



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

Državni zbor Republike Slovenije
Predsednik mag. Dejan Židan

gp@dz-rs.si

Številka: 001-330/2019/3 (11-10)
Datum: 18. 12. 2019

Zadeva: Pisno poslansko vprašanje Jožefa Lenarta v zvezi z zagotavljanjem varnosti v prometu – odgovor ministra za notranje zadeve
Zveza: Vaš dopis številka 020-07/19-1867/2 z dne 25. 11. 2019

Spoštovani gospod predsednik,

v prilogi vam pošiljamo odgovor na pisno poslansko vprašanje iz pristojnosti Ministrstva za notranje zadeve v zvezi z zagotavljanjem varnosti v prometu, ki ga je ministru za notranje zadeve in ministrici za infrastrukturo postavil poslanec Jožef Lenart.

Lepo pozdravljeni,

Boštjan Poklukar
minister

Priloga:
- odgovor

Poslati:
- naslovníku po e-pošti
- Ministrstvo za infrastrukturo (v vednost); gp.mzi@gov.si

Odgovor ministra za notranje zadeve na poslansko vprašanje Jožefa Lenarta

Poslanec Državnega zbora Republike Slovenije Jožef Lenart je 25. 11. 2019, preko predsednika Državnega zbora Republike Slovenije mag. Dejana Židana, ministru za notranje zadeve in ministrici za infrastrukturo postavil pisno poslansko vprašanje v zvezi z zagotavljanjem varnosti v prometu.

Minister za notranje zadeve v zvezi s postavljenim poslanskim vprašanjem odgovarja oziroma pojasnjuje:

- 1. Zakaj na področju prometne varnosti večje pozornosti ne namenjate preventivi namesto represiji s predpisovanjem visokih glob za prehitro vožnjo (govorim o tem, da namenjate merjenju ter takojšnji globi največji pomen, medtem pa opozarjanja kršilcev v teh primerih sploh s strani policistov ni)?**

Policija na področju prometne varnosti deluje na preventivnem in represivnem področju. Na področju umirjanja hitrosti Policija sodeluje na več preventivnih aktivnostih, ki jih organizira sama (npr. Policijska izkušnja kot nasvet), ali pa se pridružuje akcijam, ki jih organizirajo Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (v nadaljevanju AVP) ali druge nevladne organizacije. V omenjenih aktivnostih želi Policija predvsem opozarjati na nevarnosti povezane s prehitro vožnjo in spodbujati defenzivno vožnjo.

Najboljše učinke na izboljšanje prometne varnosti lahko pričakujemo ob hkratnem kombiniranju preventivnih in represivnih aktivnosti. Policija zato načrtno in usmerjeno izvaja tudi meritve hitrosti in sicer v večini primerov na način, da udeleženci v prometu omenjene aktivnosti lahko opazijo (na ta način delujejo tudi preventivno). Določen del meritev Policija izvaja na prikrit način, s tem pa povečuje stopnjo pričakovanja med vozniki, ki prekoračujejo hitrost, da bodo pri takšnem početju tudi zaloteni.

Pri izvajanju meritev hitrosti lahko policisti v primerih, ko za določen prekršek niso predpisane kazenske točke v cestnem prometu (nižje prekoračitve hitrosti) izrečejo tudi opozorilo. V teh primerih lahko na nek način prav tako govorimo o preventivnem delovanju. Policisti so v letošnjem letu zaradi prekoračitev hitrosti namesto izreka globe za prekršek izrekli 3.454 opozoril.

- 2. Kakšno je mnenje ministrstev, ki ju vodita, da bi se vsaj za 30 odstotkov znižalo kazni za prekoračitev hitrosti in o tem, da bi se na kritične točke v naseljih, namesto opozorila o merjenju hitrosti, postavilo »silhuete policista – radarista« z namenom opozarjanja in vzgajanja voznikov na previdnejšo in počasnejšo vožnjo?**

Policija je v sodelovanju z AVP v letošnjem letu že začela uporabljati silhuete policistov. Silhuete je prav z namenom umirjanja hitrosti najprej začela postavljati v Posočju, kjer se je v prvi polovici leta zgodilo več hujših prometnih nesreč. Silhuete so bile postavljene tudi na zelo obremenjeni glavni cesti od Kozine proti mejnemu prehodu Starod. Izkušnje iz terena so bile pozitivne, saj se je prometno varnostna situacija, predvsem v Posočju, kasneje začela umirjati.

AVP je v mesecu oktobru 2019 izvedla meritve, v katerih so ugotavljali vpliv postavljenih silhuet na umirjanje hitrosti. Ugotovili so, da so se povprečne hitrosti ob postavljenih silhuetah znižale do 20 odstotkov. Dodatno potrditev učinkovitosti silhuet so ugotavljali pri ponovnem merjenju hitrosti, ki je bilo izvedeno z enotedenskim zamikom. Povprečne hitrosti so bile v drugem sklopu meritev do 10 odstotkov nižje kot v obdobju meritev pred postavitvijo silhuet. Izkušnje iz prakse

sicer kažejo, da gre za ukrep, ki je učinkovit ob pogosti menjavi lokaciji postavitve silhuet. Prispevek v zvezi z izvedenimi meritvami je dostopen na naslednji povezavi; <https://www.avp-rs.si/policijske-silhuete-zmanjsale-krsitve-omejitev-hitrosti-tudi-za-vec-kot-80/>

Dosedanja uporaba silhuet in rezultati meritev so pokazali pozitivne vplive na prometno varnost, zato naj bi se uporaba silhuet v naslednjem letu razširila na vse policijske uprave. Kljub vsemu pa velja poudariti, da postavljanje silhuet ne more nadomestiti dejanskega izvajanja meritev hitrosti, predstavlja pa zelo dober ukrep v smislu dodatnega preventivnega delovanja.

3. Ali je postavljanje policistov z radarjem na lokacije neposredno za tablo za označbo naselja primerljivo s postavljanjem v državah članicah Evropske unije? Kakšen je namen postavitve policista z radarjem neposredno za tablo za označbo naselja?

Namen policijskih ukrepov je zagotoviti čim boljšo prometno varnost, zato le-te izvaja predvsem na mestih, kjer z njimi dosega najbolj ugodne učinke. Ta koncept Policija upošteva tudi pri izvajanju meritev hitrosti.

Na podlagi rezultatov analiz in stanj prometne varnosti na posameznih območjih, policija izvaja nadzore hitrosti:

- predvsem na tistih cestnih odsekih in mestih, kjer so prometne nesreče pogoste (70% izvedenih meritev),
- na odsekih, kjer občani to želijo ali pa so na teh odsekih zaznane pogoste kršitve omejitev hitrosti pogoste (30 % izvedenih meritev).

Omenjena strategija je podobna strategijam večine držav članic Evropske unije, ne glede na to pa v prometno varnejših državah vozniki veliko bolj striktno spoštujejo omejitve hitrosti takoj ob vstopih v naselje.

Policija praviloma ne izvaja meritev hitrosti neposredno za tablam, ki označujejo vstop v naselje. Če prometno varnostna situacija to zahteva, pa se meritve izvajajo tudi na mestih, ki so relativno blizu vstopov v naselja (prehodi za pešce, bližina šol, zgoščena mesta prometnih nesreč...). Omenjena praksa je prav tako primerljiva z drugimi državami članicami Evropske unije.

4. Kakšni so razlogi, da se morajo policisti iz kraja prebivanja v kraj opravljanja dela voziti na delo v 50 in več kilometrov oddaljene kraje oziroma zakaj se jih ne more zaposliti bližje kraja prebivališča?

Policisti so po zaključenem izobraževanju na Višji policijski šoli ali usposabljanju po Programu usposabljanja delavcev policije za varovanje zunanje meje Evropske unije, razporejeni v policijske enote glede na izkazane delovne potrebe po državi. Na javne objave se sicer praviloma prijavi največ kandidatov, ki imajo stalno prebivališče na širšem severovzhodnem območju države, kjer policija nima tako velikih kadrovskih potreb, da bi lahko vse kandidate, ki so uspešno opravili izbirni postopek, zaposlili v policijskih enotah, ki bi bile relativno blizu njihovemu stalnemu prebivališču.

Na drugi strani se na območju policijskih uprav Ljubljana, Koper in v zadnjem obdobju tudi Novo mesto, na javne objave ne prijavi dovolj kandidatov, da bi lahko zadovoljili vsem kadrovskim potrebam, ki jih ima policija na teh območjih. Glede na navedeno, smo na teh območjih prisiljeni kadrovati tudi kandidate iz drugih, bolj oddaljenih krajev, praviloma kandidate, ki imajo stalno bivališče na širšem območju severovzhodne Slovenije.

S tem, kje ima policija največje kadrovske potrebe, so kandidati seznanjeni že v sami objavi, podrobneje pa jih s tem seznanimo tudi v samem izbirnem postopku. Zaradi lažjega usklajevanja poklicnega in zasebnega življenja Policija sicer redno obravnava vloge policistov za premestitev bližje domu in jih realizira v takšni meri, ki zagotavlja nemoteno organizacijo delovnega procesa in nemoteno izvajanje nalog policije.

5. Kako pojasnujete navedbo v odgovoru Vlade Republike Slovenije z dne 21. 10. 2019, da so raziskave pokazale, da bi zmanjšanje povprečne hitrosti vožnje za 1 km/h, pomenilo za 3 % nižje število mrtvi,« ob primerjavi med zadnjima letoma?

Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo je v juniju 2019 objavila raziskovalno nalogo »Obdelava kazalnikov hitrosti na državnih cestah za leti 2017 in 2018«.¹ Analiza podatkov, ki jih ponuja naloga, kaže na to, da se povprečne hitrosti na državnih cestah v Sloveniji znižujejo.

Primerjava podatkov med leti 2015 in 2018 je pokazala, da so se na avtocestah povprečne hitrosti znižale za **3,6** odstotka, na hitrih cestah za **1,7** odstotka, na glavnih cestah izven naselja za **2,6** odstotka, na regionalnih cestah I. in II. reda izven naselja za **1,6** odstotka, na regionalnih cestah III. reda izven naselja za **1,8** odstotka, na državnih cestah (glavna cesta I. in II. reda, regionalnega cesta I. in II. reda) znotraj naselja za **2,7** odstotka in na regionalnih cestah III. Reda znotraj naselja za **2,8** odstotka.

Primerjava števila umrlih v prometnih nesrečah za obdobje 2015 in 2018 kaže, da je v letu 2015 umrlo 120 udeležencev v cestnem prometu, 2016 je umrlo 130 udeležencev, 2017 so umrli 104 udeleženci, v lanskem letu pa je umrlo 91 udeležencev.

Pri spremljanju statističnih podatkov o prometni varnosti, je pomembno, da se osredotočamo na daljše časovno obdobje oziroma, da spremljamo trend gibanja števila umrlih ali telesno poškodovanih v prometnih nesrečah. Primerjava med leti 2015 in 2018 kaže na to, da se je število umrlih zmanjšalo za 29 udeležencev. V letošnjem letu beležimo nekoliko slabšo prometno varnost, saj je do konca novembra umrlo že več udeležencev v prometu kot leta 2018.

Glede na velikost cestnega omrežja po posameznih kategorijah cest in število udeležencev, ki posamezne ceste uporabljajo, lahko predpostavimo, da so se povprečne hitrosti na cestah v izpostavljenem obdobju znižale med 2,5 in 3 odstotki. Znižanju povprečnih hitrosti (glede na mednarodne raziskave) zato lahko pripišemo osem do deset odstotno znižanje števila umrlih v obdobju med leti 2015 in 2018.

Po mnenju Policije je zmanjševanje povprečnih hitrosti le eden od dejavnikov, ki vplivajo na posledice v prometnih nesrečah. Pomemben vpliv ima tudi spoštovanje ostalih prometnih pravil. Na izboljšanje prometne varnosti pomembno vplivajo tudi izboljšave na cestno prometni infrastrukturi, sodobna motorna vozila, boljša zdravniška oskrba in drugi dejavniki. Kljub predpostavki, da v letošnjem letu ne bo napredka pri zmanjševanju števila umrlih v prometnih nesrečah, lahko še vedno trdimo, da ima trend zmanjševanja povprečnih hitrosti pomemben vpliv na izboljšanje prometne varnosti, in da se s tem, tudi na primeru Slovenije, potrjuje izsledke raziskave, ki je bila omenjena v odgovoru Vlade Republike Slovenije z dne 21. 10. 2019.

¹ Naloga je dostopna na povezavi; https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2019/06/Raz%C5%A1irjen-povzetek-raziskovalne-naloge-Hitrost2017_2018_UNIMB.pdf