



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 060-10-2/2024/7
Ljubljana, 15. 2. 2024

Predlog

Z A P I S N I K

22. seje Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj, ki je bila v ponedeljek, 5. februarja 2024, v Veliki dvorani Tomšičeva, Šubičeva 4, Ljubljana.

Seja se je začela ob 14. uri in se zaključila ob 15. 20 uri.

Prisotni:

- predsednik: Dušan Strnad
- podpredsednik: Leopold Pogačar
- člani: Dejan Crnek, Oskar Komac, Ivan Meglič, Milan Ozimič, Andrej Poglajen, Matjaž Švagan, Darko Zevnik
- Miloš Pohole (v skladu z drugim odstavkom 24. člena PoDS je nadomeščal državnega svetnika Gregorja Koreneta).

Opravičeni:

- Monika Ažman, Peter Dermol, Igor Marentič, dr. Matjaž Štolfa.

Vabljeni:

- Tanja Kocjančič, vodja Sektorja za cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo
- Matjaž Vrčko, vodja Sektorja za javni potniški promet, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
- Suzana Tajnik, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
- Robert Sever, direktor, Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije
- Igor Sep, Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije
- Natalija Repanšek, sekretarka, Sekcija za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije
- Damijan Leskovšek, vodja Sektorja za ceste, Ministrstvo infrastrukturo
- Alenka Muhič, članica uprave, DARS
- Katja Podgoršek, vodja Službe za gradnje, DARS
- mag. Zvonko Zavasnik, vodja Službe za upravljanje s prometom in prometno varnost, DARS
- dr. Robert Jerončič, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo infrastrukturo
- mag. Saša Jevšnik Kafol, namestnica direktorice, Javna agencija za varnost prometa
- Anamaria Hren, vodja Sektorja za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javna agencija za varnost prometa.

Sprejet dnevni red:

- 1. Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2I) – druga obravnava, EPA 1249-IX (Št. 326-02-10/2023)**
- 2. Poročilo o izvajanju nacionalnega programa, ki ureja izgradnjo avtocest, za leto 2022, EPA 1287-IX (Št. 300-01-1/2024)**

3. **Končno poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za leto 2022, EPA 1299-IX (Št. 326-02-1/2024)**
4. **Potrditev zapisnikov 20. in 21. seje komisije**
5. **Razno**

Komisija je bila sklepčna in je potrdila dnevni red (9 ZA, 0 PROTI).

Ad 1)

Komisija je obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (v nadaljevanju: predlog zakona), ki ga je v obravnavo Državnemu zboru predložila Vlada.

Komisija **podpira** predlog zakona.

S predlogom zakona se med drugim dopolnjuje področje usposabljanja za preizkus znanja za pridobitev strokovne usposobljenosti upravljavca prevoza, dodatno ureja področje pridobivanja temeljne kvalifikacije za voznike motornih vozil z dopolnitvijo pogojev, ki jih bodo morale izpolnjevati pooblaščen organizacije za izvajanje tovrstnih nalog. Prav tako se ureja področje subvencioniranja prevozniškega sektorja, mednarodnega prevoza potnikov ter javnega potniškega prometa v notranjem in čezmejnem prometu. S predlaganimi zakonskimi rešitvami se naslavljajo tudi težave v zvezi z razmejitvijo pristojnosti, ki so bile prepoznane med izvajanjem inšpekcijskega nadzora. Ustrežneje se določajo naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem predpisov s področja javnega potniškega prometa potnikov v notranjem cestnem prometu in čezmejnem cestnem prometu do prestopne točke v sosednji državi, ki jo določi organ javnega potniškega prometa, pri čemer se naloge prenašajo na Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in energijo.

Po pojasnilih Ministrstva za infrastrukturo predlog zakona vključuje tudi vsebine, s katerim se želi olajšati poslovanje prevozniškega sektorja in zagotoviti njihovo večjo konkurenčnost. Predlog zakona je v tem delu usklajen s predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije ter Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije. S predlogom zakona se ureja prepoved opravljanja nalog razklada in naklada tovora za voznika, razen če je z ustrežno pogodbo drugače določeno. Predpisuje se tudi strošek stojnine, s čimer se lajšajo težave prevoznikov, ki vse pogostejše prekomerno čakajo na naklad oziroma razklad blaga. Ob navedenem se opredeljujejo tudi pravila glede vračila transportne embalaže in s tem povezano upravičenostjo voznika do povračila stroškov za prevoz embalaže ter ureja področje usklajevanja cene prevoznine z rastjo cene energenta.

Vsebine predloga zakona, ki vplivajo na javni potniški promet, so bile pripravljene v okviru Ministrstva za okolje, podnebje in energijo. Med drugim se spreminja definicija za »daljinar«, ker se razdalja med avtobusnimi postajališči ne bo več merila v km, ampak v metrih, kar predvsem vpliva na ceno vozovnic in stroške prevoznikov. Podrobneje se ureja tudi povezovanje evidenc voznikov z drugimi evidencami z namenom poenostavitve postopkov pri pridobivanju subvencioniranih prevoznic. Uvajajo se tudi novosti na področju notranjih prevozov potnikov, in sicer možne oblike javnih prevozov za potrebe razvojnih in raziskovalnih projektov. Praksa je pokazala, da se na ravni EU izvajajo in financirajo določeni razvojni projekti, ki pa jih v Sloveniji ni bilo mogoče izvajati, ker jih ni bilo možno povezati z nobeno obliko javnih prevozov potnikov, ki se izvajajo. Predlog zakona tako predvideva, da bo minister za časovno omejeno obdobje prevozniku dovolil izvedbo javnega prevoza potnikov, ki je namenjen razvojnim in raziskovalnim projektom, da bi ugotovili, ali imajo ugoden vpliv na javni potniški promet ali določeno vrsto javnega potniškega prometa. V

primeru izkazanih koristi tovrstnega pilotnega projekta, bi se v Sloveniji lahko nove oblike prevozov tudi sistemsko uredile z zakonodajo.

Kot je bilo pojasnjeno, se s predlogom zakona spreminjajo tudi določila glede peronizacije, saj se v veljavnem sistemu zelo različno in nesistemsko obračunava na različnih avtobusnih postajah in je tudi nesorazmerno visoka v primerjavi s tujo prakso. Predlagatelj ocenjuje, da je treba peronizacijo oz. dejavnost avtobusnih postaj cenovno regulirati, s čimer bo vsem prevoznikom omogočeno, da na posameznih koncesijskih območjih kandidirajo pod enakimi pogoji.

Dodatno je bilo pojasnjeno, da se na predlog Varuha človekovih pravic in Zagovornika načela enakosti uvaja subvencionirana vozovnica tudi za spremljevalce invalidov, zaradi priporočil Zagovornika načela enakosti glede vzpostavitve enotnega sistema subvencioniranja vozovnic pa na Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo pripravljajo analizo obstoječih rešitev subvencioniranja vozovnic, ki bo podlaga za nadaljnje prilagajanje predpisov. Z namenom, da se v prihodnje ne bi prepogosto posegalo v zakonodajo, se s predlogom zakona tudi predvideva, da pristojen minister s podzakonskimi akti regulira področje subvencioniranja vozovnic.

Komisija je bila seznanjena, da Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije in Sekcija za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije podpirata predlog zakona, katerega vsebina je bila predhodno tudi usklajena z njunimi predstavniki. Kot poudarjajo, je treba zakonsko urediti vprašanje razklada in naklada tovora, saj naročniki v mnogih primerih od voznikov zahtevajo, da opravljajo tudi naloge razklada in naklada tovora, ki pa je ne priznavajo kot dodatne storitve in zato ne plačajo dodatnih stroškov. Prevozniki so tudi opozarjali na potrebo po ureditvi stroškov stojnine prevoznikov, ko čakajo, ne po svoji krivdi, tudi po več ur na naklad oziroma razklad. Nadalje so tudi predlagali, da se zakonsko uredi problematika stroškov prevoza transportne embalaže (zabojnik, paleta, voziček in podobno). Več let so si prevozniki tudi prizadevali, da bi se zakonsko uredilo vprašanje vpliva rasti cene energentov na stroške prevozov oz. višino prevoznine. Čeprav večina prevoznikov tovrstna vprašanja urejajo v pogodbenih razmerjih s svojimi naročniki, tega ne storijo vsi. Zato podpirajo zakonsko rešitev, da se cena prevoznine poviša ali zniža glede na povišanje ali znižanje cene energenta.

* * *

Komisija pozitivno ocenjuje, da je predlagatelj prisluhnil dolgoletnim opozorilom prevoznikov ter pripravil z Združenjem za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije in s Sekcijo za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije usklajene zakonske rešitve, ki naslavljajo izzive prevozniškega sektorja. Ob tem komisija ugotavlja, da na Ministrstvu za infrastrukturo sicer zagovarjajo stališče, da so izpostavljena odprta vprašanja prevozov predmet pogodbenih razmerij med naročnikom in prevoznikom, vendar so kljub temu prisluhnili opozorilom Gospodarske zbornice Slovenije in Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije, saj vsi prevozniki nimajo sklenjenih ustreznih pogodb.

Komisija podpira spremembo veljavne zakonske ureditve, po kateri so do subvencioniranega prevoza upravičeni vsi študenti in dijaki, ne glede na oddaljenost od doma do izobraževanja. V zvezi s tem je bilo pojasnjeno, da so do leta 2022 za študente in dijake veljale t.i. relacijske vozovnice, ki so bile vezane na oddaljenost do lokacije študija, medtem ko je bila leta 2022 uvedena enotna vozovnica »Slovenija« in zato ni več razlogov za omejevanje subvencioniranega prevoza študentom in dijakom.

Komisija prav tako podpira uvedbo brezplačne vozovnice v medkrajevnem linijskem prevozu v notranjem cestnem in železniškem prometu za spremljevalce imetnikov EU kartice ugodnosti za invalide, za kar se je v preteklosti prizadeval tudi državni svetnik Danijel

Kastelic, ki v Državnem svetu zastopa področje socialnega varstva. Slednji si je prizadeval tudi za uveljavitev brezplačnega medkrajevnega prevoza za invalide, ki so zaposleni krajši delovni čas, saj praviloma prejemajo nižje dohodke in si zato finančno zelo težko privoščijo kritje stroškov prevoza, ki niso povezani z delom. Njegovo pobudo za zagotovitev pravice do brezplačnega medkrajevnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem in železniškem prometu za invalide, ki so zaposleni za krajši delovni čas, je podprl tudi Državni svet na 3. seji 15. 2. 2023, vendar je bil odgovor resornega ministrstva takrat odklonilen. V zvezi s tem je bilo komisiji pojasnjeno, da se vprašanje subvencioniranja vozovnic za invalide, ki so v delovnem razmerju, tokrat ne ureja, saj se čaka na sprejem evropske uredbe o pravicah invalidov. Po besedah predstavnika Ministrstva za okolje, podnebje in energijo se bo njena vsebina, kakršnakoli že bo, prenesla v slovenski pravni red z eno od naslednjih novel zakona.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik Andrej Poglajen.

* * *

Komisija je podprla predlog zakona (10 ZA, 0 PROTI).

Ad 2)

Komisija je obravnavala Poročilo o izvajanju nacionalnega programa, ki ureja izgradnjo avtocest, za leto 2022 (v nadaljevanju: poročilo), ki ga je, v skladu s tretjim odstavkom 6. člena Zakona o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji, v obravnavo Državnemu zboru predložila Vlada.

Komisija **se je seznanila** s poročilom.

Poročilo zajema naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest, ki jih DARS opravlja v imenu in za račun Republike Slovenije, naloge (gradnja avtocest), ki jih izvaja v svojem imenu in za svoj račun ter naloge v zvezi z upravljanjem in vzdrževanjem avtocestnih odsekov, za katere pridobi koncesijo gradnje.

Kot ugotavlja komisija, so se na področju prostorskega načrtovanja in umeščanja avtocest (AC) in hitrih cest (HC) v prostor leta 2022 izvajale aktivnosti prostorskega umeščanja na 11 projektih, med drugim na odsekih Slovenj Gradec–Dravograd, Otiški vrh–Holmec, Ptuj–Markovci, povezovalna cesta Podgora–Letuš, AC Postojna/Divača–Jelšane, HC Koper–Dragonja, AC priključek Kranj sever, razširitev ljubljanskega AC obroča in vpadnih AC ter Šentrupert–Velenje. Na področju projektiranja so se izvajale aktivnosti za naslednje investicije: Koseze–Kozarje (razširitev v 6-pasovnico), avtocestni priključek Dragomer, Velenje–Slovenj Gradec, Šentrupert–Velenje, 3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (1. odsek - etapi 1 in 2); Novo mesto–Maline (2. odsek - etapi 3 in 4) in Maline–Metlika (2. odsek), Bertoška vpadnica in rekonstrukcija priključkov na AC obroču (Leskoškova, Letališka). Na področju gradenj so se izvajale aktivnosti za naslednje investicije: Markovci–Gorišnica, priključek Dragomer, Novo mesto–Maline (1. odsek - etapi 1 in 2), Šentrupert–Velenje, Bertoška vpadnica: razširitev v 4-pasovnico, Koseze–Kozarje: razširitev v 6-pasovnico, Jagodje–Lucija, predor Karavanke – dograditev, Velenje–Slovenj Gradec, Šentvid–Koseze, Gorišnica–Ormož, Rebernice - protivetrna zaščita in Serminska vpadnica.

Kot je bilo pojasnjeno, je bilo leta 2022 obnovljenih skoraj 38 km smernih vozišč odsekov in priključkov, skupno so bila izvedena obnovitvena dela na 24 premostitvenih objektih. Realizacija investicij v imenu in za račun Republike Slovenije je v letu 2022 znašala 20,3 mio

evrov (naloge prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor ter pridobivanja nepremičnin za potrebe gradnje avtocest). Celoten obseg načrtovanih investicij, ki jih je DARS leta 2022 izvajala v svojem imenu in za račun DARS je znašal 268 mio evrov, realizacija pa je bila 138 mio evrov, kar je 52 % načrtovanih investicij. V zvezi z nizko realizacijo v družbi DARS dodatno pojasnjujejo, da so izhajali iz plana koncesije, ki je temeljil na podatkih iz avgusta 2021 in niso pripravili njegovega rebalansa. Če bi pripravili rebalans plana, bi bila realizacija 88 %. Pri tem tudi poudarjajo, da je realizacija višja kot leta 2021, ko je bila realizacija investicij v imenu in za račun Republike Slovenije okoli 10 mio evrov, v imenu in za račun DARS pa 123 mio evrov.

Financiranje investicij v imenu in za račun družbe DARS se je v letu 2022 zagotavljalo iz lastnih virov (cestnina), evropskih sredstev, sredstev iz proračuna Republike Slovenije in zadolževanja. Družba DARS je leta 2022 prejela 4,8 mio evrov evropskih nepovratnih sredstev za dela, ki so bila izvedena leta 2021 in 2022: za čezmejni projekt gradnje cestnega predora Karavanke je prejela sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope v višini 2,06 mio evrov, na področju čezmejnega sodelovanja in harmonizacije aplikacij inteligentnih transportnih sistemov (ITS) je prejela 0,52 mio evrov ter iz Sklada za regionalni razvoj v programskem obdobju 2014–2020 je prejela 2,22 mio evrov.

* * *

Komisija kot problematično izpostavlja časovnico predložitve poročila v obravnavo Državnemu zboru in opozarja, da bi morala Vlada na podlagi Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-1) že lani poročati o izvajanju nacionalnega programa, ki ureja izgradnjo avtocest, za leto 2022. Le ažurno poročanje omogoča pravočasno odzivanje odločevalcev na odstopanja v realizaciji načrta izvajanja koncesije in s tem uspešnejše naslavljanje številnih izzivov, s katerimi se sooča DARS, in prilagajanje njegovih aktivnosti. Komisija zato pričakuje, da bodo v prihodnje letna poročila o izvajanju nacionalnega programa, ki ureja izgradnjo avtocest, predložena v Državni zbor pravočasno in brez zamud. Predstavniki Ministrstva za infrastrukturo so poudarili, da si bodo v prihodnje prizadevali, da pri letnem poročanju ne bo prihajalo do zamud.

Glede na nizko realizacijo (indeks realizacije glede na plan) prostorskega načrtovanja in umeščanja avtocest v prostor, tako v letu 2022 kot tudi v preteklih letih, se postavlja vprašanje najpogostejših razlogov za dolgotrajnost tovrstnih postopkov in s tem povezano potrebo po sistemskih spremembah na tem področju s ciljem, da bi bil DARS v prihodnje uspešnejši pri dograjevanju in obnavljanju odsekov avtocest in drugih cest. Ob primerih, kjer sploh ni bilo izvedenih nobenih aktivnosti ali je bilo veliko odstopanj od plana (npr. indeks 1 ali pa 555), se komisija sprašuje, ali se plani dejansko pripravljajo na podlagi strokovnih predpostavk ali bolj po občutku. S tega vidika je nujno, da se načrtovane investicije tekoče usklajujejo z realnim stanjem oz. pripravlja rebalans plana.

Ob tem, da vsakokratne spremembe prostorske zakonodaje ne poenostavljajo postopkov, ampak jih celo še bolj zapletajo, komisija opozarja, da praksa tudi kaže, da prepogosto spreminjanje pravnega okvira ne zagotavlja primerne časa za prenos novih pravnih pravil v prakso, saj se pravne norme, še preden se jih osvoji, zopet spremeni. Glede na to, da je cestna in druga infrastruktura vitalnega pomena za vsesplošen razvoj države in vseh njenih območij, bi morali tako nosilci urejanja prostora kot širša družba narediti preskok v razmišljanju in z drugačnim pristopom zagotoviti hitrejše umeščanje projektov nacionalnega pomena v prostor. Brez teh sprememb se bomo tudi v prihodnje soočali s težavami dolgotrajnih postopkov umeščanja v prostor, ki upočasnjujejo krepitev razvojnega potenciala države.

Kot je bila seznanjena komisija, se na Ministrstvu za infrastrukturo zavedajo dolgotrajnosti postopkov prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor (npr. letos bo dvajset let od

podane pobude za umestitev HC Koper–Dragonja), pri čemer ugotavljajo, da lokalno prebivalstvo v okviru daljšega obdobja velikokrat spreminja odnos do umestitve ceste v njihov prostor, kar v praksi lahko pomeni, da je danes težje dobiti njihov konsenz. Na Ministrstvu za infrastrukturo vidijo razloge za dolgotrajnost sprejemanja prostorskega načrta predvsem v zakonodaji, ki ob vsakokratni spremembi namesto poenostavitve postopkov velikokrat povzroči še več zapletov, tudi v postopkih dolgotrajnega pridobivanja mnenj naravovarstvenih resorjev. Dogaja se tudi, da slednji celo prekoračijo svoje pristojnosti in zahtevajo izvedbo ukrepov, ki nimajo podlage v zakonodaji. Kot je bilo pojasnjeno, se z namenom izboljšanja situacije načrtujejo spremembe Zakona o urejanju prostora, prav tako je na Ministrstvu za naravne vire in prostor ustanovljena posebna koordinacijska skupina, v okviru katere različni nosilci urejanja prostora preverjajo težave v zvezi s prostorskim umeščanjem prometne in druge infrastrukture vitalnega pomena ter jih skušajo sproti reševati.

Komisija ocenjuje, da se je sodelovanje DARS in Mestne občine Ljubljana pri izvajanju ukrepov na območju Ljubljane in širše okolice v zadnjih nekaj letih izboljšalo, pričakuje pa tudi nadaljnje uspešno sodelovanje pri izvajanju različnih ukrepov za razbremenitev prometnega režima v Ljubljani in njeni okolici. Pri tem sicer pozitivno ocenjuje izvajanje ukrepov DARS za razbremenitev prometa na območju ljubljanskega avtocestnega obroča (predvsem na severni obvoznici in priključek pri BTC), vendar poudarja, da tovrstni ukrepi ne zadoščajo za zmanjšanje zastojev ob jutranjih in popoldanskih konicah na obvoznici in vpadnicah v Ljubljano, kjer je koncentracija delovnih mest. V povezavi s tem komisija že več let opozarja, da preobremenjenost slovenskega (avto)cestnega omrežja v smeri Ljubljane in drugih večjih mestnih središč nakazuje potrebo po decentralizaciji države, saj na koncu noben ukrep ne bo odpravil težav, če se bodo delovna mesta koncentrirala le v Ljubljani.

Po mnenju komisije v zadnjem letu zelo izstopa velika prometna obremenitev dolenjskega avtocestnega kraka od Višnje gore proti Ljubljani, saj se je od vstopa sosednje Hrvaške v schengensko območje 1. 1. 2023 povečal obseg tovarnega (tranzitnega) prometa na tem delu za 15 %. Z vidika negativnih posledic prometnih zastojev na gospodarstvo bo treba poiskati ustrezen ukrep še za razbremenitev te prometnice. V zvezi s tem se komisiji postavlja vprašanje, ali se razmišlja o obuditvi ideje iz časa gradnje dolenjske avtoceste, da bi razširili avtocestni odsek skozi višnjegorski klanec oziroma zgradili še en pas med Grosupljem in Višnjo Goro. Kot je bila komisija seznanjena, da Ministrstvu za infrastrukturo niso seznanjeni s tovrstnimi načrti.

Glede problematike zastojev na prometno najbolj obremenjenih avtocestnih odsekih je bilo pojasnjeno, da so na Ministrstvu za infrastrukturo in DARS več let opozarjali na nujnost izvedbe ukrepov (npr. tretji pas na štajerski in primorski vpadnici v Ljubljano), vendar se danes žal ugotavlja, da v preteklosti ni bilo zadostnega posluha pri ključnih nosilcih odločanja. Kot ugotavlja komisija, je bila v zvezi s prometno obremenjenostjo ljubljanske obvoznice na pristojnem ministrstvu ustanovljena delovna skupina, katere člani so tudi predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in DARS, kjer se definira nabor ukrepov (cestna infrastruktura in trajnostna mobilnost) za večjo pretočnost prometa.

Člani komisije so naslovili tudi konkretna vprašanja v zvezi s posameznimi avtocestnimi odseki oz. priključki. Glede stanja aktivnosti na cestnem odseku Postojna/Divača–Jelšane je bilo pojasnjeno, da je odsek še v fazi proučevanja študije variant, pridobivajo se smernice nosilcev urejanja prostora ter urejajo vprašanja odlaganja viškov materiala. V zvezi s časovnico priključka Kranj sever na gorenjski avtocesti je bilo pojasnjeno, da se izvajajo aktivnosti v skladu s terminskim planom, pri čemer je v teku izdelava strokovnih podlag za študijo variant. V zvezi z vprašanjem potrebne obnove dotrajane protihrupne ograje na gorenjskem avtocestnem omrežju je bilo pojasnjeno, da DARS na podlagi izvajanja monitoringa na celotnem avtocestnem omrežju določa prioritete in temu ustrezno prilagaja

obnovo protihrupnih ograj. V zvezi s priključkom Log-Dragomer je bilo pojasnjeno, da je njegova izgradnja predvidena v začetku leta 2025.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik Andrej Poglajen.

Ad 3)

Komisija je obravnavala Končno poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu varnostni cestnega prometa za leto 2022 (v nadaljevanju: končno poročilo), ki ga je, na podlagi 7. poglavja Resolucije o nacionalnem programi varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, v obravnavo Državnemu zboru predložila Vlada.

Komisija **se je seznanila** s končnim poročilom.

Končno poročilo za leto 2022 je pripravila Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 na podlagi poročil resornih ministrstev in drugih subjektov, ki so nosilci posameznih ukrepov in aktivnosti. Odbor direktorjev za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu za obdobje od 2013 do 2022 je 5. 10. 2023 potrdil končno poročilo za leto 2022.

Kot izhaja iz končnega poročila, je bilo število umrlih udeležencev v cestnem prometu v letu 2022 drugo najnižje (86), odkar se beleži uradna statistika umrlih v prometnih nesrečah (t. j. od leta 1954 dalje). Najnižje je bilo sicer v letu 2020 (80), kar pa je tudi posledica ukrepov zaradi Covida. Kljub temu je bilo število umrlih udeležencev v letu 2022 za 21 % večje, kot je bilo z resolucijo določeno kritično število umrlih za leto 2022. V celotnem obdobju izvajanja resolucije 2013–2022 je na slovenskih cestah umrlo 1.057 udeležencev cestnega prometa. Rezultat je bil slabši na področju hudo telesno poškodovanih in lahko telesno poškodovanih v prometnih nesrečah, saj je bilo število hudo telesno poškodovanih v letu 2022 kar za 87 % večje od kritičnega števila hudo telesno poškodovanih, določenega za leto 2022.

Pripravlavec končnega poročila trdi, da se je uresničil scenarij 2, ki je v resoluciji za obdobje 2013–2022 predvidel število umrlih v letu 2022 do največ 94. Po tem scenariju naj bi ključni deležniki izvajali stalne dejavnosti, obstoječe in nove akcije, se hitro odzivali na ugotovljene pomanjkljivosti ter predvsem delovali aktivneje, bolj usklajeno in usmerjeno k cilju, torej k zmanjševanju števila umrlih v prometnih nesrečah.

Kot se ugotavlja, leta 2022 niso bili doseženi zastavljeni cilji v scenariju 3, po katerem bi morali vsi deležniki izvajati vse dejavnosti, predvidene z nacionalnim programom. Ta scenarij je predvideval dolgoročne sistemske rešitve na vseh področjih delovanja posameznih subjektov prometne varnosti, vključevanje v obsežne in vsebinsko domiselne akcije po medijih, poostren in dosleden nadzor, takojšnje ukrepe na cestah in takojšnje kaznovanje kršiteljev z zagroženimi kaznimi. Predvideval je tudi ostrejšje kazni za kršitelje predpisov, zaradi katerih se dogajajo hude prometne nesreče. Skupaj z ukrepi iz scenarija št. 2 naj bi se število umrlih v prometnih nesrečah do leta 2022 po scenariju št. 3 zmanjšalo na 70, kar bi bilo primerljivo z državami v EU, ki imajo danes najmanj mrtvih na milijon prebivalcev.

Kot je pojasnil predstavnik Ministrstva za infrastrukturo, so razumevanje vzrokov in dejavnikov nastanka prometnih nesreč, spremljanje učinkovitosti doslej uvedenih ukrepov ter prepoznanje in ocena novih tveganj, povezanih z mobilnostjo, osnova za načrtovanje ustreznih sistemskih rešitev. Analiza statističnih trendov prometnih nesreč in korelacije s človekom, vozilom in okolico je predstavljala osnovo za novo Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030, ki jo je Državni zbor sprejel 28. 11. 2023. Ključni izzivi so hitrost, alkohol, uporaba mobilnih naprav med vožnjo,

vključevanje novih vozil v prometni sistem (mikromobilnost), izzivi starejših voznikov, varen prevoz blaga ter zagotavljanje ustrezne usposobljenosti ter kompetenc vseh udeležencev v prometu, saj je človek odločilni faktor za kar 93 % prometnih nesreč.

Na Javni agenciji za varnost prometa poudarjajo, da vsebuje končno poročilo vse izvedene naloge na najbolj problematičnih področjih varnosti cestnega prometa, ki so obenem tudi prednostne naloge za izboljšanje varnosti cestnega prometa. Končno poročilo daje uvid v preteklo desetletno obdobje. Čeprav smo lahko s stanjem varnosti cestnega prometa zadovoljni in je viden napredek, pa zadovoljstva ni, ko se pogovarjamo o smrtnih žrtvah. Analiza podatkov o umrlih v prometnih nesrečah 2013–2022 razkriva potrebo po nadaljnjem sistematičnem pristopu pri zmanjševanju umrlih udeležencev v prometu, pri čemer se bo treba osredotočiti na izzive, kot so uporaba novih tehnologij, vedenjske spremembe, e-skiroji, mobilnost. Pri tem bo treba v prihodnje vedenjske spremembe udeležencev v prometu, ki so že v preteklosti pomembno vplivale na stanje prometne varnosti, dodatno obravnavati v kampanjah o ozaveščanju, kar Javna agencija za varnost prometa že upošteva. Za nadaljnje sistematično zmanjševanje števila umrlih udeležencev v prometu je potreben celovit pristop, ki ga predvideva tudi nova resolucija.

* * *

Komisija kot problematično izpostavlja prepozno predložitev končnega poročila o izvajanju iztekle se resolucije za leto 2022. Z njenimi zaključki bi morali biti seznanjeni bistveno prej, saj je analiza stanja prometne varnosti v Sloveniji v preteklem obdobju osnova za načrtovanje prihodnjih aktivnosti, torej tudi za resolucijo za obdobje 2023-2030, ki pa je bila že sprejeta. Pojasnjeno je bilo, da je Javna agencija za varnost prometa zbrala podatke že januarja 2023, končno poročilo pa je bilo predloženo pozno, saj je bil postopek njegovega potrjevanja dolgo - odbor direktorjev se je sestel šele oktobra 2023. Ob tem je bila komisija tudi seznanjena, da aktualna resolucija predvideva obdobjno in ne več letno poročanje ter bolj pogosto srečevanje vseh odgovornih deležnikov prometne varnosti. Na Javni agenciji za varnost prometa poudarjajo, da je za izboljšanje prometne varnosti ključnega pomena zavedanje odgovornosti vseh akterjev, ki delujejo na tem področju.

Komisija ocenjuje, da se je stanje prometne varnosti na slovenskih cestah bistveno izboljšalo v zadnjem desetletju, pri čemer je bil storjen ključen preboj, ko so bili prepoznani vsi ključni akterji na področju razvoja prometne varnosti (policija, Javna agencija za varnost prometa, nevladne organizacije, itd.), ki z usklajeno in učinkovito koordinacijo izvajajo dejavnosti za izboljšanje prometne varnosti.

Stanje cestne infrastrukture še vedno ne zagotavlja ustrezne prometne varnosti, pri čemer veliko voznikov zaradi zgoščenosti prometa oz. prometnih zastojev na avtocestah izbirajo obvozne poti skozi naselja, kjer nastaja tudi največ prometnih nesreč. Za nadaljnji razvoj varne cestne infrastrukture, ki je eden ključnih dejavnikov izboljšanja prometne varnosti, je nujno zagotoviti zadostna proračunska sredstva za investicijsko in redno vzdrževanje ter gradnjo cest, pri čemer komisija opozarja, da ne smemo ponoviti pretekle prakse, ko smo premalo vlagali v cestno infrastrukturo, kar je vodilo k slabšanju stanja in s tem varnosti cestnega omrežja.

Ob navedenem komisija izpostavlja, da iz končnega poročila izhaja, da do leta 2022 nismo dosegli ciljev iz scenarija 3 oz. zmanjšali število umrlih v prometnih nesrečah na 70, ampak uresničili scenarij 2, ki je za leto 2022 predvideval do 94 umrlih. V zvezi s tem se postavlja vprašanje smiselnosti sprejemanja resolucije oz. s kakšnimi ukrepi bi zagotovili, da bi bile izražene želje oz. cilji resolucije bližje realnemu stanju. Na Javni agenciji za varnost prometa opozarjajo, da so bili cilji in scenariji resolucije za preteklo obdobje (2013–2022) postavljeni zelo optimistično, hkrati pa dodajajo, da so cilji v prihodnje dosegljivi, če se bodo vsi akterji zavedali svojih odgovornosti. Ob tem poudarjajo, da je resolucija pomemben strateški

dokument, ki povezuje deležnike na področju prometne varnosti in naslavlja ukrepe za znižanje velikih družbeno ekonomskih stroškov prometnih nesreč.

Komisija poudarja, da je treba nadaljevati z izvajanjem številnih preventivnih akcij, ki so usmerjene v ozaveščanje udeležencev v cestnem prometu o tveganjih, ki jih prinašajo vožnja pod vplivom alkohola oziroma drog ali drugih psihoaktivnih snovi, uporaba mobilnih telefonov ter drugi moteči dejavniki. Kot pojasnjujejo na Javni agenciji za varnost prometa, so največji prihodnji izzivi, ki jo naslavlja vse države EU, vezani na področje hudo telesno poškodovanih, saj je zaradi razvoja vozil večja možnost preživetja potnikov in voznikov v prometnih nesrečah. V ta namen so v teku številne preventivne akcije za ozaveščanje udeležencev v prometu, hkrati obravnavajo tudi nove oblike mobilnosti in pojav novih tveganj zaradi uporabe drog in koktajlov. Na Javni agenciji za varnost prometa nimajo podatkov o vzročni povezavi uporabe mobilnih telefonov z nastankom prometnih nesreč, saj se ta podatek zaradi varstva osebnih podatkov ne sme beležiti, se pa z resolucijo za obdobje 2023–2030 predvideva sistemska ureditev zaznavanja uporabe mobilnih telefonov med vožnjo.

Z namenom povečanja obsega nadzora prometa na slovenskih cestah s strani policije, kar je eden od ciljev na področju nadzora prometnih tokov, je nujno povečati tudi učinkovitost in transparentnost policijskega nadzora z uporabo sodobnejše nadzorstvene opreme, kar je tudi praksa v razvitejših državah. Kot je bilo pojasnjeno, tuja in domača praksa kaže, da ima policijski nadzor pomemben vpliv na povečanje varnosti v cestnem prometu, saj se udeleženci drugače obnašajo, ko se zavedajo nadzorovanja. Izpostavljen je bil primer Švedske, kjer mora vsak policist, ne glede na naravo dela (terensko ali pisarniško delo), 20 minut vsakodnevnega delovnega časa nameniti nadzoru cestnega prometa. Na Javni agenciji za varnost prometa si bodo prizadevali za vpeljavo podobnih ukrepov, čeprav se je je treba zavedati kadrovske omejitve policije.

V zvezi s slabo prakso vožnje po prehitevalnem pasu na slovenskih avtocestah, ki ima negativen vpliv na varnost prometa, se postavlja vprašanje izvajanja akcij za ozaveščanje o pravilni vožnji po avtocesti in spodbujanju voznikov, da uporabljajo vozni pas za vožnjo, prehitevalni pas pa le takrat, ko prehitevajo. Članom komisije je bilo pojasnjeno, da se je leta 2021 začela izvajati uspešna akcija Vozi desno, prehitevaj levo, ki pa se v lanskem in letošnjem letu ne izvaja v takem obsegu, tudi zaradi številnih prometnih zastojev v konicah dneva na slovenskih avtocestah, saj onemogočajo prehitevanje. Bo pa akcija ponovno zaživela v času izven dnevnih prometnih konic. Na Javni agenciji za varnost prometa dodatno opozarjajo na neupoštevanje zadostne varnostne razdalje, ki je nujna, da se vozniki pravočasno odzivajo na nepredvidene situacije v prometu.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik Andrej Poglajen.

Ad 4)

Komisija je potrdila zapisnika 20. in 21. seje komisije (10 ZA, 0 PROTI).

Ad 5)

V okviru te točke ni bilo razprave.

Sekretarka
Meta Štembal

Predsednik
Dušan Strnad