



Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 39

E: [gp.mzi@gov.si](mailto:gp.mzi@gov.si)

[www.mzi.gov.si](http://www.mzi.gov.si)

Številka: 007-288/2023/74-02121984

Ljubljana, 25. 9. 2023

EVA: 2023-2430-0017

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE

[Gp.gs@gov.si](mailto:Gp.gs@gov.si)

**ZADEVA: Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od leta 2023 do leta 2030 (ReNPVCP23-30)**

**– predlog za obravnavo**

**1. Predlog sklepov vlade:**

Na podlagi drugega odstavka 2. 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, 55/17 in 163/22), 3. člena Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 92/22 - uradno prečiščeno besedilo in 153/22) v zvezi z 34. členom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 43/22) ter na podlagi 109. člena Poslovnika Državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17, 46/20, 105/21 – odl. US, 111/21 in 58/23) je Vlada Republike Slovenije na \_\_\_\_\_ redni seji dne \_\_\_\_\_ sprejela naslednji

#### SKLEP

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od leta 2023 do leta 2030 (EVA 2023-2430-0017) in ga pošlje v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije.

Barbara Kolenko Helbl  
GENERALNA SEKRETARKA

Prejmejo:

- Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti,
- Ministrstvo za digitalno preobrazbo,
- Ministrstvo za finance,
- Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport,
- Ministrstvo za infrastrukturo,
- Ministrstvo za javno upravo,
- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano,
- Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj,
- Ministrstvo za kulturo,
- Ministrstvo za naravne vire in prostor,
- Ministrstvo za notranje zadeve,
- Ministrstvo za obrambo,
- Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo,
- Ministrstvo za pravosodje,
- Ministrstvo za solidarno prihodnost,
- Ministrstvo za visoko šolstvo, znanost in inovacije,

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje,</li> <li>- Ministrstvo za zdravje,</li> <li>- Ministrstvo za zunanje in evropske zadeve,</li> <li>- Informacijski pooblaščenec,</li> <li>- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,</li> <li>- Urad Vlade Republike Slovenije za narodnosti.</li> </ul>
<p><b>2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:</b></p>
/
<p><b>3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mag. Andreja Knez, generalna direktorica, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo</li> <li>- mag. Simona Felser, vršilka dolžnosti direktorja Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa</li> <li>- dr. Robert Jerončič, vodja Sektorja za vozila, voznike in varnost cestnega prometa, Ministrstvo za infrastrukturo</li> <li>- Sandra Voh, višja svetovalka, Sektor za vozila, voznike in varnost cestnega prometa, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo</li> <li>- Anamaria Hren, vodja sektorja, Sektor za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa</li> <li>- mag. Saša Jevšnik Kafol, Sektor za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa</li> </ul>
<p><b>3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:</b></p>
/
<p><b>4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alenka Bratušek, ministrica, Ministrstvo za infrastrukturo,</li> <li>- mag. Andrej Rajh, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo</li> <li>- mag. Andreja Knez, generalna direktorica, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo</li> <li>- mag. Simona Felser, vršilka dolžnosti direktorja Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa</li> <li>- dr. Robert Jerončič, vodja Sektorja za vozila, voznike in varnost cestnega prometa, Ministrstvo za infrastrukturo</li> <li>- Sandra Voh, višja svetovalka, Sektor za vozila, voznike in varnost cestnega prometa, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo</li> <li>- Anamaria Hren, vodja sektorja, Sektor za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa</li> <li>- mag. Saša Jevšnik Kafol, Sektor za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa</li> </ul>
<p><b>5. Kratek povzetek gradiva:</b></p>
<p>Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od leta 2023 do leta 2030 (v nadaljevanju: nacionalni program) je strateški dokument Vlade Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: Vlada RS), 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 obdobje od 2023 do 2030.</p> <p>Nacionalni program podaja vizijo Nič in cilje, za prednostna področja, ki jih je treba izvesti za učinkovitejše zagotavljanje varnosti cestnega prometa. Primarni cilj nacionalnega programa je prizadevanje za zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč v cestnem prometu (smrtne žrtve in hudo telesno poškodovani udeleženci), ki ga bomo dosegli z učinkovitim celostnim in integralnim pristopom, pri katerem bodo upošteevane sinergije ciljev politik na področjih prometa.</p>

Globalni cilj, h kateremu so se zavezale države članice pri Združenih narodih, je doseči 50-odstotno zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu do leta 2030. Temu cilju bo sledila tudi Slovenija. Z izvajanjem ukrepov, določenih v nacionalnem programu, se prizadeva, da na slovenskih cestah do leta 2030 ne bo umrlo več kot 50 oseb in da se v prometnih nesrečah ne bo hudo telesno poškodovalo več kot 400 oseb. Za izhodiščno leto je uporabljeno leto 2019, ko na gostoto prometa na slovenskih cestah in s tem povezane prometne nesreče še ni vplivala pandemija.

Pri pripravi načrta so bile upoštevane svetovne in evropske smernice na področju varnosti v cestnem prometu. Pri tem so bile implementirane dobre prakse iz predhodnega nacionalnega programa ter pozitivne svetovne in evropske usmeritve, opredeljene v:

- Okviru politike Evropske unije za varnost v cestnem prometu 2021-2030 - naslednji koraki k »Viziji nič«,
- Proti 12 prostovoljnimi globalnim ciljem za varnost v cestnem prometu (Towards the 12 voluntary global targets for road safety)
- in Deklaraciji o prometni varnosti iz Stockholma (Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030).

Pri pripravi nacionalnega programa so sodelovali številni strokovnjaki pristojnih vladnih in nevladnih organizacij. Ti so glede na stanje v Evropski uniji in Sloveniji analizirali možnosti in izbrali najprimernejše ukrepe in kazalnike, ki se jih bo izvajalo in spremljalo na področju človekovega ravnanja, prometnega okolja, cestne infrastrukture in motornih vozil.

#### NACIONALNI PROGRAM POKRIVA DEVET STEBROV:

##### Globalni stebri:

- Multimodalnost in prostorsko načrtovanje ,
- Varna cestna infrastruktura,
- Varna vozila ,
- Varna uporaba cest,
- Odziv po nesreči.

##### Nacionalni stebri:

- Mikromobilnost,
- Poklicni vozniki tovornih vozil,
- Vozniki enoslednih motornih vozil,
- Starejši udeleženci v prometu.

Nacionalni program zajema načrtno, po stebrih zasnovano, približevanje zastavljenim ciljem in njihovo doseganje. Ustvarja podlago za skupno načrtovanje in izvajanje nacionalnega programa ter vključitev vseh možnih dejavnosti in subjektov iz navedenih stebrov, ki so dolžni ali želijo kakor koli prispevati k boljši varnosti v cestnem prometu. Za uveljavitev nacionalnega programa je potrebno nadaljevanje dobrih praks in strateških nalog na državni in lokalni ravni.

S tako oblikovanim nacionalnim programom želimo spodbujati zavest skupne družbene odgovornosti za sprejemanje in izvajanje ukrepov za doseganje večje varnosti v cestnem prometu in s tem dvigniti prometno kulturo na novo raven, posledično pa posameznikom ustvariti pogoje, da se varno vključijo v promet.

Popolna uveljavitev in vključitev pristopa varnega prometnega sistema na vsa navedena področja z vsemi deležniki prometnega sistema bo omogočila, da bosta politika in praksa preoblikovani tako, da bodo preseženi tradicionalni ukrepi za varnost v cestnem prometu. Tako bo mogoče dosegati napredek v zmanjševanju števila smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih oseb. Tak pristop vključuje tudi uskladitev s ključnimi mednarodnimi politikami na področju varnosti v cestnem prometu.

**6. Presoja posledic za:**

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA
b)	uskladenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij  Nacionalni program varnosti cestnega prometa bo posreden vpliv na stanje varnosti cestnega prometa in povezavo javnega in zasebnega sektorja z vsebinami varnosti in varstva pri delu:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- manjše število bolniških stažev v organizacijah,</li> <li>- manjši stroški dela,</li> </ul>	DA
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki  Nacionalni program varnosti cestnega prometa bo imel neposreden vpliv na stanje varnosti cestnega prometa in s tem:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- zmanjšanje hitrosti na cestnem omrežju,</li> <li>- manj emisij CO<sup>2</sup> v zraku,</li> <li>- manj hrupa</li> </ul>	DA
e)	socialno področje  Nacionalni program varnosti cestnega prometa bo imel neposreden vpliv na stanje varnosti cestnega prometa - manjše število umrlih in telesno poškodovanih oseb v prometu, kar posledično pomeni večja stopnja varnosti vseh državljanov in državljanov v Republiki Sloveniji.	DA
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja</li> <li>- razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna</li> <li>- razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij</li> </ul>	NE

## 7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

Resolucija nacionalnega programa predvideva ukrepe za zagotavljanje varnosti cestnega prometa, pravice porabe sredstev za izvedbo predlaganih ukrepov pa so zagotovljena na posameznih ministrstvih skladno z vsakokratnim sprejetim proračunom in v okviru finančnih načrtov resornih ministrstev.

Pri izvedbi ukrepov se bodo poleg integralnih sredstev in namenskih virov javnega financiranja čimbolj učinkovito koristila razpoložljiva namenska sredstva EU (kohezijska sredstva), sredstva za izvajanje načrta za okrevanje in odpornost ter sredstva drugih programov.

Kot dodaten vir financiranja ambicioznejših ukrepov na področju varnosti cestnega prometa Resolucija predvideva preučitev možnosti uvedbe obveznega odvajanja 1% zavarovalnih premij obveznega avtomobilskega zavarovanja, s čimer bi izvedbo ukrepov lahko delno financirali brez dodatne obremenitve proračuna.

Struktura dokumenta temelji na globalnih ciljih zagotavljanja prometne varnosti ter ciljev držav Evropske skupnosti, ki so jim dodani specifični slovenski cilji. Dolgoročna vizija 0 (nič smrtnih žrtev, nič težko poškodovanih v prometnih nesrečah) je vodilo priprave ukrepov in posledično določitve kazalnikov. V primeru nedoseganja zastavljenih ciljev Slovenija ni na noben način sankcionirana s strani Evropske komisije, ker ne gre za ekonomske, ampak humanitarne cilje.

V postopku priprave vladnega gradiva in predloga dokumenta je Ministrstvo za infrastrukturo skupaj z Agencijo za varnost prometa ter ostalimi sodelujočimi želelo pripraviti grobo oceno finančnih posledic. Pri tem smo že v postopku priprave dokumenta ugotovili naslednja dejstva:

- niti MZI niti druga pristojna ministrstva ne vodijo ločenih postavk za spremljanje sredstev za zagotavljanje prometne varnosti, ker je to povezano in neločljivo prepleteno z rednimi nalogami, zato ni mogoče pridobiti enovitega podatka za obdobje veljavnosti pretekle resolucije (2013-2023), na podlagi katerega bi primerjalno lahko določili oceno finančnih posledic za obdobje 2023,
- veliko ukrepov je še v fazi preučitve, strošek v tem trenutku še ni določljiv,
- veliko ukrepov je proračunsko nevtralnih, oziroma še več, ocenjuje se, da se vsak evro, vložen v varnost cestnega prometa, državi sedemkratno povrne,
- pri poizvedbi na Evropskem svetu za varnost prometa ni bilo mogoče pridobiti primerjalnih podatkov za druge države, ker se na tak način podatki ne spremljajo,
- po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije in drugih virov so družbenoekonomski stroški posledic prometnih nesreč gibljejo v rangu od 1.5% - 4 % BDP, ocena za Slovenijo za obdobje 2013-2022 je 12 milijard evrov,
- Če bi Slovenija namenila za varnost cestnega prometa med 1-2% BDP, lahko grobo ocenimo, da bi v tem obdobju stroški predstavljali med 5 in 10 milijard. Učinki teh vlaganj bi se na drugi strani odrazili z znižanjem družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč. Da bi lahko ocenili dejanski učinek, bi bilo potrebno izdelati kompleksno študijo, s kakršno v tem trenutku ne razpolagamo.

Ne glede na zgoraj navedene podatke se bodo ukrepi izvajali v skladu z vsakokratnim sprejetim proračunom in v okviru finančnih načrtov pristojnih ministrstev.

Ocena sredstev za izvajanje usmeritev in nalog iz nacionalnega programa bodo na posameznih področjih natančneje opredeljena v Akcijskem načrtu, k čimer se zavezuje.

<b>I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu</b>				
	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				
<b>II. Finančne posledice za državni proračun</b>				
<b>II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:</b>				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				
<b>II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:</b>				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				
<b>II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:</b>				
Novi prihodki		Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1	
<b>SKUPAJ</b>				
<b>OBRAZLOŽITEV:</b>				
<b>I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu</b>				
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.

## II. 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 (na primer 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.

NE

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: DA
- Združenju občin Slovenije ZOS: DA
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: DA

**9. Predstavitev sodelovanja javnosti:**

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	<b>DA</b>
---	-----------

<b>10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:</b>	<b>DA</b>
---	-----------

<b>11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:</b>	<b>NE</b>
---	-----------

Mag. Alenka Bratušek  
MINISTRICA

Priloga:

- Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030

**RESOLUCIJA**  
**nacionalnega programa varnosti cestnega prometa**  
**za obdobje od leta 2023 do leta 2030**  
**(v nadaljevanju ReNPVCP23-30)**

## **I. UVOD**

### **1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA RESOLUCIJE**

Primerjava eksponentnih trendov števila umrlih v državah EU in Sloveniji od leta 2013 do 2022 kaže, da sta trenda skoraj vzporedna, kar kaže na to, da se v tem obdobju število umrlih na slovenskih cestah znižuje podobno in sorazmerno kot na cestah na celotnem območju EU. Skupaj je v letu 2022 na slovenskih cestah umrlo 85 udeležencev cestnega prometa oz. 29 manj kot v letu 2021 (zmanjšanje za 25 %). Boljše stanje prometne varnosti v primerjavi z letom 2021 je predvsem posledica boljšega stanja v drugi polovici leta (julij – december), saj je v tem obdobju umrlo 32 udeležencev manj kot v primerjalnem obdobju leta 2021. Število umrlih udeležencev v letu 2022 je drugo najnižje, od kadar beležimo uradno statistiko prometnih nesreč (najmanj v letu 2020 – vpliv epidemije). Število hudo telesno poškodovanih pa je bilo za 10 % večje kot v letu 2021 – do konca leta 2022 se je hudo telesno poškodovalo 860 (784) udeležencev, kar je največ v zadnjem 5. letnem obdobju. Pri lažje telesno poškodovanih prav tako beležimo povečanje v številu poškodovanih, in sicer za 14 % – skupaj se je lažje telesno poškodovalo 6.425 (5.654) udeležencev. V primerjavi z letom 2021 beležimo povečanje na vseh področjih z izjemo števila umrlih. Število umrlih udeležencev v cestnem prometu je bilo v letu 2022 drugo najnižje, od kar beležimo uradno statistiko umrlih v prometnih nesrečah (t. j. od leta 1954 dalje). Najnižje je bilo sicer v letu 2020 (80), kar pa je nedvomno tudi posledica ukrepov že prej omenjene pandemije.

Resolucijo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od leta 2023 do leta 2030 (v nadaljevanju ReNPVCP23-30) je temeljni dokument na področju varnosti cestnega prometa, na podlagi katerega so opredeljeni cilji Republike Slovenije na področju varnosti cestnega prometa. Skladno z usmeritvami na ravni Evropske unije (sprejeti dokument z naslovom Globalni načrt: desetletje ukrepov za varnost v cestnem prometu 2021–2030) so morale vse države članice EU sprejeti nacionalni strateški dokument na področju varnosti cestnega prometa za desetletno obdobje, prav tako pa morajo vsako leto Evropski komisiji predložiti nacionalni načrt za izvajanje dejavnosti na področju varnosti cestnega prometa, katerega podlaga je oblikovan nacionalni program za desetletno obdobje.

Za doseg ciljev na področju varnosti prometa je potreben celosten in integriran pristop na politični, strateški, strokovni in izvajalski ravni. Pri tem so prednostne naloge in cilji določeni z ReNPVCP23-30 in predstavljajo sistematično podporo trajnostnemu in celostnemu razvoju na področju varnosti cestnega prometa. Obdobni načrti posebej predvidevajo cilje in naloge vseh nosilcev, katerih skupni imenovalc

je Vizija NIČ. Slovenija se je temu cilju najbolj približala decembra 2020, ko na naših cestah v prometnih nesrečah ni bilo izgubljeno nobeno življenje.

Med nosilci, pristojnimi za spremljanje razvoja nacionalnega programa, sta tudi Odbor direktorjev za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu in Medresorska delovna skupina za spremljanje in izvajanje ReNPVCP23-30. Oba nosilca med drugim obravnavata obdobja in končna poročila o rezultatih in izvajanju ReNPVCP23-30 ter dajeta v zvezi s tem konkretne naloge za učinkovitejšo izvedbo ukrepov na področju varnosti cestnega prometa.

Gre torej za temeljni dokument, ki je zasnovan na analizi obstoječega stanja varnosti cestnega prometa ter vlogi in pomenu varnosti za gospodarski in družbeni razvoj. Na področju varnosti sproža nova razvojna gibanja, ki zahtevajo čim hitrejše sledenje novostim in njegovo uresničevanje v praksi. Z opredelitvijo stanja, ciljev in ukrepov zagotavlja možnosti za trajnostni in celostni razvoj na področju varnosti cestnega prometa.

## **2. NAVEDBA, KATERI PREDSTAVNIKI PREDLAGATELJA BODO SODELOVALI PRI DELU DRŽAVNEGA ZBORA IN DELOVNIH TELES**

- Alenka Bratušek, ministrica, Ministrstvo za infrastrukturo,
- mag. Andrej Rajh, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo
- mag. Andreja Knez, generalna direktorica, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo
- mag. Simona Felser, vršilka dolžnosti direktorja Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa
- dr. Robert Jerončič, vodja Sektorja za vozila, voznike in varnost cestnega prometa, Ministrstvo za infrastrukturo
- Sandra Voh, višja svetovalka, Sektor za vozila, voznike in varnost cestnega prometa, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo
- Anamaria Hren, vodja sektorja, Sektor za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa
- mag. Saša Jevšnik Kafol, Sektor za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa

## **II. OBRAZLOŽITEV**

Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2023–2030 (v nadaljevanju: nacionalni program) je strateški dokument Vlade Republike Slovenije, ki vsebuje dolgoročne cilje, strategije in ukrepe, namenjene izboljšanju varnosti na cestah v državi. Glavni cilj nacionalnega programa je zmanjšanje prometnih nesreč, poškodb in smrtnih žrtev na cestah.

Osnovno vodilo nacionalnega programa, ki si prizadeva zmanjšanje prometnih nesreč do leta 2050 na število nič, je Vizija nič – nič smrtnih žrtev in nič hudo telesno poškodovanih. Globalni cilj, h kateremu so se zavezale države članice pri Združenih narodih, je doseči 50-odstotno zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu do leta 2030. Temu cilju bo sledila tudi Slovenija. Z izvajanjem ukrepov, določenih v nacionalnem programu, si bomo prizadevali, da na slovenskih cestah

do leta 2030 ne bo umrlo več kot 50 oseb in da se v prometnih nesrečah ne bo hudo telesno poškodovalo več kot 400 oseb. Vsebina vključuje različne vidike varnosti cestnega prometa, kot so prometna infrastruktura, prometna zakonodaja, izobraževanje in ozaveščanje, nadzor nad hitrostjo, uporaba varnostnega pasu, preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola in drog ter druge pomembne teme, ki so razporejene v pet globalnih stebrov (Večmodalnost in prostorsko načrtovanje, Varna cestna infrastruktura, Varna vozila, Varna uporaba cest, Odziv po nesreči) in štiri nacionalne stebre (Mikromobilnost, Poklicni vozniki gospodarskih vozil, Vozniki enoslednih motornih vozil, Starejši udeleženci v prometu). S tako oblikovanim nacionalnim programom želimo spodbujati zavest skupne družbene odgovornosti za sprejemanje in izvajanje ukrepov za doseganje večje varnosti v cestnem prometu in s tem dvigniti prometno kulturo na novo raven, posledično pa posameznikom ustvariti pogoje, da se varno vključijo v promet.

