



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 369 77 00
F: 01 369 78 32
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007-288/2023/3-02121984
Ljubljana, 24. 7. 2023
EVA: 2023-2430-0017
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si

ZADEVA: Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 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), 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) in 3. člena Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 92/22 – uradno prečiščeno besedilo in 153/22) 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 2023 do 2030 (EVA 2023-2430-0017) in ga pošlje v sprejem Državnemu zboru Republike Slovenije.

Barbara Kolenko Helbl
GENERALNA SEKRETARKA

Priloga:

- predlog sklepa Vlade Republike Slovenije,
- predlog Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030.

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, - Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje, - Ministrstvo za zdravje, - Ministrstvo za zunanje in evropske zadeve, - Informacijski pooblaščenec, - Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo, - Urad Vlade Republike Slovenije za narodnosti.
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. Andreja Knez, vršilka dolžnosti generalnega direktorja, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo - mag. Simona Felser, vršilka dolžnosti direktorja Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa - Anamaria Hren, vodja sektorja, Sektor za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa - Sandra Voh, višja svetovalka, Sektor za vozila, voznike in varnost cestnega prometa, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:
/
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:
- Alenka Bratušek, ministrica, Ministrstvo za infrastrukturo, - mag. Andrej Rajh, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo - mag. Andreja Knez, vršilka dolžnosti generalnega direktorja, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo - mag. Simona Felser, vršilka dolžnosti direktorja Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa - Anamaria Hren, vodja sektorja, Sektor za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa - Sandra Voh, višja svetovalka, Sektor za vozila, voznike in varnost cestnega prometa, Direktorat za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo
5. Kratek povzetek gradiva:
Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2023–2030 (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. 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.

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. Za izhodiščno leto smo uporabili leto 2019, ko na gostoto prometa na slovenskih cestah in s tem povezane prometne nesreče še ni vplivala pandemija.

Tako smo pri pripravi načrta, uskladili svetovne in evropske pravne smernice na področju varnosti v cestnem prometu. Implementirali smo 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 prostovoljnim 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 in z vsemi deležniki prometnega sistema bo omogočila, da bomo politiko in prakse preoblikovali tako, da bodo presegale tradicionalne ukrepe za varnost v cestnem prometu. Tako bo mogoče dosegati napredek v zmanjševanju števila smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih oseb. Tak pristop vključuje tudi usklajitev 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	NE
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 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: - manjše število bolniških stažev v organizacijah, - manjši stroški dela.	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: - zmanjšanje hitrosti na državnem cestnem omrežju, - manj emisij CO² v zraku, - manj hrupa.	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 državljanek v Republiki Sloveniji.	DA
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: - nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja	NE

	– razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	
7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR: /		

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
SKUPAJ				
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:				
I. 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.

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:

Potrebna finančna sredstva se bodo zagotavljala v okviru državnega proračuna na podlagi sredstev, s katerimi se izvajajo oziroma se bodo izvajali določeni programi in ukrepi, pomembni za povečanje varnosti cestnega prometa, in z evropskimi sredstvi. Sredstva za izvajanje usmeritev in nalog iz nacionalnega programa bodo na posameznih področjih natančneje opredeljena v Akcijskem načrtu.

8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,

NE

- financiranje občin.	
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:	DA
10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:	DA
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	NE
Mag. Alenka Bratušek MINISTRICA	

PRILOGA 1

PREDLOG SKLEPA

Številka:
Ljubljana,

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), 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) in 3. člena Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 92/22 – uradno prečiščeno besedilo in 153/22) 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 2023 do 2030 (EVA 2023-2430-0017) in ga pošlje v sprejem Državnemu zboru Republike Slovenije.

Barbara Kolenko Helbl
GENERALNA SEKRETARKA

Priloga:

- predlog resolucije

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
- Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje
- Ministrstvo za zdravje

- Ministrstvo za zunanje in evropske zadeve
- Informacijski pooblaščenec
- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo
- Urad Vlade Republike Slovenije za narodnosti

Na podlagi člena Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 92/22 – uradno prečiščeno besedilo in 153/22) ter 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 Državni zbor na seji dne _____ sprejel

PREDLOG RESOLUCIJE NACIONALNEGA PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE 2023–2030

1. UVOD

Prometna varnost je eden izmed najpomembnejših vidikov cestnega prometa. Od stopnje varnosti prometa na cesti je odvisna varnost vseh udeležencev v prometu. Obsežne strukturne in epidemiološke spremembe so prinesle nove načine prevoza, ki še pred nekaj leti niso obstajali (avtonomna vozila, električna vozila, e-kolesa, e-skiroji, druga lahka motorna vozila) ter tehnološki napredek na področju povezljivosti in avtomatizacije. Z upoštevanjem tovrstnih sprememb v načinu potovanja, se mora spremeniti način razumevanja in razmišljanja o varnosti v cestnem prometu. Zagotoviti moramo tako varnejšo infrastrukturo kot tudi varnejšo zasnovo vozil. Poleg tega pa moramo zagotoviti še, da se bo zakonodaja o varnosti v cestnem prometu in na povezanih področjih, prilagajala spremembam v prometu ter posodabljala.

Delovanje in varnost prometnega sistema je na eni strani skupek sistemskih, infrastrukturnih in okoljskih pogojev, ter na drugi strani ravnanj in odgovornosti posameznikov kot deležnikov sistema ter posameznikov kot udeležencev v cestnem prometu.

Navkljub napredku v tehnologiji vozil ter razvoju cestne infrastrukture je pri zagotavljanju prometne varnosti skoraj nemogoče popolnoma izključiti človeške dejavnike. Glede na statistične podatke Policije neprilagojena hitrost še vedno zavzema največji delež vzroka smrtnih prometnih nesreč v Republiki Sloveniji.

Ukrepi, aktivnosti in politike za zmanjševanje števila prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in umrlimi v cestnem prometu so primarni cilji Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030 (v nadaljevanju: Resolucija). S strukturnimi spremembami v obsegu in načinih prevoza, z uporabo novih vozil (avtonomna vozila, električna vozila, e-kolesa, e-

skiroji, druga lahka motorna vozila), uporabe dodatnih tehnologij v vozilih (naraščajoč nabor asistenčnih sistemov, namenski programi v vozilih, druge naprave,...) se srečujemo z dodatnimi izzivi, ki jih bo treba rešiti z akcijskimi načrti znotraj Resolucije.

Prilagoditi in posodobiti moramo odnos in razumevanje, da nobena od oblik premagovanja razdalj nima prednosti pred drugo. Vsak udeleženec v prometu – ne glede na to ali je pešec, kolesar, voznik e-skiroja, mopedist, motorist ali voznik drugega motornega vozila – ima enakopravno možnost uporabljati ceste. Njegova varnost ali življenje pa ne sme biti ogroženo zaradi nevarnega vedenja drugih.

Za doseganje vseh ključnih nacionalnih ciljev je treba zagotoviti predvsem varnost najbolj izpostavljenih oz. ranljivih udeležencev v cestnem prometu in spodbujati tiste načine prevoza, ki omogočajo dekarbonizacijo motornih vozil ter večjo uporabo javnega prevoza. Tako smo pri pripravi načrta, uskladili svetovne in evropske pravne smernice na področju varnosti v cestnem prometu. Implementirali smo dobre prakse iz predhodne Resolucije ter pozitivne svetovne in evropske usmeritve opredeljene v Okviru politike Evropske unije (v nadaljevanju EU) za varnost v cestnem prometu 2021-2030 - naslednji koraki k »Viziji nič«, Proti 12 prostovoljnim globalnim ciljem za varnost v cestnem prometu (Towards the 12 voluntary global targets for road safety) in Deklaracija o prometni varnosti iz Stockholma (Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030). Skupaj z vsem omenjenim se Vlade z vsega sveta zavedajo pomembnosti izzivov s področja prometne varnosti in potrebe po ukrepanju, zato so z Resolucijo Generalne skupščine ZN 74/299 soglasno razglasile drugo desetletje ukrepov za varnost v cestnem prometu od leta 2021 do 2030 z izrecnim ciljem, da se mora v tem obdobju število smrtnih žrtev in poškodovanih v cestnem prometu zmanjšati za vsaj 50 % (Global Plan, Decade of Action for Road Safety 2021-2030).

Za doseg ciljev je potreben skladen celostni in integralni pristop, pri katerem bodo upoštevane sinergije ciljev politik na drugih področjih prometa. Na področju varnosti cestnega prometa na lokalni, nacionalni, evropski ali mednarodni ravni, pa je treba v skladu z načelom subsidiarnosti, upoštevati in izvajati ukrepe varnosti cestnega prometa na vseh ravneh.

Resolucija določa korake, ki jih moramo v Sloveniji sprejeti, da bo udeležba v cestnem prometu varnejša za vse. Gre za strateški dokument, katerega jedro niso le številke in statistike, temveč je namenjena vsem, ki uporabljajo ceste in imajo pravico, da na cilj prispejo varno.

VIZIJA NIČ

"Vizija nič" je pozitiven in odgovoren odnos snovalcev in udeležencev cestnoprometnega sistema, ki so s svojim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečevati vzroke za nastanek najhujših prometnih nesreč oziroma preprečevati najhujše posledice prometnih nesreč ter iskati načine, možnosti in aktivnosti v smeri dolgoročnega cilja: nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč. Z moralnega vidika je to edini možni dolgoročni cilj vseh humanih družb ter kot takšen jasen in razumljiv cilj vseh sodelujočih snovalcev in udeležencev cestnoprometnega sistema.

"Vizija nič" zato zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja oblikovalcev sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev. Zavezuje jih k jasnemu in odgovornemu ravnanju, kot to predpisujejo pravila in k zagotovitvi varnega cestnoprometnega sistema – gradnji, vzdrževanju ter upravljanju cestne infrastrukture in uvedbi takšne tehnologije vozil, ki mora preprečevati oziroma kompenzirati morebitne človeške napake, ki vodijo v prometne nesreče.

Z "Vizijo nič" se odgovornost za ustvarjanje varnega sistema prenaša na slehernega soustvarjalca in uporabnika cest, kot takšna pa postaja nosilka humane in politične skrbi za večjo varnost na cestah po vsej Evropski uniji.



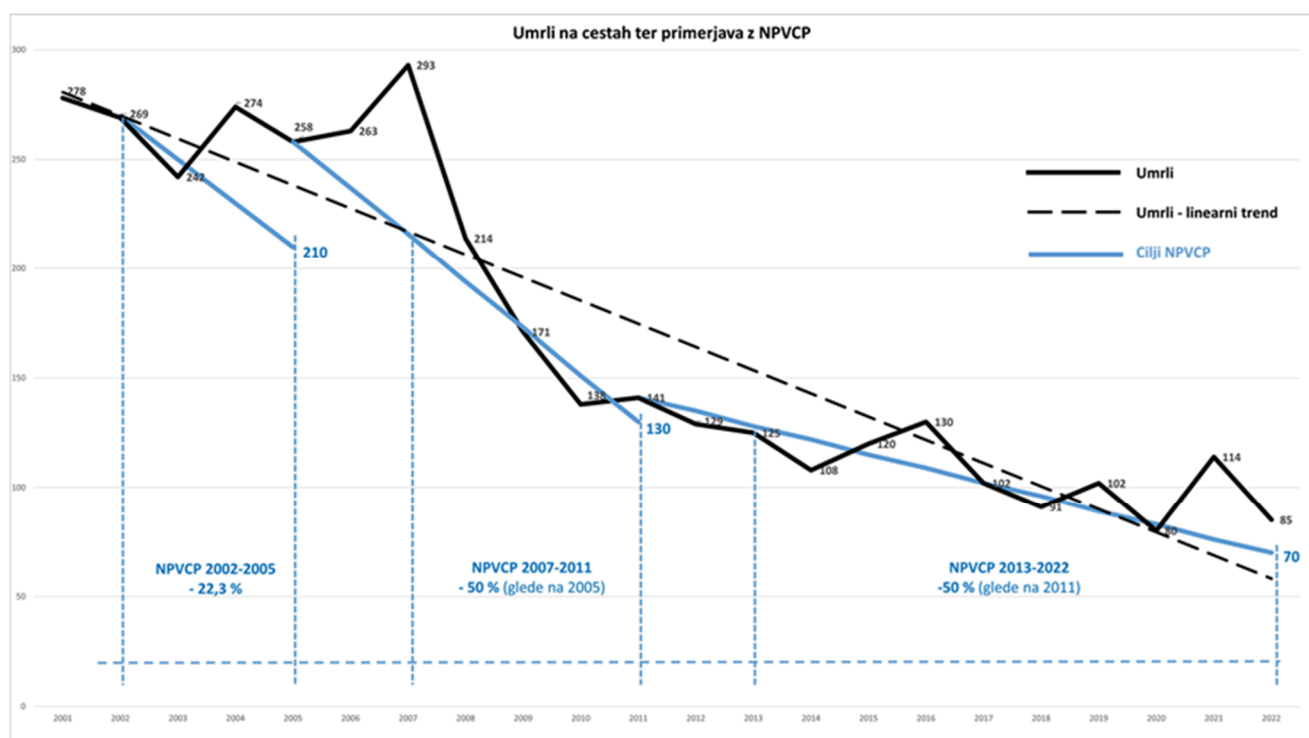
SLIKA 1: VIZIJA NIČ

2. PREGLED STANJA PROMETNE VARNOSTI V SLOVENIJI

2.1 PREGLED STANJA PROMETNE VARNOSTI V SLOVENIJI 2001-2022

Kazalnik prometne varnosti, ki prikazuje najtežje posledice prometnih nesreč na slovenskih cestah, to je število umrlih, gledano v daljšem časovnem obdobju od leta 2001 do leta 2022, kaže na pomemben napredek. Če je bilo v obdobju pred tem, še v zadnjem desetletju prejšnjega stoletja, povprečno letno število umrlih na cestah kar 407, pa je že v obdobju od leta 2001 do leta 2008 padlo na 261 povprečno letno, ter v obdobju po 2008 na 129, zadnjih pet let, torej od leta 2018 do leta 2022 pa na 94.

GRAF 1: ŠTEVILO UMRlih V PROMETNIH NESREČAH TER PRIMERJAVA Z NPCVP V OBDOBJU OD 2001 DO 2022



Vir: Podatki Policije in Nacionalnih programov varnosti cestnega prometa

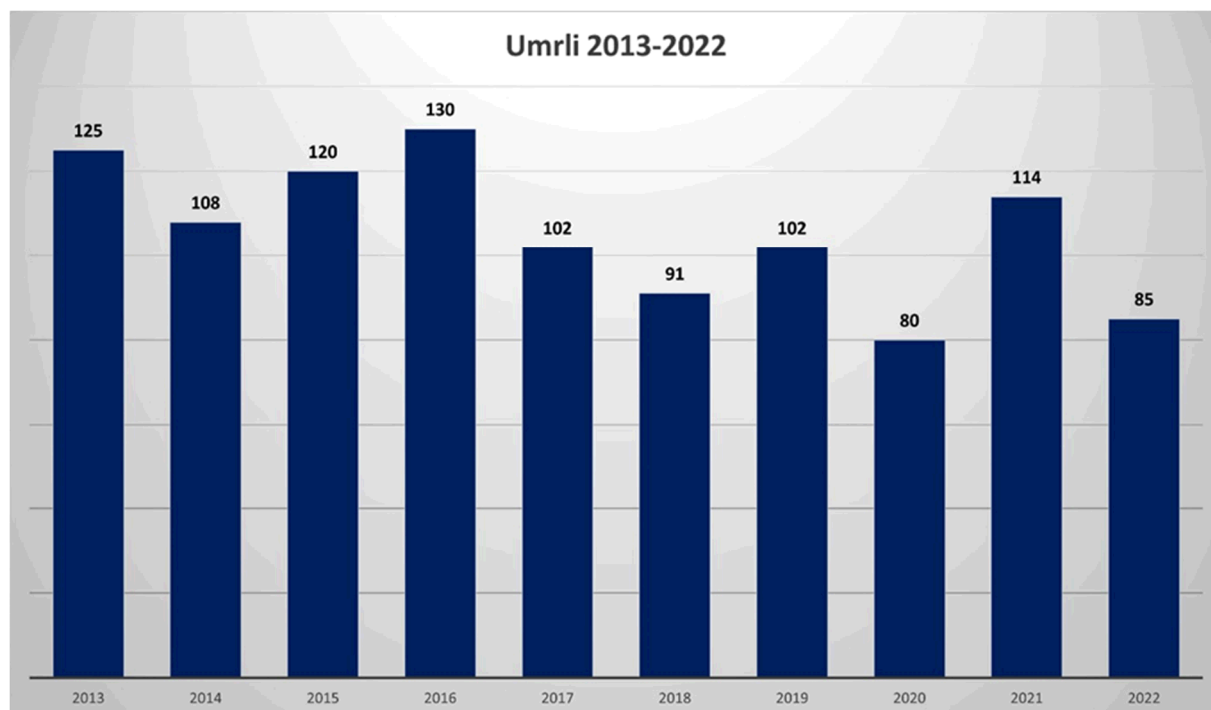
Bistven preskok v znižanju števila smrtnih žrtev v prometnih nesrečah je viden v letu 2008 in v letih, ki so sledila. V tistem obdobju se je sprejela nova zakonodaja, stari Zakon o varnosti cestnega prometa je bil nadomeščen z Zakonom o pravilih cestnega prometa, Zakonom o voznikih, Zakonom o cestah in Zakonom o motornih vozilih. Precejšen pritisk javnega mnenja, po nekaj tragičnih in množičnih prometnih nesrečah je, s pomočjo medijev ter glasom nevladnih organizacij, pomembno vplival na percepcijo in pomen varne udeležbe v prometu. Ustanovljena je bila Javna agencija RS za varnost prometa. Na področju izobraževanja voznikov je bil uveden obvezni program dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov. Na infrastrukturnem področju je bil dograjen avtocestni križ, hkrati pa se je z uvedbo vinjetnega cestninjenja omogočila uporaba bistveno varnejših avtocest precej več voznikom, ki so v obdobju pred vinjetami z izogibanjem cestninskim postajam uporabljali vzporedno cestno omrežje s precej prometnimi nesrečami in mesti z visoko stopnjo prometnih nesreč. Izboljšan je bil tudi odziv interventnih služb. Izjemno pomemben prispevek k izboljšanju prometne varnosti pa je dodala tudi avtomobilska industrija, z dolgoletnim razvojem in implementacijo aktivnih in pasivnih varnostnih sistemov.

Leto 2022 je bilo zadnje leto v Resoluciji za obdobje od leta 2013 do leta 2022. Leti pred tem, torej 2020 in 2021, sta bili močno zaznamovani zaradi ukrepov v povezavi s pandemijo COVID-19, kar je imelo tako pozitivne kot tudi negativne posledice na količino prometa in prometno varnost. Število umrlih udeležencev v cestnem prometu je bilo v letu 2022 drugo najnižje, odkar 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. Kljub temu pa je bilo število umrlih udeležencev v letu 2022 za 21 % večje, kot je bilo z Resolucijo določeno kritično število umrlih za leto 2022.

2.2 POVZETEK ANALIZE STANJA PROMETNE VARNOSTI V OBDOBJU PRETEKLE RESOLUCIJE NACIONALNEGA PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA 2013-2022

V obdobju pretekle Resolucije (2013-2022) je na slovenskih cestah umrlo 1057 udeležencev cestnega prometa. Zavedati se moramo, da za vsako umrlo ali hudo telesno poškodovano osebo na naših cestah stojijo družina, prijatelji in skupnost. Človeške žrtve prometnih nesreč so uničujoče, še posebej nesprejemljive pa so zato, ker je večino smrtnih žrtev in poškodb mogoče preprečiti.

GRAF 2: ŠTEVILO UMRlih V PROMETNIH NESREČAH V OBDOBJU OD 2013 DO 2022

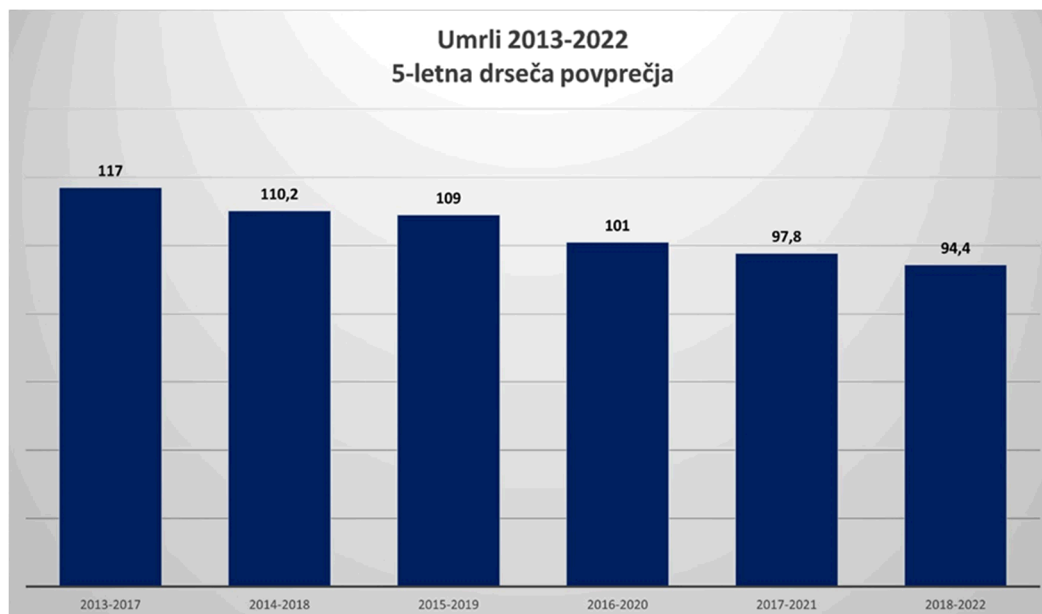


Vir: Podatki Policije

Razumevanje nastankov (vzrokov in dejavnikov) prometnih nesreč, spremljanje učinkovitosti doslej uvedenih ukrepov ter prepoznanje in ocena novih tveganj, povezanih z mobilnostjo so zato osnova za načrtovanje ustreznih sistemskih rešitev (na področju infrastrukture, nadzora, izobraževanja in predpisov). Podrobnejša analiza statističnih trendov prometnih nesreč in korelacije s človekom, vozilom in okolico pa predstavlja temelj za pripravo Nacionalnega programa 2023-2030. Pri tem pa je treba poudariti še dejstvo, ki ga je izpostavila tudi Evropska komisija: za več majhnih držav članic, kjer je število smrtnih žrtev manjše od ali okoli 100, velja, da številke običajno nihajo iz leta v leto, kar pomeni, da je osnovni trend mogoče opaziti le v daljšem časovnem obdobju. Zato so spodaj prikazana še 5-letna drseča povprečja za število umrlih udeležencev v prometu za obdobje pretekle Resolucije.

V nadaljevanju dokumenta so prikazani statistični podatki stanja prometne varnosti za obdobje med letoma 2013 in 2022. V analitičnem delu so prikazani tudi podatki za leto 2020, ki pa ga je v dobršni meri zaznamovala pandemija Covid-19. Ker so imeli ukrepi za njeno zaježitev (zmanjšan obseg prometa, posledično manjše število prometnih nesreč in njihovih posledic) močan vpliv na stanje varnosti cestnega prometa, podatki iz leta 2020 ne služijo kot referenčno leto za prikaz napredka. Kot izhodiščno leto za izboljšave ter potrebne ukrepe za prihodnje obdobje je tako postavljeno v leto 2019.

GRAF 3: 5-LETNA DRSEČA POVPREČJA ZA ŠTEVILO UMRlih V PROMETNIH NESREČAH V OBDOBJU OD 2013 DO 2022

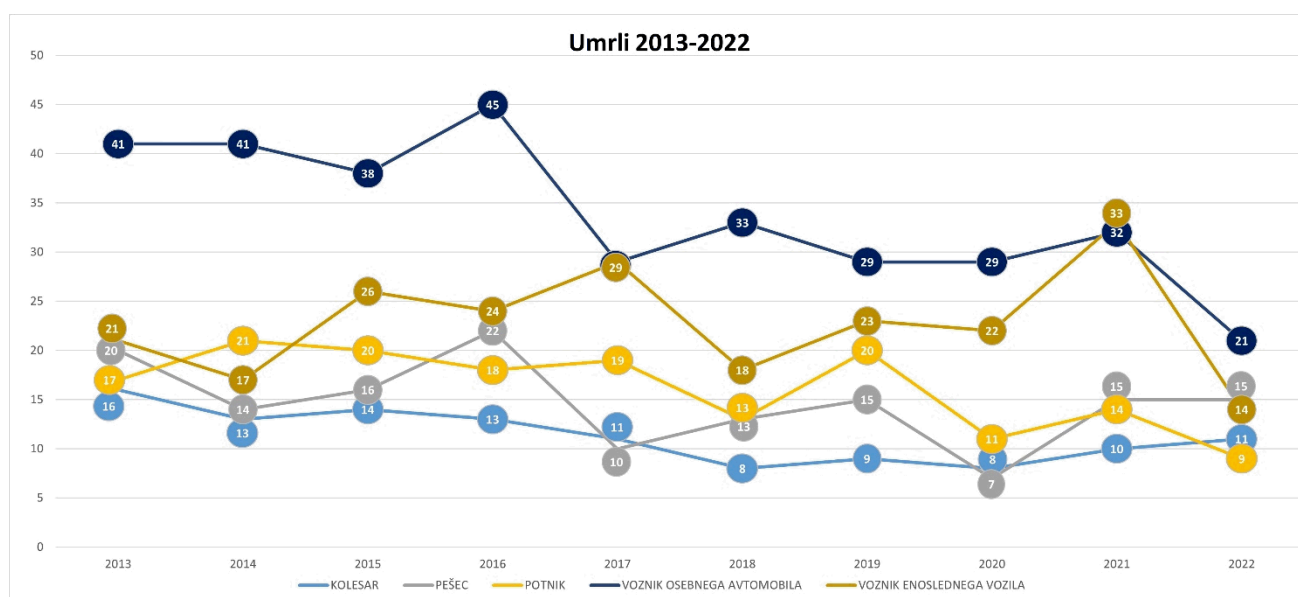


Vir: Podatki Policije

Iz zgornjega grafa je razvidno, da je trend števila umrlih v prometnih nesrečah v zadnjih petletnih časovnih obdobjih ves čas padajoč, kar kaže na konstantno izboljšanje prometne varnosti v Sloveniji.

Trend upadanja števila umrlih v prometnih nesrečah je bilo v obdobju od 2013 do 2022 zaznati pri vseh skupinah udeležencev v prometu. Največje znižanje je bilo doseženo pri voznikih osebnih avtomobilov, pri ostalih skupinah je trend nekoliko slabše padajoč.

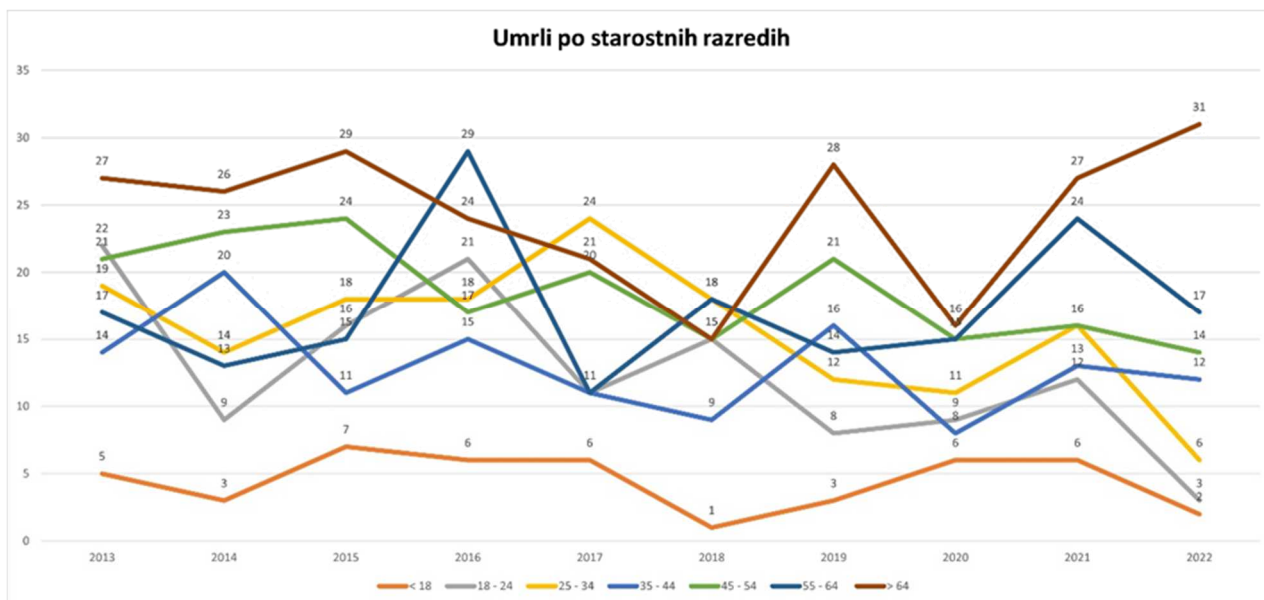
GRAF 4: ŠTEVILO UMRlih V PROMETNIH NESREČAH PO SKUPINAH UDELEŽENCEV V PROMETU V OBDOBJU OD 2013 DO 2022



Vir: Podatki Policije

V večini starostnih razredov je bilo število umrlih v prometnih nesrečah v obdobju pretekle Resolucije v upadanju, največji rastoči trend umrlih pa se pojavlja v starostnem razredu od 64. leta dalje. Pri tej kategoriji je treba upoštevati demografijo, saj se je število imetnikov veljavnih voznških dovoljenj voznikov motornih vozil starih 65 in več let v obdobju od 2011 do 2022 povečalo za 82 %. Konec leta 2022 je bila skoraj tretjina (28 %) vseh imetnikov voznških dovoljenj starejša od 61 let. Od tega jih je bilo kar 784 v starostni skupini nad 90 let.

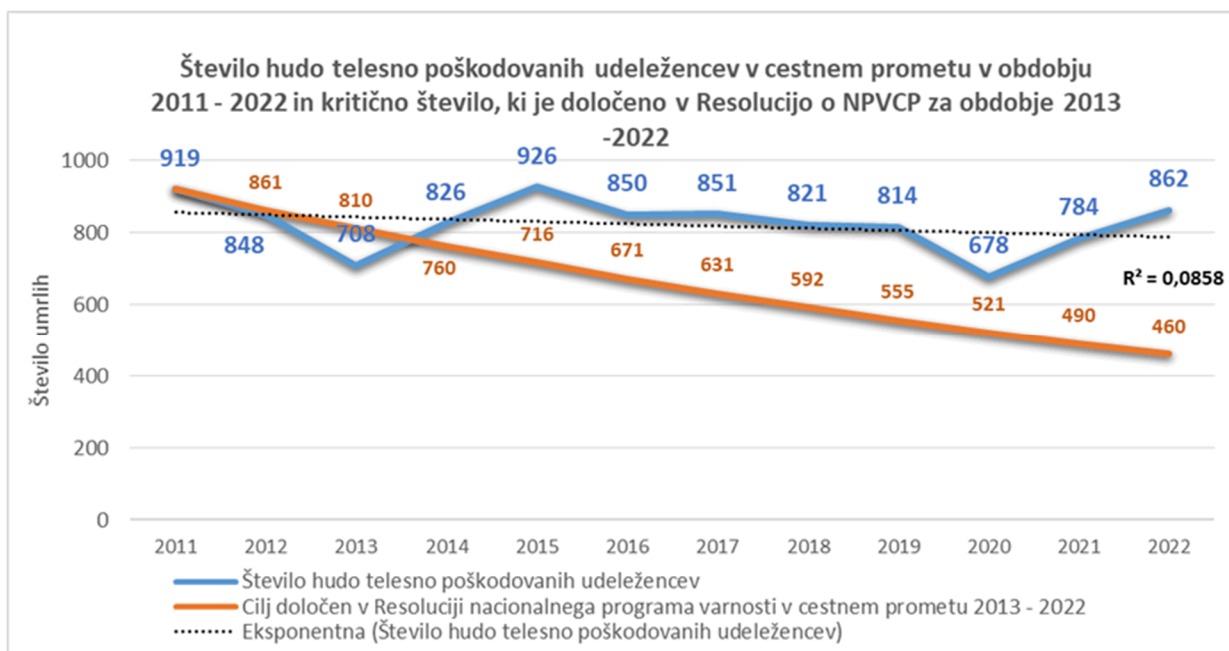
GRAF 5: ŠTEVILO UMRlih PO STAROSTNIH RAZREDIH V OBDOBJU OD 2013 DO 2022



Vir: Podatki Policije

Največ prometnih nesreč (tudi tistih z najhujšimi posledicami) pa so v obdobju od 2013 do 2022 povzročili udeleženci v starostni skupini med 25. in 34. letom starosti.

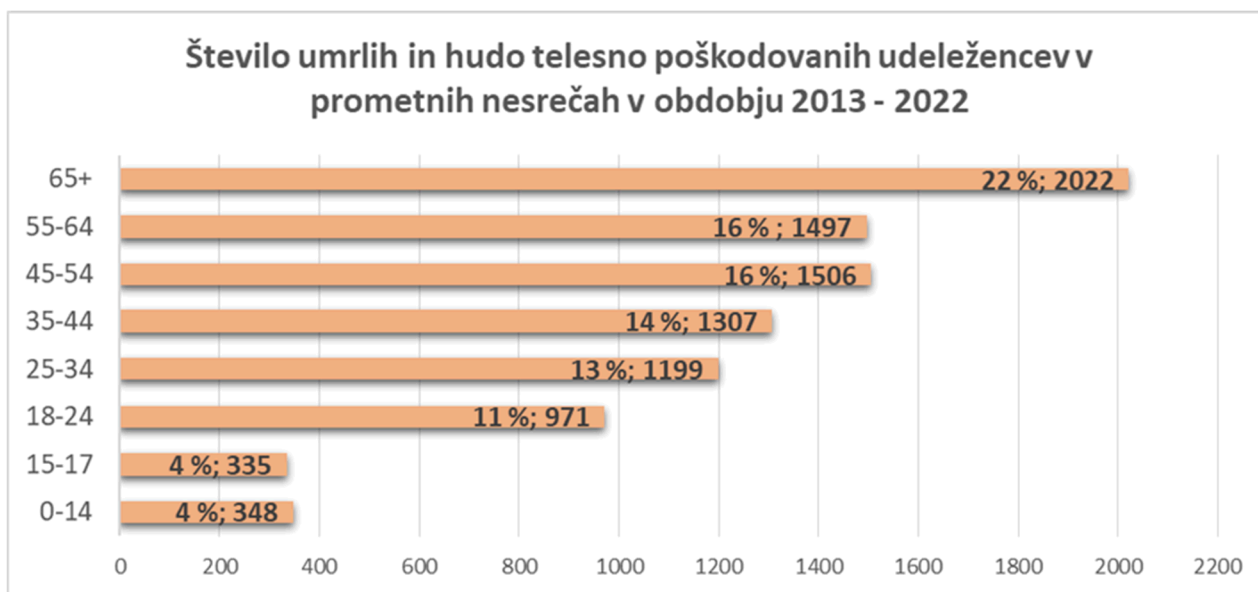
GRAF 6: ŠTEVILO HUDO TELESNO POŠKODOVANIH UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU V OBDOBJU OD 2011 DO 2022 IN CILJNE VREDNOSTI RESOLUCIJE NPVCP ZA OBDOBJE OD 2013 DO 2022



Vir: Podatki Policije in Resolucije NPVCP za obdobje 2013 do 2022

Podatki o številu hudo telesno poškodovanih udeležencev pa žal kažejo, da je bilo število hudo telesno poškodovanih v letu 2022 za kar 87 % večje od v pretekli Resoluciji določenega kritičnega števila hudo telesno poškodovanih za leto 2022. V obdobju pretekle Resolucije je v vseh starostnih razredih opaziti rastoč trend števila hudo telesno poškodovanih.

GRAF 7: ŠTEVILO UMRLIH IN HUDO TELESNO POŠKODOVANIH UDELEŽENCEV V PROMETNIH NESREČAH V OBDOBJU OD 2013 DO 2022

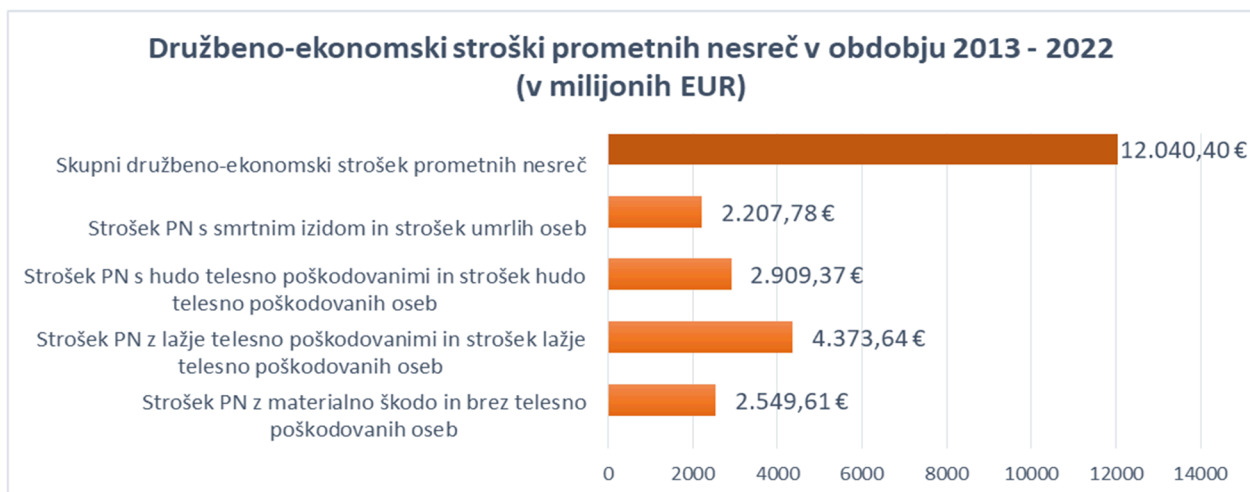


Vir: Podatki Policije

Družbenoekonomski stroški prometnih nesreč vključujejo vse vrste prometnih nesreč in vse vrste poškodb. Po ocenah Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj se v večini držav delež stroškov prometnih nesreč giblje med 2 in 3 % BDP-ja. Enako velja za Slovenijo.

V spodnjem grafu so prikazani skupni družbeno-ekonomski stroški prometnih nesreč in stroški prometnih nesreč po opredeljenih skupinah glede na posledice za celotno obdobje od 2013 do 2022.

GRAF 8: DRUŽBENO-EKONOMSKI STROŠKI PROMETNIH NESREČ V OBDOBJU OD 2013 DO 2022



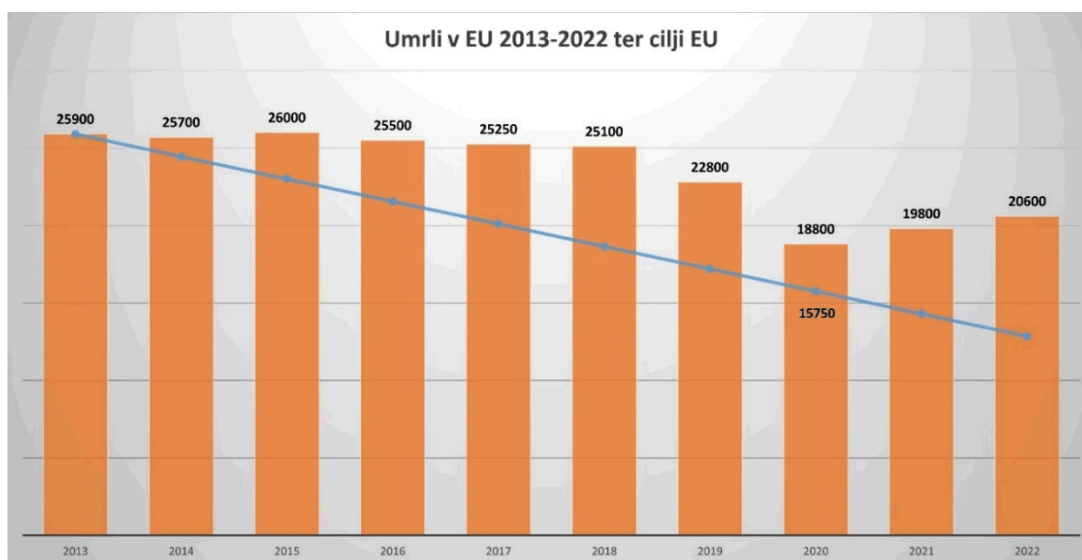
Vir: izračun Agencije za varnost prometa (v nadaljevanju: AVP) na podlagi raziskovalne naloge Vrednotenje prometnih nesreč na cestah v Republiki Sloveniji” (izdelalo podjetje OMEGA Consult d. o. o., naročnik Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljevanju: DRSI))

Iz zgoraj navedenih podatkov je jasno razvidno, da je zagotavljanje prometne varnosti poleg socialnega vidika za državo, izrednega pomena tudi z družbenoekonomskega stališča.

2.3 VARNOST CESTNEGA PROMETA V EU

Evropska komisija je objavila preliminarne podatke o številu smrtnih žrtev v cestnem prometu za leto 2022, ko je v prometnih nesrečah življenje v Evropski uniji izgubilo 20.600 oseb. Gre za preliminarne podatke. Točno število umrlih bo znano sredi leta 2023. Kot je razvidno iz spodnjega grafa je to približno 800 smrtnih žrtev (+4 %) več kot leta 2021, vendar še vedno skoraj 2.200 (cca. –10 %) manj kot leta 2019 pred pandemijo. Skupni cilj držav EU je še prepoloviti število smrtnih žrtev do leta 2030. Na ravni EU se je v zadnjem desetletju v povprečju število smrtnih žrtev zmanjšalo za dobrih 20 %. Evropska komisija si cilje zastavlja na desetletje, torej od 2010 oz. 2020 naprej.

GRAF 9: ŠTEVILO UMRlih V DRŽAVAH EU OD LETA 2013 DO 2022 IN PREDVIDENI CILJI ZMANJŠANJA ŠTEVILA UMRlih NA RAVNI EU

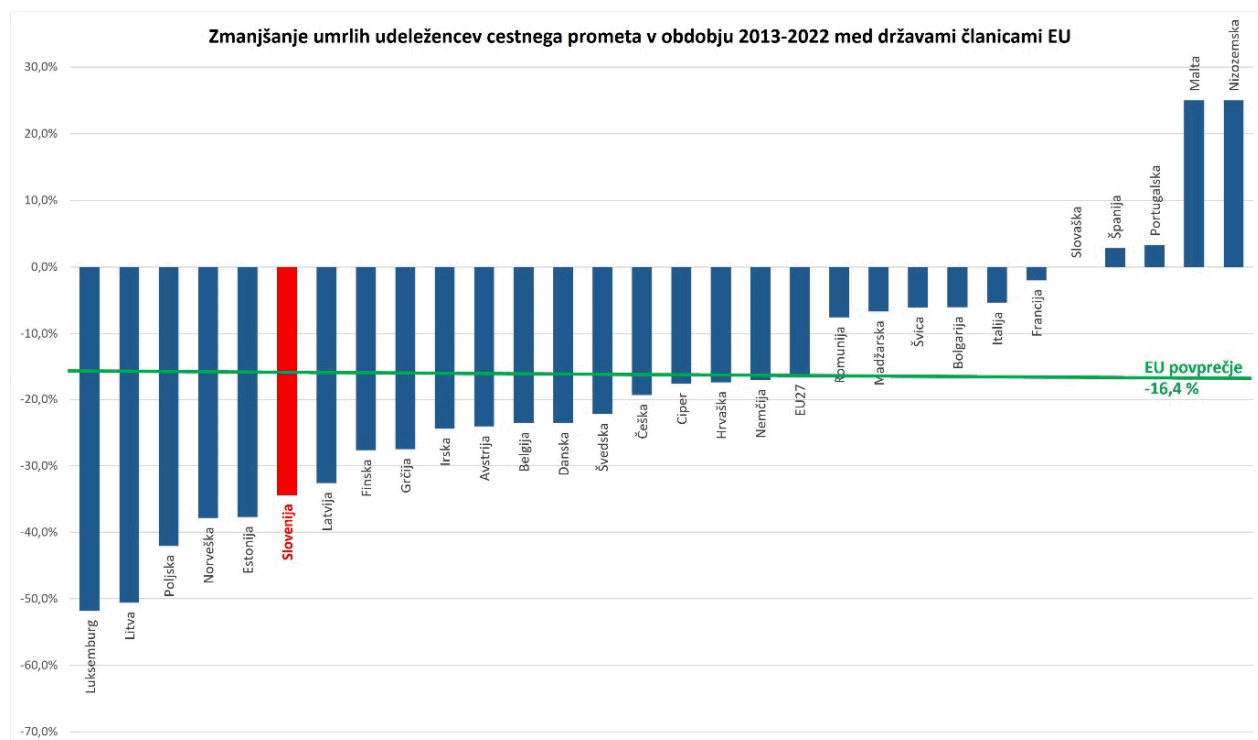


Vir: Podatki European Transport Safety Council (v nadaljevanju: ETSC)

Na ravni EU se je v obdobju od 2013 do 2022 število smrtnih žrtev v prometu v povprečju znižalo za 16,4 %.

V obdobju od 2013 do 2022 so največje izboljšanje prometne varnosti dosegli v Luksemburgu, Litvi, na Poljskem, Norveškem, v Estoniji in Sloveniji, medtem ko sta imeli najvišjo stopnjo umrljivosti v cestnem prometu Malta in Nizozemska. V Sloveniji se je število umrlih udeležencev cestnega prometa na milijon prebivalcev v tem obdobju zmanjšalo za 34,4%.

GRAF 10: ZMANJŠANJE UMRLIH UDELEŽENCEV CESTNEGA PROMETA NA MILIJON PREBIVALCEV V OBDOBJU OD 2013 DO 2022 MED DRŽAVAMI ČLANICAMI EU



Vir: Podatki ETSC

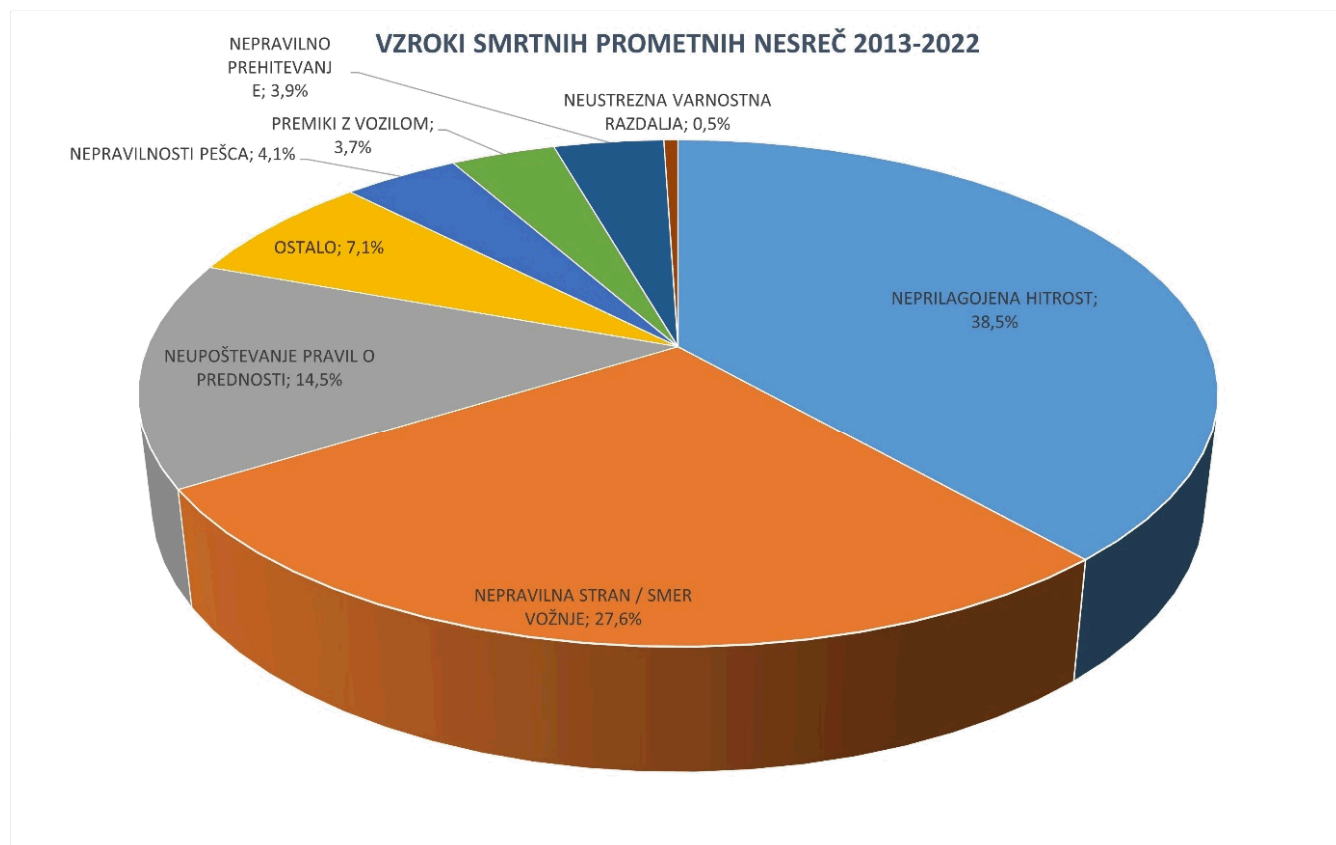
2.4 VZROKI NESREČ V CESTNEM PROMETU

Med glavnimi vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom ostajajo, enako kot v obdobjih preteklih Resolucij, neprilagojena hitrost, nepravilna stran oziroma smer vožnje in neupoštevanje pravil o prednosti. Razmerja med temi tremi vzroki ostajajo v vseh letih praktično nespremenjena. Neprilagojena hitrost, nepravilna stran in smer vožnje in neupoštevanje pravil o prednosti obsegajo več kot 80 % vseh vzrokov za nastanek prometnih nesreč.

Zavedati se moramo, da lahko že samo 10 km/h nad omejitvijo hitrosti (50 km/h) pomeni, da se naša pot ustavljanja podaljša kar za 12 m, kar pa je lahko znotraj naselja usodno. Zato je za doseganje večje varnosti v cestnem prometu pomembno, da znotraj naselij in na regionalnih cestah znižamo povprečne hitrosti. Z znižanjem povprečnih hitrosti za samo 1 km/h bi znotraj naselja število prometnih nesreč padlo za 4 %, izven naselja pa za 2 %. Na to, da je počasneje tudi zares varneje, kaže tudi podatek, da je verjetnost smrti pešca ob trku pri hitrosti 50 km/h kar 85 %, pri hitrosti 30 km/h pa se verjetnost, da bo pešec zaradi trka umrl, zmanjša na manj kot 10 %. Hitrost je ključen dejavnik tveganja za najbolj ranljive skupine udeležencev (pešce, kolesarje, starejše in otroke), pomembna pa je tudi pri teži posledic voznikov in potnikov v vozilih. Na avtocestah je hitrost pogosto povezana tudi s prekratko varnostno razdaljo med vozili.

Posebno tveganje za nastanek prometnih nesreč zaradi nepravilne strani oz. smeri vožnje predstavlja tudi dejstvo, da se v Sloveniji ocenjuje, da ima demenco že čez 40.000 oseb, med katerimi je precej nezabeleženih bolnikov.

GRAF 11: VZROKI PROMETNIH NESREČ V OBDOBJU OD 2013 DO 2022



Vir: Podatki Policije

2.5 NAPREDEK NA PODROČJU VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Na podlagi predstavljenih podatkov lahko trdimo, da se nam je uresničil scenarij 2, ki je v pretekli Resoluciji predvidel število umrlih v letu 2022 tja do 94. Po tem scenariju naj bi ključni deležniki izvajali stalne dejavnosti, obstoječe in nove, sveže, aktualnejše akcije, se hitro odzivali na ugotovljene pomanjkljivosti ter predvsem delovali aktivneje, bolj usklajeno in usmerjeno k cilju, torej k zmanjšanju števila umrlih v prometnih nesrečah.

Nismo pa dosegli ciljev zadanih v scenariju 3, po katerem bi morali vsi deležniki izvajati vse dejavnosti, predvidene z nacionalnim programom. Ta scenarij je predvideval dolgoročne sistemske rešitve na vseh področjih delovanja posameznih subjektov prometne varnosti, vključevanje v obsežne in vsebinsko domiselne akcije po medijih, poostren in dosleden nadzor, takojšnje ukrepe na cestah in takojšnje kaznovanje kršiteljev z zagroženimi kaznimi. Predvideval je tudi ostrejše kazni za kršitelje predpisov, zaradi katerih se dogajajo hude prometne nesreče. Skupaj z ukrepi iz scenarija št. 2 naj bi se število umrlih v prometnih nesrečah do leta 2022 po scenariju št. 3 zmanjšalo na 70, kar bi bilo primerljivo z državami v EU, ki imajo danes najmanj mrtvih na milijon prebivalcev.

Ob izteku Resolucije za obdobje od 2013 do 2022 je Slovenija pred pomembno nalogo še izboljšati trende prometne varnosti, za katere si akterji prometne varnosti neutrudno prizadevamo. Pred nami so številni izzivi, ki jih narekujejo spremembe v mobilnosti, v navadah udeležencev v prometu, ter vse večji obseg prometa.

3. NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE OD 2023 DO 2030

Resolucijo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030 sta zasnovala Ministrstvo za infrastrukturo in Javna agencija RS za varnost prometa skupaj s ključnimi deležniki na področju prometne varnosti. Dokument sledi viziji 0 in je pripravljen na podlagi celovite analize stanja prometne varnosti v Sloveniji za obdobje pretekle Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa (ki je veljala za obdobje 2013 do 2022), preučitve in vključitve poudarkov ključnih mednarodnih razvojnih dokumentov s področja prometne varnosti ter pregleda zastavljenih in doseženih ciljev iz Resolucije za obdobje od 2013 do 2022. Vsebine in prednostna področja nove Resolucije so pripravljena ob upoštevanju dobrih mednarodnih praks in so usklajena tako s strokovnimi javnostmi kot tudi medresorsko.

3.1 VIZIJA, POSLANSTVO IN NAČELA RESOLUCIJE

3.1.1 VIZIJA RESOLUCIJE

Varen cestnoprometni sistem za vse udeležence v prometu Republike Slovenije, ki bo omogočal nadaljnji razvoj prometne varnosti v smeri Vizije 0.

3.1.2 POSLANSTVO RESOLUCIJE

Zagotavljati varen cestnoprometni sistem z učinkovitim ozaveščanjem o pomenu prometne kulture, za varnost vseh udeležencev v prometu, z delitvijo odgovornosti med organi in organizacijami na državni in lokalni ravni, nevladnimi organizacijami in organizacijami, ki so vključene v upravljanje s prometnim sistemom.

3.1.3 NAČELA RESOLUCIJE

- stremljenje k najvišjim standardom varnosti cestnega prometa,
- politika varnosti cestnega prometa v središče delovanja postavlja ljudi, ki jih spodbuja k prevzemanju odgovornosti za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu,
- ustvarja zavest o enakopravnosti vseh udeležencev v prometu in skrbi za ranljivejše udeležence.

- povezanost prometnovarnostne politike z drugimi vejami politike, kot so prometna politika, prostorsko načrtovanje, energetika, okolje, zaposlovanje, izobraževanje mladih in odraslih, javno zdravje, pravosodje, zavarovanje.

- upravljanje po načelu sorazmernosti,
- razvijati enotnost in konkretna dejanja, tako na državnem, medresorskem kot regionalnem in lokalnem nivoju.

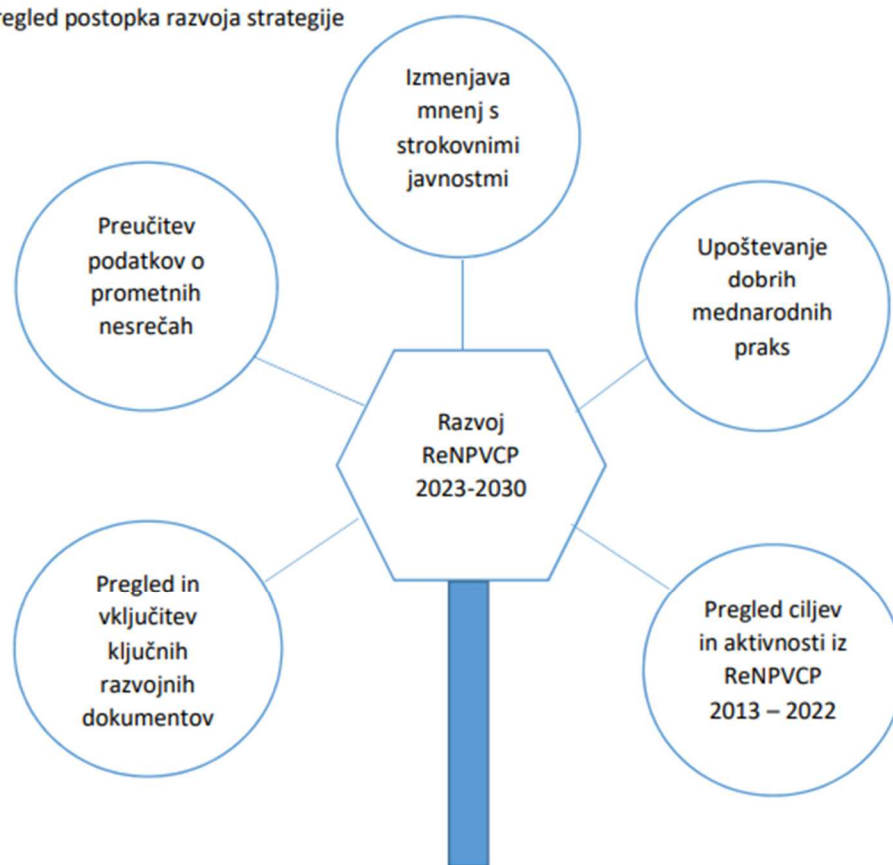
- Udeleženci v cestnem prometu smejo pričakovati, da bodo vsi udeleženci v cestnem prometu in tisti, ki skrbijo za ceste, spoštovali predpise o varnosti cestnega prometa in predpise, ki se nanašajo na ceste.

- krepitev prometne kulture v cestnem prometu, ki podpira defenzivno vožnjo in primerno hitrost,
- učinkovito ozaveščanje, izobraževanje in usposabljanje za izboljšanje prometne kulture, ne samo v predšolskem obdobju ter v sistemu šolanja, ampak v prihodnosti kot del stalnega, vseživljenjskega učenja,
- kontinuiran razvoj prometne kulture, ki temelji na varnosti in medsebojnem spoštovanju.
- udeleženci v cestnem prometu morajo preprečevati nastanek nevarnih prometnih situacij in jih reševati tudi, kadar jih niso povzročili sami (pozorni morajo biti na ravnanja drugih udeležencev ter storiti vse, da preprečijo nevarnost, če ugotovijo, da ti ne ravna v skladu s cestnoprometnimi predpisi).

Resolucija poleg tem načelom sledi tudi vsem drugim etičnim in moralnim načelom, ki krepijo varnost v cestnem prometu in prometno kulturo.

3.2 PREGLED POSTOPKA RAZVOJA RESOLUCIJE

Slika 1: Pregled postopka razvoja strategije



SLIKA 2: PREGLED POSTOPKA RAZVOJA STRATEGIJE

Vlada RS kot glavni in odgovorni nosilec politike varnosti v cestnem prometu mora zagotavljati ustrezna finančna sredstva za financiranje aktivnosti, ki zagotavljajo izpolnjevanje ciljev Resolucije in načrtovanih aktivnosti akcijskih načrtov iz Resolucije. Višina namenjenih sredstev, potrebnih za uresničevanje predvidenih aktivnosti, bo opredeljena v akcijskih načrtih. Aktivnosti akcijskih načrtov morajo biti usmerjene proaktivno, z uporabo vseh orodij za prepoznavanje in reševanje izzivov prometne varnosti vnaprej, ne da bi čakali, da pride do nesreče, in se šele nato odzvali.

Varnost v cestnem prometu in s tem zmanjšanje nastanka in posledic prometnih nesreč je osrednji družbeni cilj Slovenije. Mobilnost je osnovna človekova potreba in vsakdo ima pravico do varne mobilnosti, ne glede na to, kako je v prometu udeležen. Zato je treba krepiti aktivno in okolju prijazno mobilnost.

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa si v sodelovanju z drugimi vladnimi, nevladnimi in drugimi družbenimi organizacijami prizadeva sprejeti bistvene korake za zmanjšanje hudih prometnih nesreč na slovenskih cestah. Treba se je zavedati, da je popolna preprečitev nastanka prav vsake prometne nesreče nedosegljiva. Udeleženci v prometu bodo vedno delali napake, ne glede na usposabljanja in nadzor. Zato je treba slediti ustvarjanju integrirane varnostne verige z vsemi elementi prometnega sistema in skupaj preprečevati nastanek hujših prometnih nesreč, katerih posledice so smrt ali hude telesne poškodbe.

Vsak udeleženec v prometu lahko prispeva k izboljšanju in varnosti v prometu. Zato je potrebno vzpostavljati in ohranjati spoštovanje tako etičnih kot kulturnih norm pri udeležbi v prometu in izven njega. Če želimo uživati v prednostih sodobnega prometa, moramo delovati jasno in se držati načel, vezanih na odgovornost v prometu, spoštovanje pravil, predpisov in norm. Vsak posameznik mora skrbeti zase, s svojim varnim delovanjem pa prispevati k lastni varnosti in varnosti vseh.

3.3 IZVAJANJE RESOLUCIJE

Resolucija zajema načrtno približevanje zastavljenim ciljem in njihovo doseganje. Ustvarja podlago za skupno načrtovanje, izvajanje nacionalnega programa in vključitev vseh možnih dejavnosti in subjektov, ki so dolžni ali želijo kakor koli prispevati k boljši varnosti v cestnem prometu. Omogoča sinergijo delovanja vseh organov na tem področju ob nenehnem usmerjanju, usklajevanju, nadzoru in vrednotenju vseh nadaljnjih resolucij. Za uveljavitev Resolucije nacionalnega programa predvideva nadaljevanje dobrih praks strateških nalog na državni in lokalni ravni, kot so bili prevedeni in izvajanju v pretekli Resoluciji.

Resolucija na lokalni ravni mora:

sprejeti program varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji, nosilci in nalogami,

izvajati naloge, ki se nanašajo na varen, dostopen in nemoten promet na občinskih cestah,



zagotoviti sistemski vir financiranja preventivnih dejavnosti in nevladnih organizacij na lokalni ravni,

podpirati dejavnosti svetov za preventivno in vzgojo v cestnem prometu na področju cestnoprometne varnosti,

sodelovati z nosilci programa varnosti cestnega prometa na svojem območju.

SLIKA 3: RESOLUCIJA NA LOKALNI RAVNI

Resolucija na državni ravni mora:

vzpostaviti in zagotoviti
kar najboljšo organizacijsko
in funkcionalno sestavo,

zagotoviti
horizontalno
in vertikalno
usklajevanje,



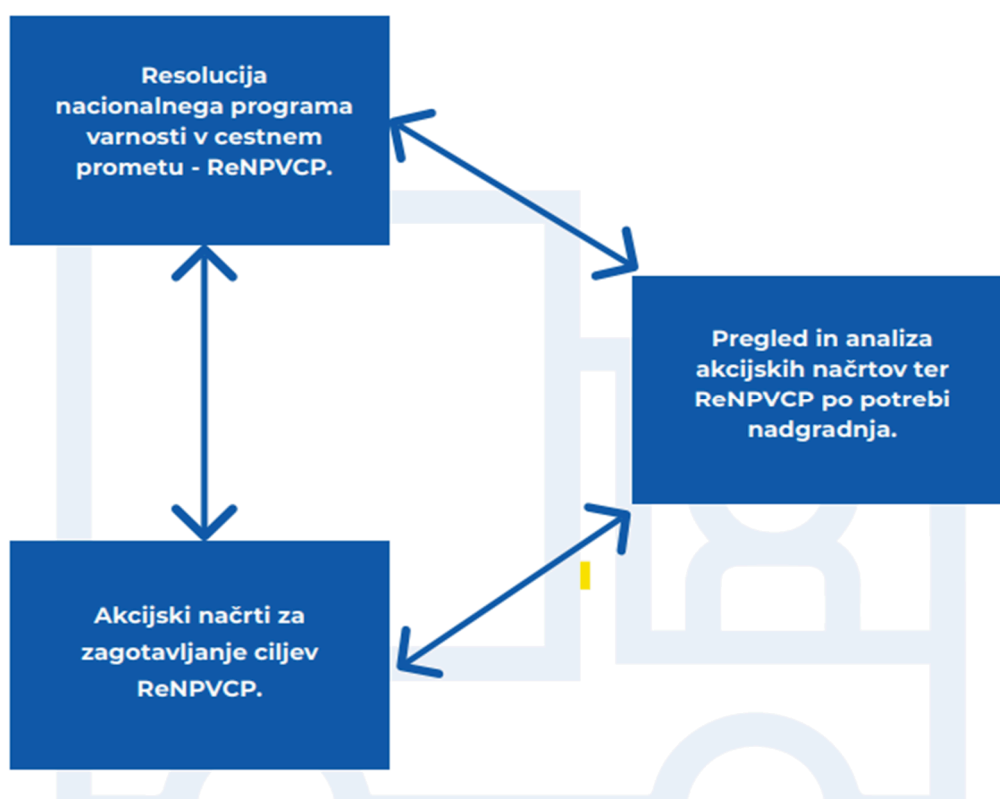
opredeliti finančno
strategijo in zagotoviti
sistemske vire za
financiranje preventivnih
dejavnosti in nevladnih
organizacij,

zagotoviti programu
širšo javno in politično
podporo.

NACIONALNA STRATEGIJA ZAGOTAVLJA

- identifikacijo splošnih in specifičnih problemov prometne varnosti,
- povezavo z ustreznimi mednarodnimi institucijami za spremljanje, sodelovanje in upoštevanje zahtev evropske skupnosti pri uresničevanju skupnih ciljev glede varnosti cestnega prometa ter upoštevanje in vključitev zahtev v posamezne strateške programe,
- identifikacijo vseh subjektov, ki lahko kakor koli sodelujejo pri izvajanju nacionalnega programa, in potencialnih partnerjev,
- postopen premik iz akcij v dejavnosti, kar pomeni omogočanje sistematičnega trajnega izvajanja dejavnosti,
- vzpostavitev sistematičnega zbiranja, analiziranja in vzdrževanja podatkov, potrebnih za spremljanje učinkovitosti izvajanja programa,
- sodelovanje in sistemsko vključevanje mednarodnih in domačih raziskav v operativne rešitve,
- prožnost programa, ki bo omogočil neposreden odziv na nepredvidene prometnovarnostne razmere,
- preglednost strategij, da bo mogoče slediti približevanju zastavljenim ciljem v vseh časovnih presekih,
- nadzor nad učinkovitostjo izvajanja posameznih in skupne strategije ter izdelavo obdobjnih ocen učinkovitosti,
- spremljanje učinkov izvajanja strokovno/znanstveno utemeljenih ukrepov,
- potrebno izobraževanje in usposabljanje za potrebe varnosti v cestnem prometu.

Ob upoštevanju značilnosti in kompleksnosti cestnega prometa in prometne varnosti, ki zahteva interdisciplinarno sistematično ukrepanje na eni strani ter nove finančne obremenitve, institucionalne spremembe in dopolnitve po drugi strani, je treba poleg varnosti cestnega prometa zagotavljati učinkovito vodenje programa na vseh ravneh.



SLIKA 5: SPREMLJANJE IZVAJANJA RESOLUCIJE NACIONALNEGA PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA, VIR: INFOGRAFIKA AVP

3.4 SCENARIJI RESOLUCIJE

Trend glede na razvoj prometne varnosti preteklih obdobj in resolucij

Skozi delovanje v preteklih obdobjih in v okviru preteklih resolucij 2002-2005, 2007-2011 ter 2013-2022 smo uspeli doseči relativno stabilen trend zmanjševanja števila umrlih na cestah. V okviru tega scenarija bi se trend zniževanja števila umrlih linearno nadaljeval, glede na doseženo stopnjo zavesti o pomenu prometne varnosti v družbi, razvoja vozil ter njihovih sistemov aktivne in pasivne varnosti in zagotavljanja namenske infrastrukture za posamezne skupine udeležencev v prometu, potrebnih zakonodajnih izboljšav ter učinkovitega nadzora. Aktivnosti vseh deležnikov bi ostale na isti ravni kot so bile izvajane v preteklem obdobju.

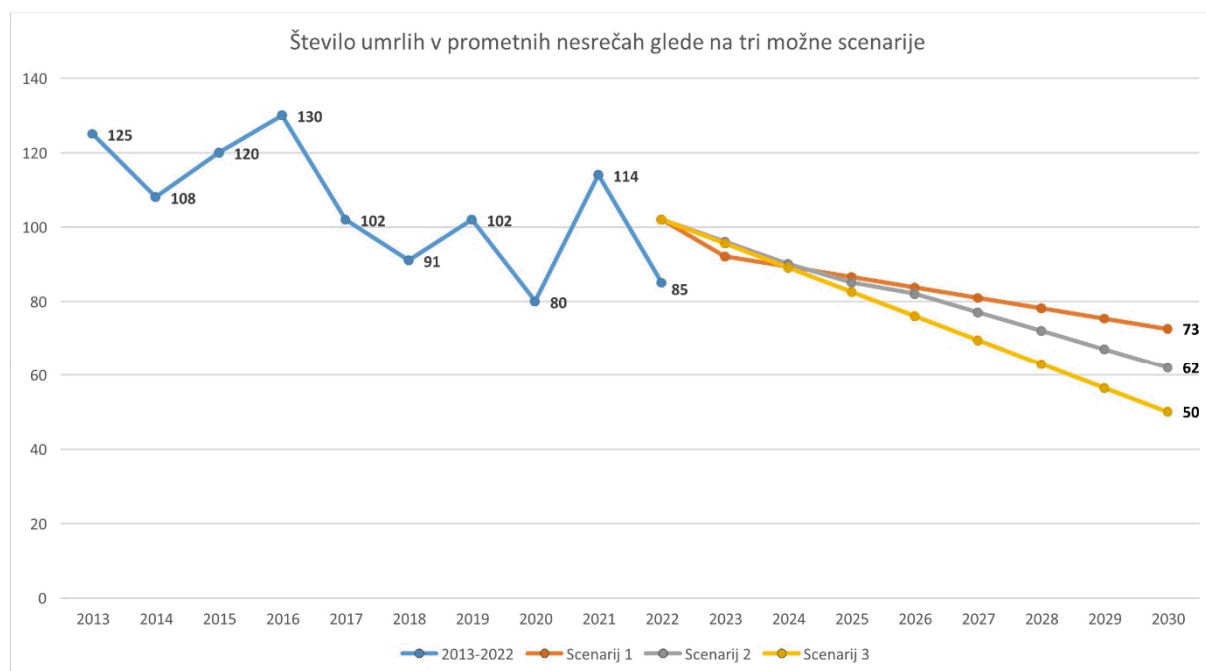
Vmesni scenarij, upošteva dosednji razvoj kot tudi dodatne aktivnosti načrtovane v novi Resoluciji

Vmesni scenarij upošteva tako trend nadaljevanja dosedanjih aktivnosti, kot tudi uvajanje nekaterih novih ukrepov, ki jih predvideva Resolucija. Vključena je verjetnost določenega števila prometnih nesreč kot »naključnih pojavov« (npr. izredni dogodki - množična prometna nesreča v kateri je udeležen avtobus ali tovorno vozilo), na katere nimamo vpliva, in ki so lahko posledica tako ravnanja udeležencev, pomanjkljivosti infrastrukture ali vozil, ali pa kombinacija teh in nekaterih drugih dejavnikov, kot na primer vremena, zakonodaje, odziva pristojnih urgentnih služb in podobno. Ta scenarij se lahko uresniči tudi v primeru zakasnitve uvajanja predvidenih ukrepov (ukrepi bi bili izvedeni kasneje kot bo načrtovano v akcijskih načrtih).

Aktivno delovanje na vseh področjih, s koordinacijo in prilagajanjem aktivnosti ter delovanjem vseh deležnikov

Cilj prepolovitve števila umrlih na cestah ob koncu obdobja 2023-2030 bo uresničljiv, če se bodo skladno z načrtovano časovnico sprejele in uvedle vse sistemske spremembe, ki jih predvideva Resolucija. Z aktivnim vodenjem in upravljanjem sistema prometne varnosti bo prometna varnost implementirana med širše trajnostne cilje. S tem bo usklajena učinkovita koordinacija vseh deležnikov, njihova zavzetost za hitro prilaganje ter sprotne izboljševanje ukrepov. Izvedene bodo inovativne rešitve na infrastrukturi, delež uporabe javnega prevoza se bo ustrezno povečal. Prometna kultura se bo izboljšala tudi zaradi dolgoročnih ciljnih preventivnih akcij in aktivnega nadzora ter doživljenjskega izobraževanja vseh udeležencev. Na ta način lahko Slovenija doseže vse v Resoluciji zastavljene cilje.

GRAF 12: ŠTEVILO UMRLIH V PROMETNIH NESREČAH GLEDE NA TRI MOŽNE SCENARIJE



Vir: AVP

3.5 CILJI RESOLUCIJE ZA OBDOBJE OD 2023 DO 2030

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 2030.¹ Temu cilju bo sledila tudi Slovenija. Z izvajanjem ukrepov, določenih v tem nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, bomo stremeli k temu, 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 smo uporabili leto 2019, ko na gostoto prometa na slovenskih cestah in s tem povezane prometne nesreče še ni vplivala pandemija.

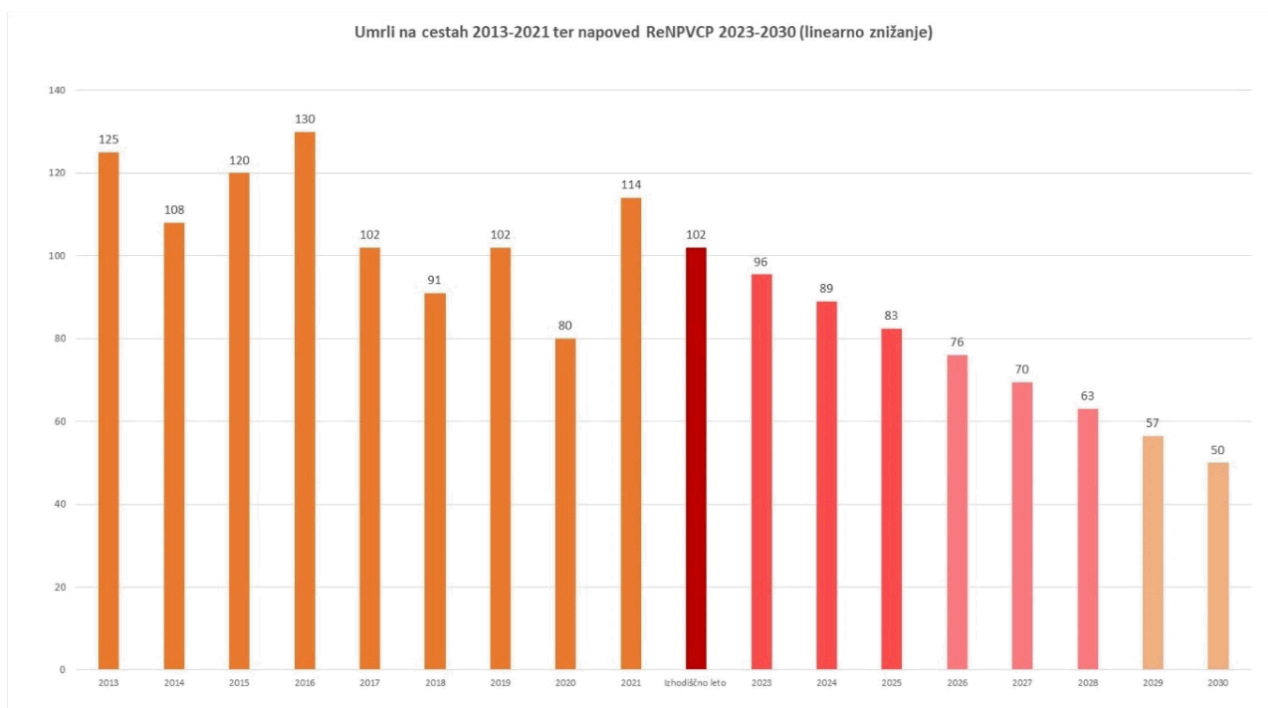
¹ <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

1. V LETU 2030 V PROMETNIH NESREČAH NA SLOVENSKIH CESTAH NE SME UMRETI VEČ KOT 50 OSEB.

2. V LETU 2030 SE V PROMETNIH NESREČAH NA SLOVENSKIH CESTAH NE SME HUDO TELESNO POŠKODOVATI VEČ KOT 400 OSEB.

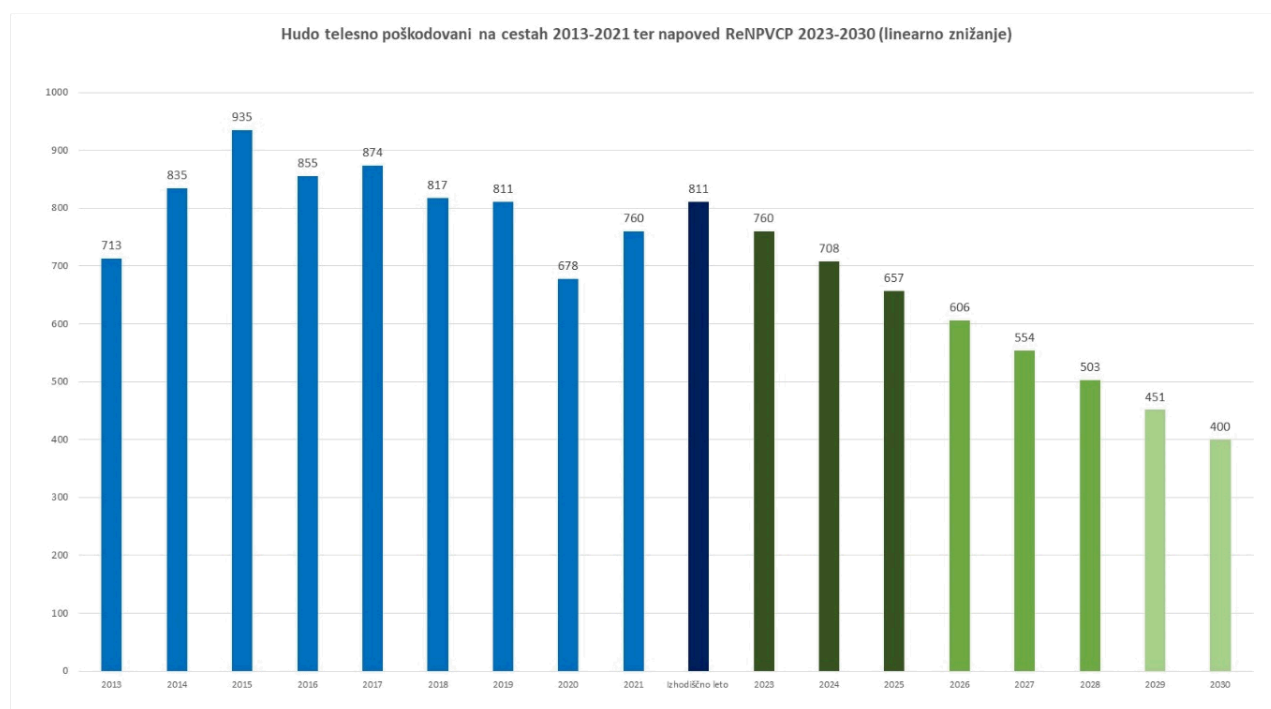
Na naslednjih dveh grafih je prikazano predvideno zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih po letih za obdobje od 2013 do 2030

GRAF 13: PREDVIDENO ZMANJŠANJE ŠTEVILA SMRTNIH ŽRTEV PO LETIH ZA OBDOBJE OD 2013 DO 2030



Vir: Podatki Policije in AVP

GRAF 14: PREDVIDENO ZMANJŠANJE ŠTEVILA HUDO TELESNO POŠKODOVANIH PO LETIH ZA OBDOBJE OD 2013 DO 2023



Vir: Podatki Policije in AVP

Gre za zelo ambiciozno zastavljene cilje, pri katerih bodo potrebne korenite spremembe tudi na področju zakonodaje. Vsi deležniki, ki se jih dotika prometna varnost, se bodo morali odgovorno in ciljno vključiti v izvajanje aktivnosti za izboljšanje prometne varnosti, predvidene v tej Resoluciji.

S konstantnim spremljanjem stanja varnosti in preventivnim delovanjem v cestnem prometu moramo nadaljevati v obsegu, kot smo ga poznali doslej. Za ranljive skupine udeležencev v cestnem prometu in znana povečanja tveganjih področij (vožnja pod vplivom alkohola/drog, mikromobilnost...), pa bo potrebno ciljno večletno usmerjeno delovanje. Znotraj Resolucije za doseg posameznih ciljev zato načrtujemo večfazno delovanje.

Aktivnosti za doseg ciljev bodo podrobneje opisovali posamezni akcijski načrti za naslednja obdobja:

- **OBDOBJE 1 2023 – 2025** bomo zmanjšali število smrtnih žrtev na največ 83, hudo poškodovanih na največ 657;
- **OBDOBJE 2 2026 – 2028** bomo zmanjšali število smrtnih žrtev na največ 63, hudo poškodovanih na največ 503;
- **OBDOBJE 3 2029 – 2030** bomo zmanjšali število smrtnih žrtev na največ 50, hudo poškodovanih na največ 400.

3.6 STEBRI, TEMELJNI CILJI, UKREPI, AKTIVNOSTI IN KAZALNIKI STEBROV NACIONALNEGA PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE OD 2023 DO 2030

Varnost v cestnem prometu je dolžnost vsakega posameznika in sistema kot celote. Vsakdo se mora zavzemati za varnost na cestah in s svojo odgovornostjo in spoštljivostjo prispevati k večji prometni varnosti.

V zadnjih desetletjih je cestni promet povzročil več žrtev kot katerikoli drugi promet. To so posledice lahke dosegljivosti prevoznih sredstev, najpogostejše oblike gibanja in potovanja ljudi. Posledično so smrti in hude telesne poškodbe v cestnem prometu neizogibne. Ocenjuje se, da na svetu v prometnih nesrečah letno umre 1,35 milijona ljudi, število hudo telesnih poškodovanih pa se dviga vse do 50 milijonov (<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>). Zaradi žrtev in hudo telesno poškodovanih nosijo posledice tudi svojci žrtev. Prometne nesreče in njihove posledice vplivajo tudi na razvoj družbe in povzročajo visoke družbenoekonomske stroške.

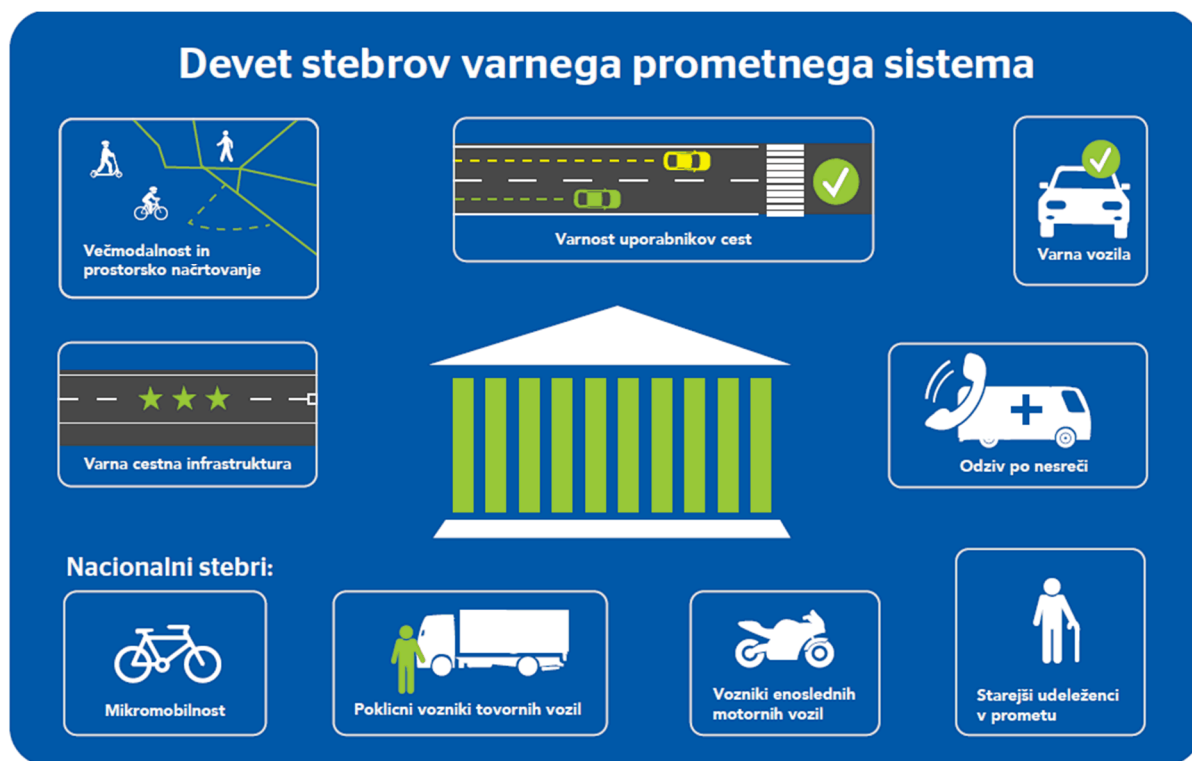
V Resoluciji je devet stebrov varnega prometnega sistema, cilj za vsakega od njih pa je naveden v nadaljevanju.

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



SLIKA 6: DEVET STEBROV VARNEGA PROMETNEGA SISTEMA

Popolna uveljavitev in vključitev pristopa varnega prometnega sistema na vsa navedena področja in z vsemi deležniki prometnega sistema bo omogočila, da bomo politiko in prakse preoblikovali tako, da bodo presegale tradicionalne ukrepe 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, kot je Stockholmska deklaracija (Road Safety Sweden, 2020).

Obravnava vsakega od navedenih področij zahteva sistemski pristop vseh nosilcev prometne varnosti tako na prometnih površinah, ki so namenjene vozilom, in izven njih. Odgovornost mora biti deljena. Vse zainteresirane strani, vključno z vlado, lokalnimi skupnostmi, nevladnimi organizacijami, družbo in strokovnjaki morajo stremeti k preprečevanju smrtnih žrtev in hujših telesnih poškodb v prometnih nesrečah.