

ALARMANTNO, U PRVIH PET MJESECI 12 POSTO VIŠE POGINULIH NA CESTAMA

Autor Davor Kindy
 Utorak, 03 Lipanj 2008
 Zadnja Promjena Utorak, 03 Lipanj 2008

Do prvog lipnja u ovoj su godini na našim cestama poginule 252 osobe, što je 12 posto više nego u istom razdoblju prošle, kad je bilo 225 poginulih. U usporedbi sa 2006., kad smo na cestama izgubili 212 osoba, porast je čak 18,9 posto. Najgore je što se negativni trendovi pogoravaju iz dana u dan - u svibnju je poginulo čak 60 osoba - 20 posto više nego prethodne godine (50). Sve to prolazi uz nepodnoživu i utnju državnog vrha te se stječe dojam da smo se pomirili sa stanjem koje je gotovo katastrofalno.

Po Nacionalnom programu sigurnosti prometa na cestama već smo 2006. trebali doći na razinu od 10 smrtno stradalih na 100.000 stanovnika, a imali smo ih 13,8. Stanje se pošlo blago poboljšavati 2005., kad je poginulo 597 osoba. No potom se crni niz počeo produžavati te je 2006. poginulo 614 osoba, a u prošloj godini 619. Došli smo do granice od 14 smrtno stradalih na sto tisuća stanovnika, što je 40 posto više od ciljeva koje smo zacrtali i 50 posto više od prosjeka zemalja EU-a. Zbog toga je pogoranje ionako loše stanja u cestovnom prometu znak za uzburku. Hrvatska je u proteklih pet godina, razmjerno BDP-u i broju stanovnika, u prometnu infrastrukturu uložila više od ijedne druge europske zemlje, a našim građanima su građani temeljito obnovili vozni park, što je broj poginulih trebalo smanjiti za četvrtinu. Uz bitno poboljšanje objektivnih parametara, o čemu su se pogoršali subjektivni.

Bez uinkovitijeg pravosuđa i ravnopravnog tretiranja svih izravnih i neizravnih sudionika u prometu te bolje prilagodbe policijskih kontrola realnim opasnostima na cestama neće biti velike koristi od drastično povećanja kazni.

Novi Zakon o sigurnosti prometa na cestama bio je nužan, jer treba postojati sankcije prema teškim prekršiteljima, kakvih je četiri do pet posto. No, to ne može koristiti, ako pravosuđe ne postane uinkovnije. Neodgovorni vozači ne strepe puno od kazni, jer se potpuno sankcionira tek svaki četvrti teški prekršaj. Dobro je što se vratio limit od 0,5 promila alkohola u krvi, jer problem nisu vozači s malom koncentracijom alkohola. No, loše je uvjetno kažnjavanje, ako se napravi neki drugi prekršaj. Upitna je pravna utemeljenost takve odredbe, a po istoj bi se logici moglo uvjetno kažnjavati pretjecanje preko pune linije ili skretanje kroz crveno svjetlo udesno. Također je loše ukidanje obveze paljenja svjetala po danu, jer su upaljena svjetla korisna i ljeti, usred dana, posebice kad se auto nađe u sjeni, a boja mu je slična okolini.

Najgore je što se ukida obveza pohaćanja teških sigurne vožnje za mlade vozače. To je jedan od temelja sigurnosti, jer mladi vozači i najviše sudjeluju u tragičnim nesrećama. Trebalo je odgoditi obvezu za godinu dana i propisati da nadležne institucije u tom roku izgrade centre sigurne vožnje u svim regijama. Zbog svega toga nema velikih izgleda da će se u ovim uvjetima ići bitno poboljšati, jer je i dalje gotovo sve usmjereno na represiju prema vozačima. Malo se vodi računa o odgovornosti onih koji projektiraju, izrađuju i održavaju ceste, onih koji su odgovorni za održavanje i kontrolu tehničke ispravnosti vozila, a i onih koji obučavaju vozače. Treba što prije početi primjenjivati smjernice programa EuroRAP (European Road Assessment Programme), koji propisuje provođenje mjera radi smanjenja posljedica teških nesreća. Ceste, u određenoj mjeri, trebaju oprećivati vozača ima pogreške, a ne biti nemilosrdne, kao u slučaju nedavne nesreće kod Perućica.

Većina vozača ima osjećaj da se sve u novom zakonu temelji na pojačanoj represiji, a da je policija najviše ećena i na mjestima, gdje najlakše lovi vozače u benignim prekršajima.

Treba potpuno promijeniti strategiju policijskog nadziranja i kontrole prometa. Većina građana ima osjećaj, a tako uvelike i jest, da je policija uglavnom na mjestima gdje sigurnost nije ugrožena, a najlakše se naplaćuju kazne. Brzina se mora nadzirati sustavno te je nužno sve brže prometnice, posebice auto ceste, premrećiti fiksnim mjerama brzine.

Presreta i su korisni, ali kao sekundarni sustav nadzora, prvenstveno na brzim gradskim i prigradskim prometnicama, gdje mladi voza i naj eš e divljaju. Tako bismo disciplinirali neodgovorne voza e te rasteretili policiju i pomogli joj da bude u inkovitija i pretežito na opasnim dionicama, u najrizi nijim terminima i kad su uvjeti loši. U no ima vikenda, doslovce, sva prometna policija treba biti na nogama. Bilo bi iznimno korisno utemeljenje dodatnih, pri uvnih, policijskih patrola, koje bi poja ale nadzor na opasnim dionicama, u kriti nim terminima i nepovoljnim vremenskim uvjetima.
dr. Željko Maruši

3.6.2008.