

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 39

E: gp.mzi@gov.si

www.mzi.gov.si

|  |  |
| --- | --- |
| Številka: 007-80/2017/41-02121708 | |
| Ljubljana, dne 10. 1. 2018 | |
| GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE  [Gp.gs@gov.si](mailto:Gp.gs@gov.si) | |
| ZADEVA: Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018 – predlog za obravnavo | | | |
| 1. Predlog sklepov vlade: | | | |
| Na podlagi šestega odstavka 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na … seji pod točko … dne … sprejela naslednja:  SKLEPA  »1. Vlada Republike Slovenije se seznani z Obdobnim načrtom za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018 v predloženem besedilu.  2. Vlada Republike Slovenije se seznani s stanjem varnosti cestnega prometa, sistemskimi rešitvami za izboljšanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018 ter potrebami za učinkovito izvajanje inšpekcijskega in policijskega nadzora za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018, vse v predloženem besedilu.«.  Mag. Lilijana Kozlovič  generalna sekretarka  Priloga:   * Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018   Sklep prejmejo:   * Ministrstvo za infrastrukturo, * Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, * Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, * Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d., * Ministrstvo za javno upravo, * Ministrstvo za finance, * Ministrstvo za notranje zadeve, * Ministrstvo za pravosodje, * Ministrstvo za zdravje, * Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, * Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, * Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo. | | | |
| **2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:** | | | |
| / | | | |
| **3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:** | | | |
| * Mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet, Ministrstvo za infrastrukturo, * Mag. Igor Velov, direktor Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa, * Vesna Marinko, vodja sektorja, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. | | | |
| **3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:** | | | |
| / | | | |
| **4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:** | | | |
| / | | | |
| 5. Kratek povzetek gradiva: | | | |
| Predlog Obdobnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018 je pripravila Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (ReNPVCP13-22). Medresorska delovna skupina želi posebej seznaniti Vlado RS o sistemskih ukrepih, ki jih je potrebno nujno izvesti v Republiki Sloveniji, da bomo lahko sledili ciljem Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022. V kolikor se sistemskih rešitev ne bo sprejelo in zagotovilo sredstev za realizacijo Obdobnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2017 in 2018, bo oteženo uresničevanje zavez iz Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022.  Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2017 in 2018 je konkretni izvedbeni akt za drugo obdobje izvajanja Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022. Namen tega načrta je, da z medsebojnim povezovanjem pristojnih organov na državni ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj poveča izkoristek obstoječih resursov in na ta način izboljša varnost cestnega prometa. Dinamika reševanja obstoječih problemov mora biti prisotna v vseh fazah, vse od načrtovanja, izvedbe do nadzora. Z načrtno vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi ukrepi se spreminjajo negativni načini vedenja v prometu.  Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (Skupaj za večjo varnost) določa, da je program razdeljen na pet časovnih obdobij, ki ga dopolnjujejo obdobni načrti, izdelani po enotni metodologiji. Prvo obdobje je obsegalo realizacijo obdobnega načrta za leti 2013 in 2014, drugo obdobje je obsegalo realizacijo obdobnega načrta za leti 2015 in 2016, tretje obsega realizacijo obdobnega načrta za leti 2017 in 2018, četrto obdobje obsega realizacijo obdobnega načrta za leti 2019 in 2020 in zadnje obdobje obsega realizacijo obdobnega načrta za leti 2021 in 2022. V tem času bo omogočeno nadaljevanje izvajanja prometno varnostnih ukrepov in primerjave rezultatov izvajanja nacionalnega programa Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (ReNPVCP13-22). | | | |
| 6. Presoja posledic za: | | | |
| a) | javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih | | DA |
| b) | usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije | | NE |
| c) | administrativne posledice | | NE |
| č) | gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij | | NE |
| d) | okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki | | NE |
| e) | socialno področje | | NE |
| f) | dokumente razvojnega načrtovanja:   * nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja * razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna * razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij | | NE |
| 7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:  Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2017 in 2018 predvideva ukrepe za zagotavljanje varnosti cestnega prometa slovenskih državljank in državljanov, pravice porabe sredstev za izvedbo predlaganih ukrepov pa so zagotovljene na posameznih ministrstvih skladno s Proračunom Republike Slovenije za leto 2017 (Uradni list RS, št. 96/15 in 80/16), Proračunom Republike Slovenije za leto 2018 (Uradni list RS, št. 80/16 in 71/17), z Zakonom o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2017 in 2018 (Uradni list RS, št. 80/16, [33/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2016-01-1995), 59/17 in 71/17 – ZIPRS1819). | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu | | | | | | | | | | | | |
|  | | | Tekoče leto (t) | | | t + 1 | t + 2 | | | | t + 3 | |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) prihodkov državnega proračuna | | |  | | |  |  | | | |  | |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) prihodkov občinskih proračunov | | |  | | |  |  | | | |  | |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) odhodkov državnega proračuna | | |  | | |  |  | | | |  | |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) odhodkov občinskih proračunov | | |  | | |  |  | | | |  | |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) obveznosti za druga javnofinančna sredstva | | |  | | |  |  | | | |  | |
| II. Finančne posledice za državni proračun | | | | | | | | | | | | |
| II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene: | | | | | | | | | | | | |
| **Ime proračunskega uporabnika** | **Šifra in naziv ukrepa, projekta** | | | **Šifra in naziv proračunske postavke** | | | **Znesek za tekoče leto (t)** | | | | | **Znesek za t + 1** |
| Ministrstvo za infrastrukturo | 2411-11-0007Zagotavljanje varnosti v cestnem prometu | | | 973910Javna agencija za varnost prometa | | | 988.200,00 | | | | | / |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-98-9026 Ukrepi za izboljšanje prometne varnosti | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir  135010  Investicijsko vzdrževanje državnih cest | | | 1,712.507,40337.315,60 | | | | | 5,000.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-02-9004 Študije za potrebe izboljšanja prom. varnosti | | | 403810 Upravljanje in varstvo cest | | | 18.482,58 | | | | | 100.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-03-0013  Videm pri Ljubljani (bus) | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 92.714,42 | | | | | 400.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0002  Projekt 05-0022  Svetovalne storitve s področja prometne varnosti | | | 403810 Upravljanje in varstvo cest | | | 18.937,34 | | | | | 50.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2416-11-0005  Projekt 07-0048  Ukrepi za varnost motoristov | | | 403610 Redno vzdrževanje javnih cest | | | 52.279,86 | | | | | 100.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0005  Projekt 08-0001  Oprema za nadzor prometa (radarji) | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 4.673,22 | | | | | 150.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-08-0006  Lešnica–Otočec–Kronovo | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 146.450,01 | | | | | 200.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-08-0007  Seča | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 38.000,00 | | | | | 400.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-08-0008  Male Lašče | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 150.000,00 | | | | | 250.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-08-0114  Kamnik–Stahovica (Calcit) | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 82.622,26 | | | | | 200.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-09-0004  EURORAP – Ocenjevanje prometnic z vidika varnosti | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 70.000,00 | | | | | 70.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0002  Projekt 09-9003  Vodenje prometa po G in R cestah – kažipotna signalizacija | | | 403810 Upravljanje in varstvo cest | | | 9.943,00 | | | | | 50.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0002  Projekt 09-9004  Vodenje prometa po G in R cestah – prometno inteligentni sistemi za vodenje prometa | | | 403810 Upravljanje in varstvo cest | | | 1.590,88 | | | | | 50.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0006  G1-5/0328: Laško –rekonstrukcija dveh križišč | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 200.000,00 | | | | | 125.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0007  G2-106/0263 in R3-655/6643: Rakitnica | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 391.098,00 | | | | | 10.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0008  G2-108/1182: Gradec pri Litiji | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 464.310,25 | | | | | 10.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0013  R1-211/0211: Odcep za Žabnico | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 123.826,49 | | | | | 0 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0015  R1-228/1291: Spuhlja–Zavrč (Odcep za Zabovce) | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 250.000,00 | | | | | 155.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0016  R2-448: Ukrepi na bivši H1 Pluska–Hrastje | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 258.276,80 | | | | | 500.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-98-9029  Projekti za zagotovitev prometne varnosti | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 168.537,76 | | | | | 200.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-98-9030  Oprema cest | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 199.585,79 | | | | | 100.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-99-9003  Ureditev prehodov za pešce | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 558.485,56 | | | | | 500.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-99-9004  Ureditve počivališč | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir  135010  Investicijsko vzdrževanje državnih cest | | | 200.201,62 93.750,57 | | | | | 250.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-99-9005  Ureditve avtobusnih postajališč | | | 995810 Državno cestno omrežje – namenski vir | | | 1,017.497,96 | | | | | 200.000,00 |
| Direkcija RS za infrastrukturo | 2415-11-0005  Projekt 98-9018  Obnova vertikalne signalizacije | | | 403610 Redno vzdrževanje javnih cest | | | 2.016.271,57 | | | | | 2.044.039 |
| Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve | 2611-11-0036 Izvajanje in sofinanciranje programov socialnega varstva | | | 4072 Razvojni socialnovarstveni programi | | | do 55.000,00 | | | | | do 55.000,00 |
| Ministrstvo za zdravje | 2711-94-0001 UKC Ljubljana – DTS in HB  2711-10-0009  Dispečerski center zdravstva | | | 875 Proračunski sklad po ZIJZ  3564  Investicije v JZZ | | | 2.000.000,00 | | | | | 3.200.000,00 |
| Ministrstvo za zdravje | 2711-11-S001 Sofinanciranje investicij v primarnem zdravstvu | | | 4341 Sofinanciranje investicij v primarno zdravstvo | | | 450.000,00 | | | | | 450.000,00 |
| Ministrstvo za zdravje | 2711-17-0011 Varovanje in krepitev zdravja | | | 7083Programi varovanja zdravja in zdravstvena vzgoja | | | do 705.000,00 | | | | | do 1.065.000,00 |
| Policija | 1714-07-0005Oprema za nadzor prometa | | | 1226Sredstva za izvajanje temeljne policijske dejavnosti | | | 880.000 | | | | | 1.000.000 |
| SKUPAJ | | | | | | | **13.755.558,94** | | | | | 16.884.039,00 |
| II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo: | | | | | | | | | | | | |
| Ime proračunskega uporabnika | | Šifra in naziv ukrepa, projekta | | | Šifra in naziv proračunske postavke | | Znesek za tekoče leto (t) | | | | Znesek za t + 1 | |
|  | |  | | |  | |  | | | |  | |
|  | |  | | |  | |  | | | |  | |
| SKUPAJ | | | | | | |  | | | |  | |
| II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna: | | | | | | | | | | | | |
| Novi prihodki | | | | | Znesek za tekoče leto (t) | | | Znesek za t + 1 | | | | |
|  | | | | |  | | |  | | | | |
|  | | | | |  | | |  | | | | |
| SKUPAJ | | | | |  | | |  | | | | |
| **OBRAZLOŽITEV:**   1. **Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu**   V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):   * prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov, * odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov, * obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.  1. **Finančne posledice za državni proračun**   Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:  **II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:**  Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:   * proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep, * projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in * proračunske postavke.   Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.  **II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:**  Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.  **II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:**  Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna. | | | | | | | | | | | | |
| 7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:  / | | | | | | | | | | | | |
| **8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:** | | | | | | | | | | | | |
| Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:   * + pristojnosti občin,   + **delovanje občin,**   + financiranje občin. | | | | | | | | | DA | | | |
| Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:   * Skupnosti občin Slovenije SOS: DA * Združenju občin Slovenije ZOS: DA * Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: DA   Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani:   * **v celoti,** * večinoma, * delno, * niso bili upoštevani.   Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani. | | | | | | | | | | | | |
| 9. Predstavitev sodelovanja javnosti: | | | | | | | | | | | | |
| Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja | | | | | | | | | | DA | | |
| Gradivo je bilo objavljeno na spletni strani predlagatelja | | | | | | | | | | | | |
| **10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:** | | | | | | | | | | DA | | |
| **11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:** | | | | | | | | | | NE | | |
| Dr. Peter Gašperšič  minister | | | | | | | | | | | | |

PRILOGE:

* Priloga 1 (spremni dopis – 1. del) – predlogi sklepov Vlade Republike Slovenije z njegovo obrazložitvijo,
* Priloga 2 (spremni dopis – 2. del) – podatki o izvedbi notranjih postopkov pred odločitvijo na seji Vlade Republike Slovenije s priloženimi mnenji,
* Priloga 3 (jedro gradiva) – Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018.

PRILOGA 1 (spremni dopis – 1. del) – predlogi sklepov Vlade Republike Slovenije z njegovo obrazložitvijo:

*PREDLOGI SKLEPOV VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE*

VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Številka:

Ljubljana, dne

Na podlagi šestega odstavka 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na … seji pod točko … dne … sprejela naslednja:

SKLEPA

1. Vlada Republike Slovenije se seznani z Obdobnim načrtom za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018 v predloženem besedilu.

2. Vlada Republike Slovenije se seznani s stanjem varnosti cestnega prometa, sistemskimi rešitvami za izboljšanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018 ter potrebami za učinkovito izvajanje inšpekcijskega in policijskega nadzora za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018, vse v predloženem besedilu.

Mag. Lilijana Kozlovič

generalna sekretarka

Priloga:

* Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2017 in 2018

Sklep prejmejo:

* Ministrstvo za infrastrukturo,
* Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa,
* Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo,
* Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d.,
* Ministrstvo za javno upravo,
* Ministrstvo za finance,
* Ministrstvo za notranje zadeve,
* Ministrstvo za pravosodje,
* Ministrstvo za zdravje,
* Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti,
* Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport,
* Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo.

*OBRAZLOŽITEV PREDLOGOV SKLEPOV VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE:*

1. OBDOBNI NAČRT ZA ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA LETI 2017 IN 2018

Na podlagi 12. poglavja z naslovom Izvedba in vrednotenje nacionalnega programa Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (Uradni list RS, št. 39/2013) se določa, da je nacionalni program razdeljen na 5 časovnih obdobij, ki jih dopolnjujejo dvoletni obdobni načrti, izdelani po enotni metodologiji. Prvo obdobje obsega realizacijo obdobnega načrta za leti 2013 in 2014, drugo obdobje obsega realizacijo obdobnega načrta za leti 2015 in 2016, tretje obdobje pa zajema čas za leti 2017 in 2018, četrto obdobje bo obsegalo čas za leti 2019 in 2020 ter zadnje, peto obdobje bo obsegalo čas do konca nacionalnega programa oziroma leti 2021 in 2022. S časovno razdeljenimi obdobnimi načrti bomo dosegli nepretrgano spremljanje trenutnega stanja na poti do uresničitve zastavljenega cilja in strategije. Po vsaki ocenitvi izvajanja programa bomo pridobili ustrezne informacije za odločanje o tem, kako naprej v skladu z že doseženim napredkom glede na zastavljene usmeritve.

Predlog Obdobnega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2017 in 2018 je pripravila Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (ReNPVCP13-22).

Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2017 in 2018 je konkretni izvedbeni dokument, ki obravnava prometno varnostno politiko v cestnem prometu in strokovno zahtevne ter varnostno najbolj transparentne probleme na področju varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji za prihodnji dve leti. Sestavljen je iz štirih glavnih vsebinskih sklopov, in sicer iz:

* analize stanja in problematike na področju varnosti cestnega prometa,
* 6 ključnih medresorskih projektov za večjo varnost cestnega prometa,
* ukrepov in aktivnosti za večjo varnost v cestnem prometu in
* iz medresorsko koordiniranih preventivnih akcij v letih 2017 in 2018.

Namen tega načrta je, da z medsebojnim povezovanjem pristojnih organov in organizacij na državni ravni z lokalnimi skupnostmi in nevladnimi organizacijami kar najbolj poveča izkoristek obstoječih resursov in na ta način izboljša varnost cestnega prometa. Dinamika reševanja obstoječih problemov mora biti prisotna v vseh fazah, vse od načrtovanja in izvedbe do nadzora. V tem obdobju bo omogočeno načrtno izvajanje in uresničevanje prometno varnostnih ciljev ter vrednotenje učinkovitosti načrta.

Uresničevanje ciljev Nacionalnega programa je potrebno nenehno spremljati in vrednotiti ter ukrepanje prilagajati novim znanstvenim in strokovnim spoznanjem in izkušnjam glede učinkovitosti posameznih ukrepov. To lahko omogočimo le s konkretnimi izvedbenimi akti in njihovo evalvacijo, saj tako predstavljajo osnovo spremljanja razvoja prometne varnosti v nacionalnem in evropskem merilu.

Obdobni načrt je oblikovan tako, da ustvarja možnosti, ki celotni družbi in posameznikom omogočajo vključitev v prizadevanja za zmanjšanje števila in posledic prometnih nesreč. Le skupna predanost načelom varnosti prometa bo spremenila oseben odnos in obnašanje ljudi v prometu, da bo cesta varna za vsakega. Bolj kot bo varna v naših okoljih, v katerih živimo, višja bo stopnja varnosti cestnega prometa v naši državi in hitreje se bomo uvrstili med evropske države s trdnim in vrednotno razvitim sistemom.

Na ravni lokalnih skupnosti so v letu 2016 že stekli postopki za revitalizacijo občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter za pripravo in sprejem lokalnih programov varnosti cestnega prometa. V lokalnih skupnostih so odgovorno in strokovno pristopili k pripravi programov, vendar se srečujejo z velikimi problemi pri financiranju ustreznih ukrepov (predvsem ukrepov za umirjanje prometa in ukrepov za večjo varnost pešcev in kolesarjev) ter izvajanja nacionalnih preventivnih akcij. Problema, ki smo ju odkrili v večini občin, se pri manjših občinah odražata na področju primerne kadrovske politike, pri vseh pa pri zagotovitvi potrebnih finančnih sredstev za izvedbo predvidenih nalog.

Velika praznina je tudi na področju primerne ozaveščenosti oziroma izobraževanja tako ljudi, ki neposredno sodelujejo pri programih, kot tudi ljudi, ki so le »ciljna publika« programa. Kljub roku, zapisanem v Resoluciji NPVCP, še vedno veliko občin ni sprejelo programa kot sestavni, temeljni in sistemski del vzpostavljanja večje varnosti in ozaveščanja ljudi na področju prometne varnosti.

Zavedati se je treba, da tovrstni sistemi nikjer ne pokažejo rezultatov na kratek rok, temveč so sestavni del procesa ali dela varnostne politike in kulture neke države, ki se odražajo v stabilnem sistemu skozi dolgoročna obdobja. Ravno zato je in bo treba na tak način izvajati obdobni načrt na vseh ravneh družbe (lokalni, regionalni …), še zlasti na lokalni ravni, ter skladno z akcijskim planom EU na področju varnosti cestnega prometa do leta 2020 izdelati programe do navedenega ciljnega leta.

**2. STANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA IN KLJUČNI SISTEMSKI UKREPI ZA VEČJO VARNOST CESTNEGA PROMETA V LETIH 2017 IN 2018, KADROVSKA PODHRANJENOST INŠPEKTORATA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO IN POLICIJE, PREDLOG O VZPOOSTAVITVI NADZORA NA AVTOCESTNEM OMREŽJU IN SISTEMSKEGA VIRA FINANCIRANJA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA**

2.1 Problematika varnosti cestnega prometa in predstavitev ključnih sistemskih ukrepov za večjo varnost cestnega prometa v letih 2017 in 2018

Evropski akcijski program varnosti v cestnem prometu, sprejet v letu 2010, je postavil zelo jasen cilj – zmanjšanje števila umrlih in hudo telesno poškodovanih oseb do konca leta 2020 za polovico.

S tem je Evropska skupnost zavezala države članice k pripravi nacionalnih načrtov za varnost v cestnem prometu in prispevala k dejstvu, da je varnost v cestnem prometu v prostoru Evropske skupnosti postala politična skrb držav članic Evropske unije. Republika Slovenije je evropski cilj zapisala v Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (Skupaj za večjo varnost), ki določa, da bomo do leta 2022 zmanjšali število umrlih in hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah za polovico.

Na področju varnosti cestnega prometa države članice vsako leto različno napredujejo na poti do uresničitve ambicioznega evropskega cilja, ki je, da se do leta 2020 za polovico zmanjša število smrtnih žrtev na cestah. V lanskem letu je v Evropski uniji na cestah umrlo v prometnih nesrečah 50 udeležencev cestnega prometa na milijon prebivalcev.

Varnost cestnega prometa v Evropski uniji v zadnjih letih glede na statistične podatke stagnira (izjema je lansko leto, ko se je stanje varnosti cestnega prometa izboljšalo za 2 %). Evropski državi, ki sta bili v lanskem letu najuspešnejši na področju varnosti cestnega prometa, sta Švedska in Velika Britanija. Državi, kjer se je v lanskem letu varnost cestnega prometa najbolj poslabšala, sta Danska in Irska. Slovenija se je leta 2016 uvrstila na 21. mesto med 28-imi državami članicami EU s 63 umrlimi udeleženci v cestnem prometu na milijon prebivalcev. Slovenija se je tako uvrstila ob bok Madžarski in Litvi.

V letu 2016 je v Sloveniji v prometnih nesrečah umrlo 130 oseb, kar pomeni v primerjavi z letom 2015 za 8 % več umrlih v prometnih nesrečah. Lansko leto se je z vidika varnosti cestnega prometa poslabšalo že v mesecu januarju, saj smo na slovenskih cestah zabeležili že 13 umrlih v prometnih nesrečah (v povprečju je januarja 6 umrlih v prometnih nesrečah). Pri tem lahko izpostavimo množično prometno nesrečo na relaciji Senožeče–Razdrto, ko so v prometni nesreči umrle 4 osebe, 25 pa jih je bilo telesno poškodovanih. Mesec januar je bil zelo kritičen tudi z vidika ranljivih skupin udeležencev, saj je umrlo kar 6 pešcev.

Leto 2016 je izstopalo s slabšo varnostjo v cestnem prometu tudi na avtocestah in hitrih cestah, saj je skupaj umrlo kar 23 oseb, kar je kar enkrat več smrtnih žrtev na avtocestah in hitrih cestah kot v prejšnjem letu. V lanskem letu smo zabeležili povečanje smrtnih žrtev tudi med pešci – 20 umrlih pešcev, kar predstavlja 43 % več smrtnih žrtev med pešci kot v letu 2015. Tudi prometne nesreče s pešci so bile v letu 2016 precej neobičajne, na avtocesti je umrlo kar pet pešcev, dva v dvomljivih okoliščinah.

V prihodnje kaže posvetiti posebno pozornost prometni varnosti na avtocestah, saj je skoraj celotna razlika v številu umrlih v prometnih nesrečah v letu 2016 nastala prav zaradi slabšega stanja varnosti na avtocestah v primerjavi z letom 2015 (lani 23, predlani 11). Ocenjujemo, da gre to stanje pripisati večjemu številu osebnih voženj, povečanemu tovornemu prometu, tranzitu in turizmu. Kljub povečanju gostote prometa pa se je nadzor nad njim zmanjšal oziroma ga skoraj ni.

**Za humano in sodobno družbo so prometne nesreče in njihove posledice nesprejemljive. Tako kot nekatere najvarnejše države v Evropi je tudi Republika Slovenija z Resolucijo o NPVCP sprejela izjavo o sprejemu Vizije nič kot dolgoročne vizije svojega razmišljanja in dela. Resorni organi, ki se jih prometna varnost neposredno ali posredno dotika, so v preteklosti ob manjših vložkih (finančni, človeški viri, materialno-tehnična sredstva) še uspeli z velikimi napori skozi aktivnosti izboljšati stanje prometne varnosti oziroma boljše stanje vsaj vzdrževati**.

Država glede na višino družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč na eni strani ter na drugi strani glede na višino finančnih sredstev, ki jih vlagajo resorna ministrstva za zagotavljanje varnosti cestnega prometa, ne omogoča izboljševanja stanja varnosti cestnega prometa in zagotavljanja uresničevanja ciljev nacionalnega programa do leta 2022, saj so vložena finančna sredstva resornih ministrstev premajhna. Kljub trenutno ugodnim trendom na področju prometne varnosti je potrebno opozoriti, da se stanje prometne varnosti v 2018 lahko poslabša.

Če hočemo in si želimo stanje prometne varnosti izboljševati, je jasno, da bo v takšen cilj potrebno vložiti več naporov in sredstev, ob tem pa bodo rezultati ob večjem vložku v krajšem časovnem obdobju manjši, kot so bili v preteklosti, ko se je stanje vidno (statistično gledano) izboljševalo.

Zato je potrebno na področju varnosti cestnega prometa poleg preventivnih ukrepov sprejeti ključne sistemske ukrepe s ciljem omilitve oziroma preprečitve poslabšanja varnosti cestnega prometa. Medresorska delovna skupina za izvajanje in spremljanje Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 Vlado RS seznanja in poziva, da se do ključnih sistemskih ukrepov na področju prometne varnosti opredeli in zagotovi ustrezne resurse.

Da bi uresničili cilje, je na najvišji ravni potrebno povečati prizadevanja za večjo varnost cestnega prometa in sprejeti naslednje sistemske ukrepe:

* ureditev kadrovske podhranjenosti Inšpektorata Republike Slovenije za infrastrukturo in Policije za učinkovito izvajanje inšpekcijskega in policijskega nadzora,
* ureditev izvajanja nadzora na avtocestnem omrežju (t. i. vzpostavitev avtocestne policije),
* vzpostavitev najmanj štirih infrastrukturnih nadzornih točk za potrebe opravljanja nadzora na avtocestnem omrežju,
* vzpostavitev sistemskega vira financiranja varnosti cestnega prometa v višini 1 % iz zavarovalne premije iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti.

**2.1.1 Kadrovska podhranjenost Inšpektorata Republike Slovenije za infrastrukturo in Policije ter pomanjkanje finančnih sredstev, potrebnih za učinkovito izvajanje inšpekcijskega in policijskega nadzora**

Policijski in inšpekcijski nadzor imata dokazano pozitivne učinke na spoštovanje prometnih pravil in obnašanje udeležencev v cestnem prometu ter spadata med ključne dejavnike zagotavljanja varnosti cestnega prometa. Potrebno je povečanje kadrovskega načrta Policije tako, da se čim bolj približa številu sistemiziranih delovnih mest. Inšpektoratu RS za infrastrukturo se zagotovi 10 dodatnih delovnim mest inšpektorjev.

Pričakovati je le, da se bo lahko v prihodnje poslabšalo stanje varnosti cestnega prometa tudi zaradi nadaljnjega slabšanja stanja opreme Policije ter maloštevilnega kadra, namenjenega nadzoru prometa.

Od leta 2007 se je obseg dela inšpektorjev za varnost cestnega prometa bistveno povečal, medtem ko je kadrovski potencial ostal nespremenjen oziroma se je celo zmanjšal. Število zasedenih delovnih mest za delo inšpektorjev za ceste in cestni promet je najnižje v zgodovini. Za celotno območje Republike Slovenije je na inšpektoratu za nadzor cest in cestnega prometa zaposlenih samo 31 inšpektorjev, ki opravljajo nadzor nad izvrševanjem mednarodnih sporazumov, zakonodaje EU, zakonov ter drugih predpisov, ki urejajo izvajanje prevozov v cestnem prometu, »socialne zakonodaje« ter prevozov nevarnega blaga, motornih vozil in voznikov. Inšpektorji za cestni promet so poleg prenesenih odprtih inšpekcijskih zadev iz preteklega obdobja v letu 2015 prejeli 199 prijav, uvedli 1973 novih inšpekcijskih zadev ter zaključili 1921 inšpekcijskih zadev. Skupno je bilo v letu 2015 izvedeno 2259 inšpekcijskih postopkov. Inšpektorji za ceste so poleg prenesenih odprtih inšpekcijskih zadev iz preteklega obdobja v letu 2015 prejeli 314 prijav in uvedli inšpekcijski postopek v 536 zadevah ter rešili 538 inšpekcijskih zadev. Skupno so inšpektorji za ceste v letu 2015 obravnavali 886 inšpekcijskih zadev. Skupno število izvedenih nadzorov v letu 2015 je za področje cest in cestnega prometa znašalo 3.359.

V letu 2015 je Inšpekcija za infrastrukturo za področje varnosti cestnega prometa izvedla skupno 3.359 nadzorov, kar pomeni, da je v povprečju en inšpektor opravil letno skupaj 108 nadzorov oziroma 73 inšpekcijskih postopkov/inšpekcij. Inšpekcija za ceste in cestni promet se srečuje z izjemnim pomanjkanjem kadrov na tem področju, kar kaže tudi na to, da se lahko na drugi strani še naprej ustvarjajo sistemski pogoji za večja korupcijska in kriminalna tveganja na področju socialne zakonodaje, šol voženj in programov za voznike ter tehničnih pregledov, saj se ne zagotovi ustreznega in učinkovitega nadzora na izvajanju predpisov.

S podobnim stanjem se srečujemo tudi na področju dela Policije RS. Prometna policija, ki izvaja obdobne akcijske načrte, pripravljene na podlagi Resolucije NPVCP, in s svojimi nadzorstvenimi aktivnostmi bistveno prispeva k izboljšanju stanja prometne varnosti, je kadrovsko in materialno tehnično podhranjena.

Število zasedenih delovnih mest na postajah prometne policije se od leta 2010 zmanjšuje. V letu 2015 se je v primerjavi z letom 2010 število zasedenih delovnih mest na PPP zmanjšalo za 16,9 % ali za 57 policistov, hkrati pa se je za 5 % zmanjšalo tudi število sistemiziranih delovnih mest. Delež zasedenosti delovnih mest je bil na PPP najvišji leta 2010 (73,3 %), letos pa je najnižji, in sicer le 63,7 %. Na PPP in SENP je sistemiziranih 455 delovnih mest, prostih oziroma nezasedenih pa je 174.

V Sloveniji je osem postaj prometne policije (v nadaljevanju: PPP), ki so bile ustanovljene za neposredno opravljanje nalog nadzora in urejanja prometa na območju policijske uprave, in Specializirana enota za nadzor prometa (v nadaljevanju SENP). Policisti PPP na avtocestah in drugih prometnih povezavah (predvsem glavnih prometnicah) preiskujejo prometne nesreče ter urejajo in nadzorujejo promet, policisti enot s splošnim delovnim področjem pa te naloge opravljajo praviloma na postajnih območjih (regionalnih, lokalnih cestah in mestnih ulicah). Naloge policistov SENP so v glavnem posebne – strokovno zahtevnejše, saj jih v policiji opravljajo le policisti te enote, ki so za njihovo izvajanje nalog posebej usposobljeni. Pri delu uporabljajo posebno opremo, ki je druge policijske enote nimajo v uporabi. V tej enoti pa je zaposlenih le 10 operativnih policistov oziroma je 52 % kadrovsko zasedena.

Število evidentiranih cestnoprometnih prekrškov je od leta 2010 do 2015 upadalo, kar kaže tudi na dejstvo, da se Policija srečuje z izjemnim pomanjkanjem kadra na področju varnosti cestnega prometa, saj ne more zagotavljati nadzora na ustrezni ravni, kot je to zagotavljala npr. leta 2006.

Tabela in graf: Število cestnoprometnih prekrškov

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| PPP | 153.150 | 128.050 | 85.276 | 96.928 | 106.822 | 93.129 |
| PP | 224.173 | 184.783 | 144.117 | 169.750 | 176.030 | 190.710 |
| Skupaj | 377.323 | 312.833 | 229.393 | 266.678 | 282.852 | 283.839 |



Zato za področje dela Policije z namenom učinkovitega nadzora predlagamo, da se izboljša stanje prometne varnosti z naslednjim:

1. z novimi zaposlitvami – takojšnja popolnitev sistemiziranih delovnih mest na PPP (160) in SENP (II. In III. Faza Pegaz), ki bi na območnih policijskih postajah zagotavljala 24-urno prisotnost patrulje (ali več) za nadzor in urejanje prometa na cestah območne policijske postaje, potrebna sredstva 2.400.000 EUR,¹
2. povečanje kadrovskega načrta Policije tako, da se čim bolj približa številu sistemiziranih delovnih mest (10.453),
3. zagotoviti stalen vir financiranja za nabavo tehnične opreme za nadzor prometa (1.000.000,00 evrov na leto).

2.1.2 Ureditev izvajanja nadzora na avtocestnem omrežju (t. i. vzpostavitev avtocestne policije)

Delež avtocest in hitrih cest obsega 9 % državnega cestnega omrežja. Na teh cestah je potekalo 48 % vsega cestnega prometa v RS. Policijske uprave oz. postaje prometnih policij v skladu s kadrovskimi in materialno tehničnimi možnostmi bi morale zagotoviti stalno pristnost patrulj na cestnem križu. Zaradi velikega števila policijskih nalog oz. napotitve prometnih patrulj na opravljanje nalog izven avtocestnega omrežja (asistence, reševanje prometnih nesreč, intervencije …) in zaradi vsesplošne kadrovske problematike v Policiji se velikokrat zgodi, da policijske uprave tega ne morejo zagotoviti. To vpliva na zagotavljanje splošne in prometne varnosti na cestnem križu.

Najpogosteje gre za ustavitev vozil (storitev kaznivih dejanj, prekrškov) in sledenje vozil. Kot primer lahko navedemo, da bi na relaciji od Kopra do Ljubljane morali biti na cestnem križu prisotni vsaj dve patrulji, ki opravljata nadzor prometa v obe smeri. Če k temu dodamo še, da za nadzor na avtocestah in hitrih cestah zaradi večjih hitrosti niso primerna vsa vozila, se zgodi, da policisti ne morejo ustaviti vozila in opraviti svoje naloge, kot se od njih pričakuje. Tako tudi obstaja večja verjetnost, da se vozniki, ki bi morali biti ustavljeni, izognejo policijski kontroli. Glede na število vozil oz. gostoto prometa pa je verjetnost, da bi bil nekdo ustavljen in kontroliran na avtocestnem križu, izredno majhna.

Zato z namenom večjega in bolj učinkovitega nadzora na avtocestnem križu predlagamo dva možna scenarija:

1. scenarij A: v sklopu obstoječih postaj prometnih policijskih postaj poveča kadrovsko strukturo policije (večje število policistov na obstoječih prometnih policijskih postajah),
2. scenarij B: samostojne postaje enoto policije na avtocestah (vzpostavitev šestih povsem novih avtocestnih policijskih postaj za gorenjski, dolenjski, primorski, osrednji ter štajersko-prekmurski del AC križa ob predpogoju zagotovitve ustrezne kadrovske strukture Policije).

**Za povečan in bolj učinkovit nadzor na avtocestnem križu je potrebno Policiji zagotoviti ustrezne kadrovske in tehnične pogoje, saj Policija z danimi resursi in materialno-tehničnimi pogoji večjega nadzora ne more zagotoviti.**

2.1.3 Vzpostavitev najmanj štirih infrastrukturnih nadzornih točk za potrebe opravljanja nadzora na avtocestnem omrežju

Na AC/HC tudi ni zagotovljen celostni nadzor nad prometom, nad prometnimi dogajanji, nad stanjem vozil, tovora in voznikov, obstaja pa problematika prostora za opravljanje inšpekcijskega in policijskega nadzora na avtocestah. Pri nadzoru se točke gradiva dopolnjujejo in nadgrajujejo, zato jih je potrebno obravnavati sistemsko. Nadzorni organi nimajo zagotovljenega ustreznega prostora, da bi opravljali učinkovito delo na avtocestnem križu, še posebej odkar je Slovenija ukinila notranje meje z državami EU. Nadzorni organi morajo za izvajanje nadzora prometa na avtocestah uporabljati posebne metode dela, v prihodnosti pa bo treba te še izpopolniti, predvsem z ustreznimi tehničnimi rešitvami. Ena od takih rešitev bi bila izgradnja posebnih 4 kontrolnih točk za izvajanje nadzora cestnega prometa na avtocestah, kakšne poznajo v Avstriji.

Na slovenskem avtocestnem križu opravljajo nadzor tovornih vozil in avtobusov z vidika varnosti cestnega prometa prometni policisti področnih postaj prometnih policij. Večji del nalog v zvezi s kontrolo tovornih vozil in avtobusov opravlja SENP – Specializirana enota za nadzor prometa – GPU. Policisti in SENP kontrolirajo predvsem psihofizično stanje voznikov, tehnično brezhibnost, opremo vozil, tehtanje vozil, preverjanje skupne teže, osne obremenitve vozil, pregled zapisovalne opreme (tahografa), upoštevanje zakonodaje glede hitrosti vožnje in počitkov voznikov, zavarovanje tovora, posebno pozornost namenjajo tudi vozilom, ki prevažajo nevarne snovi. Poleg naštetih nalog opravljajo predvsem kontrolo zakonitosti vstopa in bivanja tujcev v državi, odkrivanje tihotapljenja blaga, ukradenih vozil in druge mednarodne kriminalitete.

Posebne naloge pri nadzoru tovornega prometa in avtobusov imajo tudi Inšpekcija RS za infrastrukturo ter finančna uprava (carina), delovna, tržna in veterinarska inšpekcija, ki so vključene le ob posebnih poostrenih nadzorih, ki jih običajno organizira policija, ali če druge nadzorne službe zaznajo določeno kršitev, za katero so pristojne.

Ob slovenskih avtocestah je trenutno 26 počivališč. V zadnjih letih se je pokazalo, da je teh počivališč za tovorna vozila absolutno premalo, kar se nanaša na problematiko avtoceste A1 na relaciji Dolga Vas–Sežana. Med tednom so tako zvečer vsa počivališča prenapolnjena, tovorna vozila so parkirana že na uvozih in izvozih počivališč. Podobno je tudi ob koncih tedna in praznikih. Drug problem počivališč ob avtocestah je v času turistične sezone, še posebej ob koncih tedna, ko je promet močno povečan, posledično pa so prenapolnjena počivališča tako čez dan kot tudi ponoči. V zimskem času, ko je manj prometa, pa nastane problem zaradi vremenskih razmer. Počivališča velikokrat zaradi parkiranih vozil niso primerno očiščena, nadzorni organi, ki opravljajo delo, pa imajo zaradi mraza, dežja in snega precej zahtevnejše delovne pogoje, kar posredno pripelje tudi do manjše aktivnosti nadzornikov.

Nadzorni organi, ki izvajajo kontrolo nad vozili na avtocesti, delo največkrat opravijo tako, da zapeljejo pred vozilo in ga pripeljejo na počivališče, včasih na izvoz iz avtoceste, velikokrat pa nimajo prostora, da bi vozilo lahko ustrezno parkirali in učinkovito opravili kontrolo, zato se dostikrat zgodi, da se opravi kontrola kar na odstavnem pasu. Na odstavnem pasu je ustavljanje vozil izredno nevarno za nadzornike (npr. prometna nesreča policistov na AC) in ostale udeležence v prometu:

* pri ustavitvi vozila na odstavnem pasu obstaja nevarnost, da bi obe osebi izstopili iz vozila,
* na avtocesti so hitrosti izredno velike,
* marsikdaj se ugotovi, da voznik ali vozilo ne izpolnjuje pogojev za nadaljnjo vožnjo; če gre za tovorno vozilo ali avtobusov se ga ne da odstraniti z vlečno službo,
* ostali vozniki, ki vozijo mimo, gledajo, kaj se je zgodilo in zmanjšajo pozornost na promet na cesti, voznik po končanem postopku spelje naravnost na vozni pas.

Način dela nadzornih organov je na avtocesti specifičen, saj sta zaradi velikih hitrosti vozil na avtocesti ustavljanje in kontrola voznikov precej težji ter predvsem manj varni tako za ustavljene voznike kot tudi za nadzornike. Ko gre za ustavljanje in kontrolo vozila ali avtobusov, je zaradi velikosti vozil to še toliko bolj kompleksno. Ko govorimo o varnosti pri izvajanju postopka, je tako najpomembnejša lokacija ustavitve vozila.

Zato za področje dela nadzornih organov z namenom učinkovitega nadzora predlagamo, da se izboljša stanje prometne varnosti z naslednjim:

* vzpostavijo in zgradijo naj se štiri nadzorne kontrolne točke na avtocestnem križu za normalno opravljanje vseh vrst nadzora.

**2.1.4 Vzpostavitev sistemskega vira financiranja varnosti cestnega prometa v višini 1 % iz zavarovalne premije iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti**

Učinkovit sistem financiranja aktivnosti varnosti v cestnem prometu, ki obsega vpletenost javnega in privatnega sektorja, nevladnih organizacij ter ostalih deležnikov, lahko privede do uspešne implementacije politike varnosti v cestnem prometu.

Prometna varnost predstavlja pomemben družbeni vidik, saj prometna nesreča prizadene udeležence in njihove bližnje, hkrati pa povzroči ekonomsko škodo ne le njim, ampak tudi družbi kot celoti. V Sloveniji je v letu 2016 umrlo 130 in bilo hudo poškodovanih 850 udeležencev prometnih nesreč, ki skupaj z lažje poškodovanimi in materialnimi posledicami predstavljajo milijardo EUR družbenoekonomskih stroškov oziroma 2,5 % BDP-ja.

V Republiki Sloveniji je trenutno financiranje varnosti cestnega prometa razdeljeno na več segmentov, in sicer na preventivo v cestnem prometu ter na vzdrževanje državnih in lokalnih cest. Da bi izpolnili cilje, zastavljene z Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, je treba najti dolgoročno in sistemsko rešitev zagotavljanja potrebnih finančnim sredstev za izvajanje preventivnih aktivnosti na nacionalni in lokalni ravni.

Preventiva v cestnem prometu se izvaja preko programov in nacionalnih preventivnih akcij za prometno varnost, kar pa je v večji meri odvisno od letnih proračunov Javne agencije RS za varnost prometa.

Varnost cestnega prometa je umeščena med prioritete ministrstva, ki si prizadeva za dolgoročno in sistemsko rešitev zagotavljanja potrebnih finančnih sredstev za izvajanje preventivnih aktivnosti na nacionalni in lokalni ravni, da bi izpolnili cilje, zastavljene z Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022.

Opravljena je bila študija financiranja varnosti cestnega prometa, ki je pokazala najsprejemljivejšo rešitev, in sicer uvedba prispevka v obliki deleža zavarovalnih premij iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti, ki predlaga 1 % zavarovalne premije iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti. Ta sredstva bi se ob ustrezni spremembi zakonodajnih predpisov nato kot namenska sredstva uporabila za preventivne aktivnosti, saj pomeni manj prometnih nesreč večjo varnost na cestah in manj izplačanih škodnih zahtevkov, kar je v interesu zavarovalnic (več profita).

V študiji, ki jo je za Javno agencijo RS za varnost prometa izdelala družba OMEGA consult, d. o. o. Ljubljana, sta predstavljeni dve varianti financiranja preventive v cestnem prometu, vsaka izmed rešitev pa ima svoje prednosti oziroma tveganja, ki jih je možno z ustreznimi ukrepi obvladovati, in sicer:

1. Prihodek na obstoječi račun AVP (varianta št. 1)

V tem primeru AVP omenjena sredstva (prispevek od zavarovalnih premij iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti) pridobi na že obstoječi osnovni račun. To je možno na podlagi sprememb zakonov, ki urejajo financiranje agencije ter obvezna zavarovanja v prometu. Financiranje se v tem primeru izvede preko namenskih sredstev proračuna. Zaradi zagotavljanja enotnega nadzora nad javnimi financami bi morala biti ta sredstva nakazana direktno v proračun, in sicer kot namenska sredstva, ki bi se kasneje uporabila za preventivne aktivnosti. Namenskost se predpiše v aktih, ki urejajo delovanje javne agencije, v zakonu, ki ureja zavarovanja v prometu, ter v zakonu o izvrševanju proračunov za posamezna leta.

2. Javni sklad za financiranje preventivnih dejavnosti v prometu (varianta št. 2)

V tem primeru se ustanovi javni sklad, ki se ukvarja izključno z dejavnostjo preventivnega delovanja na področju prometne varnosti. Realno je ta varianta težje izvedljiva, saj zakonodaja od ustanovitelja zahteva visoke vrednosti namenskega premoženja, ki ga mora zagotoviti država. Zakon o javnih skladih in Zakon o voznikih dajeta podlago za ustanovitev Javnega sklada za financiranje preventivnih dejavnosti na področju prometne varnosti, ki se ukvarja izključno s predvideno dejavnostjo in je tudi ločena pravna oseba javnega prava. Po Zakonu o javnih skladih ga lahko ustanovi država, ustanoviteljske pravice izvaja vlada, po delovnem področju pa spada pod ministrstvo, pristojno za promet. Premoženje sklada je namensko in se uporablja za doseganje namena javnega sklada. Za ta primer sklad pridobi sredstva iz določenega deleža zavarovalnin iz obveznega avtomobilskega zavarovanja, za kar je poleg akta o ustanovitvi sklada treba dopolniti tudi druge pravne akte. Velja opozoriti, da mora država po 7. členu Zakona o javnih skladih ob ustanovitvi zagotoviti namensko premoženje v vrednosti najmanj 30.000.000 €.

V mnogo državah se že poslužujejo financiranja preventivnih dejavnosti prometne varnosti v obliki deleža AO, odstotek in oblika uzakonitve prispevka pa sta različna. V državah EU se višina giblje okoli 1 % od obračunane kosmate zavarovalne premije za AO, drugje pa tudi več. Kot pionirja na področju sistemske ureditve financiranja prometne varnosti iz zavarovanja AO se izpostavlja Finsko, kjer poleg izvajanja preventivnih kampanj podrobno analizirajo tudi nesreče, kjer je prišlo do smrtnih žrtev ali pa so okoliščine le-teh nejasne. Financirajo se tudi zakonodajne spremembe, raziskave in razvoj na področju prometne varnosti, za izvajanje večjih ukrepov na cestni mreži pa je višina sredstev iz tovrstnega vira premajhna.