



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 060-10-4/2025/11
Ljubljana, 20. 3. 2025

PREDLOG

Z A P I S N I K

47. seje Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj, ki je bila v ponedeljek, 17. marca 2025, v veliki dvorani Tomšičeva, Šubičeva 4, Ljubljana.

Seja se je začela ob 14. uri in se zaključila ob 15.25 uri.

Prisotni:

- predsednik: Dušan Strnad
- podpredsednik: Leopold Pogačar
- člani: Monika Ažman, Oton Bratuž, Dejan Crnek, Peter Dermol, Oskar Komac, Igor Marentič, Ivan Meglič, Milan Ozimič, dr. Matjaž Štolfa, Matjaž Švagan

Opravičena: Gregor Korene, Darko Zevnik.

Vabljeni:

- Borut Boc, Sektor za voznike in vozniške izpite, Javna agencija za varnost prometa
- Marko Staroveški, državni svetnik
- Leon Pregelj, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo
- Miloš Dular, vodja Sektorja za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost, Direkcija RS za infrastrukturo
- mag. Andreja Knez, generalna direktorica Direktorata za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo
- Leopold Pungerčar, predsednik Avto-moto zveze Slovenije
- Erik Logar, vodja področja varne mobilnosti, Avto-moto zveza Slovenije

Sprejet dnevni red:

- A.2 Predlog Zahteve za začetek postopka za oceno ustavnosti in zakonitosti 2., 5., 8. in 15. člena ter Priloge 2 Akta o metodologiji za obračunavanje omrežnine za elektrooperaterje (Uradni list RS, št. 146/22, 161/22, 50/23, 71/23, 117/23, 5/24, 30/24, 49/24 in 107/24) in 1. člena Akta o določitvi tarifnih postavk za omrežnine elektrooperaterjev (Uradni list RS, št. 97/24) (št. 320-03-3/2025) - RAZŠIRITEV**
- 2. Problematika ureditve semaforiziranih križišč z namestitvijo prometnih znakov, ki dopuščajo zavijanje desno pri rdeči luči (Št. 326-02-9/2024)**
- 3. Potrditev zapisnika 45. seje komisije**
- 4. Razno**

* * *

Komisija je umaknila (8 ZA, 0 PROTI) 1. točko dnevnega reda (Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o interventnih ukrepih za odpravo posledic poplav in zemeljskih plazov iz avgusta 2023 (ZIUOPZP-C) – skrajšani postopek, EPA 1936-IX (Št. 212-01-2/2025)).

Komisija je razširila dnevni red s točko A.2 (10 ZA, 0 PROTI).

Komisija je sprejela dnevni red v celoti (10 ZA, 0 PROTI).

Ad A.2)

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je obravnavala Predlog Zahteve za začetek postopka za oceno ustavnosti in zakonitosti 2., 5., 8. in 15. člena ter Priloge 2 Akta o metodologiji za obračunavanje omrežnine za elektrooperaterje (Uradni list RS, št. 146/22, 161/22, 50/23, 71/23, 117/23, 5/24, 30/24, 49/24 in 107/24) in 1. člena Akta o določitvi tarifnih postavk za omrežnine elektrooperaterjev (Uradni list RS, št. 97/24; v nadaljevanju: predlog zahteve). Pobudo za sprejem predlagane zahteve je v obravnavo Državnemu svetu predložila Interesna skupina delodajalcev (v nadaljevanju: pobudnik predloga zahteve).

Komisija **podpira** predlog zahteve.

Državni svetnik Marko Staroveški je v imenu pobudnika predloga zahteve predstavil njeno vsebino in razloge za predložitev v obravnavo Državnemu svetu. Kot je pojasnil, Interesna skupina delodajalcev v predlagani zahtevi trdi, da so izpodbijani členi in priloga akta o metodologiji obračunavanja omrežnine ter 1. člen akta o določitvi tarifnih postavk v nasprotju z 2., 3.a, 14., 33., 74., 120. in 147. členom Ustave, pravnim redom EU in Zakonom o oskrbi z električno energijo. Pobudnik predloga zahteve predlaga tudi absolutno prednostno obravnavo.

Predstavniki pobudnika predloga zahteve je poudaril, da je z uveljavitvijo akta o metodologiji in predvsem akta o tarifnih postavkah prišlo do občutnega zvišanja stroškov omrežnine. To je posebej izrazito za podjetja, ki so priključena na srednjo napetost v okviru uporabniških skupin 2 in 3, še posebej pa za podjetja, ki so priključena na visoko napetost v okviru uporabniške skupine 4. V nekaterih primerih so se tarifne postavke zvišale tudi do 1000 % v primerjavi z obdobjem pred reformo sistema omrežnin. S tem omrežnina kot javna dajatev po mnenju pobudnika predloga zahteve posega v pravici do zasebne lastnine in do svobodne gospodarske pobude iz 33. in 74. člena Ustave.

Kot je bila seznanjena komisija, nov način obračunavanja omrežnine in višina tarif postavljata določene subjekte na trgu v izredno nekonkurenčen položaj tako v primerjavi z drugimi subjekti kot tudi v primerjavi s podjetji v drugih državah. Predvsem gre za energetske intenzivna podjetja in podjetja v storitvenih dejavnostih, ki poslovanja ne morejo prilagajati novim časovnim blokom zaradi narave svoje dejavnosti, saj mora potekati neprekinjeno, ali zaradi zakonskih zahtev glede delovnega časa.

Interesna skupina delodajalcev tudi zatrjuje, da bistveno višji stroški zaračunanih omrežnin ne odražajo dejanskih obremenitev omrežja s strani podjetij, ki so priključena na srednjenapetostno in visokonapetostno omrežje ter pri uporabi teh omrežij ne povzročajo preobremenitve elektroenergetskega sistema. S tem je po mnenju pobudnika predloga zahteve kršeno načelo enakosti iz 14. člena Ustave.

Predstavniki pobudnika predloga zahteve je poudaril, da izpodbijana ureditev prav tako ne upošteva dejstva, da uporaba srednje- in visokonapetostnega omrežja ni problematična z vidika preobremenjenosti elektroenergetskega sistema.

Predstavniki pobudnika predloga zahteve je posebej izpostavil tudi pribitek, ki se v določenih primerih aplicira pri obračunu omrežnine za moč. Ta ukrep ne zasleduje temeljnega cilja omrežnine, ki je v reguliranju obnašanja subjektov na trgu. Predvsem energetske intenzivna podjetja in podjetja v storitvenih dejavnostih zaradi narave in zakonitosti svojega poslovanja slednjega ne morejo prilagajati novim časovnim blokom. Posledično ima pribitek kaznovano naravo, saj bodo podvržena plačilu pribitka, čeprav svoje dejavnosti po naravi stvari ne morejo prilagajati.

Po mnenju Interesne skupine delodajalcev izpodbijane določbe tudi niso skladne s cilji, ki so določeni v evropskih predpisih in so posledično v nasprotju s 3.a členom Ustave. Z omrežninami, ki bi morale biti prispevek za pokrivanje stroškov za uporabo elektroenergetskega sistema, se bo glede na predpisano metodologijo financiral širši družbeno politični cilj oz. t.i. zeleni prehod. S tem se financiranje zelenega prehoda nesorazmerno prenaša na podjetja, ki pa niso največji porabniki in povzročitelji tega stroška. Kot opozarja pobudnik predloga zahteve, so za financiranje širših družbenih potreb predvideni davki, ki pa morajo biti predpisani v zakonu. Zato je Agencija za energijo po mnenju Interesne skupine delodajalcev bistveno presegla polje svoje pristojnosti in svoje proste presoje, zaradi česar je kršeno načelo legalitete iz 120. in 147. člena Ustave.

* * *

Komisija je soglasno (12 ZA, 0 PROTI) podprla predlog zahteve in ni imela nobenih vsebinskih pripomb.

* * *

Za poročevalca na seji Državnega sveta je bil določen predsednik komisije Dušan Strnad.

* * *

Komisija je podprla predlog zahteve (12 ZA, 0 PROTI).

Ad 2)

Komisija je obravnavala Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se je na 47. seji 17. 3. 2025, na pobudo državnega svetnika Marka Staroveškega, seznanila s problematiko ureditve semaforiziranih križišč z namestitvijo prometnih znakov, ki dopuščajo zavijanje desno ob rdeči luči ter sprejela naslednje

s k l e p e:

- 1. Ministrstvo za infrastrukturo naj pripravi pregled vseh semaforiziranih križišč na državnih, regionalnih in lokalnih cestah, kjer je nameščen prometni znak za vožnjo v desno pri rdeči luči, ki ga je Slovenija uvedla z novelo Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP-F) leta 2021.**
- 2. Upravljalci državnih, regionalnih in lokalnih cest naj opravijo pregled vseh križišč s prometno signalizacijo in ob izpolnjevanju prometno varnostnih pogojev zagotovijo namestitve novih prometnih znakov, ki dovoljujejo vožnjo desno pri rdeči luči na semaforju, če je smer prosta. Povečanje števila tovrstnih prometnih znakov bo pripomogla k večjemu poznavanju tega pravila med udeleženci cestnega prometa ter spodbudilo odgovorno vedenje voznikov.**
- 3. Ministrstvo za infrastrukturo naj pripravi spremembo Zakona o pravilih cestnega prometa, ki bo jasno določila, da se mora voznik pri prometnem znaku za vožnjo v desno pri rdeči luči obvezno ustaviti in preveriti, ali je zavijanje desno varno. Takšna sprememba bi prispevala k večji varnosti in zmanjšala tveganje, da vozniki prezrejo pešce ali kolesarje, ki imajo v tem trenutku zeleno luč za prehod ceste.**
- 4. Ministrstvo za infrastrukturo in Javna agencija za varnost prometa naj izvedeta ozaveščevalne akcije preko medijev in družbenih omrežij, da povečata ozaveščenost udeležencev cestnega prometa o novem prometnem pravilu, ki omogoča vožnjo v desno pri rdeči luči na semaforju, če je smer prosta. To bi prispevalo k boljši**

sprejetosti novega pravila in učinkovitejšemu obnašanju udeležencev cestnega prometa na cestah.

- 5. Ministrstvo za infrastrukturo naj občinam zagotovi strokovno pomoč in jih seznanj s postopkom ter prometno varnostnimi kriteriji, ki jih morajo upoštevati pri odločanju o namestitvi prometnega znaka na semaforju, ki dovoljuje vožnjo v desno pri rdeči luči.**

Obrazložitev:

Državni svet je na 21. seji 16. 10. 2024 podprl vprašanje in pobudi državnega svetnika Marka Staroveškega v zvezi z namestitvijo prometnih znakov, ki dopuščajo zavijanje desno pri rdeči luči in jih naslovil na Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljevanju: ministrstvo) in Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljevanju: Direkcija za infrastrukturo). Ministrstvo je v odgovoru z dne 28. 11. 2024 navedlo, da je na državnih cestah, ki so v upravljanju Direkcije za infrastrukturo, trenutno vzpostavljenih osem prometnih znakov za vožnjo desno ob rdeči luči na semaforju. Tovrstne ureditve so po pojasnilu ministrstva vzpostavljene tudi na občinskih cestah, ki so v upravljanju lokalnih skupnosti, ki tudi razpolagajo s podatki. Ministrstvo je v odgovoru opozorilo tudi na številne prometno-varnostne dejavnike, ki jih je treba upoštevati pri odločanju o postavitvi navedenega prometnega znaka na določeni lokaciji.

Glede na to, da iz odgovora ministrstva izhaja, da je na slovenskih cestah, na katerih opazno narašča gostota prometa, postavljenih malo znakov za vožnjo desno ob rdeči luči na semaforju, je državni svetnik Marko Staroveški predlagal, da se s problematiko ureditve semaforiziranih križišč z namestitvijo prometnih znakov, ki dopuščajo zavijanje desno ob rdeči luči, seznanj pristojna Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj.

Komisija je bila seznanjena tudi s pojasnilom Skupnosti občin Slovenije z dne 17. 3. 2025, da na podlagi odziva 30 občin glede njihovega povpraševanja o prometnih znakih, ki omogočajo zavijanje desno pri rdeči luči na semaforju, sklepajo, da se ti znaki uporabljajo zelo redko. Pri tem predvsem manjše občine, ki nimajo semaforiziranih križišč, nimajo možnosti za postavitve teh znakov. Iz odziva Združenja mestnih občin Slovenije z dne 17. 3. 2025 tudi izhaja, da ti znaki niso prisotni v vseh mestnih občinah, saj ni ustreznih lokacij oz. križišč z urejenimi samostojnimi pasovi za desno zavijanje.

Na seji komisije so sodelovali državni svetnik Marko Staroveški, predstavniki Ministrstva za infrastrukturo, Direkcije za infrastrukturo, Javne agencije za varnost promet in Avto-moto zveze Slovenije. Predstavniki navedenih deležnikov so na seji komisije podrobno predstavili svoje poglede na navedeno prometno ureditev, njihova razprava pa je v nadaljevanju na kratko povzeta.

* * *

Državni svetnik Marko Staroveški je opozoril, da so bile ob sprejemanju Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP-F) izpostavljene številne koristi pravila, ki dopuščajo vožnjo desno ob rdeči luči na semaforju. Kljub temu pa v semaforiziranih križiščih ni veliko prometnih znakov, ki bi to omogočili. Spraševal se je o razlogih, zakaj jih ni več, saj bi prispevali k večji pretočnosti prometa in hitrejšemu odvijanju prometa v semaforiziranih križiščih, kar je v luči naraščajoče gostote prometa posebej pomembno. Poudaril je, da bi morali okrepiti in pospešiti aktivnosti, ki bi omogočile, da se na regionalnih in lokalnih cestah dovoli vožnja desno ob rdeči luči ob semaforju, če je smer prosta. S tem bi dosegli številne prednosti, vključno z zmanjšanjem porabe goriva in emisij, ki jih povzroča stoječi promet. Ob navedenem je poudaril, da je treba voznikom, še posebej starejši generaciji, omogočiti ustrezno izobraževanje in jim olajšati prilagajanje na prometne novosti. Ključnega

pomena je povezovanje strokovnih institucij, izmenjava izkušenj in razvijanje boljših rešitev za prometno varnost.

* * *

Na Ministrstvu za infrastrukturo, ob že posredovanem odgovoru 28. 11. 2024, dodatno pojasnjujejo, da se je s sprejetjem ZPrCP-F leta 2021 uvedlo novo pravilo, ki voznikom dovoljuje vožnjo desno ob rdeči luči na semaforju, pod pogojem, da je smer prosta. Če voznik ravna v nasprotju z zakonsko določbo, se ga kaznuje z globo 250 evrov ter izreče tri kazenske točke. Z namenom podrobnejše seznanitve z učinki novega prometnega pravila je ministrstvo pozvalo Direkcijo za infrastrukturo in reprezentativna združenja občin, da posredujejo podatke o številu postavljenih novih prometnih znakov ter njihove ugotovitve glede vpliva na varnost in pretočnost prometa v križišču ter kako so novo pravilo sprejeli vozniki. Skupna ugotovitev je, da so učinki pozitivni, saj se je v veliki večini prometna pretočnost v semaforiziranih križiščih izboljšala, ob tem pa se prometna varnost ni poslabšala in ni bilo zaznati več prometnih nesreč. Novo pravilo je med udeleženci cestnega prometa relativno dobro sprejeto, vendar še ne povsem osvojeno. Težave se pojavljajo pri voznikih, ki novo pravilo zlorabljajo in izsilijo prednost na cesti, ali pa ga ne poznajo in zato še ne uporabljajo oz. ne želijo zapeljati desno skozi rdečo luč, čeprav jim prometni znak in okoliščine to omogočajo. Glede tega na ministrstvu vidijo možnosti za izboljšave v dodatnem informiranju udeležencev cestnega prometa.

Kot pojasnjujejo na ministrstvu, se bo pravi učinek novega pravila pokazal šele skozi daljše časovno obdobje, zato je treba stanje še nadalje spremljati in na morebitne odklone pravočasno reagirati. Na podlagi dosedanjih izkušenj ocenjujejo, da traja približno deset let, da udeleženci cestnega prometa ponotranjijo uveljavljene spremembe. Ob tem poudarjajo, da morajo vozniki kljub možnostim, ki jim daje novo pravilo, pozorno spremljati dogajanje v prometu in zagotavljati varnost tako sebi kot drugim udeležencem prometa.

Na Direkciji za infrastrukturo poudarjajo, da se prometna varnost od uvedbe novega pravila ni poslabšala, saj pri odločanju o namestitvi prometnega znaka (zelene puščice) skrbno upoštevajo stroge prometno varnostne kriterije. Ti kriteriji bodo dosledno upoštevani, dokler se vsi udeleženci cestnega prometa popolnoma ne seznanijo s pomenom zelene puščice na semaforju. Ob tem je bilo pojasnjeno, da občine večinoma postavljajo zelene puščice v semaforiziranih križiščih znotraj naselij, kjer so hitrosti na cestah več ali manj enakovrednih pretočnih zmogljivosti omejene.

Direkcija za infrastrukturo uvaja novo pravilo oz. prometni znak z zeleno puščico v semaforiziranih križiščih na državnih cestah z uporabo inženirske presoje in upoštevanjem kriterijev, ki zagotavljajo varnost najranjivejših skupin udeležencev v prometu (pešci, kolesarji): omejitev hitrosti do 50 km/h, zagotovljena dobra preglednost v križišču (vidna razdalja ne sme biti manjša od 80 metrov pri hitrosti vozila 50 km/h), nizka frekvenca pešcev, v križišču ne sme biti vodenih kolesarjev s posamezno fazo (e-skiroji, mopedi), križišče ne sme biti na šolskih poteh in kjer so prisotni udeleženci z omejeno mobilnostjo (taktilne oznake, zvočni signali za slepe in slabovidne), upoštevati je treba tudi posebnosti, kot so kratki intervali rdeče luči, kapacitetna preobremenjenost pasov, posebna faza za zavijanje levo na nasprotni strani, geometrija križišča. Kot pojasnjujejo na Direkciji za infrastrukturo, se bo po opravljenem monitoringu in določenem časovnem obdobju posamezne kriterije lahko prilagodilo, če bodo varnostne okoliščine to dopuščale.

Na Direkciji za infrastrukturo tudi pojasnjujejo, da so na državnih cestah višje hitrosti in večji povprečni letni dnevni promet, zato so nekatere mestne ceste, ki se priključujejo na državno infrastrukturo v t. i. podrejenem položaju. Zaradi spremljanja prometa so na semaforiziranih križiščih nameščeni krmilni programi, ki se prilagajajo frekventnosti križišča. Učinkovitejše izhode vozil iz obrtnih oz. industrijskih con se uspešno rešuje s t.i. indukcijskimi zankami, ki sprožajo oz. zaustavljajo promet.

Na Direkciji za infrastrukturo tudi pojasnjujejo, da so za postavitev prometnih znakov, ki dovoljujejo zavijanje desno pri rdeči luči na semaforiziranih križiščih na občinskih cestah pristojni župani s svojimi strokovnimi službami. V primeru križanja občinskih cest in državnih cest pa občina za postavitev tega prometnega znaka potrebuje soglasje Direkcije za infrastrukturo.

Na Javni agenciji za varnost prometa (v nadaljevanju: agenciji) podpirajo postopno in preudarno uvajanje prometnega znaka, ki dovoljuje zavijanje desno pri rdeči luči na semaforju, saj se morajo vsi udeleženci v cestnem prometu ustrezno seznaniti z novim pravilom ter se soočiti z vsemi možnimi nevarnostmi, ki so s tem povezana. Za njih sta nevarnost in tveganje dva različna pojma. Če nevarnost poznamo in razumemo ter svoje ravnanje temu prilagodimo, potem nič ne tvegamo. Problem predstavljajo tisti udeleženci v cestnem prometu, ki ne prepoznajo nevarnosti ali je resno ne obravnavajo.

Na agenciji opažajo, da se zelene puščice nameščajo v semaforiziranih križiščih, ki niso bila projektirana za tak način vodenja prometa, zato lahko ne izpolnjuje vseh kriterijev. Zato bi morali določiti objektivne kriterije, ki bi jih občine morale upoštevati pri odločitvi glede namestitve znaka, ki omogoča zavijanje desno pri rdeči luči na semaforju. Kot najbolj kritično vidijo, da vozniki, ki se približujejo semaforju z zeleno puščico, pogosto pozabijo, da imajo pešci in kolesarji običajno takrat zeleno luč in prosto smer. Poseben izziv predstavlja prečna zaustavitvena linija, ki je pogosto preblizu prehoda za pešce in kolesarje, kar lahko povzroči nevarne situacije. Če npr. na levem voznem pasu, namenjen vožnji naravnost, stoji večje tovorno vozilo ali avtobus, ta popolnoma zastira pogled na prehod za pešce in kolesarje, kar je lahko problematično, če voznik o tem ne razmišlja in se ne zaveda nevarnosti, da lahko pešec, kolesar ali voznik e-skiroja v tem trenutku prečka prehod. Na agenciji opozarjajo, da se pešci, kolesarji in drugi uporabniki kolesarskih površin pritožujejo zaradi ravnanj voznikov. To je posledica dejstva, da se vozniki še povsem ne zavedajo novih situacij, saj za prilagoditev potrebujejo določen čas. Na agenciji poudarjajo, da se tovrstni znaki ne postavljajo na območjih šolskih poti, vzgojnih zavodov, ipd. Pri uvajanju novih pravil je treba upoštevati pestrost udeležencev v cestnem prometu in zagotoviti, da jih bodo pravilno razumeli. Občinam je treba zagotoviti vso potrebno strokovno pomoč, da bodo njihove odločitve glede uvajanja novega pravila na lokalnih cestah upoštevale vse varnostne kriterije.

Na Avto-moto zvezi Slovenije (v nadaljevanju: AMZS) opozarjajo, da se pogosto dogaja, da vozniki, ki pripeljejo v križišče, kjer je dovoljeno pri rdeči luči zaviti desno, ne zaznavajo zelenih puščic. Zato bi bilo smiselno voznike ozaveščati, da bo prepoznavnost teh znakov večja. Ob zagotavljanju prometne varnosti za najranljivejše udeležence v prometu na AMZS podpirajo postavitev večjega števila prometnih znakov, ki omogočajo zavijanje desno pri rdeči luči na semaforju. Več kot bo teh znakov, prej se bodo vozniki nanje navadili, kar bo pripomoglo k večji varnosti v prometu. Ob tem pa na AMZS predlagajo, da se zakonodaja spremeni tako, da bi se morali vozniki obvezno ustaviti pri semaforju z zeleno puščico in se prepričati, ali lahko varno zavijejo desno pri rdeči luči. V nasprotnem primeru obstaja tveganje, da voznik spregleda pešce in najranljivejše uporabnike mikromobilnosti. V AMZS se zavzemajo tudi za vzpostavitev sistema vseživljenjskega učenja za voznike, ki bi vključeval obnavljanje znanja o praktični vožnji in poznavanju cestno prometnih predpisov, podobno kot je obvezno obnavljanje usposabljanja iz varstva in zdravja pri delu. S tem bi vozniki hitreje spoznavali spremembe prometnih pravil in izboljšali svoje prometno znanje.

* * *

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj meni, da ugotovitev, da so vozniki dobro sprejeli prometni znak, ki omogoča vožnjo v desno ob rdeči luči na semaforju in da ni bilo zaznanega povečanja prometnih nesreč, potrjuje, da je bila odločitev za uvedbo tega prometnega pravila pravilna, kljub začetnim pomislekom. Po skoraj štirih letih lahko ugotovimo,

da ima ta poteza pozitiven vpliv na večjo pretočnost prometa, zato bi morali nadaljevati z implementacijo te novosti na čim več semaforiziranih križiščih.

Komisija se strinja, da bi bilo z vidika večanja varnosti na cestah smiselno okrepiti obnavljanje poznavanja prometnih pravil. Zakonodaja in prometna pravila se s časom spreminjajo, prav tako se na prometni infrastrukturi uvajajo posodobitve, ki zahtevajo dodatna znanja in prilagoditve v načinu vožnje. Pri tem je treba tudi upoštevati, da starejša generacija morda niti ni seznanjena z novostmi, kot so ti znaki, ali pa ne razume, kako se pravilno obnašati ob njih. Zato je ob uvajanju teh novosti smiselno izvajati širšo informativno kampanjo, na primer preko televizijskih oglasov, časopisov ali izobraževalnih oddaj in družbenih omrežij, da bi se vse udeležence cestnega prometa izobrazilo o tem, kako se obnašati in odzivati na spremembe in novosti v prometnem okolju. To bi pripomoglo k boljši sprejetosti novih pravil in bolj učinkovitemu obnašanju na cestah, predvsem med tistimi, ki se manj pogosto vozijo.

Komisija tudi meni, da bi kazalo razmisliti o vidnejši namestitvi prometnega znaka za zavijanje v desno ob rdeči luči na semaforju, saj dosedanje izkušnje kažejo, da ga vozniki pogosto ne opazijo.

Kot ugotavlja komisija, si Ljubljana v okviru celostne prometne strategije prizadeva za spodbujanje trajnostnih načinov uporabe prometa, kar se kaže tudi v večanju deleža pešcev in kolesarjev, hkrati pa želi zmanjšati število avtomobilov v mestu. S tega vidika v Ljubljani prometni znaki, ki omogočajo zavijanje desno pri rdeči luči na semaforju, niso prioriteta, zagotovo pa skrbno obravnavajo vse pobude za njihovo namestitev, končno odločitev pa sprejmejo na podlagi strokovnih kriterijev. Ob navedenem komisija opozarja, da so prebivalci v številnih slovenskih krajih, kjer javni prevoz ni tako razvit kot v Ljubljani, pogosto vezani na lastne prevoze, zato so novosti, kot je prometni znak, ki omogoča zavijanje v desno pri rdeči luči, dobrodošli.

V razpravi je bilo tudi izpostavljeno, da je v luči dolgožive družbe vse več starejših voznikov, zato je pomembno, da se spremembe v prometni ureditvi uvajajo postopno in z upoštevanjem varnostnih vidikov. Pri tem je treba upoštevati tudi specifične potrebe starajoče se družbe, ki zahteva ustrezne transportne rešitve.

Ker so občine odgovorne za postavljanje prometnega znaka za zavijanje desno pri rdeči luči na semaforjih v križiščih lokalnih cest, je z vidika zagotavljanja prometne varnosti ključnega pomena, da skrbno preverijo kriterije, ki jih morajo upoštevati pri izbiri križišč, kjer se lahko namesti ta prometni znak.

* * *

Komisija je sprejela sklepe (10 ZA, 0 PROTI).

Ad 3)

Komisija je potrdila zapisnik 45. seje komisije (10 ZA, 0 PROTI).

Ad 4)

V okviru te točke ni bilo razprave.

Sekretarka
Meta Štembal

Predsednik
Dušan Strnad