

Ne zgoj kazni, temveč tudi vzgoja in prometna kultura voznikov!

PREDSEDNIK VLADE RS JANEZ JANŠA O AMZS CENTRU VARNE VOŽNJE, VINJETAH, TEŽAVAH PRI GRADNJI (AVTO)CEST, SATELITSKEM CESTNINJENJU, ...

Otvoritev novega AMZS centra varne vožnje na Vranskem bo nedvomno pomemben mejnik v skrbi za večjo prometno varnost. Slavnostni govornik na slovesni otvoritvi 1. septembra bo Janez Janša, predsednik Vlade Republike Slovenije, ki smo ga zaprosili, da odgovori na naša vprašanja o prometni varnosti, upravljanju cest, težavah pri gradnji novih (avto)cest, učinkih uvedbe vinjet, satelitskem cestninjenju, skrbi za okolje, ...

Gospod predsednik, 1. septembra boste slavnostni govornik na otvoritvi novega AMZS centra varne vožnje na Vranskem. Lahko razumemo to Vašo odločitev kot izraz podpore prizadevanjem za izboljšanje prometne varnosti na naših cestah?

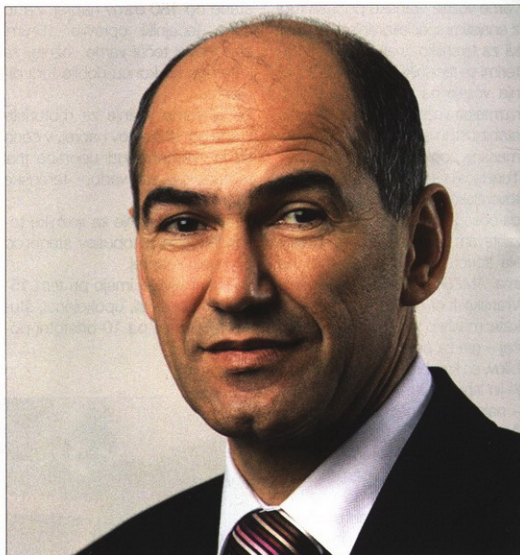
Nedvomno. Izboljšanje varnosti v cestnem prometu v Sloveniji je ena ključnih nalog sedanje vlade na prometnem področju, saj je davek, ki ga vsako leto terjajo slovenske ceste, previsok. Vlada Republike Slovenije je v zadnjih štirih letih sprejela vrsto ukrepov za njegovo zmanjšanje. Pri tem sta za dvig vozniške kulture ključnega pomena ravno osveščanje in izobraževanje, pri čemer je prispevek centrov varne vožnje vitalnega pomena. Center, ki bo odprl svoja vrata na Vranskem, si vsekakor zasluži podporo. Želim si, da bi temu zgledu sledili podobni centri tudi drugje po Sloveniji.

Število žrtev na slovenskih cestah se je dolgo časa povečevalo namesto zmanjševalo. Vlada se je na to odzvala predvsem z uvedbo večjih kazni za kršilce prometnih predpisov. Ste zadovoljni z učinkom tega ukrepa?

Večje kazni seveda niso edina zvečičavna rešitev. Prav tako ne zadostna. Dolgoročno je bistveno bolj pomembna vzgoja in prometna kultura voznikov. Konec letoš-

nega aprila sprejete spremembe zakona o varnosti cestnega prometa uvajajo višje kazni predvsem za nekatere najhujše prekrške. Še zlasti za vožnjo pod vplivom alkohola in preveliko hitrost, ki sta v Sloveniji najpogostejša vzroka najhujših nesreč. Danes ugotavljamo, da so nekateri rezultati sprememb že vidni, saj beležimo upad t. i. črne statistike slovenskih cest. Tako sta v prvem polletju letošnjega leta na naših cestah umrli 102 osebi, kar je 31 oseb oziroma dobrih 23 odstotkov manj kot v enakem obdobju lani; število hudo telesno poškodovanih pa se je iz 533 oseb v prvi polovici 2007 v letošnjem letu zmanjšalo na 484 oziroma za slabih 13 odstotkov. Tudi sicer v tem obdobju beležimo za okoli 17 odstotkov manj prometnih nesreč. Vendar pa je vsako izgubljeno življenje preveč in naloga vlade, AMZS, nevladnih organizacij ter vseh udeležencev v prometu nasploh mora biti, da to število potisnemo na najnižjo možno točko.

Seveda se zavedamo, da lahko do zelenih rezultatov pridemo samo z usklajenimi kratkoročnimi in dolgoročnimi ukrepi. Zato je ob ustreznih zakonodaji potrebno vzpostaviti tudi učinkovit nadzor ter storiti še več na področju osveščanja in izobraževanja, še zlasti pri mladih. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Po-



licija ter Ministrstvo za promet so v medijih izpeljali kar nekaj odmevnih aktivnosti. Izvedene so bile številne akcije na področju večje varnosti pešcev in kolesarjev, ki so najbolj ranljivi udeleženci prometa. Tudi nedavna uvedba vinjet dolgoročno prinaša prednosti na področju prometne varnosti. Nenačrtno pa ne smemo pozabiti, da lahko največ za varnost v prometu storimo prav sami.

V nekaterih državah EU, na primer na Danskem, imajo posebne davčne olajšave za nakup varnostne opreme v avtomobilih. AMZS je ob predsedovanju Slovenije EU predlagala, da bi pri nas poslej smeli prodajati le nove avtomobile z vgrajenim sistemom elektronskega nadzora stabilnosti ESC, ki bo v EU sicer obvezen leta 2012, sistem pa dokazano pripomore k večji

Varnost v vožnji. Se Vam ta pobuda ni zdela vredna premisleka, saj je ostala brez odziva?

Vsaka pobuda, ki povečuje varnost v cestnem prometu, je dobrodošla. Kar zadeva omejeni konkretni primer mora Slovenija kot država članica upoštevati pravila Evropske unije, ki pa zaenkrat izključno prodaje avtomobilov s sistemom "ESC" ne omogočajo. Rok je iz leta 2012 nemogoče premakniti naprej, ker ni soglasja. Davčna politika pa je v nacionalni pristojnosti. Ta ukrep ni vezan na predsedovanje EU ali na evropske direktive. Še vedno ga lahko sami uvedemo, tako kot ga je Danska, če ocenimo, da bi bil v tem času do 2012 smiseln.

Ob tem pa je potrebno opozoriti, da je bila Slovenija v času predsedovanja Evropski uniji uspešna pri usklajevanju in sprejemanju evropske zakonodaje s področja tako prometne varnosti kakor tudi varstva okolja oziroma blaženja negativnih posledic, ki jih za okolje predstavlja cestni promet. Tako nam je uspelo do konca uskladiti predlog uredbe o zaščiti pešcev ter v veliki meri uskladiti uredbo o emisijah težkih vozil (EURO VI) in uredbo o zahtevah za vozila s pogonom na volik.

Zakon o varnosti cestnega prometa določa, da smejo udeleženci v cestnem prometu pričakovati primerno urejenost cest in ustrezno vodenje prometa, a je veliko primerov, ko temu ni tako, na kar stalno argumentirano opozarja tudi AMZS. Ali na tem področju res ni mogoče zagotoviti večje učinkovitosti državnih organov?

Deloma je mogoče z boljšim in bolj odgovornim delom problem odpraviti, deloma pa kratkoročno ne, saj gre za "podhranjenost" državnega in lokalnega cestnega omrežja. Žal gre pri tem za posledico nesmotnega ravnanja v preteklosti, ko se je pozornost namejnjalja predvsem avtocestam, ki smo jih namesto preko koncesij gradili z živim denarjem in po katerih pa se je zaradi visokih cestnin vozilo relativno malo Slovencev. Tako so vozniki mnogo bolj uporabljali vzporedne – državne ceste, ki pa so zaradi zapostavitvenosti in preobremenjenosti v slabšem stanju. V času mandata te vlade so se zato sredstva za obnovo državnih cest prvič izrazito

povečala. Od leta 2005 do letos za več kot 220 odstotnih točk, pri čemer gre v veliki meri za sredstva evropskega kohezijskega in strukturnega sklada. Spremembe v financiranju občin, ki so bile v tem času sprejete, pa so tudi slednjim odprle nove možnosti, ko gre za investicije v lokalne ceste v njihovi pristojnosti.

Še celo ob otvoritvah novih (avto)cestnih odsekov smo pogosto pričarazočaranju namesto zadovoljstvu – tako na primer ob znanih težavah v šentvitskem predoru, pomurski avtocesti brez odstavnih pasov, gorenjski avtocesti, kjer so dela zelo nekoordinirana, ..., za nastale težave pa nihče ni kriv, saj se vsak izgovarja na drugega, stroški gradenj pa so vrtoglavo visoki. Ali sploh obstaja kakšna možnost, da bi se tu kaj spremenilo?

Za vsako težavo je nekdo kriv oziroma odgovoren. Ni problem v tem, ampak v sankcioniranju. Odgovorni so, vendar preredko odgovarjajo. Zato so se težave iz leta v leto nadaljevale. Nastal je monopol oziroma kartel izvajalcev s povezavami v državnih in paradržavnih institucijah ter seveda medijih, ki je izločal ostale uporabnike na javnih razpisih. Cene je potem dvigal za aneksi oziroma spremembami projektov. Dodatno pa služil še z odpravljanjem lastnih napak pri izgradnji. Prišli smo v paradoksalne situacije, ki so bili nekateri izvajalci nagrajevani za slabo delo. Več napak so naredili pri gradnji, več popravil so opravili na objektih in več so zaslužili. Več kot desetletje je bil takšen način odiranja davkoplačevalcev redna praksa. Pristojni organi niso ukrepali, ker ni bilo politične volje, nekateri podkupljeni novinarji (poglejte npr. vsakotedensko reklamo za neko gradbeno podjetje na zadnji strani desno spodaj v Nedeljskem dnevniku) so delali reklamo za nosilce kartela.

Težave, ki jih navajate pri gradnjah cest in avtocest, se pojavljajo pri mnogih gradbenih investicijah tudi na nekaterih drugih področjih. Le te so posledice vpliva, ki so si ga gradbeni lobiji v Sloveniji ustvarili v preteklosti. Na podlagi organizacijskih, izobraževalnih in kadrovskih ukrepov, ki so bili sprejeti v prvi polovici tega mandata, so se pristojne institucije, prej povsem

podhranjene, sedaj sposobne spopasti s tem rakastim tkivom in kljub velikanskim odporom ne dvornim v uspeh.

Uvedba vinjet je v Sloveniji naletela na množično odobravanje. Država je z njihovo uvedbo pokazala, da je zmogla hitro uveljavljati novosti. Je uvedba vinjet izpolnila tudi Vaša pričakovanja?

Prvi rezultati so vedno dobri, čeprav smo se morali ob njihovi uvedbi soočiti s številnimi nasprotovanji. A danes je že jasno, da se je pretočnost na avtocestah močno povečala. Tudi v turističnih koncih so se zastoji pred cestninskimi postajami zmanjšali, medtem ko so istočasno v sosednjih državah beležili kilometrske kolone. Kot kažejo zadnji podatki DARS pa danes avtoceste, ki so tudi najbolj varne za potovanje, uporabljajo mnogo več voznikov. Od uveljavitve vinjet sem prejel ogromno zahvalnih pism ljudi, ki živijo ob vzporednih cestah, po katerih so se pred uvedbo vinjet vozniki izogibali plačilu cestnine. Seveda pa ob tem ne smemo pozabiti učinkov, ki jih vinjete prinašajo tudi z vidika ekologije in nasploh večje mobilnosti prebivalstva.

Ostaja nekaj skrbi zato, ker naj bi sredi leta 2010 uvedli satelitsko cestninjenje, ki bo vozniko po slovenskih cestah precej podražilo. Ali se morda motim?

Elektronsko cestninjenje ne pomeni vrnitev na drage cestnine, ki smo jih plačevali doslej. Za tovorna vozila, ki plačujejo cestnine še po starem, bo uvedeno prihodnje leto. Tak sistem cestninjenja bo omogočal plačevanje cestnine glede na realno prevoženo razdaljo, kar pa je za uporabnike dejansko najbolj pravičen način plačevanja cestnine, zato bi o "podražitvi" težko govorili.

Okoljevarstveni problemi so vse bolj izraziti, a za zmanjšanje izpustov iz avtomobilov v Sloveniji nismo naredili prav veliko, saj nismo uvedli nobenih spodbud ali drugih ukrepov za na primer vgradnjo filtrov sajastih delcev v dizelske avte ali nakup okolju prijaznejših avtomobilov ali uporabo alternativnih virov goriva (vsaj plina). Menite, da stanje še ni tako kritično, da bi morali (že) ukrepati?

To ne drži. Količinske spremembe postajajo ključno vprašanje vseh razvitih in okoljevarstveno ozaveščenih držav, kamor nedvomno sodi tudi Slovenija. Tako je bil na evropski ravni ravno v času slovenskega predsedovanja Evropski uniji sprejet t.i. energetsko-podnebni paket, s katerim smo si Evropejci zastavili zelo ambiciozne cilje pri zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov v ozračje ter povečanju uporabe obnovljivih virov energije. Prav tako smo tudi na nacionalni ravni že sprejeli nekatere ukrepe. V prvi fazi smo se osredotočili na tovorna vozila, ki najbolj obremenjujejo okolje. Tako smo na primer junija letos odobrili sredstva v višini 4 milijone evrov za subvencioniranje nakupa ekoloških tovornih vozil.

Tudi sicer se na področju prometa pospešeno iščejo alternativni viri energije. Na voljo že imamo hibridna vozila, letos splošna smo lahko pri nas preizkusili vožnjo s prvimi avtomobili, ki jih poganja volik. Hitro se razvija tudi tehnologija gorivnih celic, kjer so med vodilnimi v svetu prisotna tudi slovenska podjetja. Odpri smo zelo obsežen projekt raziskav brez-ogljčnih virov energije, ki je eden nosilnih projektov Resolucije o nacionalnih razvojnih programih.

V teh štirih letih, ko ste predsednik vlade, je poskrbljeno za Vaš prevoz. Ste sicer v osebnem avtu raje spopetnik ali raje sedete za volan? Kakšno je Vaše osebno mnenje o slovenskih voznikih in voznikih?

Veliko raje vozim sam brez vladnih obveznosti kot obratno. Vendar pa imam tudi v službi zelo dobre voznike, pravzaprav vrhunske, kar bistveno olajša stalna potovanja. Menim, da smo Slovenci kar solidni vozniki, nekoliko nadpovprečno pretiravamo s hitrostjo in tudi alkohol je še vedno problem, čeprav iz leta v leto manjši, tudi zaradi poostrenih kazni. Vozil sem po številnih državah po svetu, veliko po Evropi, večnoma niso veliko pred nami. Kultura vožnje v Sloveniji se po mojem mnenju izboljšuje, nujno pa moramo več vlagati v mlade voznike. Tudi zato sem vesel, da nastajajo centri varne vožnje. Več jih bo, bolj bomo varni na cestah, kjer povprečni Slovenec preživi lep del svojega življenja. ■