



REPUBLIKA SLOVENIJA  
DRŽAVNI SVET

*Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj*

Številka: 326-01/15-11/  
Ljubljana, 20. 10. 2015

EPA 753-VII

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, 6/14 in 26/15), sprejela naslednje

**M N E N J E**

**k Poročilu o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2014**

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 58. seji 19. oktobra obravnavala Poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2014, ki ga je v skladu s sedmim poglavjem Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **se je seznanila** s poročilom.

S poročilom za leto 2014, ki ga je pripravila Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje nacionalnega programa, se končuje obdobje prvega od petih akcijskih načrtov, ki zagotavljajo sprotno spremljanje trenutnega stanja in uresničevanje ciljev Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (ReNPVCP13–22). Glavna ugotovitev poročila je, da je treba področje varnosti cestnega prometa, ne glede na družbene, gospodarske in politične vplive, dolgoročno stabilizirati. Ugotavlja se, da bomo glede na veljavni sistem financiranja in obseg sredstev, ki jih zagotavljajo resorna ministrstva, do 2022 težko uresničili cilje ReNPVCP13–22. V okviru obdobjnega načrta za leti 2015 in 2016 je bilo zato Vladi že predstavljeno, da bomo težko sledili zastavljenim ciljem, če se v preventivne dejavnosti in infrastrukturo ne bo namenilo več sredstev. Kakšno je stanje na področju prometne varnosti, kažejo tudi statistični podatki o številu mrtvih na slovenskih cestah: na 19. 10. 2014 je bilo 90 smrtnih žrtev, letos na isti dan pa 100 smrtnih žrtev v prometnih nesrečah.

Avtorji poročila izpostavljajo, da je treba na področju zagotavljanja večje varnosti cestnega prometa zagotoviti trajen in bolj stabilen sistem financiranja prometne varnosti, uvesti prometno vzgojo v šolski kurikulum, pozicionirati zdravje kot integralni del prometne varnosti, okrepiti sistemsko upravljanje z nevarnimi cestnimi odseki in poskrbeti za posodobitev nadzora v cestnem prometu z novimi pristopi.

Člani komisije so ob seznanitvi s poročilom podali mnenje in izpostavili vrsto vprašanj in dilem, na katere sta podala pojasnila predstavnik Ministrstva za infrastrukturo Alojz Habič in direktor Agencije Republike Slovenije za varnost prometa mag. Igor Velov:

- komisija pozitivno ocenjuje delo Agencije Republike Slovenije za varnost prometa (agencija) pri koordiniranju različnih akterjev in aktivnosti na področju varnosti cestnega prometa, pri čemer opozarja, da ne moremo pričakovati večjih uspehov le zaradi njihovega uspešnega in požrtvovalnega dela;
- komisija ugotavlja, da se zaradi premajhnega obsega sredstev za ukrepe na področju varnosti cestnega prometa cilji ReNPVCP13–22 odmikajo oziroma jih bomo težko uresničili, zato pričakuje, da bodo v naslednjih letih zagotovljena zadostna proračunska sredstva za ureditev kratkoročnih in dolgoročnih ukrepov na področju varnosti cestnega prometa in še posebej za zagotovitev varne cestne infrastrukture. Državna cestna infrastruktura je za občine izjemnega pomena, saj se lokalne prometnice navezujejo na državno cestno omrežje, ki je v katastrofalnem stanju. Čeprav občine v svojih proračunih zagotovijo sofinanciranje izvedbe rekonstrukcije, obnove ali nove ureditve državnega omrežja in se investicijski projekt uvrsti v načrt razvojnih programov, se običajno realizacija posameznega projekta z vsakim letom odmika. Komisija tudi opozarja, da je treba za stabilno financiranje prometne varnosti vzpostaviti namenskost sredstev (npr. dividende DARS, letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu). Ob tem komisija poudarja, da je Državni svet v okviru zaključkov posveta z naslovom Ključna vprašanja razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji, ki ga je organiziral 6. 1. 2015, podprl prizadevanja ministra za infrastrukturo, da bi Vlada ob nadaljnjem pomanjkanju proračunskih sredstev za vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture določila nov stabilen finančni vir v obliki t. i. cestnega sklada oziroma bencinskega centa;
- v zvezi z vplivom slabo vzdrževanega cestnega omrežja na varnost cestnega prometa komisija ugotavlja, da statistični podatki kažejo, da je v 5 % povzročitelj prometnih nesreč cesta in v 24 % kombinacija ceste in voznika. Komisija ocenjuje, da je verjetno, glede na pogostost prometnih nesreč na posameznih lokacijah, neustrezna ali ne vzdrževana cestna infrastruktura pomemben dejavnik slabše prometne varnosti in v več primerih tudi vzrok za nastanek prometne nesreče. Na neposredno povezavo ne vzdrževanega cestnega omrežja s tveganjem nastanka prometne nesreče opozarjajo tudi policisti na lokalnem nivoju, vendar se zaradi pomanjkanja finančnih sredstev ne izvajajo nujna obnovitvena in vzdrževalna dela. Komisija opozarja tudi na izkušnje občin, ki se pri vzpostavljanju večje varnosti na regionalnih cestah (npr. pločnik, dodatni prometni znaki) soočajo z zahtevami po izpolnjevanju dodatnih in včasih tudi nepotrebnih pogojev, ki pa jih finančno niso sposobne izpolniti (npr. za postavitve table za merjenje hitrosti v naselju bi bilo treba podaljšati pločnik in postaviti dodatne svetilke);
- v zvezi s problemom zagotavljanja kakovostnega in učinkovitega nadzora cestnega prometa, komisija ugotavlja, da smo si z ReNPVCP13–22 zadali cilj, da povečamo nadzor in okrepimo prisotnost nadzornih organov, med njimi tudi Policije, vendar se število zaposlenih in sredstva za te namene krčijo. Na agenciji menijo, da bo problem nadzora hitrosti na avtocestah in hitrih cestah in posledično zagotavljanje večje prometne varnosti celovito rešilo le sekcijsko merjenje hitrosti (poskusno obdobje merjenja na Trojanah). Poleg prevelikih hitrosti, ki so eden od ključnih vzrokov prometnih nesreč z najhujšimi posledicami, komisija opozarja tudi na udeležence v cestnem prometu, ki s prepočasno vožnjo ovirajo nemoten potek

prometa in marsikdaj vplivajo na neprimerno odzivnost drugih udeležencev in posledično na večje tveganje za nastanek nesreče;

- komisija opozarja, da bi morali biti policisti s svojim ravnanjem vzgled ostalim udeležencem v cestnem prometu. Dodatno izpostavlja, da je za preventivno delovanje policije pomembna tudi pojavnost policistov na cestah, vendar jih je premalo (v preteklosti je bilo 550 prometnih policistov, danes pa manj kot 300) in zato delujejo bolj kurativno (kaznovalno). V zvezi s tem komisija ugotavlja, da je na predlog agencije Odbor direktorjev za spremljanje, vodenje in nadziranje nacionalnega programa sprejel sklep, da naj Vlada sprosti kadrovski načrt;
- prometna vzgoja v šolah je z vidika zagotavljanja večje prometne varnosti pomembna. ReNPVCP13–22 predvideva prometno vzgojo v vseh triadah osnovnošolskega izobraževanja, kar pa se v praksi dosledno ne izvaja. Prometna vzgoja se v vrtcih izvaja prek uspešnega projekta Posavček ali igro, v osnovni šoli v petem razredu v okviru kolesarskega izpita in v tretjem letniku srednje šole v okviru voznškega izpita. Po mnenju komisije je prometna vzgoja v osnovnoškem in srednješkem izobraževanju premalo prisotna, zato bi kazalo razmisliti o uvedbi obveznega predmeta »prometna vzgoja« v osnovnih in srednjih šolah, saj bi otroci v okviru samostojnega predmeta pridobili bistveno več znanja in vzpostavili bolj odgovoren odnos do prometne varnosti. Pričakuje tudi, da bo lahko predstavnik agencije, ki bo pristojen za komunikacijo z Ministrstvom za izobraževanje, znanost in šport, pripomogel k hitrejšemu oblikovanju programov, ki bodo vsebovali prometne vsebine;
- podan je bil tudi predlog o vzpostavitvi stalnega izobraževanja starejših voznikov, ki so, kot ugotavljajo avtorji poročila, najhitreje rastoča skupina med udeleženci v cestnem prometu. Na agenciji, kjer izpostavljajo vprašanje stabilnega vira financiranja, se zavedajo pomena ohranjanja voznških spretnosti, zato skupaj z drugimi institucijami izvajajo projekt Sožitje, ki je namenjen starejšim voznikom in spoznavanju novosti in pridobivanju dodatnih teoretičnih in praktičnih znanj;
- podan je bil tudi predlog, da bi bilo za voznike intervencijskih vozil predpisano obvezno izvajanje treningov varne vožnje;
- v zvezi s testiranjem alkoholiziranosti ali uporabe prepovedanih drog komisija tudi v poročilu za 2014 pogoša ločen podatek o številu mrtvih zaradi vožnje pod vplivom prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi ter ocenjuje, da bi morali zaradi vedno večje prisotnosti teh substanc med udeleženci cestnega prometa, ki imajo velik vpliv na voznško sposobnost in posledično na tveganje za nastanek prometnih nesreč, poostriiti in pogosteje izvajati nadzor nad njihovo uporabo;
- na vprašanje, ali se razmišlja o popolni prepovedi uporabe mobilnih telefonov med vožnjo, torej tudi prostoročnega telefoniranja, komisija ugotavlja, da razprava o tem poteka, pri čemer ima stroka deljeno mnenje. Na agenciji si želijo, da bi lahko pri preiskavi prometnih nesreč ugotavljali, ali je do njih prišlo zaradi uporabe telefona. To zdaj, tudi zaradi stališča Informacijskega pooblaščenca, ni možno, saj nimamo vzpostavljenega sistema oziroma je postopek ugotavljanja morebitne uporabe telefona v času prometne nesreče dovoljen le, ko gre za znake kaznivega dejanja. Z vidika varnosti otrok v cestnem prometu komisija meni, da bi morali nad vozniki šolskih avtobusov poostriiti nadzor in najstrožje sankcionirati uporabo mobilnih telefonov med vožnjo (npr. začasen odvzem voznškega izpita);

- v zvezi s povečevanjem števila smrtnih žrtev med motoristi je bilo predlagano, da se jim nameni dodatna pozornost, saj se ugotavlja, da se njihovo število stalno povečuje, predvsem pa so velikokrat žrtve zaradi neobvladovanja motornega kolesa in prevelikih hitrosti. Komisija je bila seznanjena, da na agenciji ugotavljajo, da se vzroki prometnih nesreč spreminjajo, tudi pri motoristih, kjer je veliko žrtev in povzročiteljev nesreč med starejšimi motoristi;
- v zvezi z gradnjo protihrupnih ograj na avtocestah je bilo opozorjeno, da se gradijo na prostoru, kjer bomo v prihodnje primorani graditi še en pas za tovorni promet. Izpostavljeno je bilo tudi vprašanje izgradnje manjkajočega odstavnega pasu na pomurski avtocesti.

Ob obravnavi poročila je bilo v zvezi z zadnjo spremembo Pravilnika o izpitnih centrih za opravljanje vozniškega izpita za voznike motornih vozil, ki je ponovno omogočila, da lahko kandidati v nekaterih krajih opravljajo vozniški izpiti za A in B kategorijo, opozorjeno na Pravilnik o vozniškem izpitu, ki med drugim določa, da se praktični del vozniškega izpita opravlja v naseljih in izven njih, kjer je to mogoče, pa tudi na hitrih cestah in avtocestah. Interpretacija tega določila je v različnih krajih Slovenije različna. Npr. v Idriji, Tolminu in nekaterih drugih krajih se določilo interpretira tako, da morajo kandidati v okviru izpitne vožnje tudi na hitro cesto ali avtocesto, čeprav so oddaljene več deset kilometrov in imajo zato kandidati več stroškov, v drugih krajih pa tega ni treba. Z različno interpretacijo pravilnika se postavljajo različni kraji v različni položaji, kar je treba odpraviti, in v krajih, kjer je bilo v preteklosti možno opravljati teoretični in praktični del vozniškega izpita, to ponovno omogočiti. Pojasnjeno je bilo, da je z vidika zagotavljanja ustrezne usposobljenosti voznikov za varno udeležbo v prometu nujno preverjanje njihovega znanja v vseh možnih situacijah, torej tudi na hitrih cestah in avtocestah. Pojasnjeno je tudi bilo, da spremembe pravilnika ne prinašajo sprememb za kandidate. Glede izpitnega centra na Koroškem je bilo opozorjeno, da se s spremembo pravilnika, ki ureja izpitne centre, posega v položaj mestnih občin, ki bi morale imeti določene pristojnosti. Na Koroškem se je tako zgodilo, da je Velenje, kjer lahko kandidati opravijo vse izpite, izgubil status izpitnega centra, medtem ko se ohranja izpitni center v Slovenj Gradcu, kjer pa je možno opraviti le tretjino izpitov. Državnim svetnikom se postavlja vprašanje, kaj je bil cilj reorganizacije izpitnih centrov. Strokovne poglede na vprašanje glede izpitnih centrov bo Agencija Republike Slovenije za varnost prometa pripravila za Ministrstvo za infrastrukturo, ki bo Državnemu svetu pisno odgovorilo.

Opozorjeno je tudi bilo, da je v nekaterih krajih agencija financirala programsko in strojno opremo za izvajanje teoretičnega dela vozniškega izpita, nekateri kraji pa finančne pomoči niso prejeli. Komisija ugotavlja, da je lani sprejet podzakonski predpis omogočil opravljanje teoretičnega dela vozniškega izpita v posameznih krajih ob izpolnjevanju pogojev, pri čemer so se v nekaterih občinah odločili, da ne bodo čakali na državo in so sami zagotovili sredstva. Komisija je bila seznanjena, da so v državnem proračunu za leto 2016 predvidena sredstva za te namene.

\* \* \*

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka  
Meta Štembal, l.r.

Predsednik  
Jernej Verbič, l.r.