



REPUBLIKA SLOVENIJA  
DRŽAVNI SVET

*Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj*

Številka: 326-07/13 – 8/ EPA 1063 - VI  
Ljubljana, 4. 4. 2013

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- UPB1 in 95/09 - odl. US) in 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09 in 101/10) sprejela naslednje

**M N E N J E**

**k Predlogu resolucije o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (ReNPVCP13-22), EPA 1063-VI**

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 2. seji 3. aprila 2013 obravnavala Predlog resolucije o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **podpira** Predlog resolucije o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (v nadaljevanju: Predlog resolucije), ki za navedeno obdobje obravnava prometno varnostno politiko v cestnem prometu in podaja vizijo Nič, kar pomeni nič smrtnih žrtev in nič hudo telesno poškodovanih oseb zaradi prometnih nesreč v Sloveniji.

Komisijo je uvodoma seznanil s poglobitnimi rešitvami Predloga resolucije **v. d. direktorja Agencije Republike Slovenije za varnost prometa Franc Pojbič**, ki je poudaril je, da je v letošnjem letu do 3. aprila v prometnih nesrečah umrlo 24 oseb, lani v istem obdobju 18 udeležencev v prometu, letos se je hudo telesno poškodovalo 78 oseb, lani v istem obdobju 152 oseb, v letošnjem letu se je lažje telesno poškodovalo v prometnih nesrečah 1608 oseb, lani pa 1756 oseb. Podatki kažejo, da z varnostjo v cestnem prometu v Sloveniji ne moremo biti zadovoljni, saj zadnji dve leti ni bilo nobenega napredka. Zato je nacionalni program, ki bi moral biti sprejet že leta 2012, še toliko bolj pomemben, predvsem pa je nujno čim prej sprejeti operativne ukrepe. V skladu z dokumentom Evropske komisije Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 morajo vse države članice EU sprejeti strateške dokumente na področju varnosti cestnega prometa za obdobje desetih let ter vsako leto posredovati Evropski komisiji nacionalni načrt izvajanja aktivnosti na področju varnosti cestnega prometa.

Predlog resolucije obravnava prometno varnostno politiko v cestnem prometu in strokovno zahtevne ter varnostno najbolj transparentne probleme na področju varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji za obdobje od 2013 do 2022. Primarni cilj tega strateškega dokumenta je prepolovitev števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah do leta 2022, s čimer sledimo evropskim usmeritvam. Nacionalni program predvideva, da število umrlih v prometnih nesrečah v letu 2022 ne bi bilo večje kot 70 oziroma 35 na milijon prebivalcev in število hudo telesno poškodovanih ne večje kot 460 oziroma 230 na milijon

prebivalcev. Izpostavil je podatek, da je število hudo telesno poškodovanih deset krat večje od števila mrtvih v prometnih nesrečah in dodal, da prinašajo najhujše posledice prometnih nesreč velike družbene stroške.

Temeljna področja Predloga resolucije so: 1) Ciljno usmerjena področja zagotavljanja varnosti cestne infrastrukture vsem udeležencem cestnega prometa so: obravnava in odprava nevarnih mest; zagotavljanje varnega načrtovanja gradnje in pregledovanja cestne infrastrukture; upravljanje, vodenje in nadzor prometa; varnost v predorih; upravljanje prometa težkih tovornih vozil in prevoza nevarnega blaga; občinska cestna infrastruktura; delo na cestah; zagotavljanje varnosti cestne infrastrukture in obveščanje javnosti. 2) Ciljno usmerjena področja zagotavljanja varnosti vozil v cestnem prometu so: priprava ustreznih postopkov za delo; posodobitev postopka usposabljanja; vzpostavitev ustreznega strokovnega in inšpekcijskega nadzora; analiza rezultatov tehničnih pregledov; ugotavljanje vzročne povezave med prometnimi nesrečami in tehničnim stanjem vozil. Cilj teh ukrepov je izboljšanje kakovosti vozil v cestnem prometu. 3) Ciljno usmerjena področja prometne vzgoje in vseživljenjskega učenja so: prvo življenjsko obdobje; predšolsko obdobje; osnovnošolsko obdobje; prvo življenjsko obdobje - prvo triletje (od 6 do 8 let); prvo življenjsko obdobje – drugo triletje (od 9 do 11 let); prvo življenjsko obdobje – tretje triletje (od 12 do 14 let); prvo življenjsko obdobje – obdobje srednješolskega izobraževanja (od 15 do 18 let) in mladi vozniki (od 18 do 24 leta) in vseživljenjsko učenje za varnost sodelovanje v prometu. Po mnenju Evropske komisije je to področje zelo pomembno, saj se vzgoja začne od rojstva naprej in ljudje participirajo v prometu od rojstva in do smrti. 4) Zdravstvena oskrba ponesrečencem: aktivnosti so usmerjene v izboljšanje kakovosti zdravstvene oskrbe ponesrečencem na mestu nesreče in v bolnicah. 5) Ciljno usmerjena področja zagotovitve učinkovitega nadzora prometa na slovenskih cestah so: povečan obseg nadzora policije; nadzor v samoupravni lokalni skupnosti; učinkovit nadzor nad cestninjenjem, vključno z nadzorom nad tovornimi vozili v zimskih razmerah; učinkovit inšpekcijski nadzor; večja varnost vojaških vozil; vzpostavitev ustreznega strokovnega in inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem programov usposabljanja. 6) Eno od temeljnih področij je tudi varnost in zdravje pri delu, katerega cilj je tesneje povezati varnost in zdravje pri delu z varnostjo v cestnem prometu. 7) V okviru področja pomoč žrtvam in svojcem žrtev prometnih nesreč je cilj povezati socialno varstvo z varnostjo v cestnem prometu. 8) Parcialna področja varnosti cestnega prometa so usmerjena v hitrost, alkohol, voznike motornih dvokoles, kolesarje, voznike traktorjev, mlade in starejše voznike, prehode cest preko železnice, varstvo šibkejših prometnih udeležencev (pešce) in varnostni pas ter otroške varnostne sedeže.

V nadaljevanju je podal odgovore na postavljena vprašanja članice in članov komisije, pri čemer je poudaril, da se mora država zavedati odgovornosti zagotavljanja varnosti cestnega prometa in čim prej določiti vse tiste deležnike, ki lahko odločajo o finančnih sredstvih in njihovi alokaciji. Poudaril je, da so ukrepi nujni, med drugim je izpostavil sedanji slab odnos do prometa. Med drugim je izpostavil slabo organiziranost izpitnih centrov, ki je na ravni leta 1994. Danes kandidati opravljajo teoretični del vozniškega izpita toliko časa, dokler na izpitu ne dobijo izpitne pole, ki so si jo prej pridobili in zato poznajo odgovore. V letošnjem letu se bo uvedlo elektronsko testiranje teoretičnega znanja, s čimer se želi zagotoviti, da bodo morali biti kandidati pripravljene na vsa možna vprašanja o cestnoprometnih predpisih. Nadalje je v nekaterih primerih problem, da so posamezne kategorije izpitov izvajajo na neustrezni prometni infrastrukturi (primer Ilirske Bistrice, kjer lahko kandidati opravljajo izpit za B kategorijo, čeprav ni nobenega semaforja, dvopasovnice). Po reorganizaciji bo v Sloveniji 12 izpitnih centrov z enakimi infrastrukturnimi pogoji za praktično izvajanje vozniškega izpita. Rezultat dveletnega nadzora nad javno agencijo in odvisnih družb je ugotovljenih 2700 kaznivih dejanj, kar je tudi razlog za slabo prometno varnost in neustrezen odnos do prometa. Kot primer dobre prakse na področju varnosti cestnega prometa je navedel Irsko, ki letno nameni za to področje 85 milijonov evrov, ki je zbrano na enem mestu, pri čemer javna agencija s svojimi aktivnosti zasluži 58 milijonov evrov. V Sloveniji se temu področju namenja bistveno manj denarja in dokler ne bomo vzpostavili sinergije delovanja

vseh vpletenih organov in se zgledovali bo razvitejših državah, ne bomo dosegli zastavljenega cilja.

**Predstavnika Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport Boris Zupančič** je pojasnil, da je vzgoja za varnost v prometu ena od temeljnih točk vzgojno izobraževalnih programov in je zato v njih posebej opredeljena. Usmeritve nacionalnega programa so bile medresorsko usklajene tudi z njihovim ministrstvom. Izpostavil je področje osnovnega šolstva, ki vključuje novost – izbirne vsebine na področju varnosti v cestnem prometu, za katero uveljavitev si bodo prizadevali v okviru svojih pristojnosti. Danes v osnovnih šolah nimamo izbirnih vsebin, ki bi pokrivalo področje varnosti v cestnem prometu, so pa prisotne v srednješolskih izobraževalnih programih. Podal je pobudo, da bi skupaj z Zavodom za šolstvo kot strokovnim nosilcem učnih programov in učnih vsebin ter drugimi strokovnjaki s tega področja začeli razmišljati in pristopili k vzpostavitvi tovrstnega predmeta v osnovnih šolah. Med mladimi je veliko zanimanja za gibanje v prometu, vendar se tako gibanje brez ustreznega vodenja lahko tragično konča. Njihovo ministrstvo vedno poudarja, da lahko šole na nevsiljiv, vendar prepričljiv način osveščajo o prometni varnosti tudi starše, ki lahko vzgajajo svoje otroke z dobrimi vzgledi varnega obnašanja v prometu. Preko vzgojno izobraževalnega procesa lahko vlogo staršev, ki so prvi v procesu vzgoje, dopolnujemo. Izpostavil je problem, ki se pojavlja v generaciji mladih po šestnajstem letu in traja do konca srednješolskega obdobja ali tudi do 22. leta, in sicer izkazovanje radoživosti mladih v prometu. Treba bi bilo poiskati primerne oblike in vsebine za osveščanje mladostnikov o varnosti v cestnem prometu. Čeprav se izvajajo različne preventivne akcije, so nekatere premalo domišljene glede na značilnosti tega starostnega obdobja in lahko prinesejo nasprotno učinke od željenih.

**Komisija** podpira ciljno usmerjena področja in predlagane ukrepe za povečanje prometne varnosti na slovenskih cestah.

V Sloveniji umre v prometnih nesrečah približno 70 oseb na milijon prebivalcev, medtem ko imajo v najbolj razvitih državah (npr. Švedska, Nizozemska) okoli 35 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev, kar je naš cilj šele leta 2022. Ob zavedanju, da že zamujamo s sprejemanjem strateškega dokumenta na področju varnosti cestnega prometa in da zadnji dve leti nismo na tem področju nič napredovali, med drugim je v letošnjem letu na cestah v prometnih nesrečah umrlo več oseb kot lani v enakem obdobju, je nujno takoj začeti z izvajanjem operativnih ukrepov.

Zmanjšanje števila umrlih v prometnih nesrečah v letu 2022 na največ 35 oseb na milijon prebivalcev in zmanjšanje števila hudo telesno poškodovanih na največ 230 oseb na milijon prebivalcev bomo brez ustreznih finančnih in kadrovskih resursov ter boljšega sodelovanja odgovornih in uporabe dobrih praks težko dosegli. K takemu prepričanju nas napotuje tudi Predlog resolucije, ki omenja, da bo ta cilj možno doseči, če se bo po letu 2011 do leta 2022 v povprečju zmanjšalo število umrlih po 6-7 udeležencev na leto. Za doseg tega cilja so v Predlogu resolucije prikazani trije scenariji, komisija pa izpostavlja prvi scenarij, ki zaradi pomanjkanja resursov in varčevanja predvideva zmanjšanje dejavnosti in njihovega obsega, kar bi lahko v posameznih obdobjih povzročilo celo bistveno povečanje števila mrtvih.

Iz Predloga resolucije izhaja, da je potrebno za uveljavitev strategije nacionalnega programa na lokalni ravni zagotoviti sistemski vir financiranja. Komisija opozarja, da so trenutno na lokalni ravni na voljo le proračunska sredstva, ki pa so že tako podhranjena.

Komisija pozitivno ocenjuje odločitev Državnega zbora, ki je 28. 3. 2013 zavrnil Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o voznikih (EPA 1035-VI), ki je predvideval ukinitve Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa, saj gre za ključnega nosilca izvajanja ukrepov varnosti cestnega prometa. Komisija pričakuje, da se bodo ugotovljena

kazniva dejanja v javni agenciji in odvisnih družbah ustrezno sankcionirala in z notranjim nadzorom odpravile vse nepravilnosti, ki so tudi pripomogle k sedanji slabi prometni varnosti.

Predlog resolucije uvršča zagotavljanje in izboljšanje varnosti cestne infrastrukture na prvo mesto in v okviru tega cilja se predvidevajo odprava nevarnih mest, vzdrževanje cest, izboljšanje kvalitete vozišč in druge aktivnosti, ki bodo pripomogle k izboljšanju stanja prometnih površin, za kar pa potrebujemo zadostna finančna sredstva. Komisija je bila ob opozorilu o potrebnih sredstev za sanacijo poškodovanih cest oziroma neustrezni porabi sredstev letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu seznanjena, da ne gre za nenamensko porabo sredstev, ampak se sredstva na podlagi Zakona za uravnoteženje javnih financ ne namenjujejo izključno za cestno infrastrukturo, ampak za katerikoli javno prometno infrastrukturo.

Komisija poziva poslanke in poslance Državnega zbora, da pri predvidenem rebalansu državnega proračuna za leto 2013 upoštevajo posledice letošnje zime in zagotovijo dodatna sredstva za vzdrževanje oziroma sanacijo poškodovanih državnih cest ter občinam zagotovijo dodatna sredstva za vzdrževanje oziroma sanacijo poškodovanih občinskih cest.

Komisija kot posledico pomanjkanja finančnih sredstev izpostavlja dolgoletni problem pasivno zavarovanih nivojskih prehodov cest čez železniški progo, pri čemer jih je največ na cestah, ki jih upravljajo občine. Čeprav se komisija zaveda, da so nesreče na nivojskih prehodih predvsem posledica neupoštevanja prometnih pravil, pa pričakuje, da se bo njihovo število čim prej zmanjšalo in da se bodo takoj začeli izvajati predvideni ukrepi, ki bodo v največji možni meri prispevali k večji stopnji varnosti na nivojskih prehodih.

Komisija podpira ostrejšo kazni za kršitelje predpisov zaradi katerih se dogajajo hude prometne nesreče, kar predvideva scenarij 3, ter meni, da bi kazalo razmisliti, da bi najhujše prekrške opredelili kot kazniva dejanja (npr. vožnja v nasprotno smer).

Komisija podpira pobudo Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, da skupaj z Zavodom za šolstvo kot strokovnim nosilcem učnih programov in učnih vsebin ter drugimi strokovnjaki s tega področja pristopi k vzpostavitvi izbirne vsebine na področju varnosti v cestnem prometu v osnovnih šolah.

Predlog resolucije pri nekaterih ciljno usmerjenih področjih umešča med nosilce ukrepov občine (občinska cestna infrastruktura, zagotavljanje varnosti cestne infrastrukture in nadzor v samoupravni lokalni skupnosti), pri drugih sta med nosilce izvajanja ukrepov navedeni Združenje občin Slovenije in Skupnost občin Slovenije (zmanjšanje števila smrtnih žrtev ter hudo telesno poškodovanih med kolesarji za 50%; zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci ter zmanjšanje teže posledic teh prometnih nesreč za 50% in zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo poškodovanih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo za 50%). Po mnenju komisije bi bilo smiselno, da so v vseh navedenih področjih vključene tako občine kot Združenje občin Slovenije in Skupnost občin Slovenije, saj ne vidi razlogov, zakaj bi bile v nekatere aktivnosti kot nosilke izvajanja ukrepov vključene le občine, v druge pa le obe reprezentativni združenji občin.

Komisija predlaga, da se v nadaljnji obravnavi Predloga resolucije preuči pobuda, da se med nosilce izvajanja ukrepov na področju upravljanja, vodenja in nadzora prometa, v okviru katerega je predvidena vzpostavitev nacionalnega centra za upravljanje prometa, umesti tudi občine, ki imajo organiziran center za nadzor nad prometom. Zakon o cestah v 105. členu namreč določa, da v okviru nacionalnega centra za upravljanje prometa sodeluje tudi občina, ki ima organiziran center za nadzor nad prometom.

V okviru področja pešci je predviden podcilj znižanje povprečnih hitrosti vozil v naseljih na 47km/h, s čimer bi dosegli večjo varnost pešcev. Ob predstavljenem dejstvu, da se

najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na težo posledic v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev, hitrost vozila, se komisiji zastavlja vprašanje, zakaj se je predlagatelj odločil za znižanje hitrosti vozil na 47km/h in si ni postavil bolj ambiciozen cilj, saj vemo, da so lahko že nižje hitrosti usodne za pešca.

Komisija ugotavlja, da bodo zagotavljanju varnosti cestne infrastrukture sprva podvržene ceste V. in X. evropskega prometnega koridorja, saj je evropska zahteva, da ceste na navedenem koridorju ustrezajo zahtevanim varnostnim lastnostim. Komisija ob tem opozarja na slabo stanje velikega dela državnega cestnega omrežja, npr. 4. razvojne osi (Keltike), ki povezuje Posočje z ostalim delom Slovenije. Zagotovljena sredstva na nacionalni ravni ne zadoščajo, da bi Posočje v bližnji prihodnosti dobil varnostno bolj ustrezno prometno povezavo z drugimi območji Slovenije.

\* \* \*

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka  
Meta Štembal, l.r.

Predsednik  
Jernej Verbič, l.r.