NN 86/2021 (30.7.2021.), Odluka o donošenju Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030.

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

1588

Na temelju članka 31. stavka 2. Zakona o Vladi Republike Hrvatske (»Narodne novine«, br. 150/11., 119/14., 93/16. i 116/18.), Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj 29. srpnja 2021. donijela

ODLUKU

O DONOŠENJU NACIONALNOG PLANA SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE ZA RAZDOBLJE OD 2021. DO 2030.

I.

Donosi se Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030.

Nacionalni plan iz stavka 1. ove točke sastavni je dio ove Odluke.

II.

Zadužuje se Ministarstvo unutarnjih poslova za praćenje i koordiniranje provedbe svih aktivnosti predviđenih Nacionalnim planom iz točke I. ove Odluke.

III.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja, a objavit će se u »Narodnim novinama«.

Klasa: 022-03/21-04/163
Urbroj: 50301-21/22-21-2
Zagreb, 29. srpnja 2021.

Predsjednik
mr. sc. Andrej Plenković, v. r.

NACIONALNI PLAN SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE ZA RAZDOBLJE OD 2021. DO 2030.

PREDGOVOR

Sigurnost cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj prema statističkim pokazateljima iz godine u godinu bilježi trend poboljšanja. Smrtnost sudionika cestovnog prometa u prometnim nesrećama 2019., u kojoj je poginulo 297 osoba, najmanja je do sada od samostalnosti Republike Hrvatske. Preliminarni rezultati stanja sigurnosti cestovnog prometa za 2020. upućuju na daljnje smanjenje smrtnosti na našim cestama. Rezultat je to dijelom i provedbe mjera petog Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa, koji je Vlada Republike Hrvatske donijela za razdoblje 2011. – 2020. Iako osnovni cilj od najviše 213 smrtno stradalih na cestama u tom razdoblju nije ostvaren, trend smanjenja broja prometnih nesreća i smrtnosti pokazuje da se Republika Hrvatska približila osnovnom cilju, odnosno 50% smanjenju smrtnosti.

U skladu s tendencijom daljnjeg smanjenja smrtnosti na našim cestama izrađen je šesti Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje 2021. – 2030. (u daljnjem tekstu: Nacionalni plan). Nacionalni plan je usklađen sa svjetskim i europskim smjernicama zakonske regulative iz područja sigurnosti cestovnog prometa. Prilikom izrade Nacionalnog plana korištena su dobra iskustva tijekom provedbe prethodnog Nacionalnog programa te pozitivne svjetske i europske smjernice, a posebno smjernice definirane Deklaracijom iz Vallette *(Valletta Declaration),* Okvirne politike EU-a za sigurnost na cestama *(EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next Steps Towards Vision Zero),* U susret 12 dragovoljnih globalnih ciljeva za sigurnost na cestama *(Towards 12 voluntary global targets for road safety)* i Deklaracije o sigurnosti prometa iz Stockholma *(Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030).* Zajedničko svim navedenim smjernicama je poboljšanje sigurnosti prometa na cestama u dostizanju cilja smanjenja smrtnog stradavanja i teškog ozljeđivanja sudionika u prometu do 2030 za 50%.

Polazeći od usvojenih smjernica te iskustava i rezultata provedbe dosadašnjih nacionalnih programa sigurnosti cestovnog prometa u prethodnim razdobljima, uz uvažavanje trenutačnih okolnosti borbe protiv pandemije bolesti COVID-19, koja je utjecala na značajno smanjenje mobilnosti ljudi do nezamislivih granica, provedba Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje 2021. – 2030. temelji se na broju »teških prometnih nesreća«, koje obuhvaćaju nesreće u kojima je bilo poginulih ili teško ozlijeđenih osoba. Na osnovu tako utvrđenog kriterija definirani su kvantitativni ciljevi za predstojeće razdoblje provedbe. Opći cilj Nacionalnog plana usmjeren je na ostvarenje 50% smanjenja broja osoba poginulih u prometnim nesrećama i broja teških prometnih nesreća u cestovnom prometu.

Tako koncipiran, Nacionalni plan predstavlja strateški dokument Republike Hrvatske, kojemu je cilj podizanje razine sigurnosti cestovnog prometa do 2030. Za njegovo provođenje zadužena je Radna skupina određena od strane ministra nadležnog za unutarnje poslove. Financiranje ili sufinanciranje provođenja mjera i aktivnosti predviđeno je iz više izvora. O prioritetima i načinu financiranja utvrđenih mjera i aktivnosti odluku donosi Radna skupina zadužena za njegovu provedbu.

Uspješnost ostvarenja 50% smanjenja broja osoba poginulih u prometnim nesrećama i broja teških prometnih nesreća kao strateškog, ali i ostalih ciljeva ovog Nacionalnog plana, ovisi o načinu i opsegu provedbe utvrđenih mjera od strane svih odgovornih subjekata zaduženih za provedbu.

POPIS KRATICA

KRATICA	INSTITUCIJA/ORGANIZACIJA
MUP	Ministarstvo unutarnjih poslova
MMPI	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
MZO	Ministarstvo znanosti i obrazovanja
MIZ	Ministarstvo zdravstva
MPU	Ministarstvo pravosuđa i uprave
MRRFEU	Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije
MGOR	Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja
MRMSOSP	Ministarstvo rada, mirovinskoga sustava, obitelji i socijalne politike
MINTS	Ministarstvo turizma i sporta
SAFU	Središnja agencija za financiranje i ugovaranje
UJC	Upravitelji javnih cesta
UŽI	Upravitelji željezničke infrastrukture
JLS	Jedinice lokalne samouprave
HAK	Hrvatski autoklub
CVH	Centar za vozila Hrvatske
AZOO	Agencija za odgoj i obrazovanje
ASOO	Agencija za strukovno obrazovanje i obrazovanje odraslih
HUO	Hrvatski ured za osiguranje
HZHM	Hrvatski zavod za hitnu medicinu
HZJZ	Hrvatski zavod za javno zdravstvo
ZHM	Zavodi za hitnu medicinu jedinica područne (regionalne) samouprave, odnosno Grada Zagreba
HZZ	Hrvatski zavod za zapošljavanje
HGSS	Hrvatska gorska služba spašavanja
DZM	Državni zavod za mjeriteljstvo
HCK	Hrvatski crveni križ
HVZ	Hrvatska vatrogasna zajednica
HPD	Hrvatsko psihološko društvo
RSO	Road Safety Organizations – nevladine Organizacije iz područja cestovne sigurnosti
RCS	Revizori cestovne sigurnosti
EU	Europska unija
UN	Ujedinjeni narodi
WHO	Svjetska zdravstvena organizacija

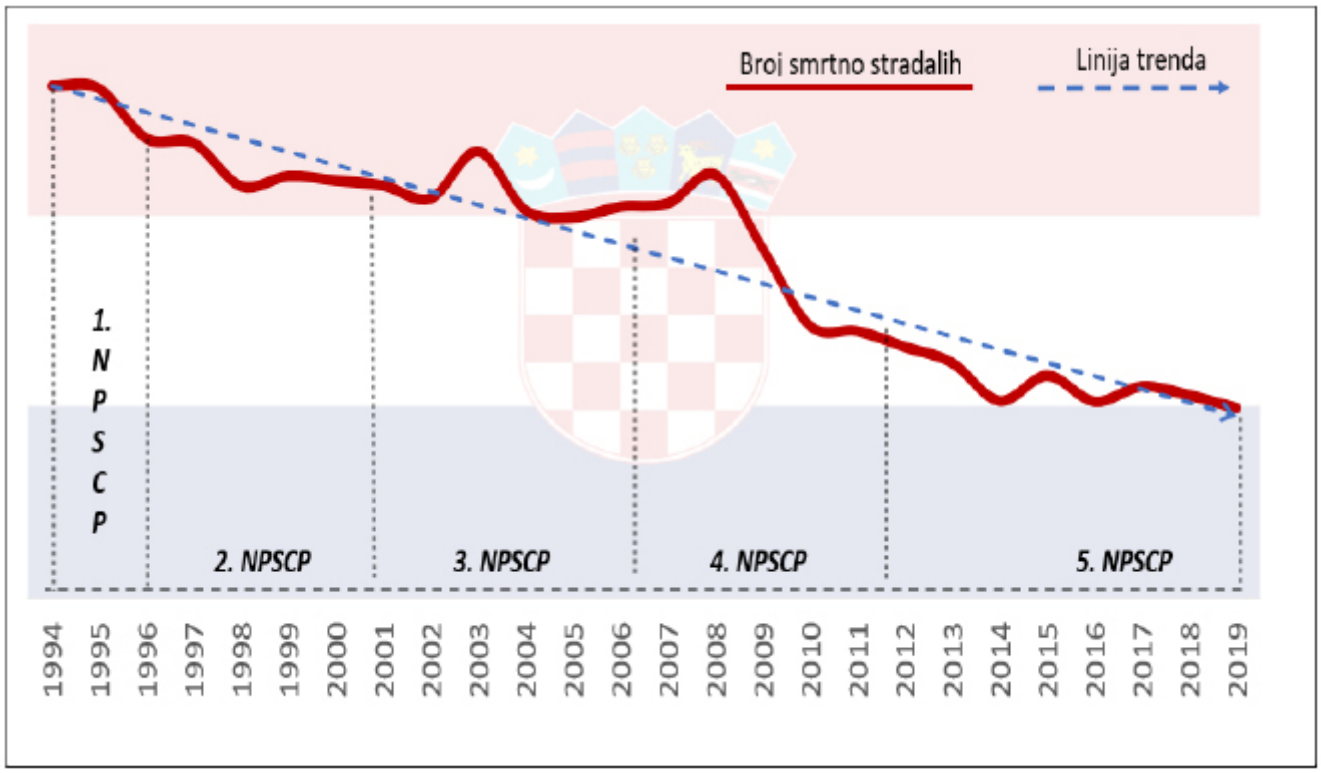
Uvod

U postupku rješavanja teorijskih ili praktičnih problema bilo koje vrste, pa tako i problema povezanih uz sigurnost cestovnog prometa, najvažnija je svjesnost posljedica koje isti prouzrokuju. Svjesnost o postojanju problema cestovne sigurnosti i važnosti njegova rješavanja u Republici Hrvatskoj je spoznata već nakon proglašenja hrvatske suverenosti i samostalnosti, što je potvrđeno kroz dosadašnju izradu i provedbu pet nacionalnih programa sigurnosti cestovnog prometa.

Prvi Nacionalni program izrađen je još 1994., što Hrvatsku stavlja među prve zemlje u Europi po pitanju izrade nacionalnih programa (strategija) sigurnosti cestovnog prometa:

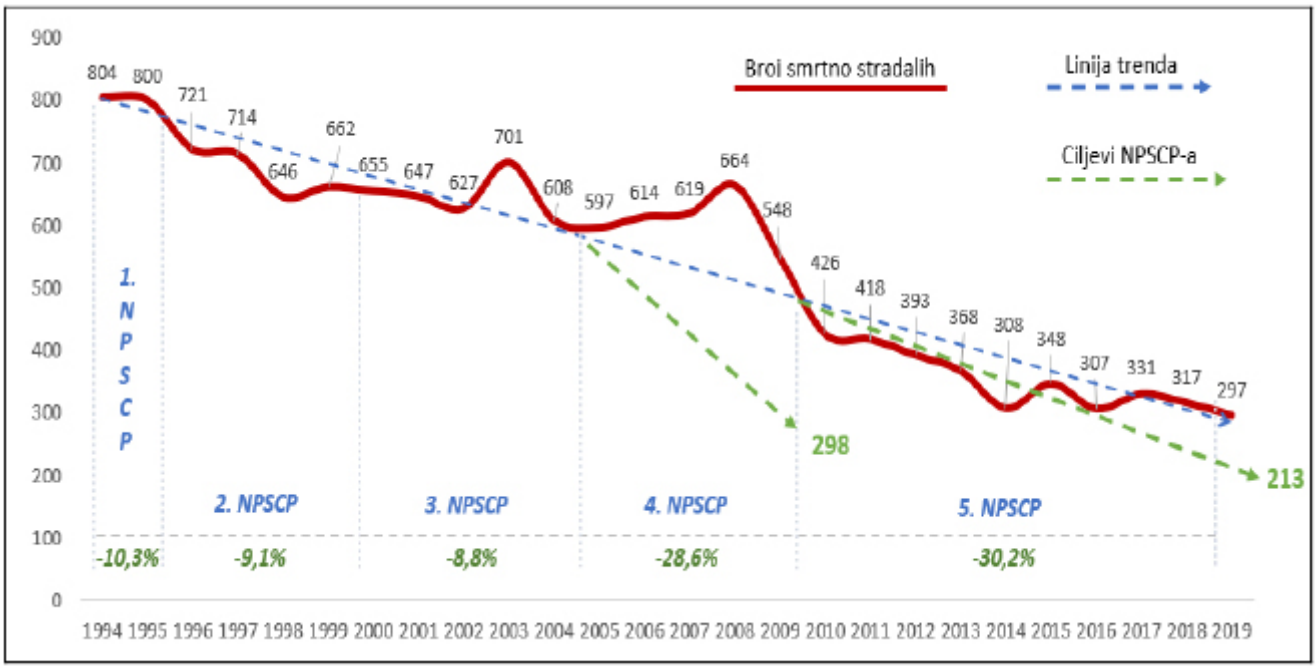
1. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 1994. do 1995.
2. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 1996. do 2000.
3. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2001. do 2005.
4. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2006. do 2010.
5. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2011. do 2020.

U svim navedenim programima definiran je identičan problem i cilj, a to je povećanje sigurnosti cestovnog prometa prije svega kroz smanjenje broja poginulih osoba u prometnim nesrećama, a zatim i smanjenje broja prometnih nesreća i posljedica nastalih u tim nesrećama. Planirane mjere i aktivnosti u navedenim programima bile su usklađene i sa svjetskim i europskim smjernicama za povećanje sigurnosti cestovnog prometa.



Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

Od vremena kad je donesen prvi Nacionalni program, 16. lipnja 1994., do danas prometni sustav uvelike se promijenio. U svijetu se dogodio niz globalnih promjena koje su utjecale na cestovni promet u svim državama, pa tako i u Republici Hrvatskoj. Uslijed sve veće motorizacije značajno se povećao ukupan broj vozila i vozača, prometna opterećenja u gradovima postala su sve veća, a shodno tome i negativan utjecaj prometa na čovjeka i okolinu. No unatoč tim činjenicama, stanje sigurnosti cestovnog prometa u proteklih 26 godina u Republici Hrvatskoj doživjelo je značajna poboljšanja. Pozitivni učinci poduzetih aktivnosti na području sigurnosti potvrđeni su podacima o broju poginulih osoba u cestovnom prometu, kojih je u 2019. bilo gotovo tri puta manje u odnosu na 1994., tj. u odnosu na početke provedbe Nacionalnog programa. Svakako da je dio smanjenja poginulih povezan uz tehnološki napredak vozila, kao i same prometne infrastrukture.



Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

Pozitivni učinci dosadašnje provedbe nacionalnih programa očituju se u smanjenju broja poginulih osoba u cestovnom prometu. Međutim, postoje i drugi pokazatelji s kojima se potvrđuje učinkovitost provedbe mjera dosadašnjih programa, a to su:

- povećanje prometne kulture
- smanjenje ukupnog broja prometnih nesreća i smanjenje broja ozlijeđenih sudionika
- izmjena hrvatskog zakonodavstva sukladno europskim smjernicama
- usmjereno preventivno djelovanje policije i ostalih subjekata
- podizanje svijesti kod šire populacije o problemu sigurnosti u cestovnom prometu
- senzibiliziranje javnog priopćavanja o problemu stradavanja u cestovnom prometu
- uključivanje svih državnih tijela i stručnih organizacija u provedbu.

Unatoč pozitivnim rezultatima kvantificiranim kroz konstantno smanjenje broja smrtno stradalih od 1994., postoje mogućnosti za dodatno poboljšanje sustava s ciljem ispunjavanja postavljenih ciljeva u povećanju sigurnosti cestovnog prometa. Sukladno tome pristupilo se izradi novog Nacionalnog plana za razdoblje od 2021. do 2030.

Također je važno napomenuti da su kod procesa izrade Nacionalnog plana usvojene i pozitivne europske i svjetske regulative iz područja sigurnosti cestovnog prometa navedene u točki 3.2.

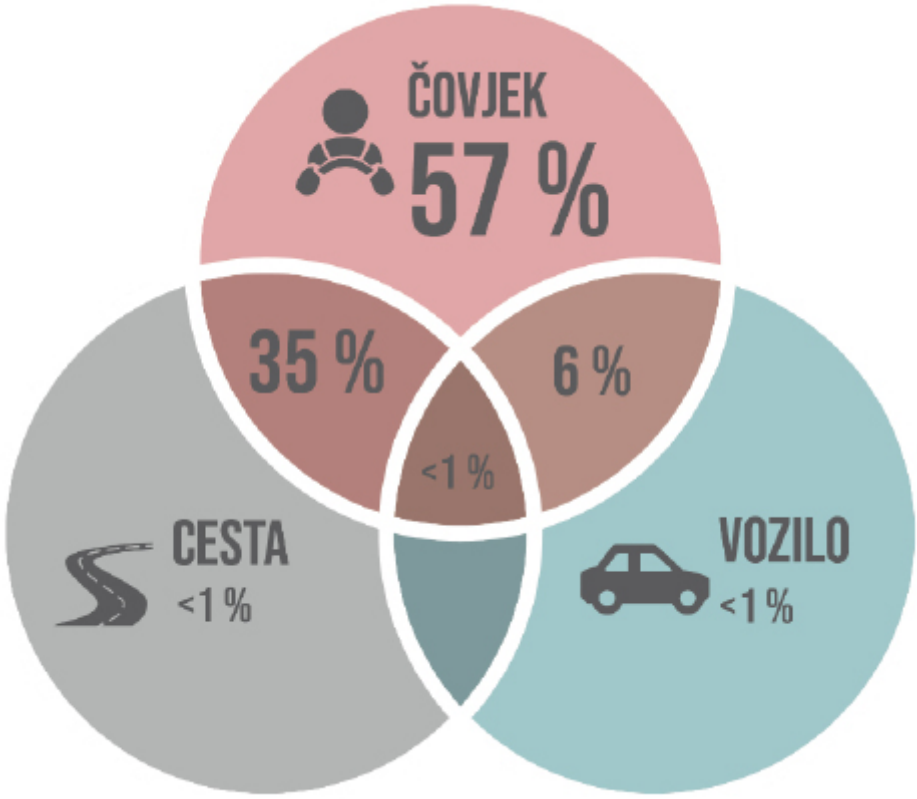
SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA U BROJKAMA OD 2011. DO 2019.

Analiza statističkih trendova prometnih nesreća i njihova povezanost s čovjekom, vozilom i okolinom predstavljaju osnovu za razvoj novoga Nacionalnog plana. Shodno tome napravljena je detaljna *Analiza kritičnih čimbenika nastanka prometnih* nesreća za razdoblje od 2010. do 2019.[1](Fakultet prometnih znanosti, Zavod za prometno planiranje: Analiza kritičnih čimbenika nastanka prometnih nesreća, Zagreb, 2020.) godine temeljem koje se pristupilo kreiranju mjera ovoga Nacionalnog plana. Za razliku od dosadašnje prakse, predmet analize bile su teške prometne nesreće (nesreće sa smrtno stradalima i teško ozlijeđenima), što je u skladu s novim smjernicama i pozitivnom europskom i svjetskom praksom te predstavlja temelj za kreiranje novih saznanja i mjera.

S obzirom na dinamiku i metodologiju obrade podataka te provođenje istraživanja i izradu Nacionalnog plana u 2020., kao referentna godina korištena je 2019. U izradi Nacionalnog plana bit će obuhvaćeni i podaci iz 2020.

OSNOVNI ČIMBENICI SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

Prema analiziranim podacima, čovjek je potencijalni uzrok 57% teških prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj. U kombinaciji s cestom, čovjek je potencijalni uzrok 35% teških prometnih nesreća, dok je u kombinaciji s vozilom čovjek potencijalni uzrok 6% teških prometnih nesreća.



Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

Glavni uzroci nastanka prometnih nesreća

Analizom okolnosti koje su prethodile nastanku teških prometnih nesreća utvrđeno je da je u 39% teških prometnih nesreća brzina bila jedan od potencijalnih uzroka teških prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj. Pri tome sama brzina kao potencijalni uzrok zabilježena je u oko 17% teških nesreća. U 8% teških nesreća uzrok je brzina u kombinaciji s alkoholom, dok je u 10% slučajeva uzrok brzina u kombinaciji s neopreznom vožnjom. Alkohol kao potencijalni uzrok zabilježen je u 23% teških prometnih nesreća, prilikom čega se može pretpostaviti da je vožnja pod utjecajem alkohola uzročnik oko 4% teških nesreća. Isto tako, analizom okolnosti je utvrđeno da je u čak 59% teških prometnih nesreća neoprezna vožnja jedan od potencijalnih uzroka, dok je u 38% teških prometnih nesreća neoprezna vožnja potencijalni glavni uzrok, što je nešto veći udio u odnosu na razvijenije zemlje Europe.

Može se pretpostaviti da je navedeno dijelom rezultat uzrokovan kulturološkim razlikama koje imaju izravan utjecaj i na kulturu vožnje. Neoprezna vožnja odnosi se na okolnosti nepropisnog upravljanja prijevoznim sredstvom i nepoštovanja prometnih pravila.