

VSEBINA	stran:
I. UVODNI DEL	2
II. NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA Republike SLOVENIJE	2
1. Cilji in glavni poudarki NPVCP R Slovenije	2
2. Strateški cilji in roki	3
3. Strategija za doseg ciljev varnosti cestnega prometa	3
4. Vizija »NIC«	4
5. Nosilci nalog	4
III. ORGANIZIRANOST IN DELOVANJE V MESTNI OBČINI PTUJ	6
1. Pomembnejši elementi programa varnosti cestnega prometa MO Ptuj	7
2. Načela in vsebina programa varnosti cestnega prometa	7
2.1 Zbiranje podatkov o prometnih nesrečah	8
2.2 Identifikacija nevarnih mest, odsekov in območij	8
2.3 Ogroženost udeležencev v cestnem prometu	8
2.4 Vzroki prometnih nesreč in posledice	8
2.5 Analiza stanja posameznega nevarnega mesta, odseka ali območja, načrtovanje represivnih ukrepov	9
2.6 Načrtovanje tehničnih ukrepov	9
2.7 Izvajanje tehničnih ukrepov	9
3. Preventivne propagandne akcije	10
4. Promocija programa varnosti cestnega prometa MO Ptuj	11
5. Financiranje programa varnosti cestnega prometa MO Ptuj	11
6. Logistična podpora programa varnosti cestnega prometa MO Ptuj	12
7. Izdelava projektov	12
7.1 Pešec	13
7.2 Kolesar	14
7.3 Mladi voznik	15
7.4 Hitrost	16
7.5 Alkohol – droge	17
IV. ZAKLJUČEK	18

I. UVODNI DEL

Nacionalni program varnosti cestnega prometa Republike Slovenije, ki ga je sprejel državni zbor 19. 6. 2002 je dokument, ki po nosilcih in rokih opredeljuje številne naloge za izboljšanje varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji.

Uresničitev tako obsežnega programa, pa ni možna brez širše družbene podpore, pobud, sodelovanja, predvsem s strani lokalnih skupnosti. V lokalnih skupnosti se ljudje najbolj poznajo, problemi pa so izpostavljeni konkretno.

To je tudi razlog, da Nacionalni program zavezuje lokalne skupnosti, da pripravijo lastne programe varnosti cestnega prometa.

Program varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj, bo dokument, ki bo v skladu s strategijo opredeljeval konkretnije prioriteto odpravljanje problemov, zaradi katerih je odslej bilo vse preveč mrtvih in telesno poškodovanih udeležencev v cestnem prometu tudi na območju naše lokalne skupnosti. V programu bodo načrtovane prioritete naloge, tako na področju cestne infrastrukture, kot na področju vzgoje in izobraževanja, določeni njihovi nosilci in roki za izvedbo za obdobje 2004 - 2005.

V strategiji je dan poudarek opredeljevanju ciljev in nalog programa na podlagi analiziranih statističnih podatkov o prometnih nesrečah, identifikacija nevarnih mest (črnih točk) ter ogroženih skupin, načrtovanju in operativnem izvajanju tehničnih, preventivnih in represivnih ukrepov, opazovanju učinkov in vrednotenju rezultatov preventivnim propagandnim akcijam, promociji, financiranju ter računalniški podpori in tudi nujnosti dobrega sodelovanja z Nacionalno organizacijo za varnost cestnega prometa (do njene ustanovitve pa republiškim odborom in SPVCP RS).

V zadnjem delu so predstavljene naloge na posameznih področjih (pešec, kolesar, mladi voznik, hitrost, alkohol). Za vsako izmed navedenih področij nosilci izdelajo projekte, v katerih se konkretno opredelijo vsebine nalog, nosilci in roki izvedbe.

II. NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA REPUBLIKE SLOVENIJE

1. Cilji in glavni poudarki Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa

Nacionalni program varnosti cestnega prometa RS (NPVCP RS) je kompleksen dokument. Ima jasno opredeljene cilje ter aktivnosti za obdobje 2003 – 2005.

Namen programa je opredelitev ključnih nosilcev in rokov za izvedbo posameznih nalog s ciljem zmanjšati število prometnih nesreč in njihovih posledic. Vzgoja in izobraževanje, tehnični in represivni ukrepi, nadzor nad spoštovanjem prometnih pravil, raziskovanje varnosti cestnega prometa, medijske aktivnosti ter drugi ukrepi usmerjeni v spremembe prometno varnostnih stališč in ravnanj, so značilnosti tega dokumenta.

Program obravnava tri varnostno najbolj izpostavljene kategorije udeležencev cestnega prometa. To so pešci, kolesarji in mladi vozniki, ki so primarno obravnavani kot potencialne žrtve v prometnih nesrečah. Ob teh najbolj ogroženih skupin udeležencev cestnega prometa pa program izpostavlja tudi dva najpomembnejša vzroka prometnih nesreč, zaradi katerih nastajajo običajno najhujše posledice, to sta hitrost in alkohol.

Alkohol se pojavlja kot »posredni vzrok« pri mnogih hujših kršitvah prometnih pravil, zaradi katerih prihaja do najhujših posledic..

Temeljni cilj NPVCP je, da do konca leta 2005 v RS zmanjšamo število mrtvih v prometnih nesrečah za 50% glede na stanje leta 1995. To pomeni, da bi na območju RS v letu 2005 morale biti število umrlih v prometnih nesrečah pod 210, oziroma:

- Število mrtvih pešcev zmanjšati vsaj za 50%, med njimi nič otrok ter izboljšati vsaj evropsko povprečje 41 pešcev na 1 mio. prebivalcev.
- Število mrtvih kolesarjev zmanjšati za 50% ter izboljšati evropsko povprečje 17 kolesarjev na 1 mio. prebivalcev.
- Število mrtvih mladih voznikov in potnikov zmanjšati za 50% in izboljšati evropsko povprečje 29.
- Število mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti zmanjšati za 50% te izboljšati evropsko povprečje 83 mrtvih na 1 mio. prebivalcev.
- Zmanjšati delež povzročiteljev prometnih nezgod pod vplivom alkohola, vsaj na 7%.
 - Cilj programa je zmanjšati število umrlih, vendar pa je poleg konkretnih mnogih ciljev enako pomembna tudi izpostavitve sistematičnega, strokovnega, usklajenega, racionalnega in kontinuiranega dela na področju prometne varnosti v RS. To velja za nacionalno raven in za lokalne skupnosti.

Za doseg ciljev so v pripravi ali so že načrtovani konkretni ukrepi v obliki projektov, ki vključujejo tehnične ukrepe, vzgojo, izobraževanje, nadzor nad spoštovanjem pravil v cestnem prometu.

Projekti in ukrepi so načrtovani ločeno za vse tri najbolj izpostavljene kategorije udeležencev v cestnem prometu (pešci, kolesarji, mladi vozniki) in za oba najpogostejša vzroka prometnih nesreč s hujšimi posledicami (hitrost, alkohol).

2. Strateški cilji in roki

Program je razdeljen v dve časovni obdobji:

- pripravljalno obdobje do konca leta 2003, v katerem se začne s projektnim delom,
- obdobje izvajanja konkretnih prometno varnostnih ukrepov, ki bodo opredeljeni s pomočjo projektov za obdobje 2004 – 2005.

3. Strategija za doseg ciljev varnosti cestnega prometa

Za doseg ciljev boljše varnosti v cestnem prometu program določa uresničitev naslednjih strateških nalog na državni in lokalni ravni.

a) Državna raven:

- vzpostaviti in zagotoviti je potrebno optimalno organizacijsko in funkcionalno strukturo,
- zagotoviti horizontalno in vertikalno koordinacijo ter komunikacijo pri načrtovanju, izvajanju, nadzoru in vrednotenju nalog,
- opredelitev zagotavljanja finančnih virov,
- vzpostavitev in vzdrževanje integriranega podatkovnega sistema,
- zagotoviti in izvajati ustrezne raziskave,
- proučiti možnosti financiranja in izgradnje stadiona tehnične kulture,
- konstantno izobraževanje in usposabljanje načrtovalcev in izvajalcev programa in udeležencev v cestnem prometu,
- načrtovanje in vrednotenje prometno varnostnih ukrepov,
- zagotoviti NPVCP družbeno politično podporo.

b.Lokalna raven:

- sprejeti Program varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji, nalogami, nosilci, roki,
- zagotoviti ustrezno strokovno podporo za nadzor opredeljenih programskih nalog in njihovo izvajanje,
- predlagati dodatne aktivnosti, če so te potrebne za zagotavljanje boljše varnosti v cestnem prometu na območju lokalnih skupnosti,
- sodelovati z Nacionalno organizacijo za varnost cestnega prometa oz. SPVCP RS.

Nacionalna organizacija za varnost cestnega prometa in nosilci posameznih projektov so dolžni lokalnim skupnostim posredovati vse potrebne programske podlage in navodila za izvedbo nalog.

a) Soodvisnost države in lokalne ravni:

Na državni ravni bo vlada R Slovenije ustanovila Nacionalno organizacijo za varnost cestnega prometa, ki bo prevzela koordinacijo projektov in ukrepov na državni ravni od Nacionalnega odbora NPVCP.

Pri dejavnosti s področja zagotavljanja varnosti cestnega prometa so aktivno vključene tudi lokalne skupnosti. Te skladno z NPVCP pripravijo in sprejmejo svoje PVCP, v katerih so zajete pristojnosti in naloge s področja varnosti cestnega prometa na njihovem območju. Za izvajanje teh nalog pa je potrebno ustrezna strokovna organiziranost lokalnih skupnosti.

4. Vizija »NIČ«

Dolgoročni cilj Programa varnosti cestnega prometa na nacionalni ravni, še posebej pa na lokalni ravni je **Vizija nič**, ki pomeni, da na cestah ne bo mrtvih in hudo poškodovanih. Vemo, da je cestno prometni sistem izredno zapleten, saj vsak trenutek na zelo različne načine povezuje glavne dejavnike: cesto, vozilo in človeka ki je tudi zelo odprt, nekontroliran sistem, v katerem vrsta posameznih napak ali neustreznih rešitev prispeva k nastankom prometnih nesreč. **Vizija nič** je za vsako državo težko uresničljivi cilj.

Iz moralnega vidika do mlajših generacij je ta vizija edini možni dolgoročni cilj za vse preventivne institucije in družbo. Uresničitev pa zahteva velike spremembe v razmišljanju in ravnanju vseh oblikovalcev prometnega sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev.

5. Nosilci nalog

Vlada RS je septembra 2002 na podlagi sklepa za uresničevanje NPVCP RS ustanovila Odbor NPVCP. Sestavlja ga osem članov in sicer šest ministrov.

- Ministrstvo za notranje zadeve – nosilec projekta **hitrost**
- Ministrstvo za promet – nosilec projektov **pešec in kolesar**
- Ministrstvo za zdravje – nosilec projekta **alkohol**
- Ministrstvo za šolstvo, znanost in šport – nosilec projekta **mladi voznik**
- Ministrstvo za gospodarstvo
- Ministrstvo za finance
- Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS (predsednik in tajnik)

Odbor vodi minister za notranje zadeve.

Odbor koordinira delo posameznih ministrstev in SPVCP, obravnava in sprejema polletna poročila o rezultatih izvajanja posameznih nalog in pripravlja za vlado predlog letnih poročil o izvajanju programa – ta jih pošlje v obravnavo državnemu zboru.

III. ORGANIZIRANOST IN DELOVANJE V MESTNI OBČINI PTUJ

V skladu z določilom 20. člena statuta Mestne občine Ptuj (Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 6/99 – prečiščeno besedilo, 2/01 in 1/03) se za uspešno pripravo programa varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni in za njegovo izvajanje imenuje:

PROGRAMSKI SVET programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj, v katerem sodelujejo predstavniki lokalne skupnosti in njene uprave (Oddelek za gospodarsko infrastrukturo in okolje ter Oddelek za družbene dejavnosti), predšolskih dejavnosti, osnovnih in srednjih šol, zdravstvenega varstva, socialnega varstva, Upravne enote Ptuj, Policije, sredstev javnega obveščanja, Cestnega in Komunalnega podjetja ter Mestnih in Primestnih četrti.

Opomba: Glej predlog sklepa o imenovanju članov Programskega sveta Programa varnosti cestnega prometa, št. 108/7-9/96-508 .

Vsebina Programa varnosti cestnega prometa in njegovo uresničevanje bo v veliki meri odvisno prav od sestave in aktivnosti Programskega sveta. Programski svet bo z ustrežno zastopanostjo lahko podpiral uresničevanje programa varnosti cestnega prometa in posameznih ukrepov.

Naloge programskega sveta:

- zbira ideje, pobude in predloge za izboljšanje varnosti cestnega prometa (pridobitev podatkov o nevarnih mestih »črnih točkah« na območju Mestne občine Ptuj s strani SPVCP, meščanov, strokovnih organizacij ter lastnimi ugotovitvami za izvajanje preventivnih propagandnih akcij na območju lokalne skupnosti, UE, regije ali države),
- izbira najustrežnejših projektov in akcij, ki bodo izvedene na območju Mestne občine Ptuj in zagotavljanje podpore za uresničitev izbranih projektov (finančna, kadrovska, medijska, logistična podpora),
- nadzor nad izvajanjem projektov in skrb za povezavo med različnimi nosilci nalog,
- skrb za pravočasno informiranje o sprejetih ukrepih in akcijah ter njihovem uresničevanju.

Za realizacijo Programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj se imenuje nosilce nalog in vodje projektov, ki lahko v pripravo projektov vključijo strokovne delavce občinske uprave in zunanjih institucij.

Nosilci projektov tesno sodelujejo pri pripravi in izvajanju projektov tako na področju izboljšanja cestne infrastrukture, kot na področju vzgoje in izobraževanja predšolskih otrok, osnovnošolcev in srednješolcev, kot pri nadzoru nad udeleženci v cestnem prometu.

O rezultatih in izvajanju posameznih stopenj projektov Programa varnosti cestnega prometa pripravljajo skupna poročila, s katerimi seznanjajo Programski svet in Mestni svet.

Direktor občinske uprave Mestne občine Ptuj zagotovi, da bodo naloge in obveznosti za pripravo Programa varnosti cestnega prometa vodji oddelkov in drugi strokovni sodelavci v Mestni občini Ptuj opravljali v rednem delovnem času.

1. Pomembnejši elementi programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj

V Mestni občini Ptuj je v skladu s pristojnostmi lokalnih skupnosti in možnostmi za pripravo ter izvedbo ukrepov za boljšo varnost v cestnem prometu, potrebno pripraviti predvsem ukrepe na:

- področju cestne infrastrukture
- področju izobraževanja (vrtcih, osnovnih in srednje šolah, Mestnih in primestnih četrtih in društvih),
- preventivnih akcijah,
- obveščanju javnosti,
- represivnih ukrepov – izvajanje odlokov v Mestni občini Ptuj.

Program varnosti cestnega prometa bo naravnani tako, da ob upoštevanju problemov mora najprej izpostavljati osnovne organizacijske in funkcionalne povezave na mestni ravni in je razdeljen na dve časovni obdobji:

- pripravljalno obdobje do konca leta 2003 (sklep o imenovanju sveta, strategija dela in poslovnik o delu, program varnosti cestnega prometa),
- priprava projektov (do 30. 6. 2004) in obdobje izvajanja ukrepov za izboljšanje varnosti v cestnem prometu (2004 –2005).

Vlada Republike Slovenije pripravlja Novelo Zakona varnosti cestnega prometa, s katero predvideva razširiti pristojnosti mestnih redarjev na področju represivnega ukrepanja (kontrola hitrosti) na mestnih ulicah in lokalnih cestah.

Pri tehničnih ukrepih, preventivnih in drugih akcijah je potrebna usmeritev na področja in problematiko, ki so opredeljena v NPVCP in to so:

- varnostno najbolj izpostavljene kategorije udeležencev v cestnem prometu (pešci, kolesarji, mladi vozniki) in
- najpomembnejše vzroke prometnih nesreč (hitrost, alkohol).

Tehnični ukrepi in akcije morajo biti usmerjeni tudi napram drugim subjektivnim vzrokom prometnih nesreč (prehitevanje, stran vožnje, izsiljevanje prednosti, pomanjkanja voznških izkušenj), ter zagotavljanju čim bolj varnih pogojev vožnje na cestah (odpravljanje nevarnih mest in ovir).

2. Načela in vsebina programa varnosti cestnega prometa

- zbiranje podatkov o prometnih nesrečah pregledna karta – (klasična, elektronska),
- identifikacija nevarnih mest, odsekov in območij (črne točke),
- ogroženost posameznih kategorij udeležencev v cestnem prometu (pešci, kolesarji, mladi vozniki, potniki, otroci,
- vzroki prometnih nesreč in posledice,
- analiza stanja posameznega nevarnega mesta, odseka, območja ,
- načrtovanje represivnih in tehničnih ukrepov,
- izvajanja ukrepov,
- vrednotenje ukrepov,
- opazovanje učinka ukrepov in vrednotenje rezultatov.

2.1 Zbiranje podatkov o prometnih nesrečah

Za izdelavo programa varnosti cestnega prometa je pogoj, da poznamo kje in kdaj nastajajo prometne nesreče, kdo jih povzroča, vzroke in nastale posledice. Prometne nesreče so na določenih »nevarnih mestih« relativno redek pojav (zlasti ko govorimo o udeležbi otrok), zato ne morejo biti **edino merilo**, ko se odločamo za ukrepe. Zato je potrebno z analizo odvijanj in dogajanj v prometu in s pregledom odsekov cest ali mestnih ulic ugotoviti morebitne druge nepravilnosti in nevarnosti, ki jih lahko odpravimo preden pride do prometnih nesreč.

Predlagamo nastavitve preglednih kart (kart prometnih nesreč) v elektronski ali klasični obliki po vrstah prometnih nesreč (s smrtnim izidom, telesna poškodba, materialna škoda) in po vrsti udeležencev: vozilo – pešec, vozilo – kolesar, kolesar – pešec za obdobje 1998 – 2003.

Možna je neposredna povezava računalnika policije in Mestne občine Ptuj. Pregledna karta prometnih nesreč mora biti vodena na Oddelku za gospodarsko infrastrukturo in okolje, da bi lahko odgovorni delavci imeli pregled nad nevarnimi mesti, odseki in začeli proučevati zakaj se na določenem mestu dogajajo nesreče in pričeli pripravljati tehnične ukrepe.

2.2 Identifikacija nevarnih mest, odsekov, območij

Ažurno vodenje statističnih podatkov o prometnih nesrečah je podlaga za identifikacijo nevarnih mest, odsekov ali območij, ki izstopajo glede na stopnjo ogroženosti. Z ogledi na terenu (strokovna komisija) in z opazovanjem dejanskega odvijanja prometa (opazovanje voznikov motornih vozil, kolesarjev, pešcev, skrite meritve hitrosti) in pogovori s poznavalci razmer v njihovem bivalnem okolju bo možno določiti najnevarnejše točke, odseke cest ali celo posamezna strnjena območja, ki jih je potrebno prioritarno odpravljati.

Območje Mestne občine Ptuj po površini ni prav veliko. Organom nadzora in drugim odgovornim na tem področju so že sedaj več ali manj poznana nevarna mesta in odseki, zato bo možno čimprej registrirati le-ta in pripraviti tehnične ter druge ukrepe za odpravo nevarnosti za udeležence v cestnem prometu.

2.3 Ogroženost udeležencev v cestnem prometu

Z vodenjem statističnih podatkov o prometnih nesrečah, ugotovimo ogroženost posameznih skupin – kategorij udeležencev v cestnem prometu. Ugotavljamo povzročitelje in žrtve (oškodovance), njihovo starostno strukturo, obnašanje, vzroke nesreč, posledice. Na podlagi statističnih podatkov analiziramo stanje varnosti cestnega prometa in predlagamo ukrepe (izobraževanje, priprava kandidatov za voznike motornih vozil, sistem varne vožnje, kontrolni zdravniški pregledi, zdravljenje, represivni ukrepi, sanacija nevarnih mest, ipd.)

Pri zmanjšanju ogroženosti posameznih skupin sodelujejo različni subjekti (vrtci, osnovne in srednje šole, avto šole, socialni delavci, policisti, delavci UE, pravosodni organi) z različnimi oblikami izobraževanja, zdravstvenih ukrepov, represivnih ukrepov, ter institucije, ki skrbijo za vzdrževanje javnih cestnih površin..

2.4 Vzroki prometnih nesreč in posledice

Za določitev nekega mesta – točke za nevarno točko je zraven števila prometnih nesreč v nekem časovnem obdobju, zelo pomemben vzrok nastanka prometne nesreče ter posledice. Vzroki prometnih nesreč so subjektivne ali objektivne narave.

Subjektivni vzrok je vedno na strani povzročitelja nesreče, ki ga ugotavljajo organi pregona in sodišča. Subjektivni vzrok je še zlasti pomemben za načrtovanje dela in ukrepov policije, saj morajo biti ukrepi načrtovani tako, da se izvaja nadzor na kraju in času nastanka

prometnih nesreč, usmerjen na ugotavljanje kršiteljev, ki povzročajo tiste kršitve predpisov, ki so najpogostejši vzrok prometnih nesreč, v katerih nastajajo hujše posledice (hitrost, vinjenost, mrtvi, telesne poškodbe).

Objektivni vzrok je tisti, na katerega udeleženec v prometni nesreči ne more vedno vplivati (nepravilni nagib ceste, udarne jame, izbokline brez označitve, drsnost vozišča, itd). To so nevarnosti, za katere mora pravočasno vedeti in ukrepati lastnik oziroma vzdrževalec cest in takoj povzeti najnujnejše ukrepe za odpravo nepravilnosti.

Posledicam v prometnih nesrečah smo doslej v naši družbi pripisovali premajhen pomen ali skoraj nič. Človeško življenje je vrednota, ki je ne more nihče z ničemer nadomestiti. Pa vendarle je potrebno opozoriti, da so zavarovalnice v R Sloveniji v letu 2002 izplačale nadomestilo za povzročeno škodo in odškodnine okrog 70 milijard SIT . Države članice EU so ugotovile družbene stroške zaradi smrtne žrtve v prometnih nesrečah v višini 1mio EU (približno 233 milijonov SIT). Ocena škode v RS znaša 155 milijonov SIT na eno smrtno žrtev, pri hudih telesnih poškodbah okrog 12 milijonov SIT, pri lahkih pa 1 milijon SIT. Družbena škoda pri 100% invalidnosti je enaka kot pri smrtnih žrtvah. Zmanjšanje števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih pomeni tudi manjšo družbeno škodo.

2.5 Analiza stanja posameznega nevarnega mesta, odseka ali območja, načrtovanje represivnih ukrepov.

Na podlagi analize stanja posameznega nevarnega mesta, odseka ali območja se morajo načrtovati tehnični in represivni ukrepi. Represivne ukrepe izvajajo policisti in mestni redarji skladno z njihovimi pooblastili, tehnične ukrepe pa lastniki in vzdrževalci cestne površine.

2.6 Načrtovanje tehničnih ukrepov in njihovo vrednotenje.

Izboljšanje varnosti v cestnem prometu se lahko doseže z različnimi ukrepi (tehnično urejanje prometa, rekonstrukcija cestišča, krožišča, naprave za umirjanje prometa, izboljšanje osvetlitve prehodov za pešce, križišč, talne in vertikalne signalizacije, do preventivnih in vzgojnih dejavnosti in represivnih ukrepov). Izbor vseh možnih ukrepov za izboljšanje prometnih razmer na določeni nevarni točki je zato ena od ključnih nalog.

Ukrepi so učinkoviti, če jih med sabo dopolnjujemo. Vsak ukrep mora biti ustrezno predstavljen in popolnoma podprt z statističnimi podatki, da ne naletimo na reakcije, oziroma negativne odmeve.

Najpogostejši primeri so pri ukrepih za umirjanje hitrosti (hitrostne ovire), ki včasih povzročajo pri določenih ljudeh negativne reakcije. Če so nedvoumno predstavljeni problemi (npr. velike hitrosti, v bližini vrtca ali šol, število prometnih nesreč, posledice) in cilji ukrepov pred javnostjo ne bo potrebno opravičevati, manj bo negativnih reakcij (primer Volkmerjeva cesta – SŠC).

Tudi represivni ukrepi mestnih redarjev ali policije imajo večji učinek, če so cilji in strategija njihovega dela nedvoumni IN PRAVILNO PREDSTAVLJENI JAVNOSTI..

2.7 Izvajanje tehničnih ukrepov:

- Prednost imajo ukrepi, ki zahtevajo manjša finančna sredstva,
- Ukrepi za preureditev križišč (svetlobna signalizacija, križišča s krožnim prometom, zlasti na vpadnicah),
- Ukrepi, ki spremenijo prometno ureditev na cestni površini,
- Ukrepi ki urejajo izdajanje dovoljenj gostinskim lokalom v neposredni bližini osnovnih in srednjih šol, ter vrtcev

Pri izboru ukrepov je pomembna izbira izvajalcev del in strokoven nadzor, kar je odvisno od razpoložljiv finančnih sredstev. V proračunu za leto 2005 bi bilo potrebno zagotoviti dodatna namenska sredstva za uresničitev prioriteten nalog iz programa varnosti v cestnem prometu v Mestni občini Ptuj. V letu 2004 se pripravi projekte po prioriteti skladno z zagotovljenimi finančnimi sredstvi iz občinskega proračuna.

3. Preventivne propagandne akcije

Pri načrtovanju ukrepov v programu varnosti cestnega prometa je treba vgraditi uspešne in uveljavljene akcije, ki jih je že doslej izvajal Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS in SPVCP Mestne občine Ptuj. Prednost imajo akcije v katere vključuje:

- starše predšolskih in osnovnošolskih otrok,
- prometna vzgoja v vrtcih,
- prometna vzgoja v osnovnih in srednjih šolah,
- prometna vzgoja v četrtnih skupnosti in društvih.

Pri načrtovanju prometne vzgoje v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah bo potrebno v prihodnje upoštevati učne programe, ki jih predpiše MŠZŠ RS s svojim programom.

V UE in avto šolah je treba izboljšati vsebino programa in pogoje za učenje kandidatov za voznike motornih vozil in kandidate, ki jim je bilo zaradi hujših kršitev odvzeto vozniško dovoljenje in želijo le tega ponovno pridobiti.

Pri dveh najpogostejših vzrokih prometnih nesreč »**HITROST**« in »**ALKOHOL**«, zaradi katerih so največkrat tudi hude posledice, se priporoča različne aktivnosti:

HITROST:

- zagotavljanje varnih šolskih poti,
- ukrepi za umirjanje prometa,
- preventivne radarske table,
- organiziranje ali sodelovanje na javnih prireditvah, ki nazorno prikazujejo posledice prekomerne hitrosti (SPVCP RS, SPVCP Mestne občine Ptuj),
- nadzor policije z merilnimi napravami,
- nadzor mestnih redarjev z merilnimi napravami (spremembe ZVCP),
- JUMBO plakati – HITROST UBIJA
- TV spoti

ALKOHOL:

- organiziranje prireditev za mlade, brez točenja alkoholnih pijač (Fundacija »Z GLAVO NA ZABAVO«)
- alkotesterji v diskotekah in klubih (prostovoljni preizkus)
- nižje cene brezalkoholnih pijač,
- akcija »natakar – TAXI PROSIM« - taksisti na javnih prireditvah,
- prepoved izdaje obratovalnih dovoljenj za gostinske lokale v neposredni bližini vrtcev, osnovnih in srednjih šol, že obstoječim lokalom pa prepoved točenja alkoholnih pijač v času pouka.

Mnogim voznikom je bilo odvzeto vozniško dovoljenje zaradi prekomernega uživanja alkoholnih pijač, kar je bil vzrok povzročitve hujših prometnih nesreč. Pri teh bo potrebno zaostri pogoje za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja (medicina, avto šole, UE). To velja tudi pri mlajših voznikih, ki se odločajo za vožnjo pod vplivom alkohola ali droge.

Ob navedenih akcijah pa ne smemo pozabiti še na akcije »**stopimo iz teme**«, »**varnostni pas**«, »**otrok varno v vozilu**«.

Poleg akcij in prireditev je za temeljito obveščanje in spodbujanje varnega vedenja potrebno na lokalni ravni popolnoma angažirati lokalna sredstva obveščanja:

- Radio Ptuj,
- Štajerski tednik.
- Časopisno podjetje Večer (izdaja za Podravje),
- Lokalno TV postajo,
- Uredništvo Ptujčana,
- Regionalna TV in radijske postaje

4. Promocija programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj

Promoviranje je ena od najpomembnejših vsebin programa.

Namen promocije je da motiviramo, ter pridobivamo najširšo podporo za uresničevanje načrtovanih ukrepov.

Elementi promocije:

- informiranje,
- poznavanje problema,
- osebne identifikacije s problemom,
- zbujanje konkretne odgovornosti in prepričevanje,
- vzgoja in njeni učinki,
- komunikacija in povratne informacije.

Oblike promocije:

- konference za medije,
- brošure, lastni prispevki in članki za medije, zloženke,
- spletna, radijska in televizijska oglaševanja,
- drugi načini.

5. Financiranje programa varnosti cestnega prometa

Financiranje Programa varnosti cestnega prometa mestne občine Ptuj bo potrebno glede na možne finančne vire razdeliti na dve časovni obdobji:

a) obdobje 2004 - 2005

V tem obdobju bodo izključni finančni viri proračunska sredstva, ki so v proračunu Mestne občine Ptuj namenjena za cestno dejavnost (Oddelek za gospodarsko infrastrukturo in okolje ter oddelek za družbene dejavnosti), ter sredstva za vzdrževanje in rekonstrukcijo državnih in regionalnih cest DRSC, kot tudi sredstva, ki so dodeljena SPVCP Mestne občine Ptuj.

b) dolgoročno zagotavljanje finančnih sredstev

Možni dolgoročni viri za izvedbo Programa VCP Mestne občine Ptuj so:

➤ Proračunska sredstva Mestne občine Ptuj

- sredstva za izvajanja nalog posameznih proračunskih porabnikov,
- sredstva namenjena za obnovo in izgradnjo cestne infrastrukture,
- namenska sredstva za dejavnost SPVCP Mestne občine Ptuj

➤ Drugi stalni finančni viri:

- nepovratna sredstva sponzorjev in donatorjev,
- sredstva pridobljena z udeležbo na mednarodnih natečajih,
- sredstva pridobljena od zavarovalnic.

6. Logistična podpora programov varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj

V oddelku za gospodarsko infrastrukturo in okolje je potrebno vnesti bazo statističnih podatkov in sicer:

- o prometnih nesrečah vseh kategorij,
- o lokacijah prometnih nesreč (čas in kraj),
- o udeležencih (povzročitelji, žrtve, vozniki, pešec, kolesarji, itd),
- o posledicah (smrt, hujše telesne poškodbe, lažje telesne poškodbe in materialna škoda),
- o cestni površini (ovinek, klanec, križišče, most, itd),
- o vzrokih prometnih nesreč -baze statističnih podatkov – uporabiti izkušnje Mestne občine Maribor.

7. Izdelava projektov

Za vse tri kategorije udeležencev cestnega prometa, ki so najbolj ogroženi (pešci, kolesarji, mladi vozniki) in oba najpogostejša vzroka prometnih nesreč (alkohol, hitrost), pri katerih prihaja do hujših posledic, je potrebno izdelati samostojne projekte.

Projekti morajo vsebovati:

- tehnične ukrepe,
- vzgoja in izobraževanje,
- nadzor nad spoštovanjem prometnih pravil in represivni ukrepi,
- vrednotenje učinkovitosti tehničnih in represivnih ukrepov,
- preventivne in propagandne akcije.

Za vsak projekt se določi vodjo projekta, ki je nosilec nalog.

Naloge vodje projekta:

- konstituiranje projektne skupine,
- izdelava projekta,
- koordinacija izvajanja projektnih nalog,
- nadzor in vrednotenje učinkovitosti ukrepov,

- promocijo projekta,
- skrb za zagotovitev potrebnih finančnih sredstev,
- skrb za ustrezno logistično podporo projekta.

Metodologijo in obliko projektov pripravi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

7.1 Pešec

Kot posredni vzrok mnogih prometnih nesreč z udeležbo pešcev je neustrezna in pomanjkljiva ureditev cestne infrastrukture. V samem mestnem jedru, kjer so objekti pod spomeniškim varstvom, se ne da kaj dosti narediti. Sicer pa na območju Mestne občine Ptuj ni pločnikov ali pešpoti (reg. cesta Rogoznica – Podvinci, reg. cesta Ptuj – Vurberg, reg.cesta Rogoznica – Nova vas, drž. Cesta Ptuj – Spuhlja itd.) Obstoječa infrastruktura za pešce je dotrajana in slabo vzdrževana, povsod niso narejeni prehodi za pešce in ne izvedeni ukrepi za umirjanje hitrosti, neustrezna in dotrajana prometna signalizacija. Poseben problem so neurejene poti, namenjene hoji otrok v šolo (varne poti) v primestnih četrtih skupnostih.

PROJEKT IN UKREPI	NOSILEC
PEŠEC	Oddelek za gospodarsko infrastrukturo in okolje
<ul style="list-style-type: none"> • Izgradnja pločnikov, pešpoti • Umirjanje prometa • Prometna vzgoja (v vrtcih, osnovnih šolah, srednjih šolah, mestnih in primestnih četrti, društvih) • Preventivne in propagandne akcije • Nadzor 	Sodelujejo:
	<ul style="list-style-type: none"> • Oddelek za družbene dejavnosti • Svet za preventivo in vzgojo v cestne prometu Mestne občine Ptuj • Policija , mestni redarji • VVZ, OŠ, SŠ, starši • Sredstva javnega obveščanja

7.2 Kolesar

Kolesarji so žrtve v prometnih nesrečah, tudi zaradi nedograjenih in neurejenih kolesarskih stez, poti ali koridorjev tako v mestu, predvsem pa v njegovi okolici in zaradi ne spoštovanja cestne signalizacije. Na območju Mestne občine Ptuj je že doslej bilo mnogo kolesarjev. V zadnjem obdobju število kolesarjev v cestnem prometu še narašča, k čemur so pripomogle razne akcije na nivoju države in Mestne občine. K temu trendu pa ne sledimo njihovi varni udeležbi v prometu. Na območju Mestne občine Ptuj imamo zelo malo zgrajenih površin za kolesarje, ali pa so te nepovezane (kolesarska mreža).

PROJEKT IN UKREPI	NOSILEC
KOLESAR	Oddelek za gospodarsko infrastrukturo in okolje Mestne občine Ptuj in OŠ
<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja cestne infrastrukture (kolesarske steze, poti, koridorji)• Izgradnja poligona za rolkarje• Ukrepi za umirjanje prometa• Prometna vzgoja v osnovnih šolah• Preventivne in propagandne akcije• Uporaba varnostne čelade• Parkirišča za kolesa• Nadzor	Sodelujejo: <ul style="list-style-type: none">• Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ptuj• Oddelek za družbene dejavnosti Mestne občine Ptuj• Policijska postaja Ptuj• Mestni redarji• Sredstva javnega obveščanja• Starši, kolesarski klubi, društva

7.3 Mladi voznik

Mladi vozniki (vozniški staž do 2 leti in v starosti od 18 – 24 let) so najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s sopotniki v osebnih vozilih tudi najpogostejše žrtve nesreč s hujšimi posledicami. So povzročitelji 23% vseh prometnih nesreč. Največ nesreč povzročajo zaradi neprilagojene hitrosti (30%), nedovoljeno prehitovanje (25%) in 22% je takšnih, ki so v času povzročitve prometne nesreče bili pod vplivom alkohola. Podobno je stanje v Mestni občini Ptuj.

Močno narašča število mladih voznikov udeležencev prometnih nesreč, ki so bili pod vplivom mamil. Mnogo najhujših nesreč z udeležbo mladih se zgodi v nočnem času, ko se vračajo iz diskotek in drugih zabavnih prireditev.

PROJEKT IN UKREPI	NOSILEC
MLADI VOZNIK	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Upravna enota Ptuj
	Sodelujejo:
<ul style="list-style-type: none">• Prometna vzgoja v osnovnih in srednjih šolah• Posodobitev programov in pogojev izobraževanja kandidatov za voznike motornih vozil in mladih voznikov• Zaostritev pogojev za pridobitev vozniškega izpita• Uvedba pripravniške dobe mladega voznika• Preventivne in propagandne akcije• Projekt – Varna vožnja• Organiziranje prireditev za mlade brez točenja alkoholnih pijač• Nadzor	<ul style="list-style-type: none">• Oddelek za družbene dejavnosti Mestne občine Ptuj,• Osnovne in srednje šole, Avto šole• Zdravstveni dom• Sredstva javnega obveščanja• Center za socialno delo, Center interesnih dejavnosti, Klub študentov• Fundacija z glavo na zabavo• Policija, mestni redarji

OPOMBA:

Pogoje za pridobitev vozniškega dovoljenja je potrebno zaostriti tudi pri voznikih, ki morajo zaradi hujših kršitev cestno prometnih predpisov ponovno opravljati vozniški izpit, še zlasti pri tistih, ki uživajo alkoholne pijače ali droge.

7.4 Hitrost

Na območju Republike Slovenije je neprilagojena hitrost vzrok 43% prometnih nesreč s smrtnim izidom, 35% s telesnimi poškodbami in 22% s samo materialno škodo. Podobno je stanje na območju Mestne občine Ptuj v letih 1998 - 2002.

S hitrostjo so nedvomno tesno povezani tudi nekateri drugi vzroki, kot so:

- alkohol, droge
- prekratka varnostna razdalja,
- nedovoljeno in nepravilno prehitevanje,
- nepravilna smer in stran vožnje,
- izsiljevanje prednosti,
- nenadno zmanjšanje hitrosti.

Če podrobno analiziramo vzroke prometnih nesreč, ugotovimo, da je s hitrostjo povezanih skoraj 2/3 vseh prometnih nesreč.

Zmanjšanje skupnega števila mrtvih zaradi hitrosti pomeni predvsem zmanjšanje mrtvih najbolj ogroženih skupin:

- pešcev, - v naselju ali zunaj naselja
- kolesarjev, - v naselju ali zunaj naselja
- voznikov in potnikov v osebnih vozilih – v naselju ali zunaj naselja

PROJEKT IN UKREPI	NOSILEC
HITROST	Policijska postaja Ptuj
	Sodelujejo:
<ul style="list-style-type: none">• Naprave in ukrepi za umirjanje prometa v naselju in zunaj naselja• Izobraževanje voznikov – predvsem mladih• Uvedba sistema varne vožnje• Preventivne in propagandne akcije• Nadzor• Preventivne radarske table	<ul style="list-style-type: none">• Oddelek za gospodarsko infrastrukturo in okolje Mestne občine Ptuj• Mestno redarstvo• Avto šole• Sredstva javnega obveščanja• Avto klub »Kurent Racing«

7.5 Alkohol – droge

Alkohol in ostale psihoaktivne snovi (opojne snovi – droge) izrazito vplivajo na voznika in njegovo ravnanje v cestnem prometu. Alkohol in droge zavirajo delovanje vseh človekovih funkcij, ki so pomembne za varno udeležbo v cestnem prometu (zmanjšujejo zbranost, zmožnost zaznavanja dražljajev in odzivanja, predvsem pa povečujejo število napak, ki jih voznik naredi med vožnjo. Povečuje zaupanje v lastne sposobnosti in zmožnost obvladovanja situacij (precenjevanje)).

V prometnih nesrečah s smrtnim izidom je pod vplivom alkohola (v RS) približno vsak tretji povzročitelj prometne nesreče, v prometnih nesrečah s telesnimi poškodbami vsak peti, v prometnih nesrečah z materialno škodo pa vsak deseti voznik.

V porastu so vozniki povzročitelji prometnih nesreč (mlajši vozniki), ki so bili pod vplivom drog.

PROJEKT IN UKREPI	NOSILEC
ALKOHOL - DROGE	Zdravstveni dom in Center za socialno delo Sodelujejo:
<ul style="list-style-type: none"> • Dosledno izvajanje zakona o prepovedi točenja alkoholnih pijač • Izobraževanje mladih v osnovnih in srednjih šolah na temo uživanje drog in alkohola • Preventivne in propagandne akcije • Organiziranje prireditev brez točenja alkoholnih pijač 	<ul style="list-style-type: none"> • Tržna inšpekcija • LAS • Policija (kriminalistična) • Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu mestne občine Ptuj • Center interesnih dejavnosti • Sredstva javnega obveščanja • Fundacija »Z glavo na zabavo«

IV. ZAKLJUČEK

Predlog strategije za pripravo programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj je nastal na podlagi Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in Metodologije SPVCP RS. Pri pripravi predloga strategije so upoštevane prometno varnostne razmere v letih 1998 – 2002 ter obstoječa cestna infrastruktura, ki je namenjena predvsem najbolj ogroženim skupinam v cestnem prometu (pešci, kolesarji).

Sprejetje strategije in imenovanje PROGRAMSKEGA SVETA, izdelava poslovnika o delu programskega sveta so podlaga za pripravo PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA MESTNE OBČINE PTUJ, ki ga bo potrebno sprejeti v Mestne svetu v I. četrtnetju 2004.

Predlog strategije za izdelavo PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA MESTNE OBČINE PTUJ se sprejme na 1. seji Programskega sveta skupaj s poslovníkom o delu .

Strategija za izdelavo Programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj se pošlje vsem odgovornim za pripravo programa varnosti cestnega prometa Mestne občine Ptuj v januarju 2003.

Strategijo pripravil: predsednik SPVCP Mestne občine Ptuj **Franc Kozel,univ.dipl.prav.**

Viri:

- NPVCP R Slovenije (Ur. List RS št. 63/2002)
- METODOLOGIJA – Pregled postopkov in ukrepov za delo na lokalni ravni (SPVCP RS 16.4.2003)

