

PUBLIKA HRVATSKA
ISTARSKA ŽUPANIJA
UPRAVNI ODJEL ZA ODRŽIVI RAZVOJ

**ŽUPANIJSKI SAVJET ZA SIGURNOST PROMETA
NA CESTAMA ISTARSKE ŽUPANIJE**

PROGRAM
SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA U
ISTARSKOJ ŽUPANIJI
2012. – 2015.

PULA, studeni 2011.

Sadržaj:

1. UVOD	3
2. OSNOVE RADA NA PROMETNOJ SIGURNOSTI	4
3. STUPANJ SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA U ISTARSKOJ ŽUPANIJI ..	4
3.1. Prometne nesreće - statistički pokazatelji	4
3.2. Ekonomske posljedice prometnih nesreća	6
4. VIZIJA I CILJEVI ŽUPANIJSKOG PROGRAMA	7
4.1. Vizija	7
4.2. Kvalitativni ciljevi	7
4.3. Kvantitativni ciljevi	8
5. NAČELA I PODRUČJA DJELOVANJA PROGRAMA	9
5.1. Promjena ponašanja sudionika u prometu	9
5.1.1. Brzina kretanja	9
5.1.2. Sigurnosni pojas i zaštitna kaciga	9
5.1.3. Vožnja pod utjecajem alkohola ili droga ili lijekova	10
5.1.4. Edukacija u području sigurnosti cestovnog prometa	10
5.1.5. Najranjiviji sudionici u prometu	11
5.2. Bolja cestovna infrastruktura	12
5.2.1. Detekcija i saniranje opasnih mjesta	12
5.2.2. Povećanje sigurnosti prometa na gradskim prometnicama	12
5.3. Učinkovitija medicinska skrb nakon prometnih nesreća	13
5.3.1. Hitna medicinska služba	13
5.3.2. Medicinska skrb o unesrećenima u zdravstvenim ustanovama	14
5.3.3. Edukacija građanstva u pružanju prve pomoći	14
5.4. Ostala područja djelovanja	14
5.4.1. Građanske udruge i javnost	14
5.4.2. Osnivanje novih tijela	15
5.4.3. Mediji u funkciji sigurnosti prometa	15
5.5. Financijsko planiranje, izvršenje i izvješćivanje o županijskom programu	15
5.5.1. Izvori financiranja	15
5.5.2. Financijsko planiranje, izvršenje i izvješćivanje	15

PROGRAM

SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA U ISTARSKOJ ŽUPANJI

2012. – 2015.

1. U V O D

Svake godine u svijetu u prometnim nesrećama pogine 1.300.000 ljudi, a 50.000.000 ih bude ozlijeđeno. Predviđa se da će do 2030. godine prometne nesreće postati peti uzrok smrtnosti, odnosno da će poginuti 2.400.000 osoba ukoliko se nastave sadašnji trendovi.

Svake godine od ukupnog broja smrtno stradalih osoba u svijetu, 90% ih stradava u prometnim nesrećama u nisko i srednje razvijenim zemljama, dok u njima istovremeno ima samo 48% registriranih vozila. Do 2020. godine učešće tih zemalja u ukupnom broju vozila u svijetu porast će na 60%, dok će se broj vozila u cijelome svijetu udvostručiti.

Prometne nesreće su već sada ubojica br. 1 mladih ljudi u dobi između 10 i 25 godina . Inače, najviše su ugrožena djeca, mladi ljudi i druge najugroženije skupine (biciklisti, motociklisti, pješaci).

Isti su trendovi i u Republici Hrvatskoj i u Istarskoj županiji. Prometne nesreće nanose društvu velike štete, izravne i neizravne. Osim gubitaka ljudskih života značajan čimbenik su i psihičke i posttraumatske posljedice koje se protežu kroz duži vremenski period i predstavljaju veliko opterećenje za zdravstveni sustav. Ukupni ekonomski gubici koje prouzrokuju prometne nesreće u Istarskoj županiji procjenjuju se na gotovo 700 milijuna kuna godišnje.

Europska unija je postigla velik napredak u smanjenju broja nastradalih u prometnim nesrećama tijekom zadnjeg desetljeća. Zemlje kao, Francuska, Portugal i Španjolska učinile su najveće pomake, dok su Nizozemska, Švedska i Velika Britanija ostale svjetski lideri u prevenciji stradavanja na cestama. Grčka i Rumunjska su postigle mnogo lošije rezultate.

Osim Europske unije, ostali dio Europe ima mnoge karakteristike ostalih nisko i srednje razvijenih regija. Stradavanje na cestama je još uvijek u usponu ili u presporom opadanju.

Smanjenje broja nesreća, iako u manjem obimu, prisutan je na nacionalnoj razini, isto tako i u Istarskoj županiji što upućuje na daljnje intenziviranje djelovanja na prometnoj sigurnosti, kako bi se u konačnici približili evropskim trendovima.

Savjet za sigurnost prometa Istarske županije, u skladu sa smjernicama iz Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa 2012. - 2020., uvažavajući sve elemente prometnog sustava, implementiranjem evropskih i svjetskih kretanja, intenzivirat će rad na prometnoj sigurnosti u narednom četverogodišnjem razdoblju na regionalnoj i lokalnoj razini.

2. OSNOVE RADA NA PROMETNOJ SIGURNOSTI

Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj 14. travnja 2011. godine donijela Nacionalni programa sigurnosti cestovnog prometa za desetogodišnje razdoblje 2011. - 2020. koji se zasniva na:

Moskovskoj deklaraciji

U Moskvi je 19. i 20. studenog 2009. godine, održana je 1. Ministarska konferencija o sigurnosti cestovnog prometa gdje je usvojena deklaracija koja sadrži poziv na »Desetljeće akcije«.

"Desetljeću akcije sigurnosti"

Generalna skupština Ujedinjenih naroda, 2. ožujka 2010. godine, proglasila je »Desetljeće akcije«. Rezolucija, poduprta od 100 zemalja, promiče cilj da se »stabilizira i smanji broj žrtava na cestama«. To zahtijeva 50% smanjenje predviđenog broja žrtava na cestama do 2020. godine.

Akcijskom programu Europske komisije

Europska komisije usvojila je akcijski programa za sigurnost cestovnog prometa za razdoblje 2011. - 2020., kao okvir za nacionalne strategije svih zemalja članica EU i zemljama u razvoju.

Okvir za Program sigurnosti cestovnog prometa Istarske županije temelji se na odredbama i smjernicama Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa, uz uvažavanje i prilagođavanje svih posebnosti koje su karakteristične za područje istarske županije i lokalne samouprave.

3. STUPANJ SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA U ISTARSKOJ ŽUPANIJI

3.1. Prometne nesreće - statistički pokazatelji

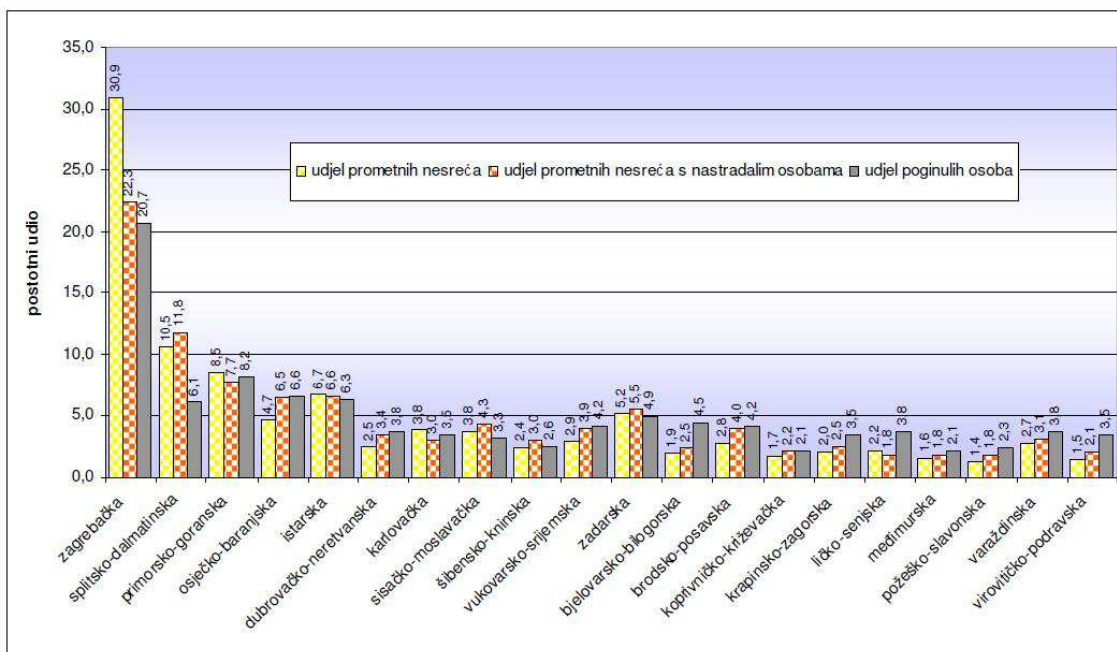
U proteklom petogodišnjem periodu od 2006. do 2010. godine, u Istarskoj županiji dogodilo se ukupno 5439 prometnih nesreća sa nastradalim osobama u kojima je 156 osoba smrtno stradalo, a 7401 osoba teško i lakše ozlijeđeno. Unatoč smanjenju broja nesreća i broja smrtno stradalih i ozlijeđenih osoba u zadnje 3 godine, taj broj je još uvijek značajan.

	2006	2007	2008	2009	2010	Ukupno
UKUPNO PN	4225	4287	3530	3307	2973	18322
PN s poginulim oso.	31	36	31	33	25	156
PN s ozlijeđenim oso.	1131	1221	1070	1010	851	5283
PN s mat. štetom	3063	3030	2429	2264	2061	12847
UKUPNO STRADALIH	1633	1737	1496	1475	1236	7607
Smrtno stradalih	40	41	32	36	27	176
TTO	278	229	182	194	151	1034
LTO	1315	1467	1282	1245	1058	6367

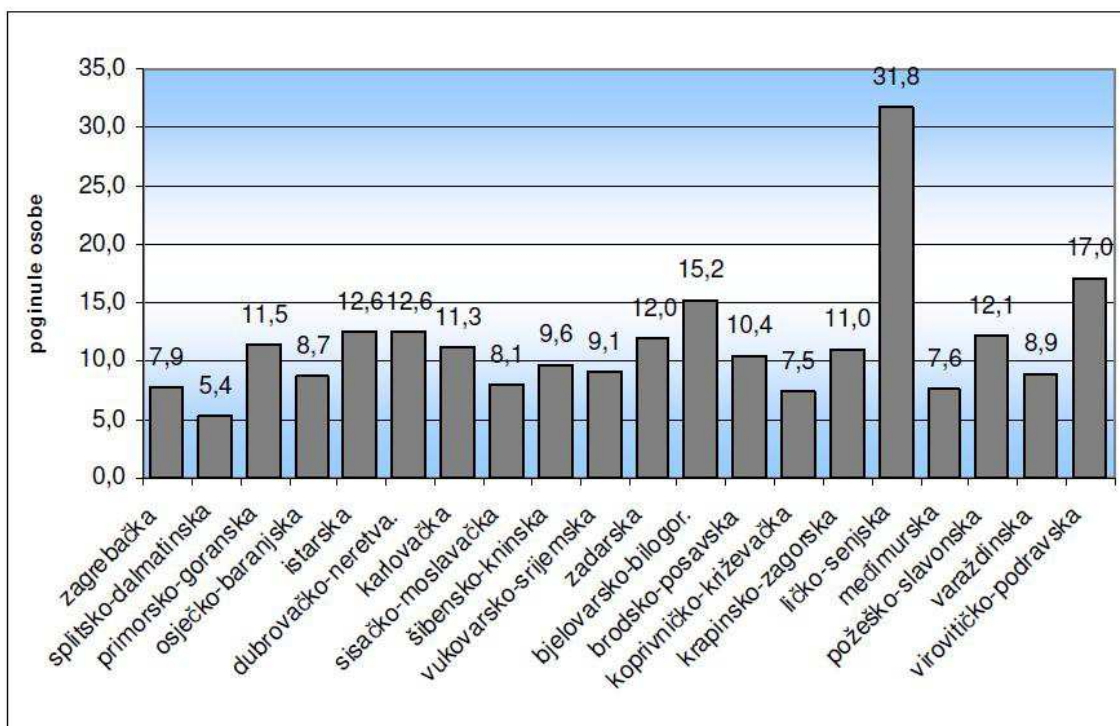
Tabela 1.: Podaci o prometnim nesrećama u IŽ 2006. - 2010.
(Policajska uprava Istarska)

U 2010. godini prometne nesreće sa nastradalima u Istarskoj županiji čine 6,6 % svih nesreća sa nastradalim u Hrvatskoj. Kada se uzme u obzir udio stanovništva županije u ukupnom stanovništvu Hrvatske 4,8 %, udio vozača 5,9 %, udio registriranih motornih vozila 6,5 %, može se zaključiti da je stanje prometne sigurnosti u Istarskoj županiji lošije od hrvatskog prosjeka. To je vidljivo prema svim relevantnim pokazateljima, a najlošije je u odnosu broja smrtno stradalih na 100.000 stanovnika koji je gotovo za četvrtinu iznad republičkog prosjeka.

U Istarskoj županiji kao najsnažnijoj turističkoj regiji, tijekom sezone prometuje veliki broj stranih vozila koje imaju značajnog udjela u broju prometnih nesreća. Prema podacima PU Istarske strani državljani tijekom sezone sudjeluju sa 25 - 30 % u ukupnom broju nesreća. Udio nastradalih stranaca u ukupnom broju nastradalih na državnoj razini iznosi oko 6%, dok za pojedine županije nema statističkih podataka.



Grafikon 1.: Udjeli prometnih nesreća i poginulih osoba po policijskim upravama u 2010. godini (MUP RH Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2010.)



Grafikon 2.: Poginule osobe na 100 000 stanovnika u 2010. godini (MUP RH Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2010)

Iz statističkih podataka o prometnim nesrećama po policijskim postajama u Istarskoj županiji evidentno je najveći broj nesreća zabilježen u Poreču, odmah iza Pule kao najvećeg grada, slijede Umag, Rovinj i Labin. Najmanje nesreća zabilježeno je na području Buzeta.

Policijske uprave i policijske postaje	Prometne nesreće					Nastradale osobe		
	Ukupno	S materijalnom štetom	S nastradalim osobama			Poginule	Teško ozlijeđene	Lakše ozlijeđene
			Ukupno	S poginulim osobama	S ozlijeđenim osobama			
ISTARSKA	2.974	2.092	882	25	857	27	151	1.058
Buje	125	97	28	-	28	-	9	28
Umag	375	286	89	-	89	-	6	122
Buzet	54	42	12	-	12	-	3	15
Labin	256	172	84	3	81	3	20	98
Pazin	175	110	65	3	62	4	15	89
Poreč	586	409	177	4	173	4	30	208
PPRP Pula	1.114	787	327	9	318	9	49	389
Rovinj	289	189	100	6	94	7	19	109

Tabela 2.: Stanje prometne sigurnosti po policijskim postajama 2010.
(MUP RH Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2010)

3.2. Ekonomske posljedice prometnih nesreća

U Hrvatskoj ne postoji proračunski model za precizno izračunavanje ukupnih materijalnih gubitaka kao posljedica prometnih nesreća. Temeljem nekih inozemnih modela (u konkretno slučaju norveškog), moguće je barem aproksimativno prikazati veličinu troškova po pojedinim vrstama nesreće, kao i ukupan godišnji materijalni gubitak za društvenu zajednicu.

Prema preračunatim i prilagođenim vrijednostima (odnos bruto nacionalnog dohotka Hrvatske i Norveške) dobiju se slijedeći pokazatelji:

- Smrtno stradali 5,5 mil. kuna
- Teško ozlijeđeni 2,1 mil. kuna
- Lakše ozlijeđeni 0,16 mil. kuna
- Materijalna šteta 0,01 mil. kuna

Prema ovim pokazateljima ukupni ekonomski gubici za Istarsku županiju u 2010. godini iznose:

- Poginuli 27 x 5,5 - 148,5 mil. kuna
 - Teško ozlijeđeni 151 x 2,1 - 317,1 mil. kuna
 - Lakše ozlijeđeni 1058 x 0,16 - 169,3 mil. kuna
 - Materijalna šteta 2092 x 0,01 - 20,9 mil. kuna
- Ukupno 655,8 mil. kuna**

Iz navedenih podataka vidljivo je da bi u naredne četiri godine ukupni gubici u Istarskoj županiji iznosili više od 2,6 milijardi kuna. Provođenjem zacrtanih mjera i ostvarenjem cilja smanjenja prometnih nesreća, osim ljudskih života i trauma, uštedjelo bi se značajna materijalna sredstva. Iskustva razvijenih zemalja koje su ostvarile značajne

rezultate na podizanju razine prometne sigurnosti, govore da je ulaganje u sigurnost prometa jedna od društveno najisplativijih investicija.

4. VIZIJA I CILJEVI ŽUPANIJSKOG PROGRAMA

4.1. Vizija

Drastično smanjenje smrtnog stradavanja i teškog ozljeđivanja u prometu, smanjenje visokih troškova prometnih nesreća, poboljšanje zdravlja i kvalitete života te sigurna i održiva mobilnost.

4.2. Kvalitativni ciljevi

- Poticati provedbu preporuka Svjetskog izvješća o prevenciji ozljeda u cestovnom prometu, Svjetske zdravstvene organizacije;
- Pojačati ulogu Županije u području sigurnosti cestovnog prometa, uključujući i imenovanja ili jačanja stručnih tijela i srodnih mehanizama koordinacije na regionalnoj i lokalnoj razini, savjeti za sigurnost prometa u općinama i gradovima;
- Postaviti ambiciozan, ali ostvariv cilj smanjenja broja nesreća na županijskoj razini čije je izvršenje jasno povezano s planiranim investicijama i političkim inicijativama, što će mobilizirati za to potrebna sredstva koja će omogućiti učinkovitu i održivu provedbu planiranih ciljeva u okviru sigurnosne strategije;
- Izraditi posebna rješenja za razvoj i provedbu politike i infrastrukture koji bi zaštitili sve sudionike u prometu, a osobito one najranjivije kao što su pješaci, biciklisti, motociklisti i korisnici javnog prijevoza, kao i djecu, starije osobe i osobe s invaliditetom;
- Započeti organizirati i provoditi sigurniji i održivi prijevoz, što uključuje inicijativu i planiranje korištenja zemljišta i poticanje alternativnih oblika prijevoza;
- Usklađivati propise vezane za sigurnost prometa na cestama s dobrom praksom prihvaćanja relevantnih rezolucija i instrumenata.
- Jačati svijest i uzeti učešće za sustavno poboljšanje zakonodavstva – postojećih zakona o sigurnosti prometa, propisa o sigurnosti vozila i sustava registracije vozila, a u skladu s odgovarajućim međunarodnim standardima;
- Poticati tvrtke da aktivno doprinose poboljšanju rada na sigurnosnim standardima cesta kao i sigurnosti na njima korištenjem najbolje prakse u upravljanju voznim parkom. Poticati suradnju i aktivnosti između relevantnih tijela javne uprave, privatnog i javnog sektora i civilnog društva;
- Uključiti u programe prometne sigurnosti turističko gospodarstvo, sportske organizacije, saveze, klubove i društva;
- Poboljšati metode i načine prikupljanja podataka tako da budu usporedivi na međunarodnoj razini, uključujući i usvajanje standardnih definicija (kao što su: smrt na cesti u prometnoj nesreći ili smrt od posljedica prometne nesreće u roku od 30 dana te standardne definicije lake, srednje ili teške ozljede u prometnoj nesreći) što olakšava usklađivanje, pouzdanost i mjerljivost prikupljenih podataka o prometnim nesrećama;
- Jačati medicinsku skrb o osobama ozljeđenim u prometnim nesrećama, poboljšati izvanbolničke hitne medicinske službe i bolničke rehabilitacije i socijalne reintegracije implementacijom odgovarajućih zakonskih rješenja, razvojem ljudskih resursa i

poboljšanjem pristupa zdravstvenoj skrbi kako bi se osigurala pravodobna i djelotvorna dostupnost onima kojima je potrebna.

4.3. Kvantitativni ciljevi

Budući da se Županijski program donosi za razdoblje od 4 godine predlaže da se, za iduće razdoblje (2012. – 2015.) planira smanjenje broja stradalih u prometnim nesrećama za 20% (do isteka Nacionalnog programa 50%). Ukoliko bi se takav cilj smanjenja broja poginulih u prometnim nesrećama za 50% do 2020. godine ostvario, Istarska županija bi se znatno približila zemljama koje već niz godina imaju odlične rezultate u području sigurnosti prometa.

Stradali u prometnim nesrećama	2010.	Procjena za 2011. (temeljem pokazatelja za 9 mjeseci)		Očekivani broj u 2015. (ostvarenje cilja zacrtanog smanjenja 20%)
Ukupno PN	2973	2802	- 6 %	2242
PN sa poginulim os.	25	18	- 28 %	14
PN s ozlijeđenim os.	851	888	+ 4 %	710
PN s materijalnom štetom	2061	1903	- 8 %	1522
Smrtno stradale os.	27	18	- 33 %	14
TTO	151	170	+ 13%	136
LTO	1058	982	- 7 %	786
Ukupno stradalih	1236	1170	- 5 %	936

Tabela 1 : Očekivano smanjenje prometnih nezgoda i stradalih 2012. - 2015.

Ovakav ambiciozan cilj ostvariv je ukoliko dobije stvarnu, a ne samo deklarativnu, podršku županijskih tijela i pojedinaca te ako se u njegovu realizaciju uključe i institucije civilnog društva kako bi se što širi krug ljudi senzibilizirao i potaknuo na vlastiti doprinos zajedničkom cilju.

Osim toga kvantitativni ciljevi definirani su:

- poštivanje dopuštene brzine kretanja vozila na cestama u optimalnim prometnim uvjetima kod 90% vozača, a ostali vozači ne smiju utvrđena ograničenja prekoračivati za više od 15 posto;
- stupanj raspršenosti svih brzina kretanja vozila u prometnom toku od najviše 10 posto;
- stupanj uporabe sigurnosnog pojasa (vozači i putnici u vozilu) od oko 98 posto;
- stupanj uporabe zaštitne kacige (vozači mopeda i motocikla i putnici na tim vozilima) od oko 98 posto;

– smanjenje udjela onih koji su pod utjecajem alkohola prouzrokovali prometne nesreće sa sadašnjih 13,5% na 8%, kao i smanjenjem udjela poginulih sudionika u tim nesrećama s 30,3% na 15 posto;

– smanjenje broja smrtno stradalih osoba koje su umrle tijekom prijevoza do bolničke ustanove ili umrle u roku od 30 dana od stradavanja u prometnoj nesreći za 30 posto.

Cilj Programa je ostvarivanje visokog stupnja prioriteta rada na prometnoj sigurnosti na županijskoj i lokalnoj razini, te ostvarivanje kvalitetne koordinacije svih subjekata koji na bilo koji način sudjeluju u korištenju, upravljanju i održavanju cestovnog prijevoza na području županije.

5. NAČELA I PODRUČJA DJELOVANJA PROGRAMA

Sudionik u prometu je najvažnija karika u lancu sigurnosti prometa na cestama, bez obzira na primijenjene tehničke mjere i efikasnost politike. Sigurnost prometa na cestama ovisi prvenstveno o ponašanju sudionika u prometu. Zbog toga su, odgoj, obrazovanje i primjena i usuglašavanje zakona osnova za postizanje cilja. Sustav sigurnosti na cestama mora uzeti u obzir i mogućnost ljudske pogreške i neprihvatljivog ponašanja i pokušati ga ispraviti koliko je to moguće. Iz tog razloga, ostali čimbenici sigurnosti kao što su vozila i cestovna infrastruktura, trebaju biti u mogućnosti ispraviti ljudsku pogrešku.

Mjere koje treba provoditi da bi se postigli ciljevi zacrtani ovim Programom mogu se podijeliti u pet područja djelovanja:

5.1. Promjena ponašanja sudionika u prometu

5.1.1. Brzina kretanja

Brojčani pokazatelji ukazuju da se najveći broj prometnih nesreća događa zbog nepropisne i neprilagođene brzine. Ovo je posebice prisutno kod prometnih nesreća s teškim posljedicama za sudionike.

Budući da je nadzor brzine vozila jedna od temeljnih zadaća prometne policije, potrebno je za što efikasnije obavljanje ovog posla, nabaviti određene količine novih uređaja za mjerenja brzine. Na taj način izvršila bi se zamjena amortiziranih ili dotrajalih uređaja i nabavila dodatna količina, kojima bi se pod veći nadzor stavila mjesta i dionice državnih, županijskih i lokalnih cesta, raščlambom utvrđenih kao potencijalno opasna.

Osim navedenog, kroz preventivno-promidžbeni medijski program, potrebno je djelovati na svijest ljudi o životnoj potrebi poštivanja ograničenja brzina i prilagođavanja brzina aktualnim uvjetima na kolniku, bez obzira radi li se o izvanrednim prometnim situacijama, atmosferskim prilikama ili nekim drugim atipičnim događanjima na i oko kolnika.

5.1.2. Sigurnosni pojas i zaštitna kaciga

U dokumentima svih relevantnih svjetskih organizacija koje se bave sigurnošću prometa navedeno je da je jedan od najvažnijih elemenata sigurnosti vozača i putnika u vozilima što veći postotak korištenja sigurnosnog pojasa i opreme za prijevoz male djece u vozilima.

Isto tako, još jedan važan segment pasivne sigurnosti je bezuvjetno korištenje zaštitnih kaciga svih osoba koje se prevoze mopedima ili motociklima.

U novije vrijeme, zbog sve više biciklista koji sudjeluju u prometnom procesu, zaštitna kaciga je postala dio nezaobilazne opreme ove skupine sudionika prometa.

Također, pravilno korištenje dječjih sjedalice nužno je kako bi se povećala sigurnost djece u vozilima, a podatak da je u prošloj godini veći broj djece poginulo kao putnici u vozilima nego kao pješaci nameće potrebu pravilne i češće upotrebe zaštitne opreme.

5.1.3. Vožnja pod utjecajem alkohola ili droga ili lijekova

Vožnja pod utjecajem alkohola, unatoč strogim sankcijama za prekršitelje, još uvijek je čest uzrok prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj.

Obvezno testiranje na alkohol za sve sudionike prometnih nesreća, kao i česte kontrole na cestama, doprinijele su da se broj vozača pod utjecajem alkohola smanji, te bi te metode, zajedno sa snažnim medijskim kampanjama o štetnom utjecaju alkohola na sposobnost za vožnju trebalo i dalje provoditi.

U zadnjih nekoliko godina intenzivirao se problem vožnje pod utjecajem droga. Znatni troškovi opreme za detekciju prisutnosti droge u organizmu, kao i otežano prepoznavanje vozača koji su pod njenim utjecajem, razlog su da je taj problem vjerojatno mnogo veći nego što ga možemo iščitati iz službenih statistika.

Obzirom da se problem upravljanja vozilima pod utjecajem droga često odnosi na mlađu populaciju vozača, koja i inače spada u rizičnu skupinu, potrebno je uložiti mnogo više financijskih sredstava u nabavku opreme za detekciju prisutnosti droge u organizmu, kao i u edukaciju policijskih službenika za lakše prepoznavanje osoba koja su pod utjecajem droge (koristiti saznanja projekta DRUID-vožnja pod utjecajem droga, alkohola i lijekova, Europske unije).

Na cestama Republike Hrvatske, pa tako i u Istarskoj županiji, u određenoj mjeri, prisutan je i problem upravljanja vozilima pod utjecajem lijekova, koje se ne smije uzimati ako se ima namjera sudjelovati u prometu kao vozač. Ovo područje je nedovoljno istraženo pa je teško govoriti koliki je utjecaj ovakvog ponašanja na stanje sigurnosti cestovnog prometa.

5.1.4. Edukacija u području sigurnosti cestovnog prometa

Prometni odgoj već od najranije dobi ključan je kako bismo dugoročno imali sudionike u prometu koji će se ponašati sukladno propisima te prepoznavati opasnosti u prometu. Edukacijom treba obuhvatiti i roditelje kako bi oni sami pravilno usmjeravali djecu za sigurno sudjelovanje u prometu.

- O b u k a u v r t i ć i m a

U redovnim planovima aktivnosti vrtića potrebno je dio vremena svakodnevno posvetiti prometnoj obuci djece. Posebnu pažnju treba posvetiti pridržavanju prometnih propisa kod dolaska ili odlaska iz vrtića ili kada se djeca zbog nekih aktivnosti prevoze motornim vozilima, uz poseban naglasak na ispravno korištenje dječjih sjedalice i sigurnosnih pojaseva.

Također je poželjno kroz razne oblike dječje igre, prilagođene tom uzrastu, učiti djecu ispravnom ponašanju u prometu. U to treba uključiti osoblje vrtića i roditelje, kroz razmjenu informacija (internet), kako bi što bolje utjecali na ponašanje djece u prometu, sagledavajući stvari kako zapravo izgledaju iz dječje perspektive.

- O b u k a u o s n o v n i m š k o l a m a

Nastavno na saznanja stečena u vrtićima, potrebno je prilagođavati i nadograđivati programe prometne obuke, uzevši u obzir da je to razdoblje uzrastanja veoma

značajno za njihovo kasnije ponašanje u prometu. Program bi trebalo provoditi na tri razine:

- do 4. razreda: svladavanje osnovnih prometnih pravila i znakova, posebno onih koji se odnose na pješake, kao i prihvaćanje korištenja reflektirajućih elemenata na putu ka i iz škole.

- do 6. razreda: upoznavanje sa značajem korištenja zaštitnih pojaseva, način ponašanja u javnom prijevozu, te detaljna teoretska i praktična pravila i značaj kacige za vožnju biciklom

- do 8. razreda: dobivanje osnovnih saznanja o prometnim nesrećama i njihovim posljedicama, pravila za korištenje i značaj zaštitne opreme za vožnju mopedom te utjecaj alkohola i opijata na sigurnost prometa

Obuku je potrebno provoditi kao dio redovne nastave i kao posebnu vannastavnu aktivnost.

-Mladi/srednja škola

Prometna obuka u tom periodu smatra se veoma bitnom. U toma uzrastu mladi imaju potrebu samostalno sa uključiti u promet, a statistika pokazuje da su zapravo najrizičnija skupina. Putem odgovarajućih programa, teme prometne sigurnosti valja adekvatno uključiti kroz nastavne programe u kojima učenici neposredno sudjeluju.

Neke od mjera koje je moguće primijeniti u srednjim školama:

- Projekt "Sekunda koja mijenja život"
- "Što se stvarno događa u prometnoj nesreći" - edukacija kroz slike i filmove kao i iznošenjem autentičnih iskustava sudionika u prometnim nesrećama.
- "18+" - priprema učenika za vozačku dozvolu
- "alkohol i opijati u prometu" - utjecaj alkohola i opijata na učesnike u prometu uz praktičnu simulaciju pomoću "pijanih naočala"
- "Motocikl" - upoznavanje sa činjenicama o prometnim nesrećama sa motociklima i rizicima kojima su izloženi
- Postupanje u slučajevima neposredno poslije prometne nesreće

5.1.5. Najranjiviji sudionici u prometu

Broj smrti i teških ozljeda u prometnim nesrećama među najugroženijim sudionicima u prometu kao što su djeca, motociklisti, mopedisti, biciklisti i pješaci je značajan. Nadalje, posebno su ugrožene skupine poput starijih ljudi, male djece i osoba s invaliditetom bez obzira u kojoj su ulozi u prometu.

Djeca, motociklisti, pješaci, biciklisti te starije i osobe s invaliditetom čine najugroženiju skupinu sudionika u prometu te se njihovoj sigurnosti treba posvetiti posebna pozornost.

Da bi se ove kategorije sudionika u prometu dodatno zaštitile potrebno ih je kontinuirano educirati o propisnom i sigurnom kretanju cestama, te istovremeno kod svih ostalih sudionika povećavati svjesnost o prisutnosti i ugrozbi tih najugroženijih skupina u prometu kroz:

- edukativno sigurnosne aktivnosti za pojedine ciljane skupine
- stalno promicanje obveze osvjtljavanja (korištenje reflektirajućih elemenata) posebno pješaka i biciklista
- Izgradnja adekvatne infrastrukture za kretanje pješaka, biciklista i invalida
- izgradnja poligona za obuku biciklista
- provođenje preventivno-edukativnih promidžbenih aktivnosti

5.2. Bolja cestovna infrastruktura

5.2.1. Detekcija i saniranje opasnih mjesta

Cestovna infrastruktura je uz vozača i vozilo glavni faktor sigurnosti cestovnog prometa. Bez obzira na postojeće brojčane pokazatelje, koji ukazuju na mali postotak prometnih nesreća kojima je jedini uzrok bio neki nedostatak na prometnici, jasno je da dobro projektirane, kvalitetno izgrađene i adekvatno održavane ceste imaju velik utjecaj na stanje sigurnosti cestovnog prometa.

Već niz godina, kroz provođenje Nacionalnog programa, saniraju se opasna mjesta na državnim, županijskim i lokalnim cestama na području cijele Hrvatske. Treba napomenuti da se na svim saniranim opasnim mjestima broj prometnih nesreća i stradavanja osjetno smanjio ili se nesreće više uopće ne događaju.

Osim toga, unatrag godine dana, policija pomoću sustava za globalno pozicioniranje, GPS uređaja, vrši geografsko pozicioniranje svih prometnih nesreća kojima obavlja uviđaje pa će na taj način detekcija opasnih mjesta biti dodatno pojednostavljena.

Isto tako, kroz Europski program za procjenu sigurnosti cesta (EuroRAP), koji je međunarodna neprofitna udruga, a osnovale su je automobilističke asocijacije (autoklubovi) i cestovne vlasti s ciljem unaprjeđenja sigurnosti prometa na europskim cestama, u fazi je izrada karte rizika za mrežu hrvatskih cesta duljine od oko 3400 kilometara.

U skupinu opasnih mjesta svakako pripadaju i cestovni prijelazi preko željezničkih pruga. Od 2007. do 2010. godine, na ovim prijelazima u Hrvatskoj je poginulo 30 osoba, a karakteristike nesreća u kojima neko željezničko vozilo naleti na cestovno, gotovo uvijek je teško stradavanje ljudi. Zbog navedenog, ovom problemu treba pristupiti s posebnom pažnjom.

Konkretno mjere:

- Razvijanje sustava geografskog pozicioniranja prometnih nesreća i njegova lakša dostupnost svim subjektima koji se bave sigurnošću prometa
- Sanacija opasnih mjesta
- Izrada karte rizika i snimanje cesta u Istarskoj županiji
- U skladu sa Programom rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza u RH, inicirati i provoditi ukidanje ili izmještanje pojedinih željezničko-cestovnih prijelaza, te istovremeno dodatno osigurati (svijetlosno-zvučni signali, branici, polubranici i denivelacije) ostale.
- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti

5.2.2. Povećanje sigurnosti prometa na gradskim prometnicama

Najveći broj prometnih nesreća događa se na gradskim prometnicama. Znakovit napredak u sigurnosti prometa u urbanim sredinama može se postići redizajniranjem postojećih prometnica i osobito raskrižja, te uvođenjem novih tehnoloških rješenja koja doprinose povećanju sigurnosti. Pozitivna iskustva nekih gradova u Hrvatskoj, koji su već učinili velike pomake u tom smislu, treba implementirati i u našu sredinu.

Projekt Europski program testiranja prometne infrastrukture (EuroTest) u okviru kojeg se provodi testiranje i analiza postojećeg stanja sigurnosnih parametara prometnog sustava gradova i cestovne infrastrukture (zone radova, pješački prijelazi, prometna signalizacija, parkiraj i vozi sustavi, javni prijevoz) i Inicijativa za promicanje održivog, čistog i energetski učinkovitog urbanog prijevoza – CIVITAS (cestovna infrastruktura, prometna signalizacija, dizajn prometnica, javni prijevoz i dr.) koji se već provode, treba primijeniti i u našoj sredini, a saznanja do kojih se dolazi njihovom implementacijom koristiti za poboljšanje sadašnjeg stanja.

Konkretne mjere:

- Inicirati uvođenje novih tehnologija u upravljanje prometom u većim urbanim sredinama
- Inicirati rješenja prometnih gužvi u gradovima kroz povećanje broja jednosmjernih ulica i izgradnjom kružnih tokova
- Iniciranje bolje organizacije javnog prijevoza
- Izgradnja nogostupa, biciklističkih staza, pješačkih prijelaza
- Postavljanje fizičkih barijera za smirivanje prometa
- Posebne fizičke mjere u blizini škola
- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti

5.3. Učinkovitija medicinska skrb nakon prometnih nesreća

5.3.1. Hitna medicinska služba

Bez obzira na vjerojatni utjecaj više faktora, za pretpostaviti je da bi jedan dio unesrećenih u prometnim nesrećama koji su umrli na putu do bolnice i tijekom liječenja u bolnici, preživio da je intervencija hitne medicinske službe bila brža i učinkovitija, a kasnija bolnička skrb kvalitetnija.

Podaci iz literature i mišljenja izneseni od strane medicinske struke na raznim savjetovanjima vezanim za sigurnost cestovnog prometa, ukazuju da bi se s bolje organiziranom izvanbolničkom hitnom medicinskom službom, kao i kvalitetnijim kasnijim liječenjem u bolničkim ustanovama, broj naknadnih smrtnih ishoda mogao smanjiti i za 20 posto. Isto vrijedi i za ishode teške invalidnosti kao posljedice neodgovarajuće medicinske skrbi teško ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama.

Ovdje valja spomenuti pojam »zlatni sat«, koji predstavlja potrebu početka pružanja hitne medicinske skrbi i transporta do bolnice u roku od 60 minuta od trenutka nastanka prometne nesreće. Naime, to je optimalno vrijeme u kojem se treba pružiti medicinsku pomoć nastradalom kako bi se izbjegle moguće preventabilne smrti.

Treba naglasiti da je u Hrvatskoj u tijeku reorganizacija hitne medicinske službe s ciljem bolje dostupnosti timova hitne medicinske pomoći, odnosno unaprjeđenja kvalitete zdravstvene usluge u hitnoj medicini. U tijeku je i natječaj za nabavu 128 potpuno opremljenih vozila hitne medicinske službe, iz sredstava zajma Svjetske banke. Vozila će biti opremljena za pružanje najvišeg standarda hitnih medicinskih usluga. Zajam Svjetske banke odobren je u listopadu 2008. godine, na vrijeme od pet godina.

Konačni bi cilj bio, kroz sljedećih pet godina, u 80% intervencija timova, postići vrijeme dolaska tima izvanbolničke hitne medicinske službe k pacijentu do deset minuta unutar urbanog područja, te dvadeset minuta unutar ruralnog područja i vrijeme od zaprimanja poziva do dolaska pacijenta u bolnicu unutar »zlatnog sata« u 80% slučajeva.

Bez obzira na gore navedeno, nesporna je činjenica da je prijevoz helikopterom posebno opremljenim za tu svrhu, najučinkovitiji način zbrinjavanja stradalih, osobito na autocestama gdje su udaljenosti do najbliže bolnice često velike.

Iz tog razloga treba inicirati sustav helikopterskog prijevoza stradalih osoba (HEMS), tijekom kojeg bi se stradalim osobama mogla pružiti odgovarajuća hitna medicinska skrb i brzi prijevoz do bolnice.

5.3.2. Medicinska skrb o unesrećenima u zdravstvenim ustanovama

Gotovo 30% teško ozlijeđenih u prometnim nesrećama premine u zdravstvenim ustanovama. Izvjesno je da bi određen broj pacijenata preživio stradavanje da je skrb unutar bolnica bila adekvatnija. Reorganizacijom hitne medicinske službe u Republici Hrvatskoj, koja je u tijeku, predviđeno je osnivanje objedinjenog hitnog bolničkog prijema u svakoj županijskoj bolnici, upravo s ciljem poboljšanja učinkovitosti zbrinjavanja hitnog pacijenta.

Isto tako, stječe se dojam, da se u određenom broju slučajeva za uzrok smrti pacijenta navodi prometna nesreća, a zapravo se radi o komplikaciji koja je nastala prilikom liječenja, a možda se mogla izbjeći. Zbog toga je potrebno obdukcijom nedvosmisleno utvrditi koji je točan uzrok smrti osobe prethodno nastradale u prometnoj nesreći.

Također je potrebno, uz poštivanje terminologije i definicija u zemljama Europske unije, utvrditi i jednoznačno odrediti koje se ozljede mogu okvalificirati kao teške, a koje kao lakše tjelesne ozljede.

5.3.3. Edukacija građanstva u pružanju prve pomoći

Osnovnu odgovornost za skrb nakon prometne nesreće imaju dakako policija, hitna medicinska pomoć i vatrogasci, koji na lice mjesta stižu nakon određenog vremenskog razdoblja.

Oni koji bi prvi trebali pružiti pomoć nastradalima u prometnim nesrećama su sudionici u prometu i građani koji se na mjestu događaja slučajno zateknu. Vrlo značajno je u istom trenutku osigurati mjesto nesreće te pružiti prvu medicinsku pomoć, također nije nevažno i psihološku pomoć

Zato je potrebno, da bi se izbjegle još teže posljedice stradavanja, organizirati edukaciju i praktičnu obuku kroz kontinuirano učenje (osnovne i srednje škole, autoškole kod obnavljanja vozačke dozvole, posebni tečajevi za određene skupine i drugi subjekti kojima je cestovni promet djelatnost) iz područja pružanja prve pomoći.

5.4. Ostala područja djelovanja

5.4.1. Građanske udruge i javnost

Podizanje razine sigurnosti cestovnog prometa nezamislivo je bez suradnje s građanskim udrugama koje se bave ovom tematikom, odnosno s cjelokupnom javnošću.

Naime, kada je promet u pitanju, informacije se dobivaju gotovo isključivo iz izvještaja koji po vokaciji pripadaju »crnim kronikama«. U medijima se o prometu ponajviše piše i govori nakon velikih prometnih tragedija. Iz svega se stvara mišljenje da je jedino policija odgovorna za stanje sigurnosti cestovnog prometa. Ne treba naglašavati kako je to pogrešno i ovakvu percepciju je neodgodivo potrebno mijenjati.

Zbog toga je potrebna interaktivna komunikacija, koju je danas s obzirom na Internet jednostavno pokrenuti. Na taj bi način građani mogli dostavljati svoja mišljenja, predlagati rješenja, informirati se i educirati te na taj način aktivno sudjelovati u stvaranju i provođenju prometne politike.

Osim toga, proširit će se već postojeća suradnja s raznim udrugama građana koje se bave sigurnošću cestovnog prometa.

5.4.2. Osnivanje novih tijela

U skladu sa odredbama iz Nacionalno programa sigurnosti cestovnog prometa, Istarska županija je osnovala Savjet za sigurnost prometa kao tijelo koje će se brinuti isključivo sigurnošću cestovnog prometa. Na taj će se način donekle izbjeći danas prisutno volonterstvo i voluntarizam u pristupu jednom tako važnom društvenom problemu.

Treba naglasiti da u Hrvatskoj već nekoliko županija ima tijela koja brinu isključivo o sigurnosti cestovnog prometa.

Osim što problem sigurnosti cestovnog prometa nije jednoznačno određen, on je i teritorijalno specifičan pa će se inicirati osnivanje Savjeta za sigurnost prometa na razini općina i gradova, tamo gdje već ne postoje, u suradnji s kojima će se doći do informacija o stanju na terenu te kroz ponuđene kvalitetne akcijske planove izravno doprinositi podizanju stanja sigurnosti cestovnog prometa na viši stupanj i na lokalnoj razini.

5.4.3. Mediji u funkciji sigurnosti prometa

Nepotrebno je u današnje vrijeme naglašavati »moć« medija u formiranju javnog mišljenja ili stavova prema određenim društvenim zbivanjima. U tom smislu, pogotovo kada je riječ o javnom mediju kao što su tiskani mediji, lokalne radiopostaje i televizije, njihova je uloga na temu sigurnost cestovnog prometa veoma značajna.

Zbog navedenog, tiskani mediji, te lokalni javni radio i televizija bi morali kontinuirano pratiti problematiku sigurnosti cestovnog prometa te obavezno sudjelovati u kampanjama preventivno-edukativnog i promidžbenog tipa, u najmanju ruku, prepuštanjem (besplatno) određenog prostora i minutaže za ovu namjenu.

Konkretne mjere:

- Kontinuirano praćenje i informiranje o problematici sigurnosti cestovnog prometa
- Poticanje poželjnog ponašanja u cestovnom prometu - obrazovni dio
- Sudjelovanje u preventivno edukativnim i promidžbenim kampanjama

5.5. Financijsko planiranje, izvršenje i izvješćivanje o županijskom programu

5.5.1. Izvori financiranja

Za financiranje županijskog programa planiraju se sljedeći izvori:

- sredstva iz proračuna Istarske županije
- namjenska sredstva osiguravajućih društava temeljem posebnog ugovora sa istarskom županijom
- sredstva prikupljena od donacija fizičkih i pravnih osoba.

5.5.2. Financijsko planiranje, izvršenje i izvješćivanje

Sredstva za provedbu županijskog programa uplaćivat će se na račun županijskog proračuna – prihodi za posebne namjene (sredstva osiguravajućih društava utvrđena posebnim ugovorom s Istarskom županijom) i – donacije (sredstva prikupljena od donacija fizičkih i pravnih osoba). Namjenski prihodi koji nisu iskorišteni u prethodnoj godini prenose se u proračun za tekuću proračunsku godinu te ako su uplaćeni u

nižem opsegu nego što je iskazano u županijskom proračunu, mogu se plaćati obveze samo u visini stvarno uplaćenih, odnosno raspoloživih sredstava .

Na prijedlog Savjeta , Financijski plan za proračunsku godinu odobrava pročelnik Upravnog odjela za održivi razvoj Istarske županije.

Stručne službe županije izrađuju financijska izvješća o realizaciji financijskog plana te o istom izvješćuju članove Savjeta polugodišnje, a prema potrebi i više puta. Zapisnik Savjeta o razmotrenom financijskom izvješću dostavljat će se svim subjektima koji financiraju županijski program.

KLASA: 340-08/11-01/25

URBROJ: 2163/1-08-01/2-11-06

Pazin, 17. studenog 2011.

Predsjednik Savjeta

Boris Siljan