


VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

A large, dark, pixelated map of Croatia is centered on the page. Overlaid on the map is a white rectangular box with a diagonal road sign (a white triangle with a black border and a black diagonal line). The text of the national program is printed in bold black letters within this box.

**NACIONALNI PROGRAM
SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA
REPUBLIKE HRVATSKE
2006. - 2010.**

Zagreb, veljača 2006.

1. UVOD

Zbog svog specifičnog oblika, zemljopisno prometnog položaja i proklamirane pomorske orijentacije s neograničenim mogućnostima razvitka, posebice turizma, Republika Hrvatska cestama i cestovnom prometu osigurava iznimno mjesto u prvom redu kao čimbeniku koji će omogućiti pravilnu valorizaciju prostora Hrvatske u sklopu Europe.

Cestu kao objekt prometne usluge u prvom redu valja promatrati u sklopu gospodarskih kretanja, što je za Republiku Hrvatsku veoma značajno. Ona, osim postojanja i funkcioniranja produkcijskog ciklusa, potiče kreiranje različitih ulaganja. Kvalitetna međusobna prometna povezanost hrvatskih regija, posebice obalnog i kontinentalnog područja, uz povezivanje na europske prometne smjerove, pospješuje uključivanje nacionalnog gospodarstva u međunarodnu podjelu rada i osiguranje dinamičnijeg gospodarskog razvitka svih gospodarskih grana.

No, u uvjetima velike gustoće prometa povećava se rizik od nastajanja prometnih nesreća te s tim u vezi i posredni i neposredni gubici ukupnog gospodarskog razvitka. Stradavanja u prometu, osim velikih materijalnih šteta, nepovratno nanose štetu jer se gube ljudski životi. Spoznavši te negativnosti, danas se u svijetu sve više poduzimaju mjere koje pridonose smanjenju negativnog trenda stradavanja u prometu. Sigurnost cestovnog prometa sve više postaje globalna politika gotovo svih europskih zemalja, a ne kao što je to dosad bilo, skup određenih aktivnosti neke zemlje.

Zemlje Europske unije postavile su zadaću da do kraja 2010. godine broj poginulih na sto tisuća stanovnika svedu na sedam poginulih. Pritom, svaka članica bira svoj način organiziranja i provedbu načina djelovanja u skladu sa zadanim ciljem. U nekim zemljama postoje posebne vladine agencije zadužene za provedbu programa povećanja sigurnosti cestovnog prometa, a u nekima je taj posao povjeren posebnim tvrtkama.

Republika Hrvatska jedna je od tranzicijskih zemalja koja je među prvima uvela program suzbijanja negativnog trenda stradavanja u prometu pri čemu je sustav preventivna djelovanja bio temeljni oblik izobrazbe sudionika u prometu u svrhu širenja prometne kulture i upoznavanja s opasnostima koje prijete zbog nepoštivanja prometnih propisa.

Pozitivni rezultati provedbe Nacionalnog programa, koji se očituju u smanjenju stradavanja u cestovnom prometu, pokazuju opravdanost njegova donošenja i provedbe te se temeljem takvih pokazatelja predlaže nastavak programa, tim više što je smanjenje stradavanja u prometu i obveza Republike Hrvatske kao zemlje koja je započela pregovore o pristupanju Europskoj uniji.

2. ODREDNICE ZA DONOŠENJE NACIONALNOG PROGRAMA

Sigurnost cestovnog prometa nedvojbeno je postala dio globalne politike svih zemalja, a posebice zemalja Zapadne Europe. Republika Hrvatska kao tranzicijska zemlja, ali i zemlja koja je stoljećima po svojoj povijesnoj, političkoj, gospodarskoj i kulturološkoj orijentaciji pripadala zapadnoeuropskom geoprometnom prostoru, već u samom početku svoga osamostaljenja i međunarodnog priznanja spoznala važnost sigurnosti cestovnog prometa i započela s provedbom mjera koje su bile usmjerene na smanjenje broja i posljedica prometnih nesreća.

Nakon niza pojedinačnih aktivnosti subjekata zaduženih za sigurnost cestovnog prometa i postignutih određenih kratkotrajnih rezultata, došlo se do zaključka da bez sustavne i kontinuirane provedbe mjera nema postizanja dugoročnih ciljeva. Slijedom toga je Ministarstvo unutarnjih poslova predložilo da se započne s provedbom Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa. Spoznavši opravdanost njegove provedbe, na sjednici održanoj 16. lipnja 1994. godine, Vlada Republike Hrvatske prihvatila je Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa.

Danas se opravdanje za nastavak provedbe tog programa, osim u dosad postignutim pozitivnim rezultatima, nalazi i u obvezi Republike Hrvatske da se u

početku pregovora o pristupanju Hrvatske Europskoj uniji prihvate i direktive i smjernice koje obvezuju zemlje članice na povećanje sigurnosti cestovnog prometa.

3. REZULTATI PROVEDBE NACIONALNOG PROGRAMA 2001.-2005.

U razdoblju od prihvaćanja provedbe Nacionalnog programa do danas dogodilo se niz promjena u prometu na cestama u Republici Hrvatskoj. Svakako je važno napomenuti kako se stanje sigurnosti cestovnog prometa u Hrvatskoj znatno poboljšalo, izuzme li se razdoblje kad su pojedini njezini dijelovi bili zaposjednuti uslijed ratnog djelovanja. Od 1360 poginulih osoba u 1989. godini do 608 poginulih u 2004. godini, uz izuzetno veliko povećanje broja vozila, vozača i prometnih tokova, podatak je koji se mora respektirati.

Realno, sigurnost u cestovnom prometu u Hrvatskoj možemo promatrati tek od 1995. godine, kad je, zbog dotad ratnog djelovanja, na njezinom cjelokupnom području ponovo uspostavljen slobodan promet i omogućen gospodarski razvitak tih područja. Ilustrativno stanje sigurnosti cestovnog prometa unatrag nekoliko godina, prikazano je u sljedećim grafikonima i tablicama.

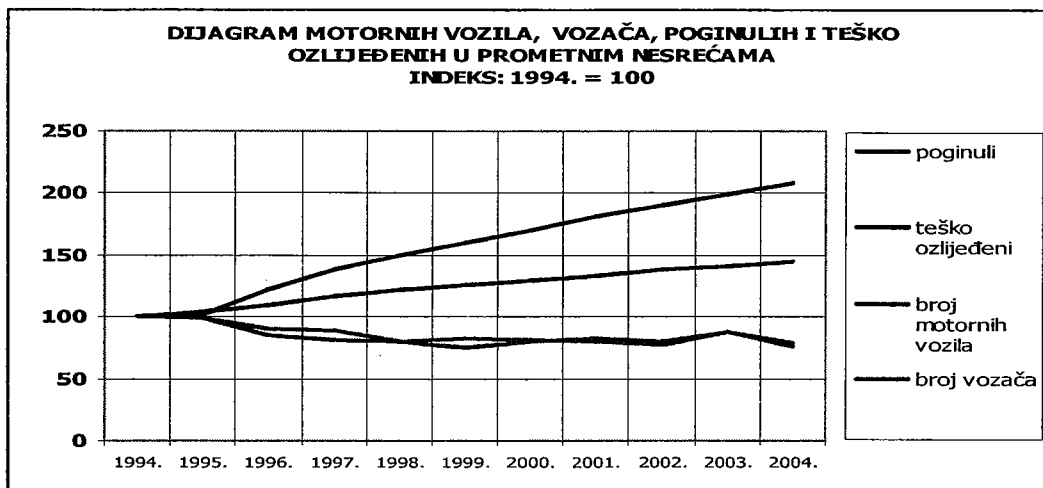
Tablica 1

<i>PODACI</i>				
<i>godina</i>	<i>poginuli</i>	<i>teško ozlijeđeni</i>	<i>broj motornih vozila</i>	<i>broj vozača</i>
1994.	804	5 586	825 852	1 390 850
1995.	800	5 494	841 167	1 452 849
1996.	721	4 738	1 008 878	1 526 667
1997.	714	4 561	1 142 201	1 628 919
1998.	646	4 454	1 241 522	1 701 736
1999.	662	4 173	1 323 653	1 753 749
2000.	655	4 498	1 401 010	1 801 817
2001.	647	4 607	1 494 745	1 857 292
2002.	627	4 481	1 571 775	1 920 321
2003.	701	4 888	1 649 851	1 964 406
2004.	608	4 395	1 723 198	2 007 394

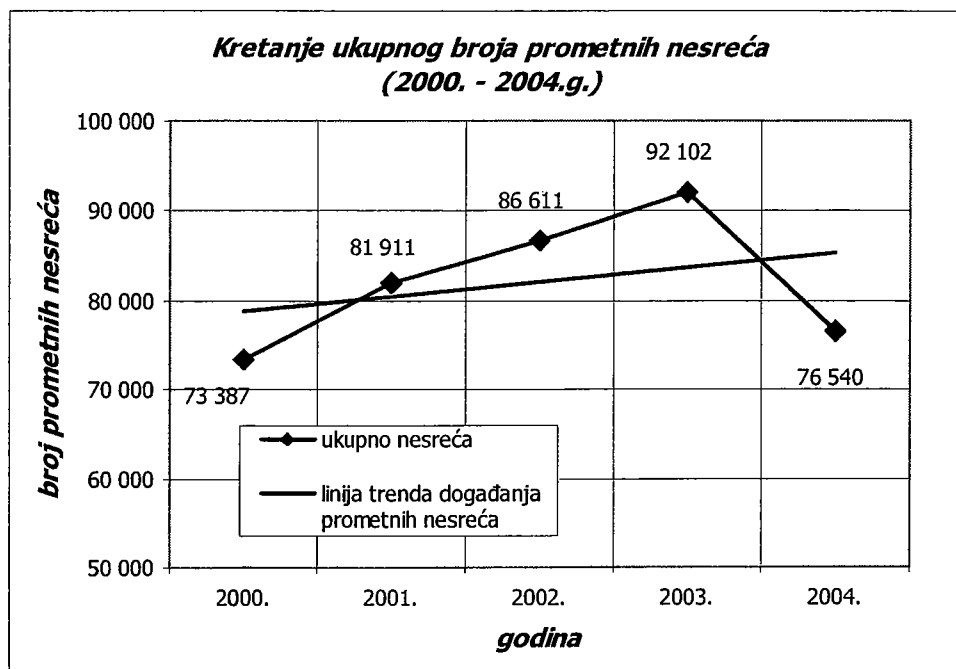
Tablica 2

INDEKS 1994. = 100				
godina	poginuli	teško ozlijeđeni	broj motornih vozila	broj vozača
1994.	100	100	100	100
1995.	99,5	98,4	101,9	104,5
1996.	89,7	84,8	122,2	109,8
1997.	88,8	81,7	138,3	117,1
1998.	80,3	79,7	150,3	122,4
1999.	82,3	74,7	160,3	126,1
2000.	81,5	80,5	169,6	129,5
2001.	80,5	82,5	181,0	133,5
2002.	78,0	80,2	190,3	138,1
2003.	87,2	87,5	199,8	141,2
2004.	75,6	78,7	208,7	144,3

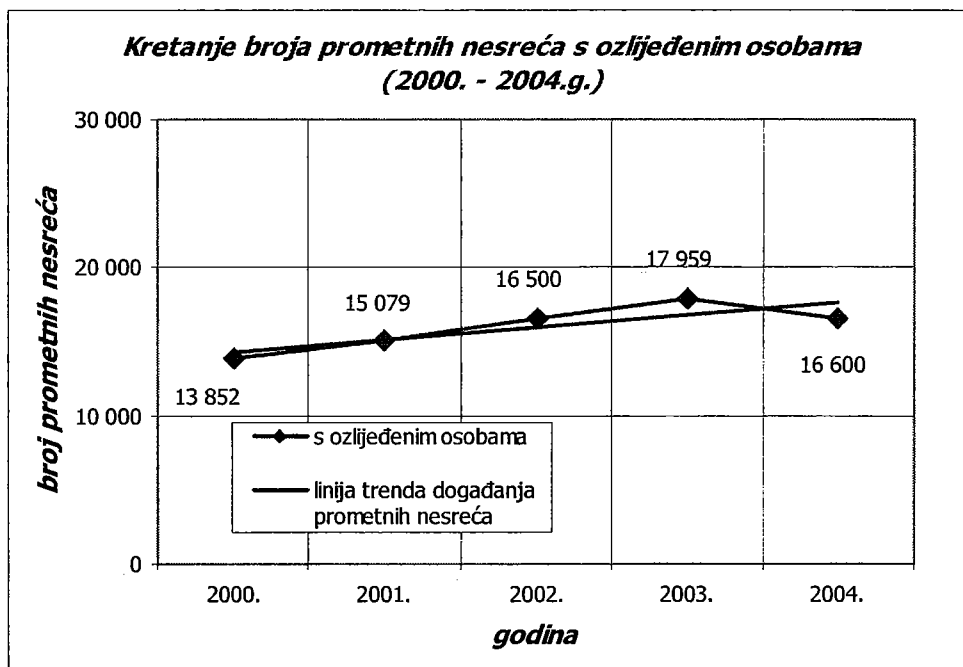
Grafikon 1



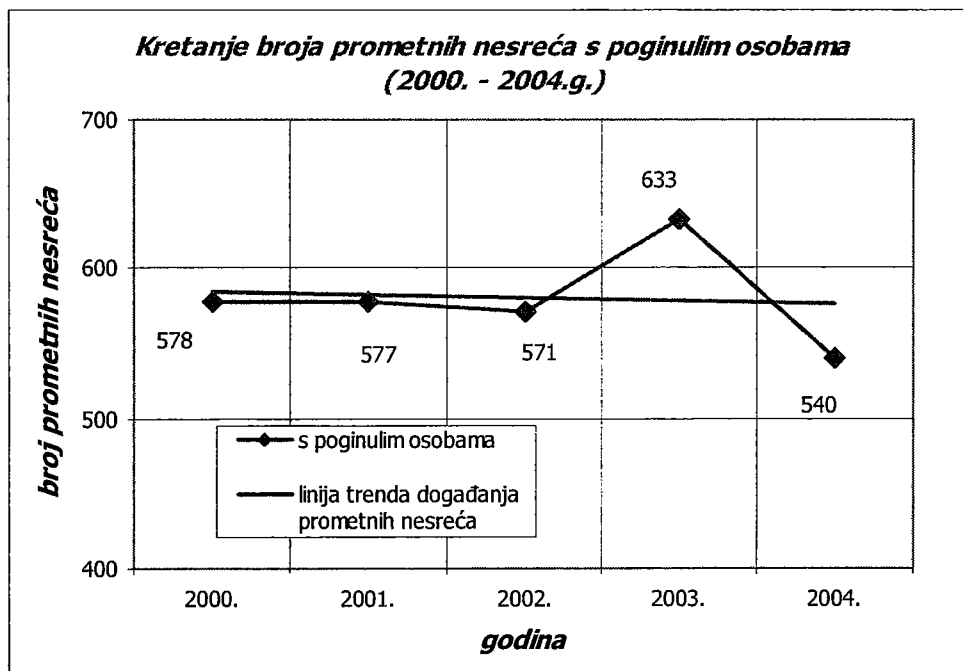
Grafikon 2



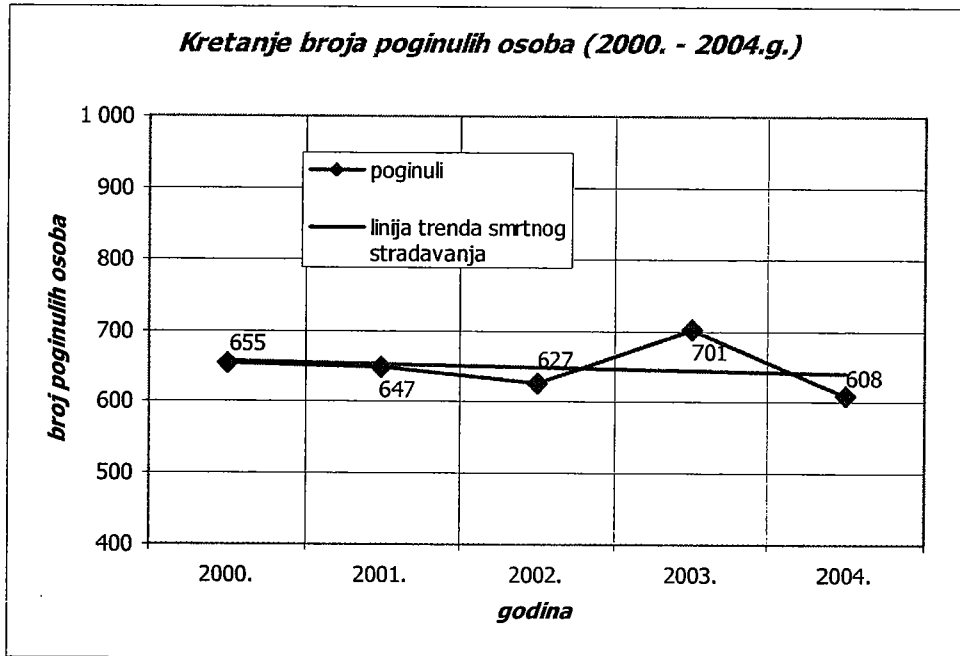
Grafikon 3



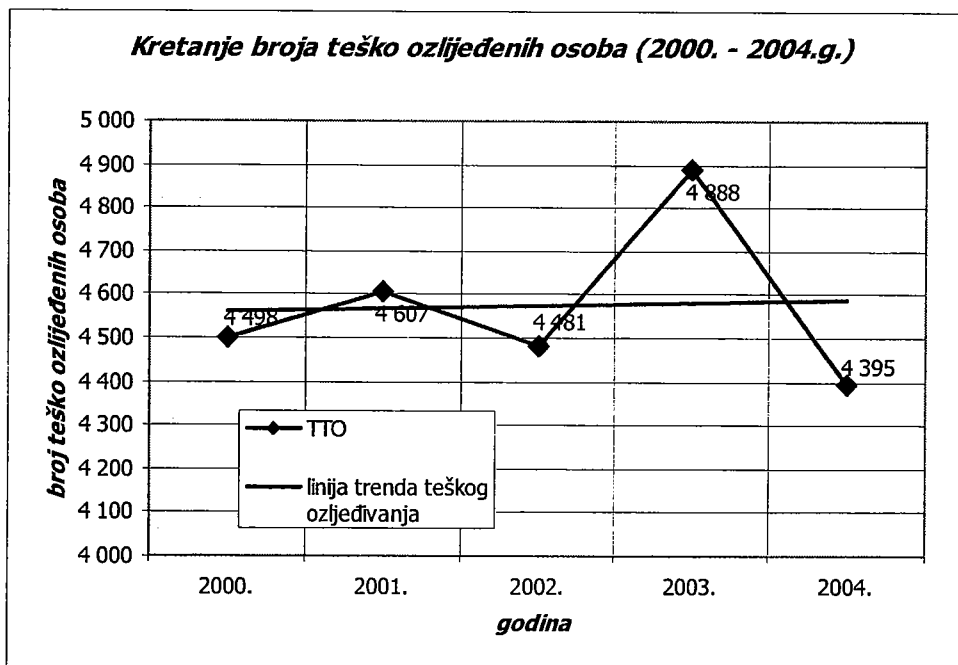
Grafikon 4



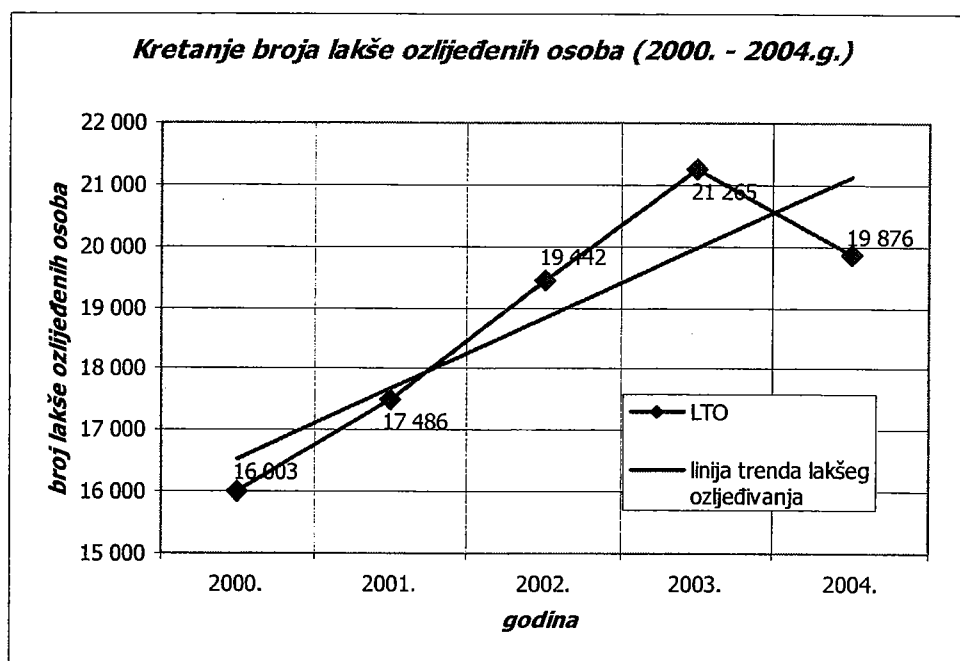
Grafikon 5



Grafikon 6



Grafikon 7



Najvažniji rezultati dosadašnje provedbe Nacionalnog programa mogu se sažeti u nekoliko činjenica:

- smanjenje najtežih posljedica prometnih nesreća u uvjetima stalno rastućeg prometa;
- dovođenje Republike Hrvatske u srednju i najbrojniju skupinu europskih zemalja prema broju poginulih osoba na cestama u odnosu na broj stanovnika;
- znatno povećanje preventivnog djelovanja policije te smanjenje i suvremenije represivno djelovanje;
- podizanje svijesti građana o problemu sigurnosti u prometu putem stalnih promidžbenih kampanja;
- uskladba zakonodavstva prema posljedicama i uzrocima prometnih nesreća;
- senzibiliziranje sredstava javnog priopćavanja i javnosti s problemom stradavanja u prometu;
- povećanje prometne kulture;
- uključivanje u provedbu programa svih državnih tijela i stručnih organizacija kojima je djelokrug rada vezan za sigurnost cestovnog prometa te na taj

način interdisciplinarni i međuresorni suvremen pristup problemu sigurnosti cestovnog prometa.

4. TEMELJNA ZNAČAJKA NACIONALNOG PROGRAMA 2006. – 2010.

Temeljnu značajku Nacionalnog programa obilježavaju postavljeni kvantitativni i kvalitativni ciljevi definirani programima, nositeljima aktivnosti, načinima izvršenja zacrtanih mjera te praćenjem rezultata i vrednovanje programa.

Kvantitativni ciljevi određeni su u skladu s europskim ciljevima za isto razdoblje, a odnose se na broj poginulih u odnosu prema broju stanovnika. Cilj Europske unije je smanjenje smrtnog stradanja u prometu na cestama do 2010. godine na razinu od sedam poginulih na sto tisuća stanovnika.

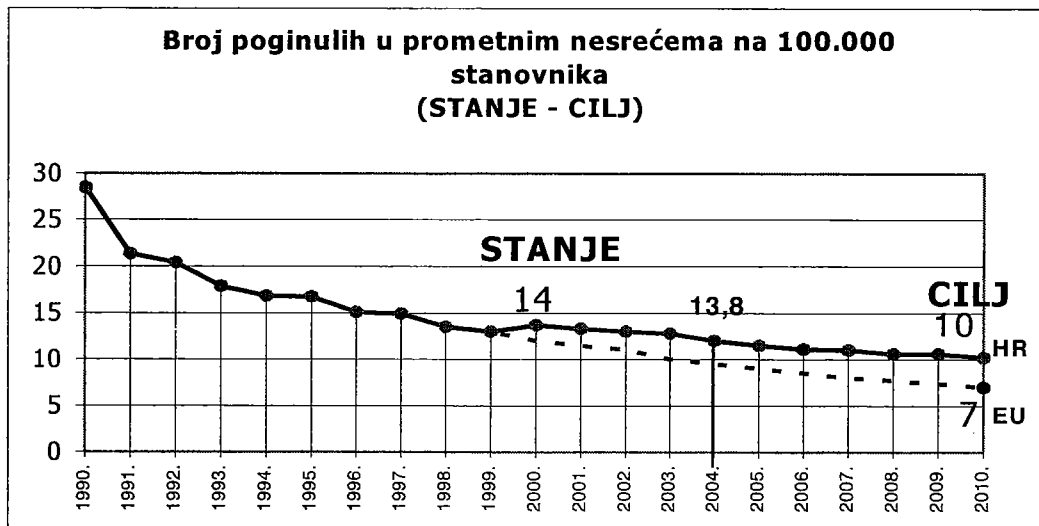
Hrvatska bi optimalno trebala težiti ostvarenju europskog cilja, no s obzirom na mnoge specifičnosti, a kako sredstva koja se planiraju izdvojiti nisu ni približna sredstvima koje izdvajaju zapadnoeuropske zemlje, realnije je očekivati smanjenje s 13,8 na 10 smrtno stradalih na sto tisuća stanovnika u 2010. godini.

Jednako tako se i kvalitativni ciljevi podudaraju s europskim ciljevima uz uvažavajnje svih specifičnosti hrvatskog prostora koji aktualiziraju zacrtani kvantitativni cilj.

4.1. Kvantitativni ciljevi

U 2004. godini u Republici Hrvatskoj u prometnim je nesrećama poginulo 608 osoba, što je 13.8 poginulih na sto tisuća stanovnika. Uz namjeru smanjenja broja poginulih na 10 na sto tisuća stanovnika, broj smrtno stradalih na našim cestama potrebno je svesti na 440 u 2010. godini. Riječ je o izuzetno teškoj zadaći jer je svake godine potrebno smanjiti broj poginulih za prosječno 34 osobe.

Grafikon 8



Ostali kvantitativni ciljevi, koji će biti u funkciji postizanja glavnog cilja, definirani su:

- utvrđivanjem dopuštene brzine kretanja vozila na cestama u optimalnim prometnim uvjetima (težiti da je poštuje oko 90 posto vozača). Ostalih 10 posto vozača ne smiju utvrđena ograničenja prekoračivati za više od 15 posto;
- stupanj raspršenosti svih brzina kretanja vozila u prometnom toku trebala bi iznositi najviše 10 posto;
- stupanj uporabe sigurnosnog pojasa (vozači i putnici u vozilu) treba iznositi oko 98 posto;
- stupanj uporabe sigurnosne kacige (vozači mopeda i motocikla i putnici na tim vozilima) treba iznositi oko 98 posto;
- udio sudionika prometnih nesreća pod utjecajem alkohola smanjiti sa sadašnjih šest posto na tri posto, a udio poginulih sudionika pod utjecajem alkohola smanjiti sa 17 posto na 9 posto;
- udio vozača koji su sudjelovali u prometnim nesrećama bez položenog vozačkog ispita sa sadašnjih 10 posto smanjiti na pet posto, a udio poginulih

vozača bez položenog ispita s 29 posto smanjiti na 15 posto od ukupnog broja poginulih vozača.

4.2 Kvalitativni ciljevi

Kvalitativni ciljevi trebaju postići daljnje smanjenje najtežih posljedica prometnih nesreća, odnosno broja poginulih teško i lako ozlijeđenih osoba, te daljnje zaustavljanje rasta ukupnog broja nesreća. Promatrajući globalno, važno je povećati prometnu kulturu stanovništva, stvoriti preduvjete za bolje poznavanje i poštivanje prometnih propisa te povećati društvenu svijest o problemu stradavanja u prometu.

Osposobljavanje u poznavanju prometnih propisa za sigurno sudjelovanje u prometu već u najranijoj dječjoj dobi ima jednu od najvažnijih uloga u ostvarivanju glavnog kvantitativnog cilja. Uvođenje prometnog odgoja u sve odgojno-obrazovne ustanove, počevši od dječjih vrtića, kao mjeru koja će dugoročno utjecati na ponašanje najmlađe i adolescentske skupine sudionika u prometu, a samim tim i izravno na sigurnost cestovnog prometa, potrebno je sustavno promicati putem Nacionalnog programa.

Sve vrste prometne nediscipline, posebno među mladima, treba svesti na najnižu razinu. Osobito valja smanjiti nepoštivanje prometnih propisa poput nepoštivanja crvenog svjetla na semaforu, vožnje pod utjecajem alkohola te vožnje bez položenog vozačkog ispita, bijeg s mjesta prometne nesreće i vožnje vozilom na kojem nije obavljen tehnički pregled i produljena registracija vozila. Uz navedeno, potrebno je sustavno nadzirati provedbu zakonom propisane mjere koje se odnose na sudjelovanje adolescenta i mladih vozača u prometu na cestama.

Praćenje i usmjeravanje kaznene politike i učinkovitost kaznenog i prekršajnog progona u svrhu povećanja prometne discipline i odgovornosti vozača prema poštivanju prometnih propisa i širenju prometne kulture, posebna je mjera koja će pridonijeti ostvarenju kvantitativnog cilja.

5. STRATEŠKE AKTIVNOSTI NACIONALNOG PROGRAMA

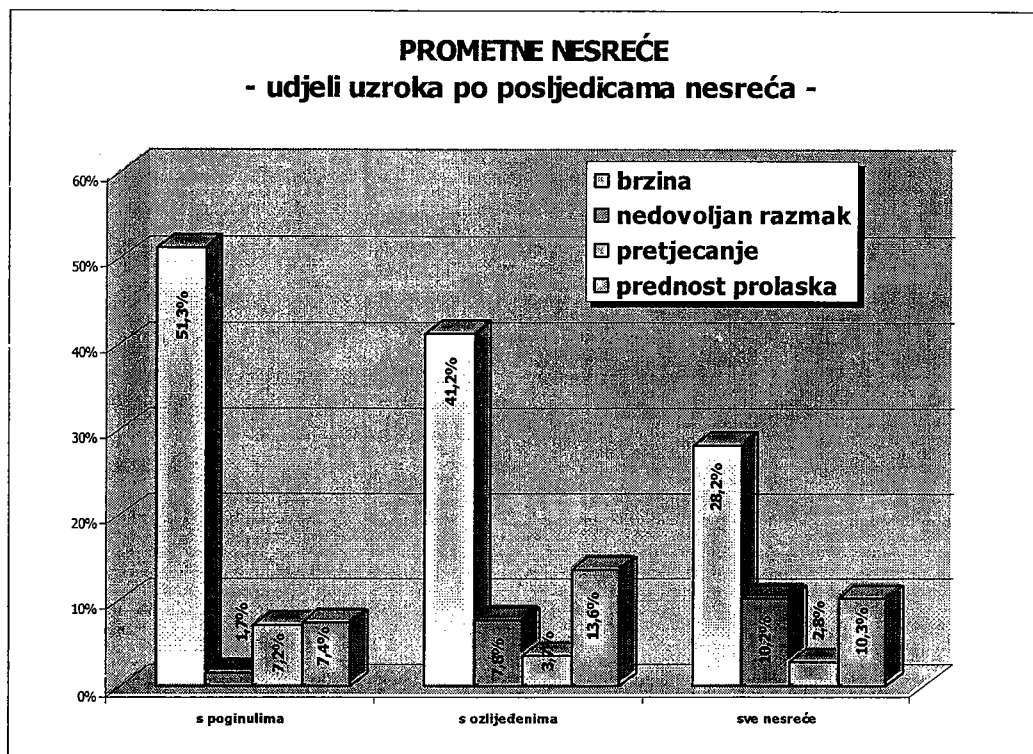
Strateške aktivnosti Nacionalnog programa 2006. - 2010. godina jesu:

1. smanjenje brzina vozila i poštivanje najviših dopuštenih brzina;
2. zaštita djece, mladih i najranjivijih sudionika u prometu;
3. suzbijanje vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih droga u prometu;
4. saniranje opasnih mjesta.

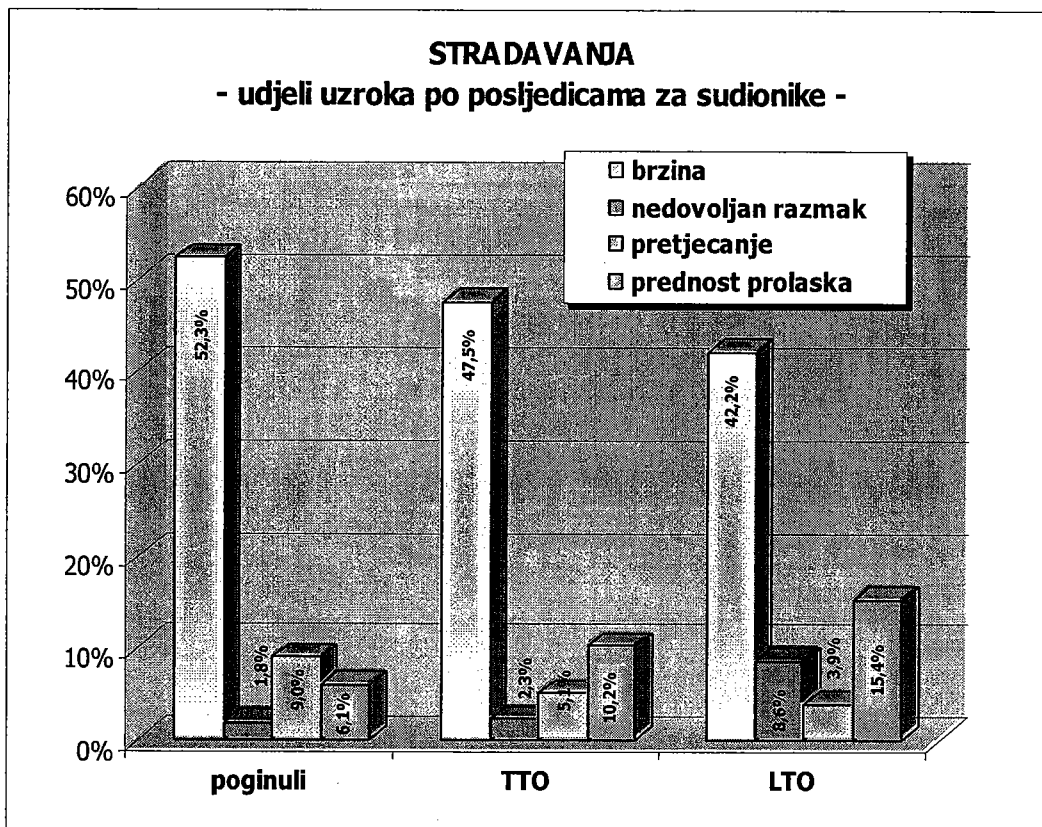
5.1. Smanjenje brzina i poštivanje najviših dopuštenih brzina

Smanjenje brzina i poštivanje najviših dopuštenih brzina prioriteta je strateška aktivnosti kontinuiranog obilježja s obzirom da su visoke brzine trajani i najčešći uzrok stradanja u prometu u razdoblju od 2000. do 2004. godine (grafikon 9. i 10).

Grafikon 9



Grafikon 10



Za postizanje poštivanja dopuštenih brzina provodit će se stalan preventivno-represivni rad temeljen na posebnim planovima. U tu svrhu potrebno je unaprijediti tehničku regulaciju prometa, koja se odnosi na određivanje dopuštenih brzina kretanja vozila na cestama prema stvarnim prometno-tehničkim elementima ceste, odnosno njezinom pojedinom dijelu, posebno u naselju.

Nadzor prometa (prometna policija) vezan uz poštivanje dopuštenih brzina kretanja vozila potrebno je uspostaviti na mjestima prema statističko-analitičkim podacima stvarne ugroženosti prometa zbog nepoštivanja nepropisne ili neprilagođene brzine. Pritom je potrebno sustavno stvarati naviku kod vozača da će ako ne poštuju dopuštenu brzinu kretanja biti nadzirani i sankcionirani na svakom mjestu i u svako vrijeme.

5.2 Zaštita djece, mladih i drugih najranjivijih sudionika u prometu

Zaštita djece u prometu nastavak je veoma uspješne strateške aktivnosti koja se provodi kontinuirano od samog početka provedbe Nacionalnog programa. Od pedesetak poginule djece u 1995. godini, danas se taj broj smanjio za 42 posto (tablica 3, grafikon 10). Strategija djelovanja odnosi se na obrazovanje predškolske i školske djece u svrhu kontinuiranog stjecanja odgovarajućeg prometnog znanja i prometne kulture te prihvaćanju temeljnih načela pravilnog ponašanja u prometu. Za ostvarenje navedenog potrebno je sustavno ukazivati na važnost uvođenja prometnog odgoja u sve odgojno-obrazovne ustanove, počevši od predškolskih ustanova.

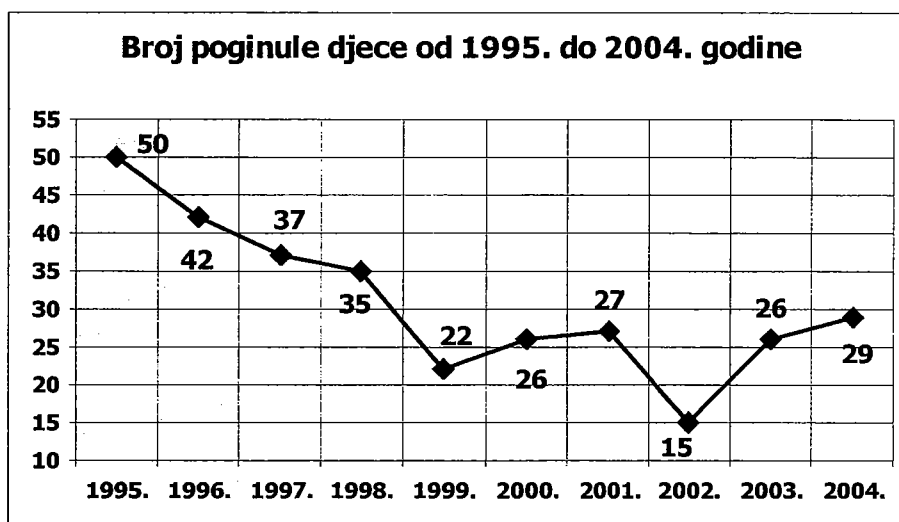
Uz djecu, a s obzirom da su prema uzrocima stradavanja u proteklom vremenskom razdoblju djeca najviše stradavala kao putnici u vozilu (grafikon 11.), posebnu pozornost valja usmjeriti na izobrazbu roditelja. Roditelji, kao moralni autoritet u stvaranju stava prema budućem ponašanju djeteta u prometu, imaju veoma značajnu ulogu. Stoga je potrebno organizirati i dopunski podučavati i roditelje, koji će zajedno s djecom provoditi program prometnog odgoja i time širiti prometnu kulturu među svim sudionicima u prometu.

Tablica 3

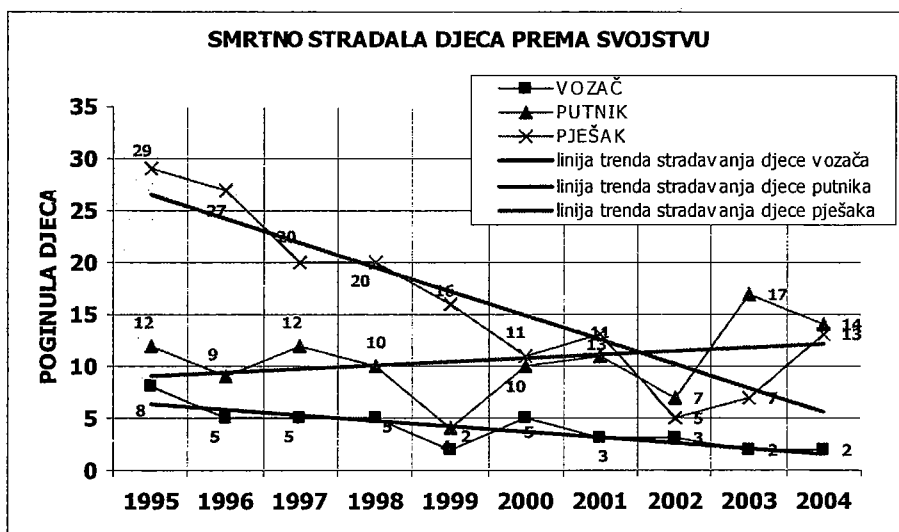
Broj poginule djece u prometnim nesrećama od 1995. do 2004. godine

Godina	Broj poginulih
1995.	50
1996.	42
1997.	37
1998.	35
1999.	22
2000.	26
2001.	27
2002.	15
2003.	26
2004.	29

Grafikon 10



Grafikon 11



Jednako važnu ulogu ima i obrazovanje mladih u prometu. Prihvaćanje temeljnih načela pravilnog ponašanja u prometu i stjecanju prometne kulture osnovna je zadaća ove strateške aktivnosti. Kako bi poboljšali opće stanje sigurnosti cestovnog prometa te prihvaćanje navedenih načela, kontinuirano će se provoditi prometni odgoj mladih kroz programe primjerene njihovom uzrastu.

Pješacima kao najugroženijoj i najranjivijoj skupini sudionika u prometu potrebno je dati poseban značaj. Pritom tri skupine pješaka - djeca, starije osobe i osobe s invaliditetom, trebaju biti predmetom posebne skrbi u prometu. Preventivno djelovanje, izobrazba nastavnika i odgajatelja predškolske i školske djece te promicanje ispravnog ponašanja u prometu provodit će se kontinuirano, a pristup rješavanju problema pješaka proširit će se i na tehničke mjere za osiguranje prometnih površina za njihovo sigurno kretanje.

U svrhu zaštite biciklistima u prometu u prvom je redu potrebno osigurati bolju tehničku opremljenost i ispravnost bicikla kako bi se povećala njihova uočljivost. Kao dopunsku mjeru potrebno se zauzimati za osiguranje posebnih površina za njihovo kretanje. Osim toga, s obzirom da novi Zakon o sigurnosti prometa na cestama propisuje obvezu nošenja zaštitne kacige za osobe do 16 godina starosti koje upravljaju biciklima, kao i mogućnost polaganja vozačkog ispita za upravljanje biciklima, potreban je stalan nadzor provedbe tih odredbi.

Kod vozača koji u prometu koriste mopede i motocikle te osoba koje se na njima prevoze, potrebno je u prvom redu poboljšati njihovu pasivnu sigurnost redovitom uporabom kaciga.

Prometne površine treba prilagoditi kretanju osoba s tjelesnim invaliditetom te u suradnji s navedenom skupinom i njihovim udrugama educirati javnost o problemima invalida i na taj način povećati skrb o toj skupini sudionika u prometu.

5.3. Suzbijanje vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih droga u prometu

Vožnja pod utjecajem alkohola, a u novije vrijeme sve više i opojnih droga, problem je koji Republika Hrvatska mora ustrajno i sustavno suzbijati. Prometne nesreće i posljedice tih prometnih nesreća, koje izazivaju vozači vožnjom pod utjecajem alkohola ili opojnih droga i dalje su veoma teške.

Borba protiv upravljanja vozilima pod utjecajem alkohola i opojnih droga nema alternative. To je pokazano i prihvaćanjem novog Zakona o sigurnosti

prometa na cestama s uvođenjem nulte tolerancije alkohola u organizmu kod vozača dok upravljaju vozilima. Ta mjera i strože stupnjevano sankcioniranje vozača koji upravljaju vozilima pod utjecajem alkohola, polučili su dobre rezultate (tablica 4). Razvidno je osjetno smanjenje broja prometnih nesreća i njihovih posljedica iako se očekuje njihovo povećanje ili brojčane pokazatelje slične onima u 2004. godini s obzirom da je u kategoriju alkoholiziranih ušla i skupina vozača s koncentracijom alkohola do 0.5 g/kg koja do izglasavanja novog zakona nije bilježena.

Tablica 4

ALKOHOLIZIRANI VOZAČI U PROMETNIM NESREĆAMA
(USPOREDBA DEVET MJESECI 2005. I 2004. GODINE)

PROMETNE NESREĆE KOJE SU SKRIVILI ALKOHOLIZIRANI VOZAČI	2004.	2005.	2005./2004. +/- %
s poginulim osobama	109	89	-18,3
s ozlijeđenim osobama	2289	2200	-3,9
s materijalnom štetom	3866	3437	-11,1
UKUPNO	6264	5726	-8,6
POSljedICE ZA SVE SUDIONIKE U NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI ALKOHOLIZIRANI VOZAČI	2004.	2005.	2005./2004. +/- %
poginuli	128	105	-18,0
teško ozlijeđeni	779	724	-7,1
lako ozlijeđeni	2852	2624	-8,0
UKUPNO	3759	3453	-8,1
POSljedICE ZA ALKOHOLIZIRANE VOZAČE U NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI	2004.	2005.	2005./2004. +/- %
poginuli	58	41	-29,3
teško ozlijeđeni	382	376	-1,6
lako ozlijeđeni	1138	1086	-4,6
UKUPNO	1578	1503	-4,8

Isto tako, pokazalo se kako vozači s koncentracijom alkohola do 0.5 g/kg prouzrokuju određeni postotak prometnih nesreća i stradavanja u njima, što je prikazano u tablicama 5a i 5b.

Tablica 5a

PROMETNE NESREĆE KOJE SU PROUZROKOVALI VOZACI POD UTJECAJEM ALKOHOLA (prometne nesreće po posljedicama i uzrocima) 20.08.2004. - 19.08.2005.										
PROMETNE NESREĆE		STUPANJ ALKOHOLIZIRANOSTI (g/kg)						A+B+C	UDJEL A+B+C U UKUPNOM BROJU NESREĆA %	
		A		B		C				
		do 0,5	više od 0,5 A+B+C	0,51 - 1,5	više od 1,5 A+B+C	više od 1,5	više od 1,5 A+B+C			
A - S POGINULIMA	UKUPNO (suma uzroka)	14	12,1%	45	38,8%	57	49,1%	116	22,6%	
	UZROCI	brzina	5	37,9%	30	47,6%	28	44,4%	63	24,0%
		pretecanje	2	28,6%	2	28,6%	3	42,9%	7	21,2%
		prednost prolaska	1	16,7%	3	50,0%	2	33,3%	6	12,8%
		vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	1	33,3%	0	0	2	66,7%	3	37,5%
		neproprilno skretanje	2	66,7%	0	0	1	33,3%	3	16,7%
ostalo	3	8,8%	10	29,4%	21	61,8%	34	23,3%		
B - S OZLIJEĐENIMA	UKUPNO (suma uzroka)	388	14,5%	1035	38,7%	1250	46,8%	2673	18,3%	
	UZROCI	brzina	171	12,2%	597	42,7%	631	45,1%	1399	24,1%
		pretecanje	23	24,7%	38	48,9%	32	34,4%	93	15,6%
		prednost prolaska	60	29,6%	81	39,9%	62	30,5%	203	9,9%
		vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	18	17,8%	38	67,6%	45	44,6%	101	9,4%
		neproprilno skretanje	21	25,9%	36	43,4%	26	31,4%	83	13,0%
ostalo	95	12,0%	245	30,9%	454	57,2%	794	17,8%		
C - S MATERIJALNOM ŠTETOM	UKUPNO (suma uzroka)	738	18,6%	1457	36,7%	1775	24,7%	3970	9,8%	
	UZROCI	brzina	231	15,3%	639	42,6%	631	42,0%	1501	14,9%
		pretecanje	27	24,8%	53	48,6%	29	26,6%	109	10,2%
		prednost prolaska	115	34,2%	116	35,0%	100	30,2%	331	9,0%
		vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	60	20,1%	113	57,9%	125	41,9%	298	7,6%
		neproprilno skretanje	37	23,0%	69	42,9%	55	34,2%	161	8,0%
ostalo	268	17,1%	467	29,7%	835	53,2%	1570	7,9%		
UKUPNO (A+B+C)		1140	16,9%	2537	37,5%	3082	45,5%	6759	12,1%	

Tablica 5b

STRADAVANJA SUDIONIKA PROMETNIH NESREĆA KOJA SU PROUZROKOVALI VOZACI POD UTJECAJEM ALKOHOLA (stradavanja po posljedicama i uzrocima) 20.08.2004. - 19.08.2005.										
POSljedICE ZA SUDIONIKE		STUPANJ ALKOHOLIZIRANOSTI (g/kg)						A+B+C	UDJEL A+B+C U UKUPNOM BROJU STRADAVANJA %	
		A		B		C				
		do 0,5	više od 0,5 A+B+C	0,51 - 1,5	više od 1,5 A+B+C	više od 1,5	više od 1,5 A+B+C			
A - POGINULI	UKUPNO (suma uzroka)	15	9,9%	63	41,4%	74	48,7%	152	32,3%	
	UZROCI	brzina	6	7,3%	43	52,4%	33	40,2%	82	26,5%
		pretecanje	2	27,3%	2	22,2%	5	55,6%	9	26,5%
		prednost prolaska	1	10,0%	5	50,0%	4	40,0%	10	19,0%
		vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	1	25,0%	0	0	3	75,0%	4	44,4%
		neproprilno skretanje	2	66,7%	0	0	1	33,3%	3	15,8%
ostalo	3	6,8%	13	29,5%	28	63,6%	44	39,8%		
B - TEŠKO OZLIJEĐENI	UKUPNO (suma uzroka)	107	11,5%	401	42,9%	426	45,6%	934	23,0%	
	UZROCI	brzina	55	10,4%	257	47,0%	235	43,0%	547	10,8%
		pretecanje	7	26,9%	8	30,8%	11	42,3%	26	12,0%
		prednost prolaska	15	30,6%	19	38,8%	15	30,6%	49	10,9%
		vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	0	0,0%	8	50,0%	8	50,0%	16	16,0%
		neproprilno skretanje	4	19,0%	13	51,9%	4	19,0%	21	13,6%
ostalo	26	9,5%	96	34,9%	153	55,6%	275	20,9%		
C - LAKO OZLIJEĐENI	UKUPNO (suma uzroka)	483	15,3%	1276	40,5%	1390	44,1%	3149	18,5%	
	UZROCI	brzina	216	12,9%	745	44,4%	717	42,7%	1678	24,2%
		pretecanje	37	27,4%	57	42,2%	41	30,4%	135	17,9%
		prednost prolaska	83	30,2%	107	38,9%	85	30,9%	275	10,3%
		vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	23	17,4%	39	29,5%	70	53,0%	132	9,0%
		neproprilno skretanje	28	28,0%	41	41,0%	31	31,0%	100	14,6%
ostalo	96	11,6%	287	34,6%	446	53,8%	829	18,5%		
UKUPNO (A+B+C)		605	14,3%	1740	43,1%	1890	44,6%	4235	19,7%	

Bez obzira na pozitivne učinke, vožnja pod utjecajem alkohola i nadalje je jedan od problema zbog kojeg se događaju prometne nesreće s najtežim posljedicama pa je stoga potrebno nastaviti sustavno provedbu preventivno-

represivnih mjera sa svrhom smanjenja broja vozača koji upravljaju vozilom pod utjecajem alkohola.

Uz vožnju pod utjecajem alkohola, u posljednje vrijeme, posebno kod mladih vozača, sve je više utvrđenih prekršaja vožnje pod utjecajem opojnih droga. Uvođenje projekta prometne policije pod nazivom *Nadzor vozača koji upravljaju vozilom pod utjecajem opojnih droga* pokazao je njegovu opravdanost (tablica 6). Sustavni nadzor vozača, provedbu preventivno-represivnih djelatnosti i daljnje opremanje i stručno usavršavanje prometne policije za detektiranje vozača koji upravljaju vozilom pod utjecajem opojnih droga osnovna je zadaće ove strateške djelatnosti.

Tablica 6

REZULTATI TESTIRANJA VOZAČA NA OPOJNE DROGE

POLICIJSKA UPRAVA	Datum zaduženja uređaja odnosno datum početka rada s uređajem za preli-minarno testiranje vozača na opojne droge	Ukupan broj testiranih vozača i onih vozača koji su odbili ponudeno testiranje na uređaju za preli-minarno testiranje na opojne droge	Vozači koji su testirani na uređaju za preli-minarno testiranje	Vozači koji su odbili podvrći se testiranju na uređaju za preli-minarno testiranje	Nije utvrđena prisutnost opojnih droga na uređaju za preli-minarno testiranje	Utvrđena prisutnost opojnih droga na uređaju za preli-minarno testiranje	Pristalo na davanje uzoraka krvi i urina radi analize na prisu-tnost opojnih droga	Odbilo dati uzorak krvi i urina radi analize na prisu-tnost opojnih droga	Utvrđena prisutnost opojnih droga nakon analize uzoraka krvi i urina	Nije utvrđena prisutnost opojnih droga nakon analize uzoraka krvi i urina	Analiza uzoraka krvi i urina još nije izvršena odnosno rezultati analize još nisu dostavljeni UPRAVI	Podneseno prijava zbog: - Odbijanja podvrgavanja testiranju, - Odbijanja davanja uzoraka krvi i urina radi analize, - Utvrđene prisutnosti opojnih droga (analizom krvi i urina).
ZADARSKA	15.11.2004.	180	167	13	107	60	2	58	1	-	1	72
ZAGREBAČKA	27.11.2003.	266	262	4	233	29	13	16	7	6	-	27
PRIMORSKO-GORANSKA	02.08.2004.	198	194	4	131	63	13	50	7	5	1	61
OSJEČKO-BARANJSKA	20.08.2004.	107	107	-	93	14	-	14	-	-	-	14
SPLITSKO-DALMATINSKA	01.10.2004.	188	184	4	164	20	13	7	7	6	-	18
ŠIBENSKO-KNINSKA	20.05.2005.	78	49	29	37	12	5	7	5	-	-	41
POŽEŠKO-SLAVONSKA	01.07.2005.	14	14	-	13	1	-	1	-	-	-	1
KOPRIVNIČKO-KRIZEVAČKA	Nema uređaj - provedena AKCIJA	16	16	-	12	4	4	-	-	-	4	-
LIČKO-SENJSKA	Nema uređaj - provedena AKCIJA	24	24	-	14	10	4	6	4	-	-	10
ISTARSKA	Nema uređaj - provedena AKCIJA	37	35	2	23	12	-	12	-	-	-	14
UKUPNO		1108	1052	56	827	225	54	171	31	17	6	258

5.4. Sanacija opasnih mjesta

Provedbom odrednica iz Nacionalnog programa od 2001. do 2005. godine inicirana je sanacija 39 opasnih mjesta na kojima je u minulih pet godina zabilježeno 3450 prometnih nesreća: 2616 prometnih nesreća s materijalnom štetom, 777 prometnih nesreća imale su za posljedicu 1001 lakše ozlijeđenu osobu i 326 teže ozlijeđenih osoba, dok je 58 prometnih nesreća imalo je za posljedicu 69 smrtno stradalih osoba.

Cjelovita sanacija provedena je na deset opasnih mjesta, za četiri opasna mjesta napravljeni su projekti za sanaciju, a za 25 opasnih mjesta ugovorena je izrada projektne dokumentacije.

Na deset saniranih mjesta, prije sanacija, dogodila se 631 nesreća - 14 je prometnih nesreća bio s poginulim osobama, 137 prometnih nesreća imalo je za posljedicu teže i lakše ozlijeđene osobe. U tim nesrećama poginulo je ukupno 18 osoba, teško je ozlijeđena 61 osoba, a lakše su ozlijeđene 193 osobe. Nakon sanacije opasnih mjesta, nijedna prometna nesreća nije imala za posljedicu poginulu osobu; dogodile su se dvije nesreće s teško ozlijeđenim osobama, a 10 prometnih nesreća imalo za posljedicu lakše ozlijeđene osobe. **Navedeni podaci jasno ukazuju na uspješnost, bolje rečeno isplativosti provedenih mjera sanacije utvrđenih opasnih mjesta na cestama i cestovnoj infrastrukturi.**

Stoga će se sanacije opasnih mjesta na cestama i dalje provoditi prema već utvrđenoj tehnologiji praćenja opasnih mjesta i uklanjanja uočenih nedostataka. Iz Nacionalnog programa financirat će se izrada idejnih i glavnih projektnih rješenja za njihovu sanaciju, a Ministarstvo unutarnjih poslova provodit će učinkovit nadzor sanacije opasnih mjesta na temelju tako izrađenih projekata. Ujedno, protiv subjekata zaduženih za sanaciju i uklanjanje utvrđenih nedostataka poduzimat će se represivne mjere u skladu sa zakonom ako se sanacija prema projektnoj dokumentaciji ne izvrši u primjerenom roku.

6. DOPUNSKE DJELATNOSTI

Dopunske djelatnosti provodit će se kao dopunske mjere za ostvarenje zacrtanog glavnog kvantitativnog cilja. Dopunske strateške djelatnosti jesu:

1. povećanje razine tehničke ispravnosti vozila;
2. unaprjeđenje prometne statistike i analize;
3. uporaba sigurnosnog pojasa i dnevnih svjetala na vozilima;
4. poštivanje semaforiskog svjetla.

6.1. Povećanje razine tehničke ispravnosti vozila

Nastavit će se već započete djelatnosti u svrhu stvaranja tehničke pretpostavke za dnevno ažuriranje podataka o obavljenim tehničkim pregledima vozila te uspostaviti sustav automatskog pozivanja vlasnika koji nisu produžili registraciju vozila. Provoditi preventivno-represivne akcije prema vlasnicima neregistriranih i neosiguranih vozila te inicirati osuvremenjivanje opreme u stanicama za tehničke preglede vozila.

Provodit će se mjere za pokretanje postupka sustavnog nadzora vozila koje prevoze opasne tvari u skladu sa Zakonom o prijevozu opasnih tvari i direktivama Europske unije u svrhu zaštite okoliša i očuvanja prirode.

6.2. Unaprjeđenje prometne statistike i analize

Radi kvalitetnije analize i statističkog praćenja prometnih nesreća potrebno je nastaviti daljnji razvitak i usavršavanje postojećeg informacijskog sustava za unos i praćenje prometnih nesreća. Kako je IS MUP-a jedina baza iz koje se dobivaju svi relevantni podaci za stručnu i znanstvenu analizu prometnih nesreća, potrebno je uspostaviti kvalitetnu suradnju između subjekata koji brinu o sigurnosti prometa na našim cestama i težiti uspostavi zajedničke baze podataka koja će sadržavati sve elemente koji mogu unaprijediti analizu prometnih nesreća u svrhu povećanja sigurnosti cestovnog prometa. Na taj bi način dobio jedinstveni sustav praćenja događaja u prometu, koji bi bio sukladan takvim sustavima u zemljama Europske unije.

6.3. Uporaba sigurnosnog pojasa

Stupanjem na snagu novog Zakona o sigurnosti cestovnog prometa u kojem je znatno pooštrena sankcije za neuporabu sigurnosnog pojasa vozača i putnika u vozilu, postigao se vrlo dobar rezultat. Tako je prema podacima ispitivanja uporabe sigurnosnog pojasa na našim cestama, provedenog u listopadu 2005. godine na uzorku od dvije tisuće vozila, utvrđeno da čak 75 posto vozača rabi sigurnosni pojas tijekom vožnje u vozilu (tablica 7).

Stoga je potrebno nastaviti na promicanju uporabe sigurnosnog pojasa u svrhu postizanja stopostotnog korištenja **sigurnosnog pojasa tijekom vožnje** (vozači i putnici u vozilu).

Tablica 7
**Uporaba sigurnosnog pojasa i svjetala
na vozilu tijekom vožnje na uzorku od 100 vozila**

POLICIJSKA UPRAVA	KORIŠTENJE SVJETALA	VEZANO VOZAČA
Bjelovarsko-bilogorska	98	64
Brodsko-posavska	89	65
Dubrovačko-neretvanska	87	70
Istarska	98	69
Karlovačka	97	90
Koprivničko-križevačka	92	90
Krapinsko-zagorska	95	97
Ličko-senjska	95	77
Međimurska	88	75
Osječko-baranjska	96	72
Požeško-slavonska	89	62
Primorsko-goranska	96	84
Sisačko-moslavačka	96	84
Splitsko-dalmatinska	80	45
Šibensko-kninska	93	91
Varaždinska	92	58
Virovitičko-podravska	87	83
Vukovarsko-srijemska	91	81
Zadarska	90	80
Zagrebačka	97	62
UKUPNO	1846	1499
%	92,30%	74,95%

6.4. Poštivanje semaforškog svjetla

I nadalje će se razrađivati i proširivati aktivnosti radi postizanja što većeg poštivanja **semaforških svjetala u prometu na cestama**.

7. NOSITELJI PROVEDBE NACIONALNOG PROGRAMA

Na temelju pozitivnih pokazatelja o opravdanosti Nacionalnog programa, Vlada RH kao nositelja određuje Ministarstvo unutarnjih poslova. Za djelotvorniju provedbu programa ministar unutarnjih poslova imenovat će radnu skupinu na prijedlog ministarstava, stručnih organizacija i inih dionika u provedbi Nacionalnog programa. U ime Ministarstva unutarnjih poslova kao nositelja programa, imenovat će se voditelj, jedan zamjenik voditelja i jedan član, u ime Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, još jedan zamjenik voditelja i jedan član, u ime Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa, Ministarstva zdravstva i socijalne skrbi i Ministarstva pravosuđa, Hrvatskog autokluba, Centra za vozila Hrvatske i Hrvatskih cesta imenovat će se po jedan član, a u ime Hrvatskog ureda za osiguranje, dva člana.

7.1. Zadaća radne skupine

Članovi radne skupine imaju ulogu stručne ekipe.

Za svoj rad odgovaraju ministru unutarnjih poslova.

Radna skupina ima sljedeće zadaće:

- predlaže ministru unutarnjih poslova i ministru mora, turizma, prometa i razvitka financijski plan za proračunsku godinu,
- predlaže plan nabave ministru unutarnjih poslova,
- razmatra izvješće o izvršavanju Nacionalnog programa i predlaže mjere za poboljšanje,
- predlaže i razrađuje programe ili planove strateških aktivnosti,
- prati i daje prijedloge za provedbu danih planova,

- podnosi ministru unutarnjih poslova, svim ministarstvima i tijelima koja sudjeluju u provođenju Programa, polugodišnja i godišnja izvješća o realizaciji Nacionalnog programa zajedno sa financijskim izvješćem, a Vladi Republike Hrvatske godišnje izvješće.
- u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova izvješćuje širu javnost o planiranim aktivnostima i postignutim rezultatima.

8. FINACIJSKO PLANIRANJE, IZVRŠENJE I IZVJEŠĆIVANJE O NACIONALNOM PROGRAMU

8.1. Izvori financiranja

Za financiranje Nacionalnog programa planiraju se sljedeći izvori:

- sredstva prikupljena od naplaćenih kazni za prekršaje u prometu, na temelju Odluke Vlade RH;
- sredstva osiguravajućih društava utvrđena posebnim sporazumom s Ministarstvom unutarnjih poslova;
- sredstva stručnih organizacija utvrđena posebnim sporazumom s Ministarstvom unutarnjih poslova.

8.2. Financijsko planiranje, izvršenje i izvješćivanje

Sredstva za provedbu Nacionalnog programa uplaćivat će se na račun posebnih namjena otvorenog po nalogu Ministarstva unutarnjih poslova. Navedena sredstva su u sustavu jedinstvenog računa riznice, a trajnim nalogom se izvršavaju preko depozitnog računa korisnika državnog proračuna.

Naloge za izvršenje potpisuju ovlaštene osobe Ministarstva unutarnjih poslova.

U skladu s člankom 13. i 62. Zakona o proračunu (Narodne novine, broj 96/03.) u financijskom planu Ministarstva unutarnjih poslova posebno će se

planirati stavka Financijski plan Nacionalnog programa s iskazanim planiranim prihodima i primicima te rashodima i izdacima.

Na prijedlog Radne skupine, Financijski plan za proračunsku godinu odobravaju ministar unutarnjih poslova i ministar mora, turizma, prometa i razvitka.

Isto tako, prema Pravilniku o financijskom izvještavanju u proračunskom računovodstvu (Narodne novine, broj 74/02, 3/03, 12/03 i 3/04) na kraju proračunske godine Ministarstvo unutarnjih poslova izrađuje financijska izvješća za planirani program Nacionalnog programa, koji je sastavni dio konsolidiranog financijskog izvješća Ministarstva unutarnjih poslova.

O planiranom financijskom planu programa Nacionalnog programa te financijskom izvješću o izvršenju stručna služba Ministarstva unutarnjih poslova izvješćuje članove Radne skupine tromjesečno, a prema njihovom zahtjevu i više puta. Zapisnik radne skupine o razmotrenom financijskom izvješću dostavljat će se svim subjektima koji financiraju Nacionalni program.

Provedba financijskog plana te plana nabave za program Nacionalnog programa provodit će se prema Zakonu o javnoj nabavi (Narodne novine, broj 117/01 i 92/05). Središnje tijelo nabave je naručitelj, odnosno Ministarstvo unutarnjih poslova, a odgovorna osoba naručitelja je ministar unutarnjih poslova.

Nadzor izvršenja navedenog programa obavlja Državni ured za reviziju.

U Zagrebu,

Broj: 511-01-24-2373/2006.