



Vlada
Republike
Hrvatske

**[NACIONALNI PROGRAM
SIGURNOSTI CESTOVNOG
PROMETA REPUBLIKE
HRVATSKE
2011. - 2020. GODINA]**

ZAGREB, OŽUJAK 2011.

SADRŽAJ	STR.
1. PREDGOVOR	1
1.1. POVIJEST NACIONALNOG PROGRAMA	1
1.2. UČINCI DOSADAŠNJE PROVEDBE	1
1.3. UČINCI PROVEDBE NPSCP-a U RAZDOBLJU OD 2006. DO 2010. GODINE	4
2. OKRUŽENJE U KOJEM SE DONOSI NOVI NPSCP	7
2.1. GLOBALNI PORAST STRADAVANJA NA CESTAMA	7
2.2. SIGURNOSNI PRISTUP	7
2.3. NAPREDAK U EUROPI	8
2.4. DESETLJEĆE AKCIJE	9
3. IMPLEMENTACIJA EUROPSKIH I SVJETSKIH KRETANJA U NPSCP	10
4. VIZIJA I CILJEVI NACIONALNOG PROGRAMA	11
4.1. VIZIJA	11
4.2. KVALITATIVNI CILJEVI	11
4.3. KVANTITATIVNI CILJEVI	12
5. NAČELA DJELOVANJA NOVOG NACIONALNOG PROGRAMA	13
5.1. TEŽNJA ZA NAJVIŠIM STANDARDIMA	13
5.2. SVEOBUHVAJNI PRISTUP SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	13
5.3. SUPSIDIJARNOST PROPORCIONALNOST I PODIJELJENA ODGOVORNOST	14
6. PODRUČJA DJELOVANJA NACIONALNOG PROGRAMA	14
6.1. PROMJENA PONAŠANJA SUDIONIKA U PROMETU	16
6.1.1. BRZINA KRETANJA	16
6.1.2. VOŽNJA POD UTJECAJEM ALKOHOLA ILI DROGA ILI LIJEKOVA	18
6.1.3. SIGURNOSNI POJAS I ZAŠTITNA KACIGA	20
6.1.4. EDUKACIJA U PODRUČJU SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA	22
6.1.5. OSPOSOBLJAVANJE KANDIDATA ZA VOZAČE	22
6.1.6. NAJBRANJIVIJI SUDIONICI U PROMETU	24
6.1.7. VOŽNJA NA NEDOVOLJNOJ UDALJENOSTI	25
6.1.8. AGRESIVNA VOŽNJA	26
6.1.9. UMOR VOZAČA I OMETANJA U VOŽNJI	27
6.2. BOLJA CESTOVNA INFRASTRUKTURA	28
6.2.1. DETAKCIJA I SANIRANJE OPASNIH MJESTA	28

6.2.2. POVEĆANJE SIGURNOSTI PROMETA NA GRADSKIM PROMETNICAMA	29
6.2.3. VOŽNJA SUPROTNIM (ZABRANJENIM) SMJEROM NA AUTOCESTI	30
6.2.4. SIGURNOST PROMETA U TUNELIMA	31
6.3. SIGURNIJA VOZILA	32
6.3.1. AKTIVNA I PASIVNA SIGURNOST VOZILA	32
6.3.2. VOZILA ZA PRIJEVOZ DJECE	33
6.3.3. TERETNA VOZILA I AUTOBUSI	33
6.3.4. TEHNIČKA ISPRAVNOST VOZILA	34
6.4. UČINKOVITA MEDICINSKA SKRB NAKON PROMETNIH NESREĆA	36
6.4.1. HITNA MEDICINSKA SLUŽBA	36
6.4.2. SKRB O UNESREĆENIMA U ZDRAVSTVENIM USTANOVAMA	37
6.4.3. EDUCIRANJE GRAĐANSTVA U PRUŽANJU PRVE POMOĆI	38
6.5. OSTALA PODRUČJA DJELOVANJA	38
6.5.1. GRAĐANSKE UDRUGE I JAVNOST	38
6.5.2. LEGISLATIVA	39
6.5.3. OSNIVANJE NOVIH TIJELA	39
6.5.4. ZNANOST U FUNKCIJI SIGURNOSTI PROMETA	40
6.5.5. MEDIJI U FUNKCIJI SIGURNOSTI PROMETA	41
7. NOSITELJI PROVEDBE NACIONALNOG PROGRAMA	42
7.1. RADNA SKUPINA	42
7.2. PODRUČJA DJELOVANJA RADNE SKUPINE	42
8. FINACIJSKO PLANIRANJE, IZVRŠENJE I IZVJEŠĆIVANJE O NACIONALNOM PROGRAMU	42
8.1. IZVORI FINANCIRANJA	42
8.2. FINACIJSKO PLANIRANJE, IZVRŠENJE I IZVJEŠĆIVANJE	43

Na temelju članka 30. stavka 2. Zakona o Vladi Republike Hrvatske (»Narodne novine«, br. 101/98, 15/2000, 117/2001, 199/2003, 30/2004 i 77/2009), Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj _____ godine donijela

NACIONALNI PROGRAM

SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE 2011. - 2020. GODINE

1. PREDGOVOR

1.1. POVIJEST NACIONALNOG PROGRAMA

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske, na prijedlog Ministarstva unutarnjih poslova, prvi put je donesen odlukom Vlade Republike Hrvatske na sjednici održanoj 16. lipnja 1994. godine.

Naime, 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.

Prvi Nacionalni program donesen je za razdoblje od dvije godine te se nakon postizanja pozitivnih rezultata i dostizanja određenih ciljeva potvrdila njegova opravdanost pa su naredni razdobljima donesena još tri Programa i to drugi za razdoblje od 1996. do 2000. godine, treći od 2001. do 2005., a četvrti od 2006. do 2010. godine.

Svaki od ovih programa donošen je u različitim političkim i društvenim uvjetima pa su se u tom smislu oni i razlikovali, odnosno bili su više-manje prilagođeni aktualnoj situaciji.

Tako je prvi program donesen u 1994. godini, a njegova stvarna primjena i operativna provedba postala je mogućom tek nakon potpisivanja Erdutskog sporazuma u studenom 1995. godine i vraćanjem Hrvatskog podunavlja u ustavno-pravni poredak Republike Hrvatske čime je na njenom cjelokupnom području ponovo uspostavljen slobodan promet.

U razdoblju od 1996. do 2000. godine Nacionalni program se, uglavnom deklarativno, povezuje s pozitivnim kretanjima po pitanju cestovne sigurnosti u razvijenim zapadnim zemljama (prvih 15 članica Europske unije).

Sljedećim razdobljem, od 2001. do 2005. godine, prevladava europska usmjerenost te je utvrđen konzistentan način financiranja Nacionalnog programa iz tri izvora, proračunska sredstva, dio sredstava prikupljen provođenjem tehničkih pregleda vozila i financijska sredstva osiguravajućih društava u visini određenog postotka od uplaćenih obveznih osiguranja vozila.

Za razdoblje od 2006. do 2010. godine, kada je pristup Republike Hrvatske Europskoj uniji dobio realne konture, karakteristično je preuzimanje pozitivnih iskustava razvijenih zemalja Unije i njihovo provođenje prilagođeno hrvatskim uvjetima.

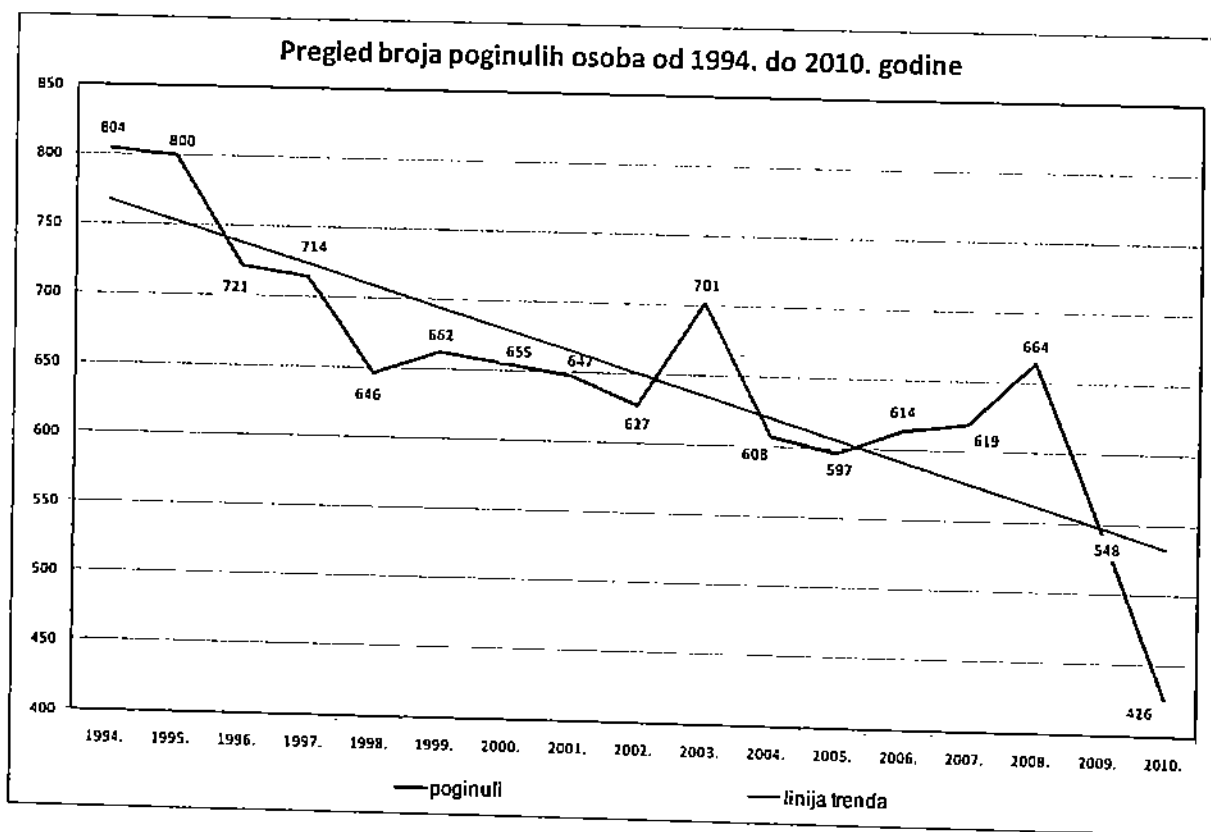


1.2. UČINCI DOSADAŠNJE PROVEDBE NACIONALNOG PROGRAMA

U razdoblju od prihvaćanja provedbe prvog 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 1990. godini do 426 poginulih u 2010. godini, uz izuzetno veliko povećanje broja vozila, vozača i prometnih tokova, podatak je koji se mora respektirati.

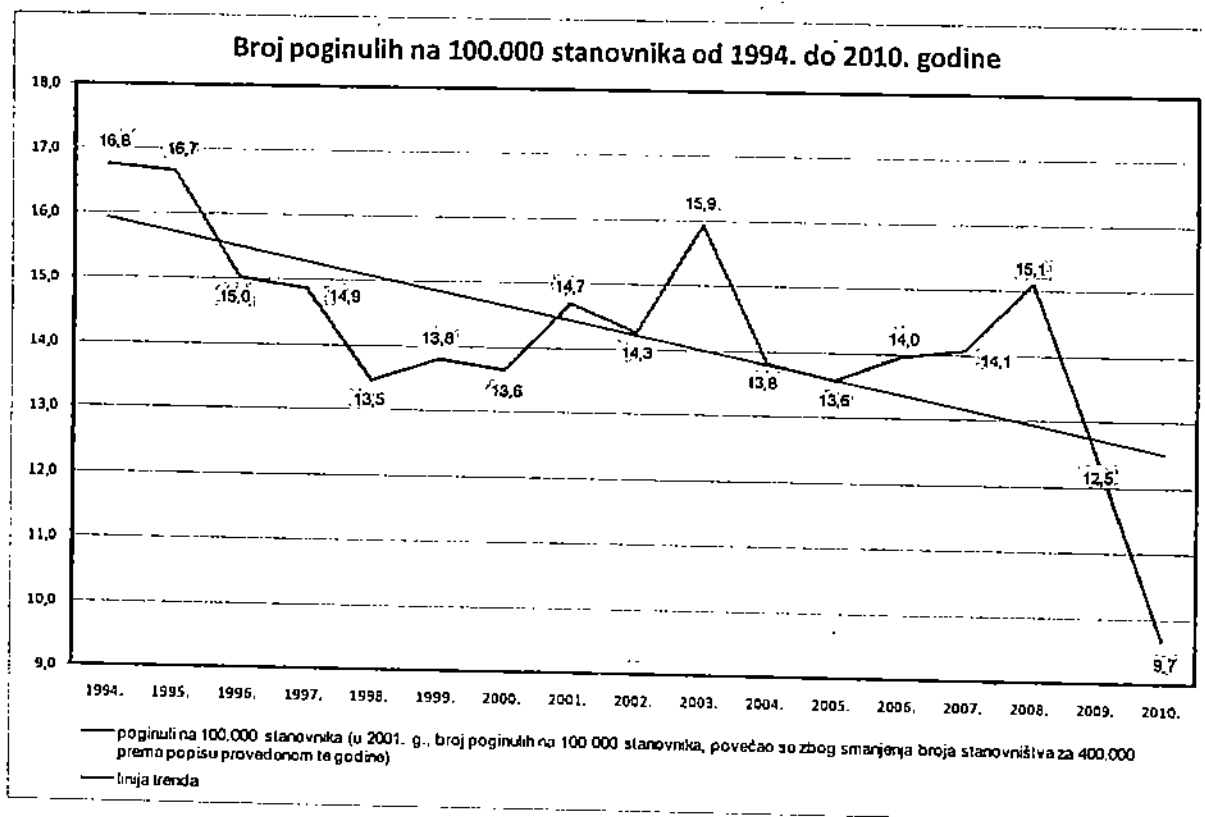
Stanje sigurnosti cestovnog prometa neke zemlje promatra se kroz stradavanja ljudi u prometnim nesrećama. Ovdje se susrećemo s tri moguća stanja sudionika prometnih nesreća, a to su smrtno stradali, teže ozlijeđeni i lakše ozlijeđeni. Glavni pokazatelj je broj smrtno stradalih osoba na 100.000 stanovnika i bez obzira što ovaj pokazatelj može biti nerealna slika stvarnog stanja, njegov broj simbolizira (ne)uspješnost ukupnih aktivnosti neke zemlje u provođenju politike sigurnosti cestovnog prometa.

Broj poginulih osoba u prometnim nesrećama od 1994. do 2010. godine prikazan je u grafikonu koji slijedi.



Zamjetan je trend smanjenja broja poginulih osoba u cijelom razdoblju.

U sljedećem grafikonu prikazan je broj smrtno stradalih osoba na 100.000 stanovnika.



I ovdje je prisutan trend smanjenja.

Osim prikazanih brojčanih pokazatelja treba navesti i sljedeće:

- smanjenje najtežih posljedica prometnih nesreća u uvjetima stalno rastućeg prometa;
- znatno povećanje preventivnog djelovanja policije (a i ostalih subjekata) te smanjenje i suvremenije represivno djelovanje;
- podizanje svijesti građana o problemu sigurnosti u prometu putem stalnih promidžbenih kampanja;
- usklađivanje zakonodavstva prema posljedicama i uzrocima prometnih nesreća;
- senzibiliziranje sredstava javnog priopćavanja i javnosti s problemom stradanja u prometu;
- povećanje prometne kulture;
- uključivanje (barem formalno) 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.

1.3. UČINCI PROVEDBE NACIONALNOG PROGRAMA U RAZDOBLJU OD 2006. DO 2010. GODINE

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

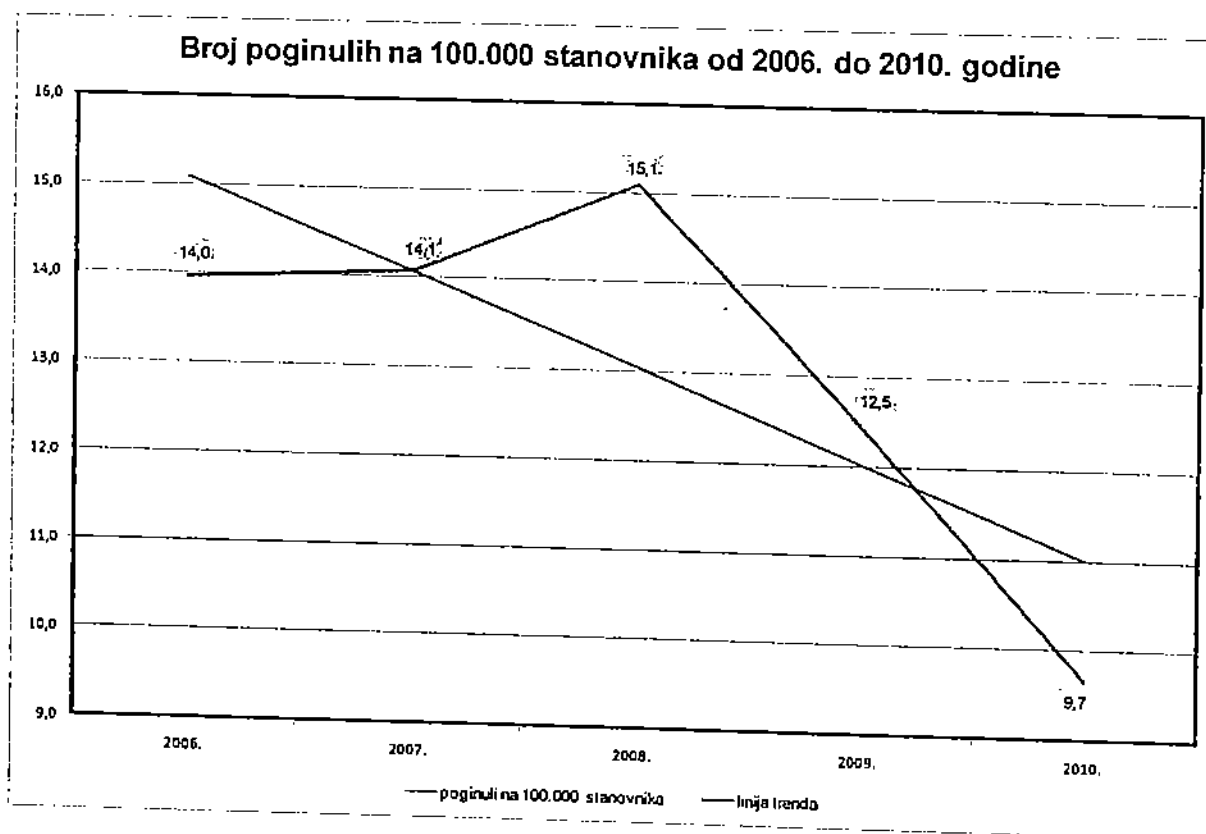
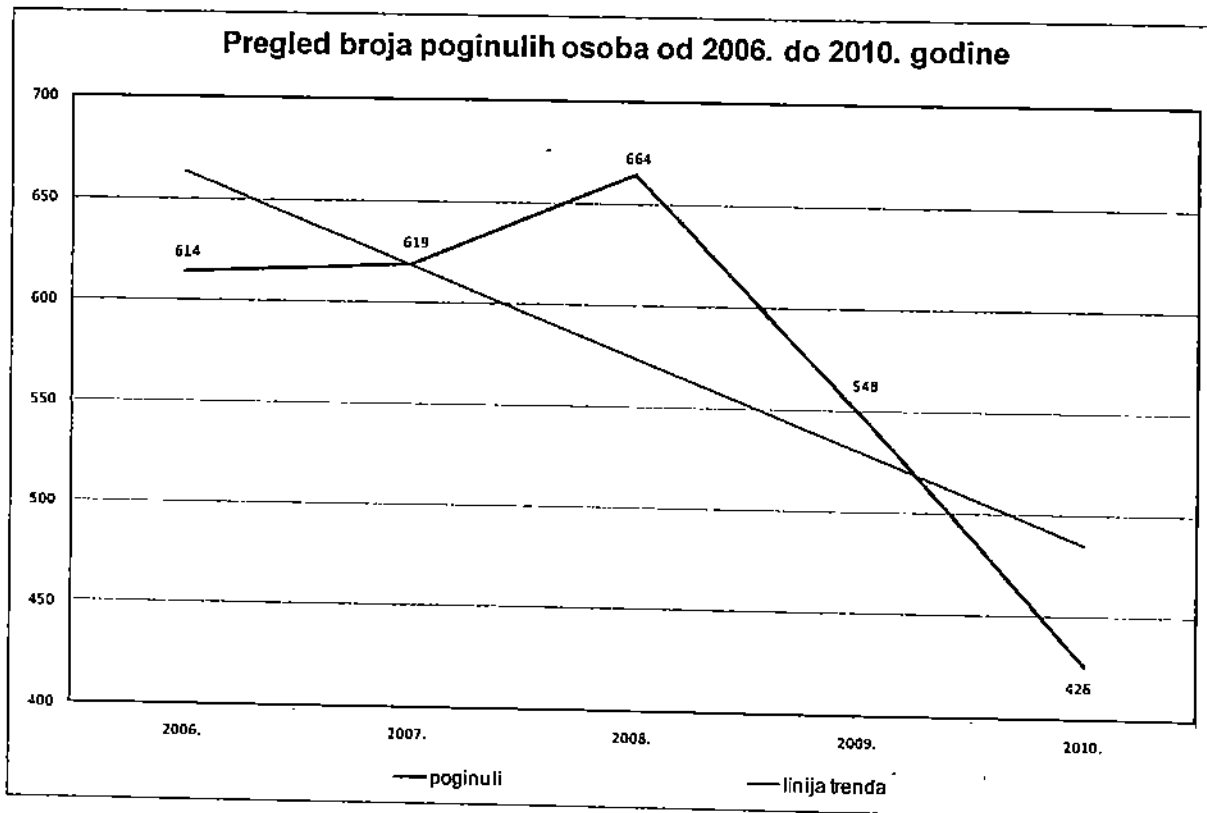
Kvantitativni ciljevi određeni su u skladu s europskim ciljevima za isto razdoblje, a odnose se na broj poginulih u odnosu prema broju stanovnika. Cilj Europske Unije je smanjenje smrtnog stradanja u prometu na cestama do 2010. godine na razinu od sedam poginulih na sto tisuća stanovnika.

Hrvatska je 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 bilo za očekivati smanjenje s 13,8 na 10 smrtno stradalih na sto tisuća stanovnika u 2010. godini.

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

Cilj je bio u pet godina smanjiti broj smrtno stradalih u prometnim nesrećama, proporcionalno za oko 30 osoba godišnje (s 597 u 2005. godini na 440 u 2010. godini). Nažalost u 2006. i 2007. taj je broj rastao, da bi u 2008. godini došao do brojke od 664 poginule osobe ili 15,1 poginuli na 100.000 stanovnika. Zacrtani cilj izgledao je nedostižan.

Danas, početkom 2011. godine, nakon uvida u konačne službene podatke 2010. godine, razvidno je da se nakon smanjenja broja poginulih u 2009. godini za čak 116 u odnosu na godinu prije, trend smanjenja zadržao i u 2010. godini, pa broj smrtno stradalih osoba iznosi 426, odnosno smanjen je za 122 osobe u odnosu na 2009. godinu. Tako je broj poginulih osoba na sto tisuća stanovnika s 15,1 u 2008. godini smanjen na 9,7 u 2010. te je na taj način dostignut pa i premašen cilj Nacionalnog programa.



Realno je postaviti pitanje što se dogodilo da je nakon povećanja broja poginulih u prve tri godine provođenja programa, došlo do izrazitog smanjenja u naredne dvije godine. Odgovor decidirano nije moguće dati. Često se u medijima, kroz razgovore s ljudima koji misle da su kompetentni, čuje da je razlog tomu sveprisutna recesija. Naime, obrazloženje je da ljudi u situaciji kakva je danas jako na sve paze pa su zato oprezniji i u prometu. Ovakvo tumačenje nije apsolutno prihvatljivo, ali ga se apriori ne odbacuje. Recesija nije zdravo stanje i ljudi su u vrijeme nje, opterećeni svojom egzistencijom, dekoncentrirani, izgubljeni, rastreseni, zamišljeni, što nikako ne ide pod ruku sa sigurnošću prometa. Mišljenja smo da je odgovor na ovo pitanje puno kompleksniji, kao što je i u svojoj biti i sam promet.

U tom smislu možemo reći da su boljem stanju pridonijele aktivnosti policije koja na osnovu praćenja statističko-analitičkih pokazatelja stanja sigurnosti (nesreće se prate vremenski i prostorno), uočava određene pojave koje dovode do ugrožavanja sigurnosti prometa te na osnovu tako prikupljenih podataka, pravilnom organizacijom službe, odnosno raspoređivanjem policijskih službenika na najugroženija mjesta na prometnicama, efikasno djeluje na uočene pojave.

Isto tako, u posljednjih nekoliko godina u Hrvatskoj je izgrađeno preko tisuću kilometara cesta najviše razine uslužnosti (autoceste i brze ceste) te je rekonstruiran velik broj najfrenkventnijih državnih cesta.

Također je pomlađen vozni park hrvatskih pravnih i fizičkih osoba pa na taj način našim cestama prometuju vozila opremljena uređajima koji omogućavaju visoku razinu pasivne sigurnosti.

Osim toga, treba naglasiti da je zakonska regulativa omogućila brže i učinkovitije provođenje odredbi zakona iz ovog područja tako da se u javnosti stvara dojam izvjesnosti promptnog kažnjavanja svih onih koji grubo krše prometne propise.

Mišljenja smo također da je uzrok boljem stanju, na neki način, mobilizacija stručne i ine javnosti koja se intenzivno angažira na ovom problemu. Nikad nije bilo toliko raznih subjekata, od udruga građana, strukovnih udruga do državnih institucija koje organiziraju i provode razne aktivnosti, seminare, okrugle stolove i slično, a sve na temu sigurnosti cestovnog prometa.

Potrebno je istaknuti kako je ovakav pozitivan trend zabilježen i u većini europskih zemalja, ali u niti jednoj od njih ne postoji službeno mišljenje struke zašto je tomu tako.

Temeljem navedenog, istina bi mogla biti u činjenici da se u zadnje vrijeme dogodilo puno toga što je u većoj ili manjoj mjeri utjecalo na poboljšanje stanja sigurnosti cestovnog prometa.

Mora se naglasiti da je i dalje većinska percepcija građana (što je pokazalo istraživanje u sklopu provođenja Nacionalnog programa) o Ministarstvu unutarnjih poslova, odnosno policiji, kao subjektu isključivo odgovornom za sigurnost cestovnog prometa.

U tom kontekstu, bez obzira na neke pozitivne pomake, zadnje je vrijeme da svi, pogotovo državni subjekti kojima je sigurnost cestovnog prometa djelokrug rada, preuzmu na sebe svoj dio odgovornosti i da svojim radom u provođenju Nacionalnog programa pridonese njegovoj punoj afirmaciji i provedbi.

2. OKRUŽENJE U KOJEM SE DONOSI NOVI NACIONALNI PROGRAM

2.1. GLOBALNI PORAST STRADAVANJA NA CESTAMA

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 u cijelom svijetu. Inače, najviše su ugrožena djeca, mladi ljudi i druge najugroženije skupine (biciklisti, motociklisti, pješaci). To je epidemija koja se može spriječiti. Dokazano je da je najučinkovitija prevencija u područjima aktivnosti: upotrebe sigurnosnih pojaseva i zaštitnih kaciga, kontrole i kažnjavanje vožnje pod utjecajem alkohola i vožnje prevelikom brzinom, gradnje sigurnijih cesta i vozila, i poboljšanja reakcije nadležnih službi nakon prometnih nesreća.

2.2. SIGURNOSNI PRISTUP

Ljudske pogreške koje uzrokuju prometne nesreće, trebale bi biti ispravljene u "opraštajućim" sustavima cesta koje bi trebale biti projektirane tako da osiguraju, koliko je to moguće, da posljedice ljudskih pogrešaka ne budu fatalne. Ovo zahtijeva da razina kinetičke energije koja se oslobađa prilikom sudara, ne smije biti veća od one koju ljudsko tijelo može preživjeti – najčešće su to energije koje se oslobađaju pri brzinama manjim od 40 km na sat.

Sigurnosni pristup tretira korisnika ceste, vozilo i cestu kao (tro)dionike dinamičkog sustava sa sljedećim prioritetnim aktivnostima:

- Sigurniji korisnici cesta: poticati upotrebu kaciga i sigurnosnih pojaseva, te preveniranje vožnje prevelikim brzinama i vožnje pod utjecajem alkohola;
- Sigurnije ceste: investiranje u "opraštajuće" ceste koje imaju visoke sigurnosne standarde prema Međunarodnom programu procjene sigurnosti cesta (iRAP).
- Sigurnija vozila: primjena globalnih standarda pasivne sigurnosti i sustav za izbjegavanje sudara kao Elektronička kontrola stabilnosti (ESC) i koristeći Program za procjenu sigurnosti novih vozila (NCAP) da bi imali što sigurnija vozila.

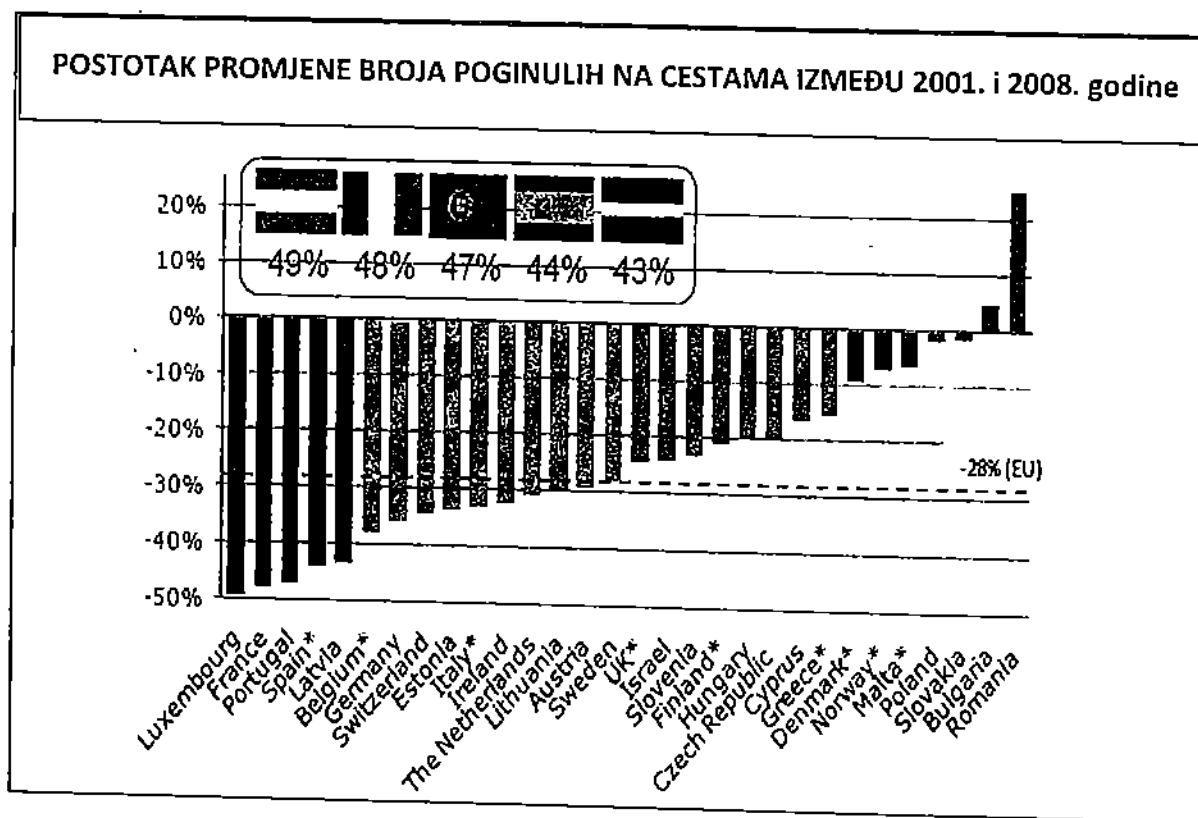
2.3. NAPREDAK U EUROPI

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.

Izvešće o Europi, Svjetske zdravstvene organizacije pokazuje da svake godine 120.000 ljudi pogine, a 2.400.000 ih je ozlijeđeno u toj regiji. Prometne nesreće su vodeći uzrok smrtnosti kod maloljetnika i mlađih punoljetnika. Pješaci, biciklisti i motociklisti čine 39% svih žrtava u prometu. Trećina zemalja iz te regije nemaju nacionalne, multisektoralne strategije o sigurnosti cestovnog prometa, unatoč činjenici da troškovi od prometnih nesreća mogu biti veći od 3% bruto društvenog proizvoda.

Desetljeće akcije Ujedinjenih naroda daje veliku šansu cijeloj Europi da popravi ovu situaciju.



2.4. DESETLJEĆE AKCIJE

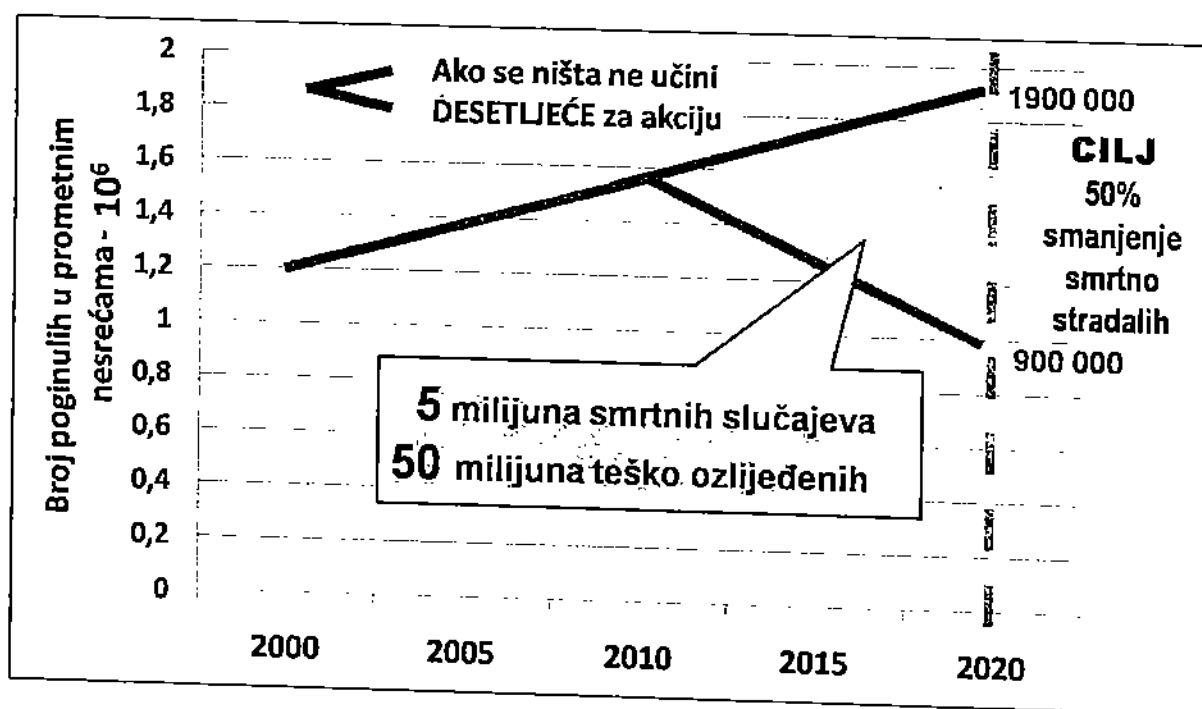
Godine 2004. Svjetska zdravstvena organizacija i Svjetska banka publicirale su Svjetsko izvješće o preveniranju stradavanja na cestama. Ono opisuje stradavanje na cestama kao rastuću, ali zaustavljivu javnu zdravstvenu krizu koja košta nisko i srednje razvijene zemlje 65 milijardi dolara.

Godine 2006. i 2009. Komisija za globalnu cestovnu sigurnost, pod predsjedanjem Lorda Robertsona, izdala je izvješća koja pozivaju na akciju:

- predlažući 300 milijuna dolara vrijedan desetogodišnji Akcijski plan koji će poticati izgradnju novih sadržaja cestovne sigurnosti u zemljama u razvoju.
- organizirajući 1. Ministarsku konferenciju Ujedinjenih naroda o globalnoj sigurnosti prometa na cestama.
- donošenja Rezolucije Ujedinjenih naroda "Desetljeće akcije" s ciljem smanjenja predviđenog broja žrtava na cestama za 50% do 2020. godine.

U Moskvi, 19. i 20. studenog 2009. godine, održana je 1. Ministarska konferencija o sigurnosti cestovnog prometa, pod pokroviteljstvom predsjednika Ruske federacije Dmitry Medvedeva. Konferenciji je prisustvovalo 1.500 delegata, iz 147 zemalja i 80 ministara. Usvojena je Moskovska deklaracija koja sadrži poziv na "Desetljeće akcije".

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. Ako se taj cilj dostigne, to bi spriječilo 5 milijuna pogibija, 50 milijuna ozlijeđenih i uštedjelo bi se 30 bilijuna dolara društvu.



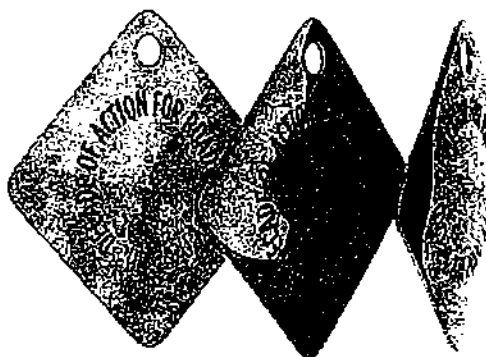
Planirano je da Desetljeće sigurnosti bude promovirano globalnom objavom događanja 11. svibnja 2011. godine.

“Desetljeće sigurnosti” počivat će na pet stupova:

1. Izgradnji upravljačkih kapaciteta
2. Poticanju sigurnijeg ponašanja
3. Izgradnji sigurnijih cesta
4. Proizvodnji sigurnijih vozila
5. Učinkovitijoj skrbi nakon prometnih nesreća

Svaki stup će sadržavati inicijalne i privremene ciljeve da bi se došlo do globalnog cilja: spašavanja 5 milijuna života. Revizija učinjenog u prvome dijelu “Desetljeća” održat će se u Sultanatu Oman 2015. godine.

Simbol “Desetljeća” promovirao je gradonačelnik New York-a Michael Bloomberg, u rujnu 2009. godine, na samitu Ujedinjenih naroda - Milenijski ciljevi razvoja, kao i Lord Robertson na Svjetskoj konferenciji o sprečavanju ozljeda u Londonu.



3. IMPLEMENTACIJA EUROPSKIH I SVJETSKIH KRETANJA U NACIONALNI

Sigurnost svih sudionika u prometu na cestama jedan je od temeljnih društvenih ciljeva. Bez obzira na postignute rezultate u provođenju posljednjeg Nacionalnog programa, koji naravno ohrabruju, ali ne daju argumente za veliko zadovoljstvo, jer još smo daleko od ciljeva 3. Akcijskog plana Europske Unije za zemlje članice, za razdoblje od 2001. do 2010. godine.

Europska komisija usvojila je u srpnju 2010. godine, 4. Akcijski program za sigurnost cestovnog prometa za razdoblje od 2011. do 2020. godine, koji bi trebao biti okvir za nacionalne strategije svih zemalja Europske Unije. Vjerojatni skori ulazak Republike Hrvatske u članstvo Europske Unije, nameće potrebu da i mi okvire djelovanja i ciljeve zacrtane u 4. Akcijskom programu implementiramo u naš Nacionalni program.

Okvir za novi Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske temelji se na odredbama i smjernicama Moskovske deklaracije iz 2009. godine, Deklaraciji Ujedinjenih naroda 62/244 iz ožujka 2010. godine i temeljem toga usvojenom 4. Akcijskom programu Europske komisije.

Temeljem navedenog:

- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa donosi se za razdoblje od deset godina, od 2011. do 2020. godine
- Programski se poklapa s okvirom za djelovanje u Desetljeću aktivnosti za sigurnost
- Nacionalni program donosi Vlada Republike Hrvatske, a započinje s danom donošenja, početkom 2011. godine. Njegova promocija planirana je za 11. svibnja 2011. godine, čime je usklađena s globalnom promocijom i početkom aktivnosti Desetljeća akcije za sigurnost
- Nacionalni program provodi se u dvogodišnjim međurazdobljima
- Početkom 2011. godine napraviti će se detaljno izvješće o učincima Nacionalnog programa u razdoblju od 2006. do 2010. godine te će ono biti smjernica za definiranje aktivnosti u prvom dvogodišnjem međurazdoblju
- Program utvrđuje nositelje provedbe svake planirane aktivnosti za cijelo razdoblje trajanja
- Nakon protoka svakog međurazdoblja sačiniti će se izvješće o provedenim aktivnostima i ocijeniti učinci svake pojedine aktivnosti
- Valorizacija učinaka biti će temelj za eventualnu korekciju ciljeva, aktivnosti, nositelja, sunositelja, ili rokova za realizaciju ciljeva za sljedeće izvještajno razdoblje
- Završno izvješće i valorizacija učinaka očekuje se početkom 2021. godine

4. VIZIJA I CILJEVI NACIONALNOG 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 Vlade u području sigurnosti cestovnog prometa, uključujući i imenovanja ili jačanja strukovnih agencija i srodnih mehanizama koordinacije na nacionalnoj i subnacionalnoj razini;
- Postaviti ambiciozan, ali ostvariv cilj smanjenja broja nesreća na državnoj 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, instrumenata i niza priručnika izdanih od strane Ujedinjenih naroda o sigurnosti prometa na cestama;
- Jačati svijest o potrebi sustavnog 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;
- 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 ozlijeđenim 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 Nacionalni program donosi za isto razdoblje za koje je Europska Unija donijela 4. Akcijski program cestovne sigurnosti u kojem predlaže da se, bez obzira što do sada zacrtani cilj neće biti ostvaren, za iduće razdoblje (2011. – 2020.) planira smanjenje broja stradalih u prometnim nesrećama za 50% i Republika Hrvatska, kao skorašnji član Europske Unije, treba svoje ciljeve uskladiti s europskim. Ukoliko bi se takav cilj smanjenja broja poginulih u prometnim nesrećama za 50% do 2020. godine ostvario, Republika Hrvatska bi se znatno približila zemljama koje već niz godina imaju odlične rezultate u području sigurnosti prometa.

Ovakav ambiciozan cilj ostvariv je ukoliko dobije stvarnu, a ne samo deklarativnu, podršku najviših državnih 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.

Stradali u prometnim nesrećama	2009.	2010.	Očekivani broj u 2020. uz ostvareni zacrtani cilj smanjenja od 50%.
Poginuli	548	426	213

Osim toga, kvantitativni ciljevi, kao dio težnji prethodnih Nacionalnih programa definirani su:

- poštivanjem 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;
- stupnjem raspršenosti svih brzina kretanja vozila u prometnom toku od najviše 10 posto;
- stupnjem uporabe sigurnosnog pojasa (vozači i putnici u vozilu) od oko 98 posto;
- stupnjem uporabe zaštitne kacige (vozači mopeda i motocikla i putnici na tim vozilima) od oko 98 posto;
- smanjenjem udjela onih koji su pod utjecajem alkohola prouzrokovali prometne nesreće sa sadašnjih 13,5% na osam posto, kao i smanjenjem udjela poginulih sudionika u tim nesrećama s 30,3% na 15 posto;
- Smanjenje broja smrtno stradanih osoba koje su umrle tijekom prijevoza do bolničke ustanove ili umrle u roku od 30 dana od stradavanja u prometnoj nesreći za 30 posto.

5. NAČELA DJELOVANJA NOVOG NACIONALNOG PROGRAMA

5.1. TEŽNJA ZA NAJVIŠIM STANDARDIMA

Politika sigurnosti cestovnog prometa treba staviti građane u fokus svojih aktivnosti. Treba ih ohrabrivati da i sami preuzmu odgovornost za sigurnost kako sebe samih tako i ostalih sudionika u prometu. Europska politika sigurnosti prometa nastoji podići razinu sigurnosti prometa, te osigurati sigurnu i čistu mobilnost za sve građane Europe. Kako je Republika Hrvatska već gotovo članica Europske Unije ovakav način djelovanja u području sigurnosti prometa mora biti opće prihvaćeni standard djelovanja.

Poseban standard koji treba prihvatiti, promicati, podupirati je stvaranje svijesti o jednakosti među sudionicima u prometu ciljanim aktivnostima kako bi se poboljšala sigurnost najugroženijih sudionika u prometu.

5.2. SVEOBUHVAATNI PRISTUP SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

O budućoj prometno sigurnosnoj politici trebaju voditi računa i ostale grane politike, a i one same trebaju akceptirati njihove ciljeve. Sigurnost prometa na cestama usko je vezana s politikom energetike, okoliša, zapošljavanja, obrazovanja, mladih, javnog zdravlja, pravosuđa, osiguranja.

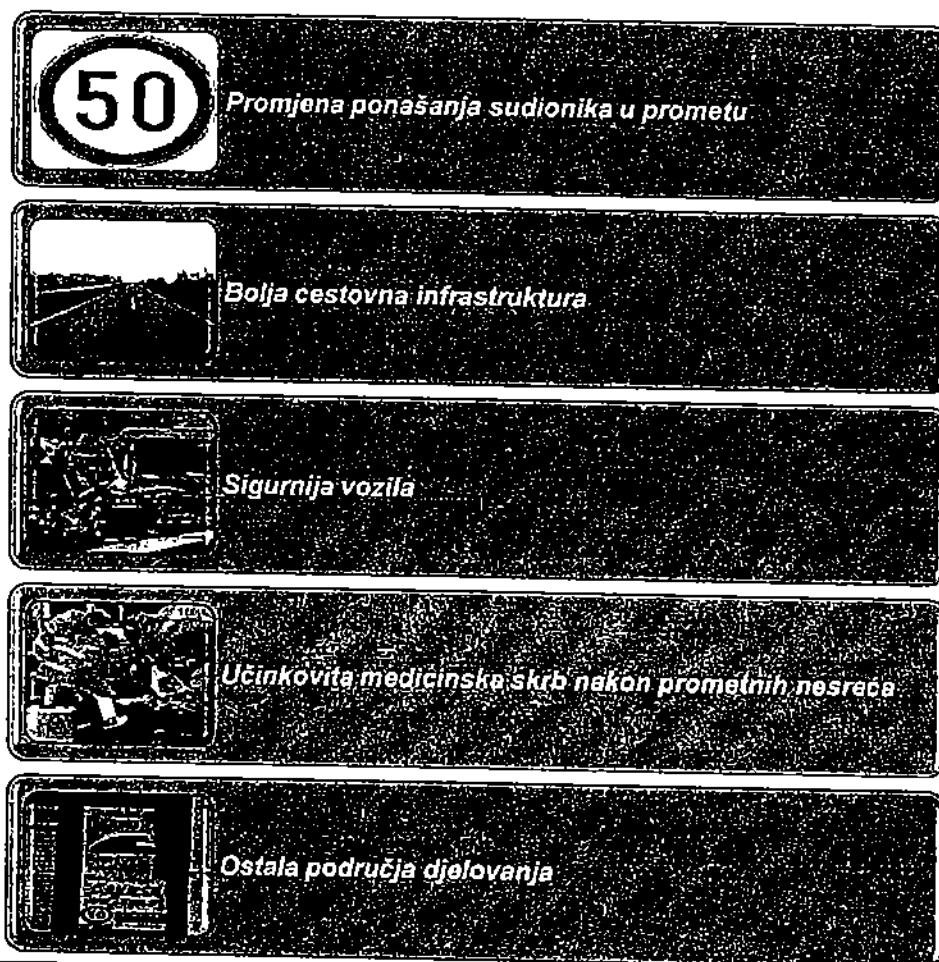
5.3. SUPSIDIJARNOST, PROPORCIONALNOST I PODIJELJENA ODGOVORNOST

Najvažnije načelo djelovanja je pitanje upravljanja sukladno načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti, koje su u području sigurnosti prometa utjelovljene u konceptu podijeljene odgovornosti. Nužno će biti pokazati i razvijati zajedništvo i konkretne akcije na razini tijela upravljanja kako u Europskoj Uniji, zemljama članicama, tako i u regionalnim i lokalnim tijelima vlasti, kao i organizacijama civilnog društva. Europska povelja o sigurnosti prometa dobar je primjer za to.

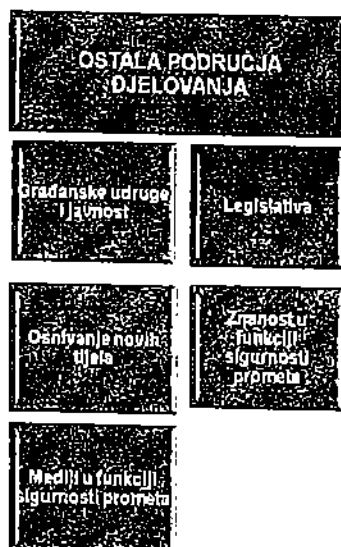
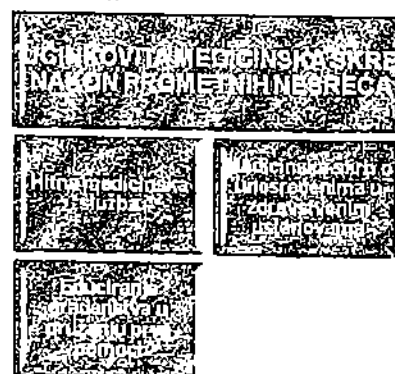
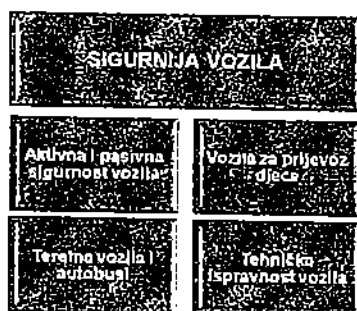
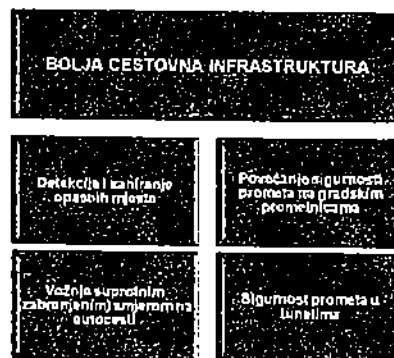
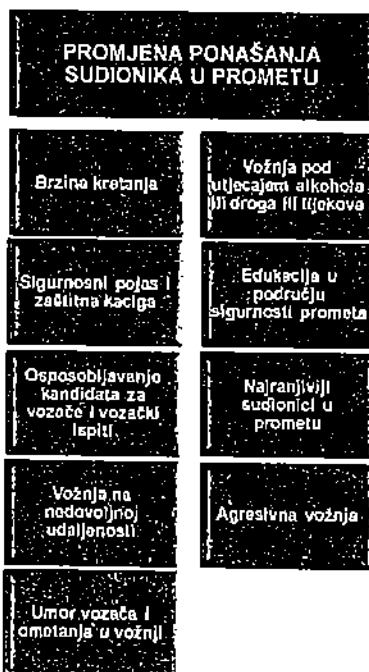
6. PODRUČJA DJELOVANJA NACIONALNOG PROGRAMA

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:



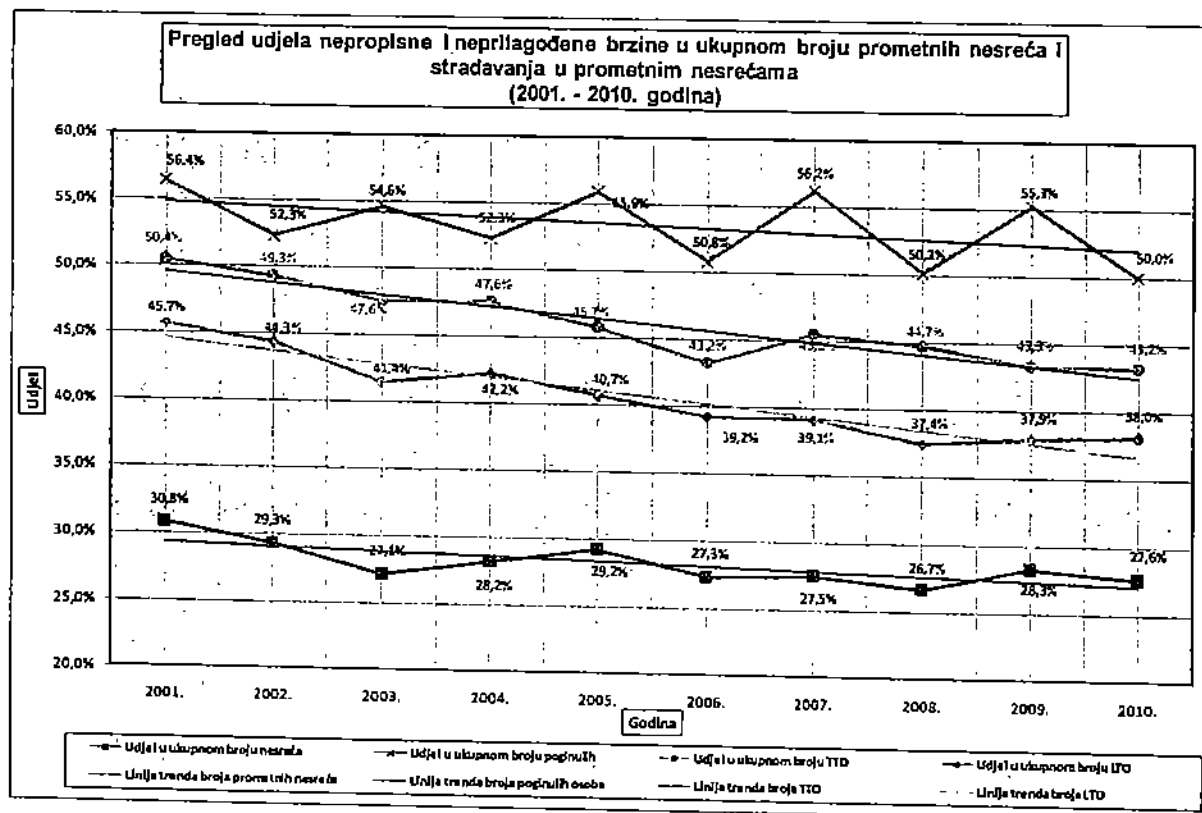
Za svako područje djelovanja navode se specifični segmenti na koje se treba usmjeriti kako bi se postigli ciljevi zacrtani ovim Programom.



6.1. Promjena ponašanja sudionika u prometu

6.1.1. 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.



U grafikonu je vidljivo, da unatoč blago silaznom trendu, nepropisna i naprilagođena brzina i nadalje ostaju glavnim uzrokom stradanja u prometnim nesrećama.

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 policijskog nadzora brzine vozila i sankcioniranja onih koji prekrše propise, potrebno je, osobito u gusto naseljenim područjima, uvoditi „Pametni“ sustav za nadzor brzine u vozilu (ISA - Intelligent Speed Assistance), koji vozače informira o

njihovoj trenutačnoj brzini kretanja te ih upozorava ukoliko voze nepropisnom brzinom.

Na autocestama, gdje su brzine kretanja najveće, ali i na rizičnim dionicama ostalih cesta, uvodit će se sustav video nadzora brzine, kako bi taj nadzor bio kontinuiran.

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.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJELU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Uvođenje preventivnih i represivnih uređaja nadzora na cestama		X	X	X	Ministarstvo nadležno za promet, koncesionari autocesta, Hrvatske ceste, ŽUC-ovi
Nabavka uređaja za prometnu policiju	X	X	X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Sankcioniranje većih prekršajenja ograničenja brzina	X	X	X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Uvođenje ISA (Intelligent Speed Assistance)				X	Lokalna uprava
Uskladiavanje prometnih znakova ograničenja brzina sa stvarnom situacijom na cestama			X		Ministarstvo nadležno za promet
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti na temu brzine			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Istraživanje			X	X	Ministarstvo nadležno za znanost

6.1.2. 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.

ALKOHOLIZIRANI VOZAČI U PROMETNIM NESREĆAMA (USPOREDBA 2009. I 2010. GODINA)

PROMETNE NESREĆE KOJE SU SKRIVILI ALKOHOLIZIRANI VOZAČI	2009.	2010.	2010./2009. +/- %	Udjel u broju svih nesreća i stradanja	
				2009.	2010.
s poginulim osobama	141	124	-12,1	28,6%	30,8%
s ozlijeđenim osobama	3283	2388	-27,3	21,5%	18,6%
s materijalnom štetom	4685	3475	-25,8	13,5%	11,2%
UKUPNO	8109	5987	-26,2	16,1%	13,5%
POSLEDICE ZA SVE SUDIONIKE U NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI ALKOHOLIZIRANI VOZAČI	2009.	2010.	2010./2009. +/- %	2009.	2010.
poginuli	150	129	-14,0	27,4%	30,3%
teško ozlijeđeni	987	763	-22,7	25,2%	24,0%
lako ozlijeđeni	3915	2808	-28,3	21,7%	18,5%
UKUPNO	5052	3700	-26,8	22,5%	19,7%
POSLEDICE ZA ALKOHOLIZIRANE VOZAČE U NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI	2009.	2010.	2010./2009. +/- %	2009.	2010.
poginuli	57	68	19,3	18,7%	29,2%
teško ozlijeđeni	532	414	-22,2	22,5%	22,4%
lako ozlijeđeni	1647	1206	-26,8	15,1%	13,5%
UKUPNO	2236	1688	-24,5	16,5%	15,3%

Bez obzira na smanjenje broja (u apsolutnom iznosu) alkoholiziranih vozača koji su prouzrokovali prometne nesreće, iz tablice je vidljivo povećanje udjela takvih vozača u prometnim nesrećama s poginulim osobama, kao i udjela smrtno stradalih osoba.

Zbog navedenog i dalje će se provoditi intenzivne aktivnosti u represivnom, ali i u preventivnom smislu jer je očito da se gotovo trećina teških prometnih nesreća događa zbog pogrešaka vozača koji su vozilima upravljali pod utjecajem alkohola. U tom smislu, treba predložiti obvezu ugradnje Alcohol Interlock uređaja u vozila

osoba koje su u više navrata sankcionirane zbog vožnje pod utjecajem alkohola.

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.

Policija u Republici Hrvatskoj krenula je, unatrag nekoliko godina, odlučnije u sankcioniranje upravljanja vozilima pod utjecajem droga. Za tu svrhu raspolaže određenim brojem uređaja za preliminarno testiranje na drogu od kojih je jedan dio nabavljen kroz Instrument prepristupne pomoći (IPA program).

Tako pokazatelji za 2010. godinu govore da je od 2331 vozača kojima je ponuđeno preliminarno testiranje, njih 2021 testiranje prihvatilo. Od tog broja, kod 644 vozača je utvrđena prisutnost droge, a od ovog broja, 352 vozača su pristala dati uzorak krvi i urina za daljnju analizu. U konačnici je kod 59 vozača analizom krvi i urina utvrđena prisutnost droge te su prekršajno procesuirani. Ukupno je podneseno optužnih prijedloga za 661 vozača (310 zbog odbijanja testiranja, 292 zbog odbijanja davanja uzoraka krvi i urina i 59 zbog utvrđene prisutnosti droge).

Ovdje treba napomenuti da je testiranje preliminarnog karaktera te da pozitivan rezultat nije temelj za podnošenje optužnog prijedloga, nego je to isključivo pozitivan rezultat nakon analize krvi i urina.

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, 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.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TLJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Redoviti i ciljani nadzori vozača sa svrhom sankcioniranja onih koji upravljaju vozilima pod utjecajem anilata	X	X	X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Izvanredni liječnički pregledi za vozače recidiviste			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo nadležno za zdravstvo
Strogo poštivanje odredbi članka 233. Zakona o sigurnosti cestovnog prometa			X	X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo
Predložiti obvezu ugradnje Alcohol Interlock uređaja u vozila osoba koje su u više navrata sankcionirane zbog vožnje pod utjecajem alkohola				X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo, Ministarstvo nadležno za promet, Ministarstvo unutarnjih poslova
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti na temu alkohola, droge i lijekova	X		X	X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo, Ministarstvo unutarnjih poslova, Hrvatski autoklub
Istraživanja			X	X	Ministarstvo nadležno za znanost, Ministarstvo nadležno za zdravstvo

6.1.3. 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.

Od ukupno 205 poginulih vozača i putnika osobnih vozila u 2010. godini, njih 72 ili 35% nije bilo vezano, a od 70 ukupno smrtno stradalih vozača i putnika na motociklu, njih 18 ili 26% nije na glavi nosilo zaštitnu kacigu.

Općenito možemo reći, iako bez egzaktna potvrde, da danas u Hrvatskoj 70 - 75% osoba u motornim vozilima koristi sigurnosni pojas, a takav je otprilike postotak motociklista i mopedista koji koriste zaštitnu kacigu.

Prema selektivno prikupljenim pokazateljima otprije nekoliko godina, u Hrvatskoj je pojas koristilo oko 40% promatranih sudionika u prometu, a zaštitnu kacigu oko 30 posto. Zamjetno je današnje bolje stanje korištenja sredstava pasivne sigurnosti, ali je to još uvijek premalo te i nadalje ostaje zacrtani dugoročni cilj o njihovom 98 postotnom korištenju.

Također, pravilno korištenje dječjih sjedalica 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.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TLJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Redoviti i ciljani nadzori vozača i putnika u (i na) vozilima sa svrhom upozoravanja i sankcioniranja onih koji nisu vezani sigurnosnim pojasom ili ne nose na glavi zaštitnu kacigu - posebni naglasak na putnike na stražnjim sedalima	X	X	X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Donošenje podzakonskog akta vezanog za vozače i putnike u vozilima koji će biti oslobođeni obveze vezanja pojasom			X		Ministarstvo nadležno za zdravstvo
Posebna pažnja prema obvezi vezanja pojasa kod djece koja se organizirano prevoze autobusima (ili drugim vozilima)			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo nadležno za obrazovanje
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti na temu vezanja pojasom, upotrebe zaštitne kacige i pravilnog prijevoza djece u vozilima	X		X	X	Ministarstvo nadležno za obrazovanje, Ministarstvo unutarnjih poslova
Istroživanja			X	X	Ministarstvo nadležno za znanost



6.1.4. 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.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Uvođenje prometnog odgoja kao obaveznog programa u svim fazama odgoja i školovanja (predškolski uzrast, osnovna škola, srednja škola)				X	Ministarstvo nadležno za obrazovanje
Donošenje Programa osposobljavanja za vožnju biciklom, program biciklističkoga ispita i obrazac potvrde			X		Ministarstvo nadležno za obrazovanje
Prometno edukativna akcija "Sigurno u prometu"	X		X	X	Hrvatski autoklub, Agencija za odgoj i obrazovanje
Prometno edukativne akcija povodom početka školske godine	X		X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova Hrvatski autoklub
Pilot projekt "Prometna preventiva u osnovnoj školi"	X				Agencija za odgoj i obrazovanje, Hrvatski autoklub, Ministarstvo unutarnjih poslova
Pilot projekt "Prometna preventiva u srednjoj školi"			X		Agencija za odgoj i obrazovanje, Hrvatski autoklub, Ministarstvo unutarnjih poslova
Edukativni projekt za djecu predškolske dobi "Vidjeti i biti viđen"			X		Hrvatski autoklub, Ministarstvo unutarnjih poslova
Edukativni projekt za djecu 5. i 6. razreda osnovne škole "Pazi auto"				X	Agencija za odgoj i obrazovanje, Hrvatski autoklub, Ministarstvo unutarnjih poslova

6.1.5. Osposobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti

Sustav osposobljavanja kandidata za vozače treba prilagođavati europskim standardima i direktivama Europske komisije. Primjere pozitivne prakse iz europskih zemalja, koja je već evaluirana i pokazala dobre rezultate, treba postepeno implementirati u naš sustav (stupnjevana vozačka dozvola).

**KARAKTERISTIČNI BROJČANI POKAZATELJI O PROMETNIM
NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI MLADI VOZAČI
U 2009. I 2010. GODINI**

	2009.	2010.	Usporedba '09 i '10. g.		Udjel u broju svih nesreća i stradavanja	
			razlika	%	2009.	2010.
PROMETNE NESREĆE						
UKUPNO	8 758	6 739	-2 019	-23,1%	17,4%	15,2%
S NASTRADALIMA	3 253	2 463	- 790	-24,3%	20,7%	18,6%
- s poginulima	107	56	- 51	-47,7%	21,7%	13,9%
- s ozlijeđenima	3 146	2 407	- 739	-23,5%	20,6%	18,7%
S MATERIJALNOM ŠETOM	5 505	4 276	-1 229	-22,3%	15,9%	13,7%

NASTRADALE OSOBE						
UKUPNO	5 060	3 761	-1 299	-25,7%	22,5%	20,0%
POGINULO	116	67	- 49	-42,2%	21,2%	15,7%
OZLIJEĐENO	4 944	3 694	-1 250	-25,3%	22,5%	20,1%
- teško	832	590	- 242	-29,1%	21,3%	18,5%
- lako	4 112	3 104	-1 008	-24,5%	22,8%	20,5%

Iz tablice je razvidno osjetno smanjenje udjela ove skupine vozača (16 do 24 g.) u uzrokovanju prometnih nesreća i stradavanja pa se može govoriti o pozitivnom trendu smanjenja udjela mladih vozača odgovornih za nastanak prometnih nesreća i stradavanja u njima.

U dosadašnjem razdoblju stupili su na snagu mnogi zakoni koji se odnose na osposobljavanje kandidata za vozača, vozačke ispite i obrazovanje profesionalnih vozača. Utjecaj tih mjera na sigurnost prometa moći će se evaluirati u nadolazećim godinama. Pa ipak, tijekom javnih i stručnih rasprava, zaključeno je da taj sustav treba i dalje unaprjeđivati, osobito u odnosu na mlade vozače.

Republika Hrvatska se mora snažnije založiti, promovirati širi pristup problemu i forsirati načela „cjeloživotnog učenja“ o prometu i odgajanja za sigurno sudjelovanje u prometu, s posebnim naglaskom na samo provođenje vozačkih ispita.

Uz to treba voditi računa da cijena osposobljavanja u funkciji stjecanja vozačke dozvole ostane na razumnoj razini.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TLJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Učenje prije vozačkog ispita (privremena vozačka dozvola)				X	Hrvatski autoklub Ministarstvo unutarnjih poslova
Vozački ispit (veća vožnost npr. defenzivnoj i EKO vožnji)		X	X	X	Hrvatski autoklub
Edukacija nakon vozačkog ispita (škola sigurne vožnje)			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova Hrvatski autoklub
Teoretski dio provjere - tema "Prometne nesreće i njihove posljedice"		X	X	X	Hrvatski autoklub, Ministarstvo unutarnjih poslova
EKO vožnja za profesionalne vozače				X	Ministarstvo nadležno za promet, Ministarstvo nadležno za zaštitu okoliša, Hrvatski autoklub
Dodatno osposobljavanje profesionalnih vozača-škola sigurne vožnje-velike tvrtke				X	Ministarstvo nadležno za promet, Hrvatski autoklub
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova, Hrvatski autoklub

6.1.6. 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.

U 2010. godini u Hrvatskoj je smrtno stradalo desetero djece, a ozlijeđeno ih je 1327., što je za više od 50% manje u odnosu na 2009. godinu. Isto tako, nakon niza godina, zabilježen je 70 postotni pad broja poginule djece u svojstvu putnika u vozilima. Očito je da su rad s djecom (edukacija) i česte medijske kampanje usmjerene prema roditeljima donijele rezultate.

Što se tiče najtežih stradavanja motociklista i mopedista, u 2010. godini smrtno ih je stradalo 70. Biciklista je poginulo 28, a pješaka 105. U usporedbi s 2009. godinom, broj poginulih motociklista i mopedista je smanjen za 27%, biciklista za 3,4%, a broj poginulih pješaka je povećan za 1,9 posto.

Iz svega navedenog je vidljivo da za zaštitu ovih sudionika prometnog procesa treba napraviti puno više, a za nešto takvo ima dovoljno prostora i načina.

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.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TLJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Edukativno sigurnosne aktivnosti za pojedine ciljne skupine	X		X	X	Hrvatski autoklub, Ministarstvo nadležno za obrazovanje, Ministarstvo unutarnjih poslova
Stalno promicanje obveze osvjetljavanja (reflektirajuće materije) pješaka i biciklista			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova, Hrvatski autoklub, Ministarstvo nadležno za obrazovanje
Izgradnja adekvatne infrastrukture za kretanje pješaka, biciklista i invalida			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova, Hrvatski autoklub, Ministarstvo nadležno za promet, lokalna uprava
Izgradnja poligona za edukaciju biciklista			X	X	Hrvatski autoklub, lokalna uprava
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova

6.1.7. Vožnja na nedovoljnoj udaljenosti

Vožnja na nedovoljnoj udaljenosti često je uzrok prometnih nesreća, a kad se to dogodi na autocesti, gdje su brzine kretanja velike, posljedice su često tragične. Prometna policija nadzire brzine kretanja na autocestama, a da bi se mogao nadzirati i razmak između vozila u kretanju trebalo bi u legislativu ugraditi referentne vrijednosti za propisan razmak između vozila, prometnice opremiti adekvatnim prometnim znakovima te nabaviti opremu za nadzor poštivanja istih.

Osim policijskog nadzora, medijskim kampanjama treba upozoravati vozače na nužnost pridržavanja propisanog razmaka.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TLJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Iniciranje donošenja zakonskih propisa vezanih za propisan razmak između vozila				X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Nabavka i uvođenje uređaja za mjerenje razmaka				X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Opremanje prometnica adekvatnim prometnim znakovima				X	Ministarstvo nadležno za promet
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti				X	Ministarstvo unutarnjih poslova

6.1.8. Agresivna vožnja

Agresivna ponašanja često su uzrokom agresivnoj vožnji. Vrlo širok „repertoar“ agresivnih ponašanja koja mogu provocirati agresivnu vožnju mogu se svesti na sljedeća:

- Prebrza vožnja, vožnja na premalom razmaku iza vozila, ne ustupanje prednosti prolaska, slalom vožnja, pretjecanje s desne strane, nepropisno i nesigurno mijenjanje prometne trake, žuriti se proći prije crvenog svjetla ili ne stajanje na znak stop, nervozno trubljenje, „blicanje“ svjetlima, ... i slično
- U anonimnosti svog automobila iskaljivati svoje frustracije na drugim sudionicima prometa - gestikuliranje i davanje neprimjerenih, opscenih znakova rukama, vikanje na druge sudionike prometa, psovanje, ...
- Dopustiti si visoke razine frustracije, boriti se za prevlast na cesti i ne obzirati se na potrebe drugih vozača ...
- Biti pod utjecajem alkohola ili droge, voziti nevezan ili poduzimati druge nesigurne radnje vozilom

Bez obzira na uzroke agresivne vožnje, agresivnu vožnju i agresivna ponašanja u cestovnom prometu treba prepoznati i adekvatno sankcionirati. Da bi se to ostvarilo, prije svega agresivnu vožnju treba definirati u razinama njezine manifestacije od blagih oblika do teških oblika agresivnosti u prometu na cestama.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TLJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Definiranje i stupnjevanje agresivne vožnje				X	Hrvatski autoklub
Sankcioniranje agresivne vožnje				X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti				X	Ministarstvo unutarnjih poslova

6.1.9. Umor vozača i ometanja u vožnji

Geografski položaj Hrvatske kao tranzitne i turističke zemlje u fokus stavlja i problem umora vozača kao jedan od faktora rizika u prometu. Intenzivan tranzitni teretni ali i putnički promet tijekom cijele godine, a tijekom ljetnih mjeseci velik broj motoriziranih turista, od kojih neki prevaljuju velike udaljenosti nameće potrebu da se posebna pozornost posveti tom problemu.

Osim toga, mnogi novi uređaji koji se koriste tijekom vožnje, kao što su mobilni telefoni, navigacija i ostalo, osim nesporne koristi i pomoći tijekom vožnje, često odvlaču pozornost vozača od ceste te na taj način može doći do incidentne situacije.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUŠOROČNO	
Izgradnja adekvatnih odmorišta na svim važnim prometnim pravcima				X	Ministarstvo nadležno za promet
Nadzor tahografa vezan uz poštivanje vremena upravljanja (teretna vozila i autobusi)	X	X	X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Ministarstvo unutarnjih poslova
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova

6.2. Bolja cestovna infrastruktura

6.2.1. 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 vrlo mali postotak prometnih nesreća kojima je 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 cestama Republike Hrvatske. Unatrag desetak godina, sredstvima Nacionalnog programa izrađena je projektna dokumentacija za sanaciju 64 opasna mjesta na državnim, županijskim i lokalnim cestama na području cijele Hrvatske, a u tijeku je izrada projekata za sanaciju četiri opasna mjesta na autocestama te je u fazi provođenja kompletna sanacija još šest opasnih mjesta na županijskim i lokalnim cestama. 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 poginulo je 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.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TLJERU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Razvijanje sustava geografskog pozicioniranja prometnih nesreća i njegova lakša dostupnost svim subjektima koji se bave sigurnošću prometa.	X	X	X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova
Sanacija opasnih mjesta	X	X	X	X	Hrvatske ceste, ŽUC-ovi, lokalna uprava, koncesionari autocesta
Definiranje odgovornosti projekatana i izvođača sanacije opasnih mjesta te njihovo sankcioniranje			X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Ministarstvo unutarnjih poslova
EuroRAP - Izrada karte rizika i snimanje cesta u RH u dužini od 3400 kilometara	X	X	X	X	Hrvatski autoklub, Institut prometa i veza
Inicijati ukidanje određenih prijelaza cesta preko željezničke pruge te istovremeno dodatno osiguravanje (svjetlosno-zvučni signali, branici i polubranici) ostalih	X	X	X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Hrvatske željeznice
Izraditi Program rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza u RH za razdoblje od 2011. do 2020. godine		X	X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Hrvatske željeznice, Hrvatske ceste, ŽUC-ovi, lokalna uprava
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Hrvatske željeznice, Hrvatske ceste, ŽUC-ovi

6.2.2. Povećanje sigurnosti prometa na gradskim prometnicama

Najveći broj prometnih nesreća događa se na gradskim prometnicama. Znakovit napredak u sigurnosti prometa u urbanim središtima 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 druge sredine.

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 nastaviti provoditi, a saznanja do kojih se dolazi njihovom implementacijom koristiti za poboljšanje sadašnjeg stanja.



KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TLJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Inicirati uvođenje novih tehnologija u upravljanje prometom u velikim urbanim sredinama				X	Ministarstvo nadležno za promet, lokalna uprava
Inicirati rješenja prometnih gužvi u gradovima kroz povećanje broja jednosmjernih ulica i izgradnjom kružnih tokova				X	Ministarstvo nadležno za promet, lokalna uprava
Iniciranje bolje organizacije javnog prijevoza				X	Ministarstvo nadležno za promet, lokalna uprava
Izgradnja nogostupa, biciklističkih staza, pješačkih prijelaza				X	Ministarstvo nadležno za promet, lokalna uprava
Euro Test - testiranje cestovne infrastrukture, organizacije i kvalitete prometnih sustava gradova, javnog prijevoza		X	X	X	Hrvatski autoklub, Ministarstvo unutarnjih poslova, lokalna uprava
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Hrvatski autoklub, Ministarstvo unutarnjih poslova, lokalna uprava

6.2.3. Vožnja suprotnim (zabranjenim) smjerom na autocesti

S povećanjem broja kilometara novih autocesta te, istovremeno, povećanjem broja ulaza i izlaza s autoceste, često se događa da vozači uđu u traku za vozila iz suprotnog smjera te nastave voziti zabranjenim smjerom. Takva vožnja često završava s tragičnim posljedicama. Kroz buduće aktivnosti treba pratiti i implementirati eventualna tehnološka dostignuća koja mogu spriječiti takve situacije, ali i educirati ostale vozače kako da se ponašaju kad se nađu u situaciji da prema njima dolazi vozilo koje vozi u suprotnom smjeru.

Potrebno je sustavno pratiti ovu opasnu pojavu u prometu i nesreće koje se zbog toga događaju, što će možda dovesti do potrebe izrade i primjene drugih učinkovitijih rješenja, čak i mehaničkih prepreka, a što će rezultirati drastičnim smanjenjem ovakvoga ponašanja i nesreća koje se zbog toga događaju.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Postojeći znak "Stop - zabranjen smjer" uvesti u Pravilnik o prometnim znakovima	X	X	X		Ministarstvo nadležno za promet
Znak postaviti na sva mjesta mogućeg ulaza u zabranjeni smjer uz iznalaženje svih tehničkih mogućnosti onemogućavanja ulaska u zabranjeni smjer			X		Ministarstvo nadležno za promet, koncesionari autocesta
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Ministarstvo nadležno za promet, koncesionari autocesta

6.2.4. Sigurnost prometa u tunelima

Kroz europski projekt EuroTAP, u kojem aktivno sudjeluje, Hrvatska je testirala jedan dio svojih tunela i dobila priznanja za dostignute standarde sigurnosti. Ta korisna iskustva treba iskoristiti da se ispita i poveća sigurnost u tunelima koji nisu bili obuhvaćeni ovim projektom.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Strogo sankcioniranje vozača koji ne poštuju prometne propise specifične za vožnju u tunelima	X	X	X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova
EuroTAP-testiranje tunela	X		X	X	Hrvatski autoklub, koncesionari autocesta, Hrvatske ceste
Uređenje tunela (vertikalna i horizontalna signalizacija, rasvjeta, video nadzor)				X	Ministarstvo nadležno za promet, koncesionari autocesta, Hrvatske ceste, županijske uprave za ceste
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo nadležno za promet, koncesionari autocesta, Hrvatske ceste, Hrvatski autoklub, javni mediji

6.3. Sigurnija vozila

6.3.1 Aktivna i pasivna sigurnost vozila

U proteklom razdoblju učinjen je značajan pozitivan pomak u sigurnosti vozila. Iako je sigurnost osobnih vozila povećana, zahvaljujući širokoj upotrebi uređaja za pasivnu sigurnost u vozilima kao što su sigurnosni pojasevi i zračni jastuci, uvođenje elektroničkih sigurnosnih sustava, ostalim vozilima, posebno motociklima, nije posvećena tolika pažnja.

Posljednjih godina izrađene su mnoge studije i provedena istraživanja o inteligentnim transportnim sustavima (ITS). U godinama koje slijede, ovaj sustav bi trebao doprinijeti efikasnosti i brzini spašavanja unesrećenih, i posebno uvođenju pan-europskog poziva za pomoć ugrađenog u vozila - eCall. Ova inicijativa Europske komisije ima za cilj da svako vozilo bude opremljeno uređajima koji će omogućiti da, u slučaju prometne nesreće, vozilo samo obavijesti spasilačke službe o mjestu nesreće i tako ubrza pružanje prve pomoći i prijevoz unesrećenih do bolnice. Utjecaj i doseg širenja eCall-a trebalo bi ispitati, posebno u odnosu na unaprjeđenje spašavanja motociklista, teških vozila i autobusa.

Unatoč njihovom nespornom utjecaju na povećanje sigurnosti prometa, razvoj inteligentnih sustava, pogotovo onih ugrađenih u unutrašnjost vozila, može ponekad proizvesti i negativne učinke (ometanja tijekom vožnje).

Već spomenuti europski projekt „EuroNCAP“, kroz testiranja otpornosti novih vozila na sudare, informira potencijalne kupce koja su vozila sigurnija te preporuča kupnju takvih vozila.

Značajan napredak u sigurnosti prometa na cestama očekuje se od razvoja i implementacije tzv. „kooperativnih sustava“ gdje se razmjenjuju podaci između vozila, te između vozila i infrastrukture, kako bi vozači u svakom trenutku bili informirani o situaciji na cesti.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Praćenje novih tehnologija i prema realnoj situaciji tražiti zabranu uvoza vozila koja ne odgovaraju određenim standardima				X	Centar za vozila Hrvatske, Državni zavod za mjeriteljstvo, znanstvene institucije

6.3.2. Vozila za prijevoz djece

Značajan broj školske djece prevozi se autobusima te je svaki i najmanji pomak u sigurnosnim standardima za ta vozila vrlo važan. Preporuka je Europske komisije da se za ta vozila, osim suvremene opreme za aktivnu i pasivnu sigurnost, propiše i obvezna ugradnja uređaja za kontrolu razine alkohola u krvi vozača te ako se detektira alkohol, blokada pokretanja motora (Alcohol Interlock).

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Strogi nadzor vozila za prijevoz djece (ispunjavanje uvjeta iz Pravilnika)	X	X	X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Ministarstvo unutarnjih poslova
Obveza korištenja pojasa od strane djece			X	X	Ministarstvo nadležno za obrazovanje
Propisivanje obveze ugradnje Alcohol Interlock uređaja u vozila za prijevoz djece			X	X	Ministarstvo nadležno za promet
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Ministarstvo nadležno za obrazovanje, Ministarstvo unutarnjih poslova

6.3.3. Teretna vozila i autobusi

Zbog njihove velike mase, prometne nesreće u kojima sudjeluju teška teretna vozila, vrlo često završavaju s tragičnim posljedicama. To je razlog da se toj kategoriji vozila pridaje posebna pažnja kad se govori o sigurnosti prometa na cestama.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Inicirati uvođenje obveze postojanja određenih tehničkih rješenja u teškim teretnim vozilima koja su u funkciji sigurnosti prometa			X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Centar za vozila Hrvatske
Preusmjerenje prometovanja teretnih vozila na autoceste			X	X	Ministarstvo nadležno za promet
Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti			X	X	Ministarstvo nadležno za promet

6.3.4. Tehnička ispravnost vozila

U svim statističkim podacima kao najčešći uzročnik prometnih nesreća spominje se čimbenik „čovjek“, dok je čimbenik „vozilo“ kao uzročnik vrlo malo zastupljen. Međutim, analizirajući statističke podatke o rezultatima tehničkih pregleda vozila tijekom 2008., 2009. i 2010. godine, vidljivo je da više od 20% vozila nije zadovoljilo propisane tehničke uvjete, odnosno da su ista tehnički neispravna. Realno je za pretpostaviti da je broj neispravnih vozila koji su uzrokovali prometne nesreće znatno veći od broja iz službenih statistika. Tome u prilog ide i podatak da svakodnevno u cestovnom prometu Republike Hrvatske sudjeluje određen broj neregistriranih vozila, čija je tehnička ispravnost po logici stvari posebno upitna.

Kako se na vozilima koja su sudjelovala u prometnim nesrećama ne provodi pregled tehničkog stanja vozila, u većini slučajeva nije ni moguće utvrditi da li je tehnička neispravnost vozila uzrok prometne nesreće. Umjesto vozila, u nedostatku relevantnih informacija o tehničkom stanju vozila, kao uzročnik prometne nesreće imenuje se neki drugi čimbenik (najčešće „čovjek“). Na taj način, postoji opasnost od krivo interpretiranih statističkih podataka što za posljedicu ima i loše preduvjete za daljnje akcije sa svrhom prevencije prometnih nesreća.

U kontekstu inozemnih iskustava glede predmetne problematike posebno su indikativni podaci o posljednjih deset godina, prikupljeni od njemačke tvrtke Dekra, koja se od 1976. godine bavi provedbom tehničkih pregleda vozila u Saveznoj Republici Njemačkoj - čak 36% vozila koja su sudjelovala u prometnim nesrećama bilo je tehnički neispravno. Prema njihovim podacima najčešće su uzroci prometnih nesreća bili sljedeći dijelovi vozila: pneumatici - oko 30% , kočni mehanizmi - oko 30, karoserija - oko 20%. Uzimajući u obzir da je u Njemačkoj prosječna starost vozila manja nego u Hrvatskoj, da je razina održavanja vozila viša s obzirom na viši standard te da se po Hrvatskoj trenutno vozi određen broj neregistriranih vozila, za očekivati je da udio tehničke neispravnosti vozila u ukupnom volumenu uzročnika prometnih nesreća značajno veći od službeno utvrđenog.

Nadalje, potrebno je da svi subjekti u sustavu tehničkih pregleda, registracije i osiguranja vozila Republike Hrvatske kontinuirano (na godišnjoj razini) provode preventivno-sigurnosne akcije s ciljem senzibiliziranja vlasnika vozila glede optimalnog održavanja vozila, posebno u kontekstu tehničke ispravnosti istih, kao i redovitog produženja registracije vozila i njihovog obaveznog osiguravanja.

Osim navedenog, treba naglasiti da se u Republici Hrvatskoj unatrag nekoliko godina, kao obveza propisana direktivom Europske Unije, na cesti, redovito provode tehnički pregledi teretnih automobila i autobusa i to sa svrhom eliminacije prometovanja tehnički neispravnih vozila. Ove preglede obavljaju policijski službenici, djelatnici Inspekcije Ministarstva nadležnog za promet uz suradnju nadzornika iz stanica za tehničke preglede vozila.

U ovom kontekstu valja spomenuti osiguravajuća društva koja zbog prometovanja neregistriranih i neosiguranih vozila trpe velike materijalne štete. U

zadnjih nekoliko godina osjetno je smanjen broj neosiguranih vozila. Tome su sigurno pridonijele preventivno promidžbene aktivnosti Hrvatskog ureda za osiguranje u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova. Ovakav način suradnje, uz proširenje subjekata koji u aktivnostima sudjeluju, kao i iniciranje novih aktivnosti trebali bi širokoj javnosti probuditi svijest o potrebi redovitog podvrgavanja vozila tehničkim pregledima i redovitog osiguravanja i registriranja vozila te im objasniti koje su posljedice ako se navedeno izbjegava.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Učestalija provedba tehničke preglede na cesti	X	X	X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Ministarstvo unutarnjih poslova, Centar za vozila Hrvatske
Djelovanje na javnost u smislu većeg odaziva građana prilikom provođenja preventivno-sigurnosne kampanje "Tehnički ispravno i osigurano vozilo"			X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Centar za vozila Hrvatske, Ministarstvo unutarnjih poslova, Hrvatski autoklub
Inicirati obvezu obavljanja tehničkih pregleda nakon težih prometnih nesreća				X	Ministarstvo nadležno za promet, Ministarstvo unutarnjih poslova, Centar za vozila Hrvatske, Hrvatski autoklub, Hrvatski ured za osiguranje
Usklađivanje tehnologije pregleda i ocjene ispravnosti vozila s direktivama i preporukama Europskog parlamenta			X	X	Centar za vozila Hrvatske, Hrvatski autoklub
Suradnja Ministarstva unutarnjih poslova i Hrvatskog ureda za osiguranje s ciljem kvalitetnije razmjene podataka o sudionicima štetnih događaja			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova, Hrvatski ured za osiguranje
Preventivno-edukativnim i promidžbenim kampanjama utjecati na svijest ljudi o obvezu obavljanja tehničkih pregleda i obaveznog osiguravanja vozila			X	X	Ministarstvo nadležno za promet, Ministarstvo unutarnjih poslova, Centar za vozila Hrvatske, Hrvatski autoklub, Hrvatski ured za osiguranje

6.4. Učinkovita medicinska skrb nakon prometnih nesreća

6.4.1. Hitna medicinska služba

Na cestama Republike Hrvatske, od ukupnog broja smrtno stradalih sudionika prometnih nesreća u 2009. godini, njih 341 ili 62,2% preminulo je na mjestu nesreće, 58 ili 10,6% pri prijevozu do zdravstvene ustanove, a 149 ili 27,2% u bolnicama, u razdoblju od 30 dana od prometne nesreće. U 2010. godini taj je odnos bio 60,6% (258) poginulih na mjestu prometne nesreće, 11,3% (48) umrlih pri prijevozu do zdravstvene ustanove, a 28,1% (120) u bolnicama, u razdoblju od 30 dana nakon prometne nesreće.

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.

Zbog toga je porebno nastaviti s aktivnostima koje su započele u sklopu Operativnog programa za regionalnu konkurentnost prema prijedlozima identificiranim za sufinanciranje sredstvima Strukturnih fondova Europske Unije u sektoru zdravstva i socijalne skrbi.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Uvođenje helikopterske hitne medicinske službe			X	X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo, Hrvatski zavod za hitnu medicinu, Hrvatski autoklub, Hrvatska gorska služba spašavanja
Reorganizacija izvanbolničke hitne medicinske službe		X	X	X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo, Hrvatski zavod za hitnu medicinu, Hrvatski autoklub

6.4.2. Skrb o nesrećanima u zdravstvenim ustanovama

Već je spomenuto da gotovo 30% teško ozlijeđenih u prometnim nesrećama premine u zdravstvenim ustanovama. Izvjesno je da bi određen broj pacijenata preživio stradanje da je skrb unutar bolnica bila adekvatnija. Reorganizacijom hitne medicinske službe u RH, 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.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Poboljšati bolničku skrb			X	X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo
Obavezna obdukcija i točno utvrđivanje uzroka smrti				X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo
Definiranje teških i lakših tjelesnih ozljeda			X		Ministarstvo nadležno za zdravstvo

6.4.3. Educiranje građanstva u pružanju prve pomoći

Oni koji bi prvi trebali pružiti pomoć nastradalima u prometnim nesrećama su građani koji se na mjestu događaja slučajno zateknu. Zato je potrebno, da bi se izbjegle još teže posljedice stradavanja, organizirati edukaciju i praktične vježbe kroz cjeloživotno učenje (osnovne i srednje škole, kod obnavljanja vozačke dozvole) iz područja pružanja prve pomoći.

Vježbe bi se organizirale kroz odbore za sigurnost cestovnog prometa unutar Vijeća za prevenciju općina, gradova i županija.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Uvođenje "Prve pomoći" kroz cjeloživotnu izobrazbu				X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo, Hrvatski zavod za hitnu medicinu, Hrvatski Crveni križ
Organizacija vježbi iz "Prve pomoći"				X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo, Hrvatski zavod za hitnu medicinu, Hrvatski Crveni križ

6.5. Ostala područja djelovanja

6.5.1. 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.

Također, u današnje globalizacijsko vrijeme i s obzirom na skori ulazak Republike Hrvatske u Europsku Uniju, inicirat će se suradnja sa subjektima zemalja članica, kojima je djelokrug rada vezan za sigurnost cestovnog prometa.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Postavljanje internetske stranice za suradnju s javnošću				X	Svi subjekti
Inicirati proglašenje Svjetskog dana sjećanja na žrtve prometa (21. studenog), nacionalnim Danom sjećanja na žrtve prometa			X		Svi subjekti
Inicirati pronalaženje određene lokacije kao mjesta nacionalnog sjećanja na žrtve prometa				X	Svi subjekti
Suradnja s udrugama u RH i iz država EU				X	Svi subjekti

6.5.2. Legislativa

Nerijetko zakonski ili podzakonski propisi, odnosno njihove nedorečenosti omogućavaju razna tumačenja vezana za postupanja odgovornih službi ili sudova. Zbog toga je potrebno pratiti praksu i inicirati izmjene i dopune određenih zakonskih i podzakonskih akata.

Osim toga, potrebno je trajno pratiti propise i smjernice Europske Unije vezane za zdravstvene preglede kandidata za vozače te s njima usklađivati našu legislativu.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Pratiti i analizirati sudsku praksu i inicirati izmjene i dopune određenih zakona			X	X	Ministarstvo nadležno za pravosuđe
Zdravstveni pregledi za kandidate za vozače			X		Ministarstvo nadležno za zdravstvo
Zdravstveni pregledi za vozače				X	Ministarstvo nadležno za zdravstvo

6.5.3. Osnivanje novih tijela

Budući da je cestovni promet izuzetno kompleksan, potrebno je dugoročno, u Republici Hrvatskoj osnovati tijelo koje će se brinuti isključivo sigurnošću cestovnog prometa. Na taj će se način izbjeći danas vrlo prisutno volonterstvo i voluntarizam u pristupu jednom tako važnom društvenom problemu.

Treba naglasiti da većina europskih zemalja ima tijela koja brinu isključivo o sigurnosti cestovnog prometa, a među njima su i zemlje iz našeg okruženja, Republika Slovenija i Republika Srbija.

Osim što problem sigurnosti cestovnog prometa nije jednoznačno određen, on je i teritorijalno specifičan pa će se kroz Vijeća za prevenciju, koja su kroz program

„Policija u zajednici“ osnovana na razini općina, gradova i županija inicirati osnivanje odbora (negdje već postoje) za sigurnost cestovnog prometa. Na taj će se način doći do informacija o stanju na terenu te kroz ponuđene kvalitetne akcijske planove izravno doprinositi podizanju stanja sigurnosti cestovnog prometa na višu razinu.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Osnivanje "Agencije za sigurnost cestovnog prometa"				X	Vlada Republike Hrvatske
Osnivanje odbora za sigurnost cestovnog prometa pri vijećima za prevenciju			X		Ministarstvo unutarnjih poslova

6.5.4. Znanost u funkciji sigurnosti prometa

Niti jedna razvijena zemlja na svijetu nije ostvarila napredak na društvenom, političkom, ekonomskom ili bilo kojem drugom polju bez aktivnog sudjelovanja znanosti.

Sigurnost prometa, u tom smislu, nije iznimka. Zbog toga će se ubuduće posebna pažnja posvetiti istraživačkom radu na području sigurnosti cestovnog prometa.

Nakon raščlambe pokazatelja stanja sigurnosti i evaluacije mjera provedenih kroz Nacionalni program u razdoblju od 2006. do 2010. godine, donijet će se odluka o istraživanjima koje je potrebno provesti u narednom razdoblju.

Isto tako, primjena novih znanstvenih dostignuća u obavljanju očevida prometnih nesreća znakovit je moment podizanja na višu razinu ukupnog postupanja u situaciji kada se prometna nesreća već dogodila. Zbog toga je i nadalje potrebno ulagati u opremanje i osposobljavanje policijskih službenika za ovaj izuzetno važan i osjetljiv segment policijskog posla.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Provođenje istraživanja relevantnih za podizanje stanja sigurnosti cestovnog prometa na višu razinu			X	X	Svi subjekti
Opremanje i dodatno osposobljavanje policijskih službenika za obavljanje očevida prometnih nesreća			X	X	Ministarstvo unutarnjih poslova

6.5.5. 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 je Hrvatska radiotelevizija, a tema je sigurnost cestovnog prometa, odgovornost Hrvatske radiotelevizije je ogromna.

Zbog navedenog, 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) određene minutaže za ovu namjenu.

KONKRETNE MJERE	PROVEDBA				ODGOVORNI ZA PROVOĐENJE
	PROVEDENO	PROVEDBA U TIJEKU	PRIORITET	DUGOROČNO	
Kontinuirano praćenje problematike sigurnosti cestovnog prometa			X	X	Hrvatska radiotelevizija
Kroz TV i radijske emisije poticanje poželjnog ponašanja u cestovnom prometu			X	X	Hrvatska radiotelevizija
Sudjelovanje u preventivno edukativnim i promidžbenim kampanjama			X	X	Hrvatska radiotelevizija

7. NOSITELJI PROVEDBE NACIONALNOG PROGRAMA

7.1. RADNA SKUPINA

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

7.2. PODRUČJA DJELOVANJA RADNE SKUPINE

Članovi radne skupine imaju ulogu stručne ekipe.
Za svoj rad odgovaraju ministru unutarnjih poslova.

Radna skupina ima sljedeće zadaće:

- predlaže 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 aktivnosti,
- prati i daje prijedloge za provedbu planova,
- podnosi Vladi Republike Hrvatske godišnja izvješća o realizaciji Nacionalnog programa zajedno s financijskim izvješćem,
- 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 stručnih organizacija utvrđena posebnim ugovorom s Ministarstvom unutarnjih poslova;

- sredstva osiguravajućih društava utvrđena posebnim ugovorom s Ministarstvom unutarnjih poslova;
- sredstva prikupljena od donacija fizičkih i pravnih osoba.

8.2. FINANCIJSKO PLANIRANJE, IZVRŠENJE I IZVJEŠĆIVANJE

Sredstva za provedbu Nacionalnog programa uplaćivat će se na račun Državnog proračuna u okviru Projekta K553092 Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa na izvor 43 – prihodi za posebne namjene (sredstva stručnih organizacija utvrđena posebnim ugovorom s Ministarstvom unutarnjih poslova, te sredstva osiguravajućih društava utvrđena posebnim ugovorom s Ministarstvom unutarnjih poslova) i na izvor 61 – donacije (sredstva prikupljena od donacija fizičkih i pravnih osoba). U skladu sa Zakonom o proračunu (NN 87/08), članak 48., ovi prihodi prihod su proračuna te se isti uplaćuju u proračun. Namjenski prihodi koji nisu iskorišteni u prethodnoj godini prenose se u proračun za tekuću proračunsku godinu (članak 49. Zakona) te ako su uplaćeni u nižem opsegu nego što je iskazano u državnom proračunu, mogu se plaćati obveze samo u visini stvarno uplaćenih, odnosno raspoloživih sredstava (članak 50. Zakona).

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa sastavni je dio proračuna Ministarstva unutarnjih poslova.

Na prijedlog Radne skupine, Financijski plan te Plan nabave za proračunsku godinu odobrava ministar unutarnjih poslova.

Stručne službe Ministarstva unutarnjih poslova izrađuju financijska izvješća o realizaciji Plana nabave Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa te o istom izvješćuju članove Radne skupine tromjesečno, a prema potrebi i više puta. Zapisnik Radne skupine o razmotrenom financijskom izvješću dostavljat će se svim subjektima koji financiraju Nacionalni program.

Provedba Plana nabave za Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa provodit će se prema Zakonu o javnoj nabavi (NN 110/07, 125/08).