



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-07/14-40/ EPA 137 - VII
Ljubljana, 22. november 2014

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je, na podlagi drugega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05-uradno prečiščeno besedilo, 95/09 - odl. US, 21/13 - ZFDO-F) in 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14), sprejela naslednje

M N E N J E

**k Poročilu o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu
varnosti cestnega prometa za leto 2013**

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 35. seji 21. novembra 2014 obravnavala Poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2013, ki ga je Državnemu zboru na podlagi sedmega poglavja Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **se je seznanila** s Poročilom o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2013.

Minister za infrastrukturo s sodelavci, v. d. direktor Javne agencije za varnost prometa ter v. d. generalnega direktorja Direkcije za ceste Republike Slovenije so predstavili poročilo in z odgovori na vprašanja članov komisije dodatno pojasnili in obrazložili njegovo vsebino ter aktualna dogajanja na področju cestne infrastrukture in z njo povezano varnostjo cestnega prometa.

Poročilo je pripravila Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (v nadaljevanju: nacionalni program). Poročilo je bilo pripravljeno na osnovi poročil resornih ministrstev in drugih subjektov, ki so nosilci posameznih ukrepov in aktivnosti. Strateški in končni cilj nacionalnega programa je, da v primerjavi z letom 2011 do konca leta 2022 na slovenskih cestah prepolovimo število smrtnih žrtev in telesno hudo poškodovanih. Ta cilj želimo doseči postopoma, in sicer v okviru vsakoletnih načrtov. Tako 2013 kot letos statistični podatki o umrlih in telesno hudo poškodovanih kažejo izboljšanje prometne varnosti, saj so cilji preseženi. Statistični podatki so sicer spodbudni, vendar bo treba v prihodnje za potrebe varnosti prometa nameniti več sredstev, če nočemo, da se trend zmanjševanja števila žrtev in hudo telesno poškodovanih ustavi ali celo obrne v nasprotno smer. Na Javni agenciji za varnost prometa menijo, da je nujno več narediti na prometni infrastrukturi in preventivnih aktivnostih. Na Ministrstvu za infrastrukturo se zavedajo, da je bil v zadnjih letih narejen velik napredek na varnosti vozil in voznika, obenem pa se stanje

cestne infrastrukture slabša, saj se za njeno vzdrževanje sredstva zmanjšujejo iz leta v leto, pri čemer je letošnje leto še posebej kritično. Minister za infrastrukturo upa in pričakuje, da bo rebalans proračuna 2015 zagotovil vsaj tak obseg sredstev za cestno infrastrukturo, kot jih je bilo zagotovljenih z rebalansom proračuna 2014 ali celo večji obseg sredstev, kajti sedanji obseg sredstev ne zagotavlja normalnega rednega vzdrževanja cestne infrastrukture.

Komisija pozdravlja sedanje dosežke na področju varnosti cestnega prometa, pri čemer bi lahko naredili še večji napredek z okrepljenim sodelovanjem lokalnih skupnosti v okviru svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. V zvezi s tabelo 2 (Število prekrškov na področju prekoračitve predpisane hitrosti v letu 2013) komisija ocenjuje, da bi bolj pogosto merjenje hitrosti znotraj naselij verjetno prispevalo k še večjemu znižanju števila žrtev med udeleženci prometa. Medtem ko se policija prvenstveno ukvarja s kaznovanjem kršiteljev in odpravljanjem posledic nesreč in jim, glede na kadrovske in finančne zmožnosti, zmanjkuje časa za preventivne akcije, bi lahko lokalne skupnosti z okrepljenimi preventivnimi aktivnostmi za večjo prometno varnost znotraj naselij dobile pomembnejšo vlogo pri zasledovanju ključnega cilja nacionalnega programa. Dodatno komisija ocenjuje kot pomemben dejavnik varnosti cestnega prometa tudi vzorno obnašanje policistov, ki bi morali biti zgled ostalim udeležencem cestnega prometa, zato bi bilo primerno, da se ločeno vodi podatek o prometnih prekrških policistov. Komisija tudi meni, da bi lahko v preventivne namene postavili odslužene policijske avtomobile na kritične cestne odseke, saj se udeleženci cestnega prometa podzavestno bolj razumno obnašajo v bližini policije.

Če hočemo tudi v naslednjih letih zmanjševati število žrtev na slovenskih cestah, moramo, poleg okrepitve preventivnih ukrepov in ukrepov vzgoje in izobraževanja udeležencev v cestnem prometu, poskrbeti za ustrezno kakovost cestne infrastrukture in tudi objektivno postavljanje prometne signalizacije (npr. ustrezna signalizacija omejitve hitrosti). Še posebej je v katastrofalnem stanju cestna infrastruktura v lokalnih skupnostih, ki je pred leti prešla v last države oziroma upravljanje Direkcije Republike Slovenije za ceste, kjer zaradi pomanjkanja finančnih sredstev izvajajo le nujna in najosnovnejša vzdrževalna dela, ki ne zagotavljajo zadostne prometne varnosti in primernih potovalnih hitrosti. Kot ugotavljajo na Direkciji Republike Slovenije za ceste, je kar 70 % cest v njihovem upravljanju v slabem stanju, kar je posledica večletnega neustreznega odnosa oziroma nezadostnega financiranja cestne infrastrukture. Če bi želeli zagotoviti kakovostno državno cestno omrežje, bi po oceni Direkcije Republike Slovenije za ceste v naslednjih dvajsetih letih potrebovali 300–350 milijonov evrov na letni ravni, kar pa je v današnjih razmerah neizvedljivo.

Komisija opozarja, da je skrajni čas, da za redno vzdrževanje (zagotavljanje varnosti), investicijsko vzdrževanje, odpravo mest z visoko stopnjo prometnih nesreč ter investicije v cestno infrastrukturo namenimo večji obseg sredstev, saj se bo v nasprotnem primeru cestna infrastruktura čedalje bolj uničevala in bomo kasneje za njeno obnovo potrebovali bistveno več sredstev. Ob tem komisija izpostavlja opozorilo Direkcije Republike Slovenije za ceste, da bomo primorani na novo zgraditi kompletno cestno infrastrukturo, če se bo sedanji trend pomanjkanja finančnih sredstev za vzdrževanje in obnavljanje cestne infrastrukture nadaljeval še dve ali tri leta. Če ne bomo pravočasno zagotovili sredstev za kakovostno cestno infrastrukturo in s tem varnost prometa, bo ambiciozen cilj nacionalnega programa o zmanjševanju števila smrtnih žrtev ostal le črka na papirju. Komisija je bila seznanjena, da si bodo na Ministrstvu za infrastrukturo prizadevali, da se čim večji obseg prihodkov letne

dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, ki pripadajo proračunu Republike Slovenije in se uporabljajo za vzdrževanje tako cestne kot železniške infrastrukture, nameni vzdrževanju cestne infrastrukture. Če bi uspeli za cestno infrastrukturo zagotoviti vse prihodke letne dajatve, bi to po besedah ministra za infrastrukturo pomenil ustrezen finančen vir, ki bi zagotovil soliden nivo vzdrževanja cestne infrastrukture.

Če se bodo uresničile napovedi Vlade in se bo občinam znižala povprečnina in ukinil finančni vir za investicije v lokalno infrastrukturo, se komisiji postavlja tudi vprašanje izvajanja investicij v Sloveniji nasploh.

Komisija izraža vso podporo prizadevanjem ministra za infrastrukturo in njegovim predlogom za dodatne finančne vire (npr. bencinski cent, vključitev t. i. rehabilitacijskega cestnega omrežja v t. i. Junckerjev investicijski paket za gospodarsko rast EU z namenom pospešitve aktivnosti za posodobitev in vzdrževanje cestnega omrežja, ki se navezuje na jedrno omrežje) in večji obseg sredstev za vzdrževanje in razvoj cestne infrastrukture, ki je tudi odraz gospodarskega stanja države. Po oceni komisije bi bilo treba povečati tudi cestnino za (tranzitna) tovorna vozila.

Komisija opozarja na sedanjo nevarno in nepredvidljivo cestno povezavo na Koroškem, kjer država rešuje težave prometne varnosti z neživiljenjskimi omejitvami hitrosti ali enosmernim prometom. Koroška nujno potrebuje 3. razvojno os, ki pa ne pomeni zgolj tranzitne poti, ampak je pomembna za enakomeren razvoj regij, razvojno priložnost koroškega gospodarstva, večjo mobilnost prebivalstva in tudi večjo prometno varnost.

Komisija opozarja na ureditev v zvezi z zamenjavo tujega vozniškega dovoljenja za slovensko, ko morajo imetniki tujih voznških dovoljenj, razen iz tujih držav, ki jih določi minister, pristojen za promet, opraviti praktični del voznškega izpita za tiste kategorije vozil, ki jih ima pravico voziti s tujim voznškim dovoljenjem. Situacija je nerazumljiva, saj se tuj državljan s tujim voznškim dovoljenjem lahko vozi po slovenskih cestah, če pa se preseli v Slovenijo in v skladu s pogoji Zakona o voznikih zamenja voznško dovoljenje s slovenskim, mora v Sloveniji opraviti še praktični del voznškega izpita (npr. velja za državljanke BiH, ne pa za državljanke držav EU).

V zvezi s testiranjem alkoholiziranosti ali uporabe prepovedanih drog komisija pogreša ločen podatek o številu mrtvih zaradi vožnje pod vplivom prepovedanih drog in ocenjuje, da bi morali zaradi vedno večje prisotnosti prepovedanih drog med udeleženci cestnega prometa poostri in pogosteje izvajati nadzor nad njihovo uporabo.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.