

Smrtonosne ceste - danak nekulturi

Autor Administrator

Prometna kultura – zakon u nama

Ivan Uldrijan Glas Koncila

(...“;neodgovorno ponašanje na cesti ozbiljan pokazatelj dublje križe odgoja u našem društvu, kako obiteljskog tako institucionalnog, a “;prometna nekultura samo je je-dan pokazatelj slabe i neuspjeli so-cijalizacije mladih”;. Upravo je zato “;ono što se svakodnevno događa na našim cestama samo još; jedan po-kazatelj da je u krizi odgojni arnbi-jent - društveni kontekst“;...Ključne riječi: enja većine problema u prometu je – kultura...

(...) Stoga su se i ovih dana mnogi bavili novim zakonom, ali prvenstveno komentirajući promišle, strože kazne i politička prepuštanja, dok u zapečaku javnih promocijana o sigurnosti u prometu još; uvijek “;euèi“; skriveno ono naj-vaznije - poèetak i svršetak problematike, njezin zajednièki nazivnik i korijen rješenja većine problema (ne)sigurnosti u prometu - kultura.

Kultura je u tom smislu dobrovoljno prihvjetaњe nekih pravila po-naušnjanja. Minimum prometne kulture poštivanje je zakona i propisa. To znači da ako netko krši zakone i propise ne samo da ne poštova nego je i - nekulturan. No postoje i golema razlika prometne kulture od drugih kultura. Naime njezino nepoštivanje za krajnju posljedicu ima - smrt. Promišljenju-æi dalje, lako je izvuæi zakljuèak da prometna kultura u Hrvatskoj da-nas nije na zavidnoj razini. Posljedice? Ljudi na cestama ginu!

Nije rijeè samo o depopulaciji

Da stanje nije nimalo senzacionalistièi napuhano dokazuje upravo statistika, koja već na prvi površnji pogled svakoga itekako “;smrzne“;. Osvrt na punoljetne godine hrvatske samostalnosti jasno pokazuje kako svjedoèimo još; jednom krvoproljevu. Ne ratnom, već prometnom. Naime od 1990. godine do danas više nego života odnije-la cesta nego Domovinski rat. Još; dublji pogled u statistiku otkriva da je od 1958. do prvoga dana ove godine, prema podacima iz MUP-ova Biltena o sigurnosti cestovnog prometa, poginulo 46. 276 osoba. Èitav jedan grad! Treba li još; koji dokaz da, uz ostale probleme zbog kojih Hrvatska već godinama bilježi negativan trend u populacijskoj statistici, prometna stavka zauzima itekako važno mjesto u izumi-ranju hrvatskog društva.

No nije riječ samo o depopulaciјi. Zbog èinjenice da se u posljednjih njih deset godina na hrvatskim cestama godišnje prosjeèeno doga-dalo 73 000 prometnih nesreæa u kojima je, što lakše što teže, ozli-jeðeno ili poginulo 23 000 ljudi, jasno je da društvo gubi i u drugim segmentima.

Prema Nacionalnom programu sigurnosti prometa na cestama, koji je Vlada RH donijela prije dvi-je godine, za razdoblje do 2010. za-crtan je ambiciozan cilj: doæi do 10 poginulih na 100 000 stanovnika. Prošle godine, kada je na hrvatskim prometnicama život izgubilo 619 osoba, taj omjer iznosio je gotovo 14. Kao usporedba i nešto èemu se teži: najrazvijenije države Europ-ske Unije u 2006. godini su, u pro-sjeku, imale 10 poginulih osoba na 100 000 stanovnika, a do 2010. za cilj su postavile taj broj smanjiti na 7.

Iako je Hrvatska u proteklih pet godina mnogo uložila u prometni sustav i infrastrukturu - prema ne-kim tvrdnjama razmjerno BDP-u i broju stanovnika više od ijedne druge europske zemlje - a i vozni park je itekako pomlaðen, to još uvijek nije dovelo do željenog smanjenja broja ozljeðenih i smrtno stradalih u prometnim nesreæama.

U statistikama i analizama može se išèitati da su najèešæi uzroci prometnih nesreæa brzina i alko-hol, a poèinitelji se najèešæe traže među mladim - neiskusnim - vo-zaèoma. No statistike su i "dvosje-kli maè“. Upozoravaju, ali mnogi-ma su one tek brojevi nedovoljno snažni da postignu uèinak. Tako se uistinu može ustvrditi istini-tost one: "Tisuæe mrtvih na cesta-ma predstavlja - statistiku, smrt jednoga èovjeka - dramu."“

Posljedice prometnih nesreæa osjeæaju se trajno, kako u obitelji èiji je èelan izazvao nesreæu, tako i u obite-lji èiji je èelan ne svojom krivnjom stradao. I to æe posvjedoèiti svatko tko je i sam, nažalost, bio dijelom te statistikeiza koje uvijek sto-je užasni prizori i teške rane, ne samo na tijelu. Ipak, promatra li se ponašanje za volanom - promet-na kultura - èini se da su ljudi na statistike postali ravnodušni. Ni upozorenja da na cesti ne ginu i ne stradavaju "drugi“, èini se, nisu od velike koristi. Ni èesto pojavljivanje prometne tematike u mediji-ma, oèito, ne daje previše uèinka.

Mnogo toga ne "tima“

Stanje u društvu, ljudska odgo-vornost i ozbiljnosc, pa i kultura, zrcali se u mnogim segmentima, a jedan od najvidljivijih upravo je promet. Da u Hrvatskoj s "promet-nim“ - a onda i drugim - mentali-tetom mnogo toga

„ne štima“svje-dođe mnogi primjeri.

Primjer prvi: broj tzv. ležećih policajaca ili uspor-nika. Većina voza a re i će da ih je previ ;e, a svi drugi - koji očekuju da će voza i usporiti ili stati na mjesti-ma na kojima bi svatko odgovoran, a mnogi bi rekli i normalan, to učinio (škole, vrtići, igrališta...) - re i će da ih je premalo.

Primjer drugi: o promicanju „antimentaliteta“ i ne-kulture svjedoči i medijski prostor pridržan tajkunima i njihovo dje-ci, koji u skupocjenim automobili-ma cestu smatraju svojom pistom. To ide do te mjere da svoje cestov-ne pustolovine ponosno otkrivaju javnosti te tako postaju „primjer“i šalju poruku nedodirljivosti. A to su samo dva pokazatelja.

Doda li se tomu i neprihv anje odgovornosti odraslih za neodgovornost mladih, ali i primjeri „iz kojih mladi mogu vidjeti da se u Hrvatskoj može smrtno ugroziti tu i život, i uz „do-bru vezu“ biti minimalno kažnjen, a čak i potpuno oslobođen krivnje“ - jasno je vidljivo da prostora za napredak itekako, ima. Budući da se danas sve mjeri novcem, do-bro je naglasiti da se mnoge stvari mogu pokrenuti nabolje i, narodski rečeno, d abe!

Tražeći odgovor na pitanje koliko policija djeluje na preventivi, educiranju i prornica-nju prometne kulture u Odjelu za sigurnost cestovnog prometa Po-licijske uprave zagrebačke (PUZ), načelnik Dragan Tokić i policijski službenik Viktor Forjan opisali su edukativne akcije i projekte koje provode od pred ;kolskih, preko osnovno ;kolskih i srednjogokol-skih do „auto ;kolskih“ uzrasta.

Da i u takvom djelovanju ima još; prostora za napredak, ukoliko se u njega uključe i druge institucije, pokazuje i poticajan primjer edukativnog rada od „malih nogu“ u Francuskoj (koja je 2005., kada je Hrvatska imala 13,57, imala 8,8 poginulih na 100 000 stanovni-ka) što ga je spomenuo načelnik Tokić. Tamo se naime djeca od 6. do 11., odnosno od 12. do 13. godi-ne educiraju, nakon čega pola i ispit o poznavanju općih promet-nih pravila i cestovne sigurnosti te dobivaju certifikate. Ta dva ispita i dvije potvrde preduvjet su pola anju vozačkog ispita B kategori-je! U Hrvatskoj takvih programa još; nema, a edukativne akcije koje provodi policija na dobrovoljnoj su bazi i na njih se nikoga ne može obvezati.

Da se mnogo toga u svijesti ljudi mora promijeniti pokazuju i podaci o prometnim nesrećama u prvih pet mjeseci ove godine na području PUZ-a, čiji su krivci bili "otprije poznati policiji"; . Oni koji učestalo kršili zakon poseban su problem u prometu, ističe Tokić i Forjan.

Od ukupno 43 osobe koje su izazvali prometnu nesreću sa smrtnim posljedicama 23 osobe su i prije sudjelovale u nesrećama, 10 osoba počinilo je neka kaznena djela, a 22 osobe evidentirane su zbog težih prometnih prekršaja. Iz toga se jasno vidi da su neki vjerojatno imali i "sve od navedenog". Te osobe izazvale su nesreće u kojima su poginule 24 osobe ili polovica od ukupnog broja poginulih! Primjer vozača koji je krajem svibnja izazvao prometnu nesreću u kojoj je poginuo, a bio je evidentiran zbog 53 prometna prekršaja, od čega čak 27 puta zbog upravljanja, vozilom bez položenoga vozačkog ispita, dovoljno govori.

"Obitelj je ključ svega!"

Komentirajući statistiku Tokić i Forjan ističu da se sukladno tim statističkim pokazateljima da zaključiti da kod određenih sudionika u prometu, a osobito mlađih osoba, nedostaje trajna briga i odgoj još malih nogu"; Obitelj je ključ svega;" ističu, dodajući da je na dvije stvari u povezanku prometne kulture posebno potrebno staviti na glasak - na obitelj i na kontinuiranu edukaciju od vrtićkog uzrasta. "Mi želimo ukazati da mnogi roditelji zaboravljaju osnovnu stvar - da su oni najveći uzor svojoj djeci"; kaže Forjan, navodeći primjer - iz razgovora s djecom u skarom; kolama i vrtićima: "Nerijetko se događalo da roditelj svojemu djetetu prelazeći cestu izvan zebre"; ili unatoč crvenom svjetlu na semaforu kaže da je to u redu "jer su zajedno";, a istodobno mu govori da kada je sam mora postizati zakon. Naravno da dijete pamti, ne ono "to mu govore kako treba postupati, nego ono kako otac i majka postupaju. A to je samo jedan od primjera."

Govoreći o stradanju djece u PUZ-u ističu kako njihove evidencijske pokazuju da više od polovice od ukupnog broja stradale djece u prometu stradavaju kao putnici. "Prema izjavama liječnika većina te djece uopće ne bi bila ozlijeđena ili bi te teško ozlijede završavajući samo s lakšimima da su se vozila onako kako nalaže zakon, u prvom redu da su bila vezana sigurnosnim pojasmom. Ne mogu povjerovati da roditelji ne vode računa o sigurnosti svoje djece i da im do toga nije stat. Dolazimo do činjenice da se ola-kо shvaćaju opasnosti. Većina misli - to se događa nekomu drugome. A nažalost, nije tako!" ističe Forjan.

Iz "ulične perspektive"

"Da bismo ocijenili stanje prometne kulture u Hrvatskoj dovoljno je provesti se ili prostorijetati ulicama na skaromih gradova. Ono što æemo tom prilikom vidjeti neće ostaviti nimalo lijepu sliku o našoj prometnoj kulturi. Počevši od vozača koji uopće ne primjećuju pješake koji pokušavaju prijeći cestu preko obilježenih pješaka; ačkog prijelaza, do pješaka koji bezglavo pretravaju preko ceste na mjestima koja za to nisu predviđena, ili prelaze preko pješaka; ačkog prijelaza kad je to prometnim svjetlom zabranjeno. Nije ugodno vidjeti

majke s malom dje-com u kolicima ili invalide u in-validskim kolicima kada, kreæuæi se nogostupom, doðu do vozila parkiranog neposredno do zida zgrade“, kazao je Damir Novak voditelj Odjela prometne preven-tive Hrvatskog autokluba, jedne od najvažnijih institucija za edukaciju mladih vozaèa u Hrvatskoj i provoðenje meðunarodnih i domaæih sigurnosnih kampanja i aktivnosti.

Osvrnuvši se na zakon iz 2004. istaknuo je da je veæ samo njegovo donošenje imalo pozitivne uèin-ke, ali dugoroènji uèinak tijekom cijelog razdoblja primjene zakona izostao je zbog nedonošenja osta-lih podzakonskih akata koji su pro-izlazili iz tog zakona, poput Pro-grama osposobljavanja za vožnju biciklom i Programa biciklistièkog ispita, a za koje su bile mjerodavne razne državne institucije. Dodao je da æe ostvarivanje ciljeva koje je postavila Hrvatska, ali i EU, biti moguæe „jedino dosljednim i su-stavnim primjenjivanjem propisa, ali i dalnjim razvojem cestovne mreže osobito u urbanim sredina-ma, veæim ulaganjem u sigurnosne i preventivne programe, uspostav-ljanjem sustavnoga prometnog od-goja u predškolskim, osnovnoš-kolskim i srednjo- školskim usta-novama, kao i u kontinuiranom zastupanju interesa vozaèa u pro-metu te adekvatnim medijskim praæenjem«.

Kriza odgoja

Promatrajuæi ono što se sada èini i promišljajuæi što bi se još iteka-ko moglo i trebalo èiniti po pitanju promicanja prometne kulture - u što bi se trebale ukljuèiti sve insti-tucije društva - kljuè rješenja nazire se u nužnom povratku pojedincu. Osobi. Èovjeku. Jer i institucije èine ljudi. Dakle malim koracima mogu-æe je, ipak, mnogo postiæi. I to što ra-nije jer „odgoj za odgovornost jedan je od temeljnih odgojnih ciljeva, po-sebno danas, kad se tako brzo širi erozija neodgovornosti“, istaknula je dr. Mandariæ pišuæi o mladima i prometnoj (ne)kulturi. Dodala je i da je „neodgovorno ponašanje na cesti ozbiljan pokazatelj dublje kri-ze odgoja u našem društvu, kako obiteljskog tako institucionalnog, a „prometna nekultura samo je je-dan pokazatelj slabe i neuspjele so-cijalizacije mladih“. Upravo je zato „ono što se svakodnevno dogaða na našim cestama samo još jedan po-kazatelj da je u krizi odgojni arnbi-jent - društveni kontekst“;

Èni se tako da nema dovoljno dobrog „preventivnog“ ili)“repre-sivnog“ zakona koji bi bio i dovoljno uèinkovit. Ili, ipak, ima? Odgo-vor smo ponudili i prije èetiri go-dine, kad smo pisali o bivšem za-konu: „Isusova zapovijed ljubavi prema bližnjemu „ispred je novoga hrvatskog zakona o prometovanju našim cestama.“

I uz sve „promet-ne probleme“ koji u Hrvatskoj evi-dentno postoje, a o kojima u ovom tekstu nije bilo rijeèi, najveæi je zasigurno prometna (ne)kultura. Civilizacijsko dostignuæe, koje ne samo da mora biti sadržano u zako-nu, nego prije svega u èovjeku. Pro-metna kultura je dakle u èovjeku. Zakon je u nama.

Deset zapovijedi za vozaèe:

Ne ubij.

Neka cesta za tebe bude sredstvo zajed-ni§tva među osobama, a ne

smrti.

Neka ti uljudnost, poštenje i razboritost pomognu svladati nepredvidene prilike.

Budi milosrdan i priteci u pomoæ bli2nje-mu u potrebi, posebno ako je žrtva promet-ne nezgode.

Neka ti automobil ne bude izraz moæi, dominacije i prigoda za grijeh.

S ljubavlju uvjeravaj mlade i one koji to veæ nisu da ne sjedaju za volan kad nisu u stanju voziti.

Pomaži obitelji žrtava prometnih nezgo-da.

Omoguæi žrtvi i vozaèu prekršitelju da se susretnu, kako bi mogli doživjeti oslobaðaju-te iskustvo oproštenja.

Na cesti štiti najslabije.

Budi svjestan odgovornosti za druge.

.....

O odgovornosti Crkve, kada je o promet-noj kulturi rijeè, progovorio je i zagrebaèki nadbiskup kardinal Josip Bozaniæ u nagovoru nakon pobožnosti Križnog puta na zagrebaèkom Ksaveru na Cvjetnicu 2004. godine.

Tada je poruèio: "Pozivam one koji upravljaju vozilima da odgovornim i razboritim ponašanjem pridonesu sigurnoti putnika i smanjenju broja nesreæa, koje nažalost, unatoè sve mjerama, iz godine u godinu rastu. Pokažimo i u tome svoju kræansku svijest i odgovornost.

Brojke koje su zapravoæeujuæe trebale bi pobuditi odgovornost ne samo mjerodavnih za promet, veæ i svakoga građanina koji voli svoj život i odgovorno se odnosi prema drugima. (...)

Samo prozivati i pozivati na odgovornost niæta ne koristi. Potrebno je mijenjati mentalitet, odgajati za odgovornost poèevši od djece, pjeñaka i onih za volanom, do institucija, osobito naše policije, koje mogu potrebnim mjerama i informacijama poboljšati sadašnje teško stanje.

Mnogi mladi ljudi stradavaju u prometnim nesreæama. I pitamo se, kamo to smjera obiteljski i društveni odgoj? Vodi li naše društvo dostatnu brigu o mladeži, koja nakon neobuzdanih noænih zabava èesto završava u jutarnjim satima u vrtlogu prometnih nesreæa? Unišavajuæi vlastite živote èesto, nažalost, postaju prijetnja i drugima. Ovisnosti o alkoholu i drogama èesti su uzroci smrти na našim cestama.

A svi smo za to odgovorni: društvo, obitelji i Crkva..

Godine 2007. Hrvatska je imala 1. 949 936 registriranih motornih vozila, 61.020 prometnih nesreæa, u kojima je 25. 092 ljudi ozlijedeno, a 619 poginulo (MUP)

milijuna ljudi godišnje, u prosjeku, biva ozljeđeno u prometnim nesreæama u svijetu, prema podaci-ma Svjetske zdravstvene organizacije

11.788 prometnih nesreæa u prošloj godini skrivili su mladi vozaèi od 18. do 24. godine, a najèešæii uzrok bila je pogreška vozaèa

13 posto poveæan je broj prometnih nesreæa s poginulim osobama u prvi pet mjeseci ove godine u odnosu na isto razdoblje lani

5.53 posto manje je savjesnih vozaèa u odnosu na prošlu godinu u Zagrebu, poka-zuju rezultati akcije Dan ljubaznosti u prometu

Stradavanje u prometnim nesreæama globalni je problem. Pre-ma podacima Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) godišnje više od 1,2 milijuna ljudi pogine u prometu. WHO prognozira da æe stradavanje u prometu biti jedan od najbrže rastuæih svjetskih zdravstvenih problema u sljedeæih 25 godina. Smrtnost u prometu, predviđa se, rast æe na 2,4 milijuna godišnje do 2030.

Novi Zakon o sigurnosti pro-meta na cestama, u èlanku 3., donosi odredbu: »Ministarstvo nadležno za poslove obrazovanja dužno je u odgojno-obrazovne programe, poèevši od predškolskih ustanova, uvrstiti sadržaje primjerene uzrastu, koji imaju za cilj ospo-sobljavanje za sigurno sudjelo-vanje u prometu te promicanje i podizanje razine prometne kulture.((Kako, kada i u kojem obliku - nije propisano.