



MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Številka: 007-190/2023/6

Datum: 7.8.2023

Zadeva: Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030 (ReNPVVCP23-30) (Eva št. 2023-2430-0017)

Spoštovani,

sporočamo vam, da smo pregledali Resolucijo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030 (ReNPVCP23-30), ki ste nam jo posredovali v medresorsko usklajevanje in nanjo v nadaljevanju podajamo pripombe.

Splošne pripombe

- Z resolucijo se nalaga Ministrstvu za naravne vire in prostor (v nadaljevanju MNVP), da kot nosilec ukrepa (v poglavju 3.6.1.1), skrbi ali sodeluje pri pripravi smernic s področja trajnostnega prometa oz pri pripravi prostorskih aktov s tem, da se navaja, da se pripravljajo smernice k DPN, OPN, OPPN in LP. Podajamo pripombo, da popravite zapis, saj so tovrstne smernice naloga in pristojnost nosilca urejanja prostora (NUP), ki skrbi za to področje in ne MNVP. Prav tako MNVP ne bo skrbel, da se bo v okviru urbanistične zasnove skrbelo za pripravo področja mikromobilnosti (prevozi in posledično varnost prometa z električnimi skiroji) torej področje drugega resorja.
- Označba Grafov in Slik v dokumentu .pdf:
- V celotnem dokumentu pdf. uskladite in popravite številke grafov, saj je na primer Graf 12 naveden v poglavju 3.4 in hkrati tudi v poglavju 3.6.1.4. Enako velja za slike.

Pripombe k posameznim poglavjem

- 3.1.3 Načela resolucije:
- »Načela« v modro označenih okvirjih so brez naslovov in se jih ne vidi, navedeno popravite.
- 3.2 Pregled postopka resolucije:
- V drugem odstavku (v okvirju z zeleno) naj se poleg mobilnosti doda vedno bolj uporabljen pojem dostopnost. Besedilo naj se dopolni: »Dostopnost in mobilnost« sta osnovni človekovi potrebi in vsakdo ima pravico do varne mobilnosti, ne glede kako je v prometu udeležen. Zato je treba krepiti aktivno in okolju prijazno dostopnost in mobilnost za vse prebivalce«.
- 3.4 Scenariji resolucije:
- V poglavju so v tekstualnem delu opredeljeni trije trendi, v grafu 12, ki sledi tekstu, pa so navedeni scenariji 1,2,3. Tekstualni del poglavja se naj uskladi in dopolni s opredelitvami v Grafu 12.

- 3.6 Stebri, temeljni cilji, aktivnosti in kazalniki stebrov nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030:
- Namesto naslova stebra »multimodalnost in prostorsko načrtovanje«, naj se uporabi naslov »večmodalnost in prostorsko načrtovanje«. Navedeni pojem je opredeljen v Zakonu o celostnem prometnem načrtovanju (pod pojmom št. 28) in Resoluciji o strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 (pomen in uporaba izrazov št. 32). V nadaljevanju dokumenta pa ste pojem uporabili pri 3.6.1.1 pri naslovu večmodalnost in prostorsko načrtovanje. Poenotite v celotnem dokumentu.
- 3.6.1.1 Večmodalnost in prostorsko načrtovanje:
- Pri temeljnemu cilju naj se doda: Celovito prostorsko načrtovanje z umeščanje varnih prometnih površin za vse vrste »dostopnosti in mobilnosti z« zagotavljanje večmodalnosti (v zelenem okvirju).
- V prvem odstavku naj se pojasni »v kateri« dolgoročni strategiji do leta 2050.
- V drugem odstavku naj se doda: Spremembe zahtevajo učinkovitejšo organizacijo prostora, ki bo podpirala aktivne oblike varne »dostopnosti in« mobilnosti ter večjo uporabo javnega potniškega prometa.
- V petem odstavku je zapisani prvi stavek nejasen. Zapisali ste, da literatura navaja kot dostopnost JPP za primerno razdaljo do postajališč JPP do 600 m, določeni primeri 10 minut hoje oziroma 1000 m. Navedeni zapis dopolnite in popravite bolj razumljivo. Iz zapisanega se ne ve ali je primerna razdalja za urbana območja, podeželje in kaj je primerna razdalja glede na frekvence JPP. Pripominjamo, da Resolucija o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (Uradni list RS št.72/23): v 8. poglavju spremljanje in uspešnost izvajanja strategije, v cilju C3, področju Trajnostna mobilnost: navede kazalnik /željeni trend kot: delež prebivalcev v radiju 1 km od postajališča JPP z zadovoljivo in primerno frekvenco.
- Pod poglavjem Predlagani ukrepi naj se nosilec MNVP »ne označi v krepki pisavi«, temveč kot ostali navedeni, saj je v nadaljevanju, med kazalniki opredeljen samo nosilec MOPE (in samo ta naj bo krepko označen). Prav tako predlagamo, da se zaradi napačne opredelitve, zapis smernice s področja trajnostnega prometa za prostorske akte (Državni prostorski načrt, OPN, OPPN, lokacijska preveritev), v delu »Državni prostorski načrt, OPN, OPPN, lokacijska preveritev« izpusti.
- Pod poglavjem Predlagani Ukrepi: 1./ priprava podzakonskih aktov na podlagi zakona o celostnem prometnem načrtovanju z vidika zagotavljanja varnosti vseh udeležencev v prometu/ sta kot glavna nosilca nalog navedena nosilec MOPE in MNVP, ostali udeleženci so stranskega pomena (niso označeni z BOLD). Pripomba: Nosilec priprave smernic k prostorskim aktom za področje trajnostnega prometa in varnosti udeležencev v prometu je izključno MOPE. MNVP pripravlja smernice s svojega delovnega področja, in sicer v skladu z ZUreP-2 in ZUreP-3 sodeluje v postopku sprejemanja, DPN, OPN ali SD OPN kot državni nosilec urejanja prostora za področje prostora, kar pomeni, da v postopkih priprave prostorskih aktov in drugih zadevah urejanja prostora skrbi za upoštevanje skladnosti z državnimi pravili urejanja prostora iz njegove pristojnosti, racionalne rabe prostora, določitve omrežja naselij z vlogo in funkcijo naselij, območij namenske rabe in razmestitve dejavnosti v prostoru, notranjega razvoja, širitve in zaokrožitve naselij ter posamične poselitve in ohranjanja prepoznavnih značilnosti naselij in krajine. K postopkom priprave lokacijske preveritve, nosilci urejanja prostora ne podajajo smernic in usmeritev, ampak se opredelijo do elaborata lokacijske preveritve.
- Pod poglavjem Predlagani Ukrepi 2./ izvedba celovitega pregleda stanja prostorskega načrtovanja z vidika zagotavljanja prometne varnosti / podajamo pripombo: Tudi pri teh ukrepih sta MOPE in MNVP glavna nosilca izvedbe ukrepov. Državni zbor je ravno sprejel Resolucijo prostorskega razvoja R Slovenije, kjer so opredeljene tudi usmeritve za poselitve. Ali so usmeritve podobne oz. ali je zagotovljena usklajenost teh dveh dokumentov?

- Kazalniki: ki so navedeni pod temi ukrepi, ne kažejo slike, ali so ukrepi uspešni in je zaradi tega izboljšana varnost prometa, zmanjšane smrtne žrtve, zmanjšanje števila poškodovanih v prometu. Namreč povečanje števila potniških km, opravljenih z JPP/leto, povečanje števila postaj in postajališč JPP, do katerih je zagotovljen varen dostop, povečanje števila postajališč, kjer sta na skupni lokaciji avtobusna in železniška postaja, povečanje deleža otrok od 2. razreda OŠ naprej, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih in povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti v strukturi prometnih načinov, ne izkazuje nujno, da se zaradi tega izboljša prometna varnost. V istem dokumentu, je namreč v nadaljevanju celo zapisano, da se bo zaradi sodobnejših oblik vozil (samovozeči avtomobili) zmanjšalo število nesreč, saj so ravno vozniki največkrat povzročitelji nesreč, in da se bo v bodoče zaradi takšnih vozil zmanjšalo število avtobusnih prevozov, posledično pa bodo vozniki avtobusov ostali brez zaposlitve.

Prostorsko načrtovanje seveda izredno pomembno in pogoj za uspešno delovanje celotne družbe, ima le posreden vpliv na varnost prometa, bolj pomembno je izvedbeno načrtovanje in izvedba rešitev prometnih sistemov. V skladu z 21. členom Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF in 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1 in 30/18, v nadaljnjem besedilu ZLS) so načrtovanje prostorskega razvoja ter naloge na področju posegov v prostor in graditve objektov, zadeve javnega pomena, ki jih občine opravljajo samostojno. Ena izmed nalog občin na področju urejanja prostora, ki jih določa ZLS, podrobneje pa jih predpisuje Zakon o urejanju prostora (Uradni list št. 199/21 in 18/23 – ZDU - 10, v nadaljnjem besedilu: ZUreP-3), je načrtovanje prostorskih ureditev na območju občine z občinskimi prostorskimi akti. Urejanje prostora s prostorskimi akti je torej v pristojnosti lokalnih skupnosti. V postopku priprave OPN in sprememb in dopolnitev (SD) OPN sodelujejo t.i. nosilci urejanja prostora, ki na podlagi svojih razvojnih politik, strategij in programov, skladno s področnimi zakoni, pripravljavcem prostorskih aktov na njihovo zahtevo podajo svoje smernice in mnenja.

- 3.6.1.2 Varna cestna infrastruktura:
 - V poglavju Vlaganj v cestno infrastrukturo, naj se navedba Strategija prostorskega razvoja Slovenije nadomesti z navedbo »Resolucija o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050«.
 - V poglavju Razvoj informacijskih sistemov in programske opreme se naj v petem odstavku multimodalnost nadomesti z »večmodalnost«.
- 3.6.1.3 Varna vozila:
 - V osmem odstavku je navedeno da, razvoj avtonomnih vozil predstavlja mnogo izzivov med drugim navedete tudi padec uporabe javnih prevoznih sredstev. Predlagamo, da zapisano popravite z razumljivim zapisom.
- 3.6.1.4 Varnost uporabnikov cest:
 - Popravi se naj označba grafov - glej splošno pripombo.
 - V poglavju Prometna vzgoja in vseživljenjsko učenje se naj v devetem odstavku dopolni »spodbujanje varne »dostopnosti« in trajnostne mobilnosti«.
- 3.6.2.1 Nove oblike mobilnosti:
 - V poglavju Predlagani ukrepi; pod ukrepom: infrastruktura je med aktivnostjo navedena Urbanistična zasnova prilagojena mobilnosti. Želimo opozoriti, da je po Zakonu o urejanju prostora ZureP-3 (Uradni list. RS št. 199/21), urbanistična zasnova obvezna strokovna podlaga za pripravo regionalnega prostorskega plana, občinskega prostorskega plana in OPN za mesta in druga urbana naselja. Pristojne za pripravo oz. sodelovanje pri pripravi teh prostorskih aktov so Občine, prav tako, pa tudi obveznih strokovnih podlag. Zato predlagamo da popravite tako, da pod ukrepom infrastrukture med nosilce, namesto MNVP vpišete »Občine«.
 - V poglavju Predlagani Ukrepi pri infrastrukturi / urbanistična zasnova upoštevate še naslednjo pripombo: Urbanistična zasnova je strokovna podlaga za pripravo prostorskih aktov, ki jo pripravljajo občine in ne MNVP. Urbanistična zasnova upošteva pripravljene strokovne podlage z različnih področji, med drugimi tudi področje načrtovanja prometnih

ureditev. To področje, kamor sodi tudi prilagojena mikromobilnost, ni v domeni MNVP ampak MOPE, ki mora to področje obravnavati v svojih smernicah in usmeritve posredovati občinam.

- 4. Vsesplošna odgovornost:
- V poglavju Lokalna raven se v četrtem odstavku naj doda še »kot so občinski oddelki za urejanje prometa, »prostora« in izobraževanja«.

Lep pozdrav,

mag. Matej SKOČIR
državni sekretar