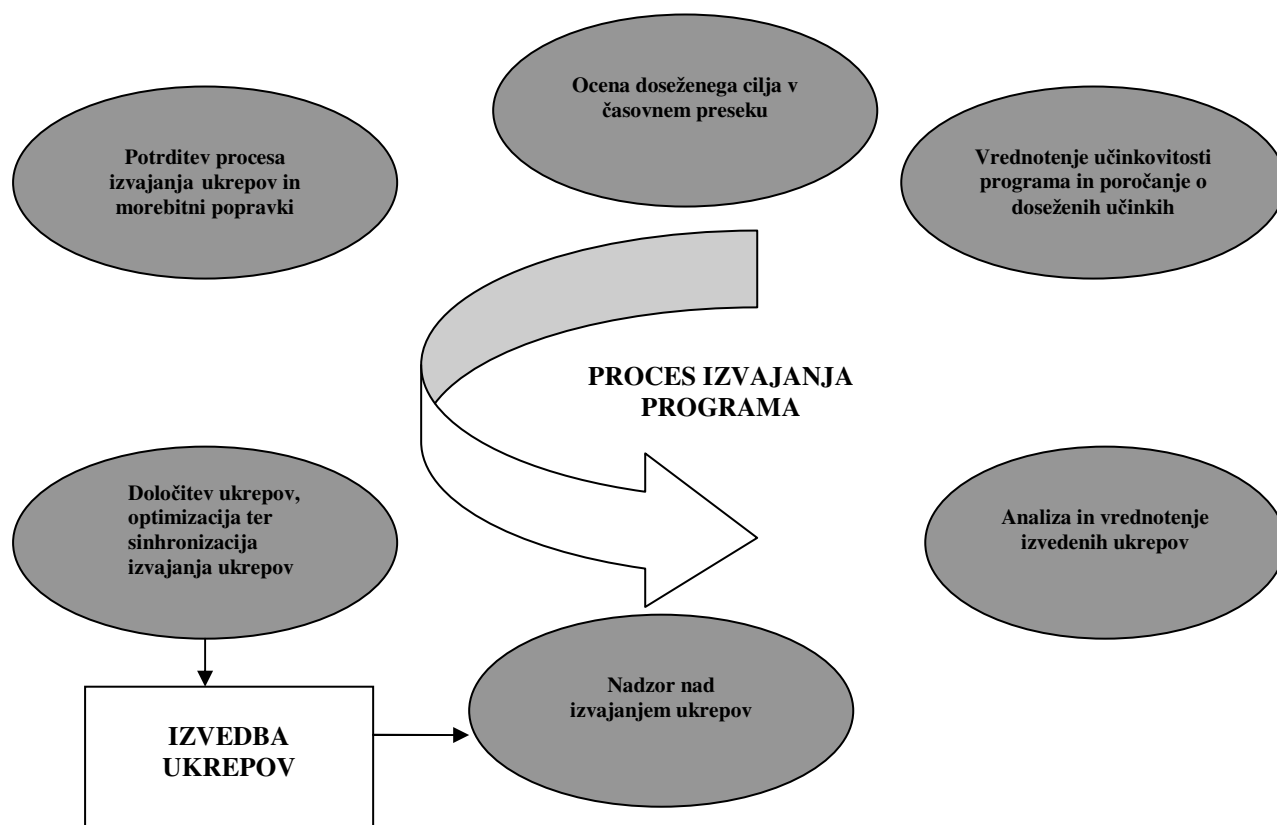
8. PROCES IZVAJANJA PROGRAMA

Proces izvajanja programa varnosti cestnega prometa je razdeljen na tri časovna obdobja, ki ga dopolnjujejo obdobjni akcijski načrti varnosti cestnega prometa. Obdobjni akcijski načrti za leta 2007, 2008 – 2009 in 2010 – 2011 so izvedbeni akti programa.

V obdobjnih akcijskih načrtih so ukrepi operativno, organizacijsko in vsebinsko opredeljeni ter finančno ovrednoteni. Pri ocenjevanju izvedbe programa, bo možno le tega dopolnjevati z obdobjnimi akcijskimi načrti.

Sestavni del programa varnosti cestnega prometa je model akcijskega načrta za leto 2007.

Graf 1: Proces izvajanja programa VCP MO Ptuj



ZAKLJUČEK

Primarni cilj programa varnosti cestnega prometa Mestne občine je prizadevanje za zmanjšanje najhujših posledic v prometnih nesrečah (smrtne žrtve in telesno poškodovani). Zastavljeni cilji v programu bodo doseženi le z izboljšanjem našega obnašanja kot udeležencev v cestnem prometu ter z zagotavljanjem varnih cestnih površin, namenjenih najbolj ogroženim skupinam.

Z oblikovanim nacionalnim programom in programi lokalnih skupnosti se želi družbi in posameznikom ustvariti pogoje, da se vključijo v proces zmanjšanja tveganja nastanka prometnih nesreč in poškodb, Skupaj z združenimi močmi bomo dosegli višji nivo varnosti in zmanjšali negativne posledice prometnih nesreč za udeležence v cestnem prometu, še posebej za tiste skupine, ki jih obravnavamo v tem programu.

Priloga: Obdobni akcijski načrt varnosti cestnega prometa za leto 2007