



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE

Štefanova ulica 2, 1501 Ljubljana

T: 01 428 40 00
F: 01 428 47 33
E: gp.mnz@gov.si
www.mnz.gov.si

Republika Slovenija
Ministrstvo za infrastrukturo

IPP - MZI

Številka: IPP 007-212/2023/36 (11-05)

Datum: 20. 9. 2023

Zadeva: Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030 (EVA 2023-2430-0017) – odgovor MNZ

Zveza: Vaš dopis št. IPP 007-288/2023/49-02121984 z dne 18. 9. 2023

Ministrstvo za notranje zadeve je v ponovno medresorsko usklajevanje prejelo predlog Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030, EVA 2023-2430-0017.

Strokovne službe ministrstva so prejeto gradivo preučile in podale naslednje pripombe.

V poglavju 3.6.1.4 VARNOST UPORABNIKOV CEST/PROMETNA VZGOJA, TRAJNOSTNA MOBILNOST IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE/PREDLAGANI UKREPI:

- **Izobraževanje, usposabljanje, preventivne aktivnosti**

V verziji, ki je bila v predhodnem medresorskem usklajevanju, je bil naveden naslednji ukrep:

- uvajanje preventivnih programov prometne vzgoje in trajnostne mobilnosti v obvezni in razširjeni program v OŠ, kurikulum za vrtce in izbirne vsebine ter druge dejavnosti v srednje šole (npr. »šolski policist –»šolcaj«)

V verziji z dne 14. 9. 2023 tega ni zaslediti. Tudi v pripombah in medresorskem usklajevanju tega ni nihče izbrisal ali z navedbo primerne razloga predlagal, da tega preventivnega programa ne bi bilo.

Ponovno predlagamo uvedbo navedenega programa, obenem predlagamo, da se ime usposablja »Šolski policist«, ki je bil podan v delovnem gradivu, nadomesti s primernim terminom »Mladi prometnik«.

V poglavju 3.6.1.4 VARNOST UPORABNIKOV CEST/PROMETNA VZGOJA, TRAJNOSTNA MOBILNOST IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE/ KAZALNIKI:

Kazalniki, ki se nanašajo na število ugotovljenih kršitev, niso smiselno napisani. V predhodnem usklajevanju smo na to že opozorili z naslednjim pojasnilom:

Menimo, da je število ugotovljenih kršitev odvisno od kršitev, ki jih vozniki dejansko izvedejo, in od aktivnosti policije in ostalih nadzornih organov, ki jih izvajajo pri nadzoru cestnega prometa.

Pomemben dejavnik je tudi uporaba tehničnih sredstev in kompliciranost oz. enostavnost prekrškovnega postopka. Zmanjševanje števila ugotovljenih kršitev je zato možno interpretirati na različne načine, zato menimo, da zmanjševanje števila ugotovljenih kršitev ne bo nujno pomenilo dviga prometne kulture.

V prilogi 2, ki povzema pripombe in opredelitev MZI, je navedeno, **da je pripomba upoštevana**, kljub temu pa so postavljeni kazalniki ostali nespremenjeni.

Menimo, da bi morali v kazalniku "Število ugotovljenih kršitev, pri nadzorih cestnega prometa, ki so najpogostejši vzroki prometnih nesreč" **ciljno vrednost spremeniti v "nedoločeno"** oziroma **"variabilno"**, pod opombe pa pripisati, da bo policija prilagajala prioritete nadzora cestnega prometa glede na "ad hoc" in letne analize stanja varnosti cestnega prometa.

Če bo namreč zaznan porast prometnih nesreč zaradi določenega vzroka, bo policija aktivnosti na tem področju povečala, zato takrat ne bodo zasledovali cilja, da ugotovijo manj kršitev. Prav tako pa se takšen cilj ne bi izpolnil sam po sebi, saj bi bilo poslabšanje varnosti cestnega prometa skoraj zagotovo povezano z več kršitvami. Če pa bo stanje varnosti cestnega prometa sledilo zastavljenim ciljem, potem bi lahko predpostavljali, da je to tudi posledica manjšega števila kršitev in je zasledovanje cilja, da se obravnava manj kršitev, pričakovano.

V poglavju 3.6.2.1 NOVE OBLIKE MOBILNOSTI, INFRASTRUKTURA/PREDLAGANI UKREPI:

Predlagamo spremembo 3. odstavka navedenega poglavja:

»Cestne površine bi bilo treba izboljšati z novo zasnovano in vzdrževanjem, organi za načrtovanje cestne infrastrukture pa bi morali najprej ločiti kolesarsko omrežje od ulic ali pasov, ki jih uporabljajo težka motorna vozila.«

Predlagamo, da se omenjeni odstavek spremeni, tako da se glasi:

»Cestne površine je treba izboljšati z novo zasnovano in vzdrževanjem. Z načrtovanjem cestne infrastrukture pa je potrebno ločiti kolesarsko omrežje od ulic ali pasov, ki jih uporabljajo druga vozila.«

V poglavju 3.6.2.1 NOVE OBLIKE MOBILNOSTI, PREUČITEV IN VZPOSTAVITEV USTREZNE PROMETNE VZGOJE V OSNOVNIH ŠOLAH NA PODROČJU E-SKIROJEV/PREDLAGANI UKREPI:

Vsebina 3. odstavka navedenega poglavja se glasi:

»V šole bi postopoma uvedli program, s katerim bi osnovnošolce, s pomočjo teoretičnega in praktičnega dela, podučili o obvladovanju, varnosti in odgovornosti, ki jih predstavljajo e-skiroji.«

Glede na zaznano aktualno problematiko uporabe e-skirojev med mlajšimi udeleženci, predvsem mladoletniki, vsebina zgoraj omenjenega odstavka ni najbolj primerna. Namreč postopno uvajanje navedenega programa v šolah ni primeren sorazmeren časoven odziv glede na zaznano aktualno problematiko v cestnem prometu, saj je treba le-to s primernimi programi v šolah reševati odzivno in s primernim pristopom znotraj posamezne starostne skupine mladostnikov (s primernim ozaveščanjem o morebitnih nevarnostih, ki so povezani z neodgovorno uporabo e-skiroja, spretnostne vožnje z e-skirojem itd.). Poenostavljena primerjava med vožnjo kolesa, za katerega mladoletniki v času osnovnega šolanja opravljajo kolesarski izpit in vožnjo e-skiroja, po opravljenem kolesarskem izpitu, ni primerna.

Obenem je potrebno v povezavi z uporabo e-skirojev in v izogib njihovem parkiranju (ustavitvi) določiti tudi primerne površine, ki bodo temu namenjene.

Predlagamo, da se izpostavljena problematika ustrezno pravno normira v aktualno cestno prometno zakonodajo in v okviru izobraževalnega procesa določi ustrezen program v osnovnih šolah.

V poglavju 3.6.2.2 POKLICNI VOZNIKI GOSPODARSKIH VOZIL/IZOBRAŽEVANJE IN USPOSABLJANJE/PREDLAGANI UKREPI:

- **izobraževanja, usposabljanja, preventivne aktivnosti**

Predlagamo popravek dosedanje alineje »preučitev možnosti uvedbe usposabljanja za vozila do 3,5t«.

Predlagamo naslednji popravek:

»Uvedba usposabljanja pod naslovom Koda 3 ali Koda 035 – za voznike vozila do 3,5t«.

Glede na razmere, ki so zaznane na terenu in tudi pridobljenih informacij (vozniki kombijev in ostalih voznikov vozil do 3,5 t) predlagamo, tako kot smo vam pojasnili na usklajevalnih sestankih, da je nujna uvedba takšnih usposabljanj, pridobitev ustreznega certifikata ter uvedba tahografa oz. primerljive tehnike, katera bo omogočala izvajanje nadzora nad spoštovanjem pravil tovrstnih voznikov glede počitkov in spoštovanja določil ZDR.

3.6.2.3. VOZNIKI ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL/PREDLAGANI UKREPI:

Med aktivnosti je med drugimi zapisana tudi aktivnost: »preučitev možnosti uvedbe obvezne motoristične zaščitne opreme po vzoru pravilnika o usposabljanju kandidatov za voznike motornih vozil«.

Predlagamo, da je za vse voznike enoslednih motornih vozil določiti obvezno primerno motoristično zaščitno opremo po vzoru pravilnika o usposabljanju kandidatov za voznike motornih vozil. s pravilnikom o usposabljanju kandidatov za voznike motornih vozil.

S spoštovanjem,

Boštjan Poklukar
minister

Poslano: – naslovniku – preko IPP sistema