

Smrtonosne ceste - danak nekulturi

Autor Administrator

Prometna kultura – zakon u nama

Ivan Uldrijan Glas Koncila

(...„.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 događa na našim cestama samo još jedan po-kazatelj da je u krizi odgojni arnbi-jent - društveni kontekst“...Ključè rješenja veæine problema u prometu je – kultura...

(...) Stoga su se i ovih dana mnogi bavili novim zakonom, ali prvenstveno komentirajuæi promi-le, strože kazne i politieka repu-cavanja, dok u zapeæku javnih pro-mišljanja o sigurnosti u prometu još uvijek „èuèi“ skriveno ono naj-vaænije - poèetak i svršetak proble-matike, njezin zajednièki nazivnik i korijen rješenja veæine problema (ne)sigurnosti u prometu - kultura.

Kultura je u tom smislu dobrovolj-no prihvaæanje nekih pravila po-našanja. Minimum prometne kul-ture poštivanje je zakona i propisa. To znaèi da ako netko krši zakone i propise ne samo da ne poštuje za-kon nego je i - nekulturan. No po-stoji i golema razlika prometne kulture od drugih kultura. Naime njezino nepoštivanje za krajnju posljedicu ima - smrt. Promišljaju-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 senzaci-onalistièi napuhano dokazuje upravo statistika, koja veæ na prvi površniji pogled svakoga itekako „smrzne“. Osvrt na punoljetne go-dine hrvatske samostalnosti jasno pokazuje kako svjedoèimo još jed-nom krvoproliæu. Ne ratnom, veæ prometnom. Naime od 1990. godi-ne do danas više je 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 veæ godinama bilje-ži negativan trend u populacijskoj statistici, prometna stavka zauzi-ma itekako važno mjesto u izumi-ranju hrvatskog društva.

Ne riječ samo o depopulaciji. Zbog činjenice da se u posljednjih deset godina na hrvatskim cestama godišnje prosječno dogodilo 73 000 prometnih nesreća u kojima je, to lakše i teže, ozlijeđeno 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 dvije godine, za razdoblje do 2010. zacrtan je ambiciozan cilj: doći 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 nečemu se teži: najrazvijenije države Europske Unije u 2006. godini su, u prosjeku, 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 nekim tvrdnjama razmjerno BDP-u i broju stanovnika više od ijedne druge europske zemlje - a i vozni park je itekako pomlađen, to još uvijek nije dovelo do željenog smanjenja broja ozlijeđenih i smrtno stradalih u prometnim nesrećama.

U statistikama i analizama može se uočiti da su najčešći uzroci prometnih nesreća brzina i alkohol, a počinitelji se najčešće traže među mladim - neiskusnim - vozačima. No statistike su i "dvosjekli mač". Upozoravaju, ali mnogi-ma su one tek brojevi nedovoljno snažni da postignu učinak. Tako se uistinu može ustvrditi istinitost one: "Tisuće mrtvih na cesti-ma predstavlja - statistiku, smrt jednoga čovjeka - dramu."

Posljedice prometnih nesreća osjećaju se trajno, kako u obitelji čiji je član izazvao nesreću, tako i u obitelji čiji je član ne svojom krivnjom stradao. I to će posvjedočiti svatko tko je i sam, nažalost, bio dijelom te statistike iza koje uvijek stoje užasni prizori i teške rane, ne samo na tijelu. Ipak, promatra li se ponašanje za volanom - prometna kultura - čini se da su ljudi na statistike postali ravnodušni. Ni upozorenja da na cesti ne ginu i ne stradavaju "drugi", čini se, nisu od velike koristi. Ni često pojavljivanje prometne tematike u mediji-ma, čini se, ne daje previše učinka.

Mnogo toga ne "čeka" i "čeka";

Stanje u društvu, ljudska odgovornost i ozbiljnost, pa i kultura, zrcali se u mnogim segmentima, a jedan od najvidljivijih upravo je promet. Da u Hrvatskoj s "prometnim" - a onda i drugim - mentalitetom mnogo toga

ne i tina; svje-do èe mnogi primjeri.

Primjer prvi: broj tzv. ležernih policajaca ili uspor-nika. Većina vozača reče da ih je previše, a svi drugi - koji očekuju da će vozači usporiti ili stati na mjestima na kojima bi svatko odgovoran, a mnogi bi rekli i normalan, to uenio (kole, vrti, igrali...) - reče da ih je premalo.

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

Doda li se tomu i neprihvatanje odgovornosti odraslih za neodgovornost mladih, ali i primjeri "iz kojih mladi mogu vidjeti da se u Hrvatskoj može smrtno ugroziti tuđi život, i uz "do-bru vezu" biti minimalno kažnjen, a èak 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 reèeno, džabe!

Traženi odgovor na pitanje koliko policija djeluje na preventivi, educiranju i prornica-nju prometne kulture u Odjelu za sigurnost cestovnog prometa Policijske uprave zagrebaèke (PUZ), naèelnik Dragan Tokić i policijski službenik Viktor Forjan opisali su edukativne akcije i projekte koje provode od predškolskih, preko osnovnoškolskih i srednjokolskih do "autoškolskih" uzrasta.

Da i u takvom djelovanju ima još prostora za napredak, ukoliko se u njega ukljuèe 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 stanovnika) i to ga je spomenuo naèelnik Tokić. Tamo se naime djeca od 6. do 11., odnosno od 12. do 13. godi-ne educiraju, nakon èega polažu ispit o poznavanju općih prometnih pravila i cestovne sigurnosti te dobivaju certifikate. Ta dva ispita i dvije potvrde preduvjet su polaganju vozačkog ispita B kategorije! 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 krše zakon poseban su problem u prometu, ističu Tokić i Forjan.

Od ukupno 43 osobe koje su izazvale 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 teških 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 iza-zvao 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 od "malih nogu". Obitelj je ključ svega, ističu, dodajući da je na dvije stvari u povećanju prometne kulture posebno potrebno staviti naglasak - na obitelj i na kontinuiranu edukaciju od rane do zrele dobi. "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 školama i vrtićima: "Nerijetko se događalo da roditelj svojem djetetu prelaze cestu izvan zebra, ili unatoč crvenom svjetlu na semaforu kaže da je to u redu, jer su zajedno", a istodobno mu govori da kada je sam mora poštovati zakon. Naravno da dijete pamti, ne ono što mu govore kako treba postupati, nego ono kako otac i majka postupaju. A to je samo je-dan od primjera.

Govoreći o stradavanju djece u PUZ-u ističu kako njihove evidencije 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 ozlijede završile samo s lakšim ozljedama da su se vozila onako kako nalaže zakon, u prvom redu da su bila vezana sigurnosnim pojasom. Ne mogu povjerovati da roditelji ne vode računa o sigurnosti svoje djece i da im do toga nije stalo. Dolazimo do činjenice da se otkrivaju opasnosti. Većina misli - to se događa nekome drugome. A nažalost, nije tako!" ističe Forjan.

Iz "uljne perspektive";

»Da bismo ocijenili stanje prometne kulture u Hrvatskoj dovoljno je provesti se ili prošetati ulicama naših gradova. Ono što ćemo tom prilikom vidjeti neće ostaviti nimalo lijepu sliku o našoj prometnoj kulturi. Počevši od vozača koji uopće ne primjećuju pješačke koji pokušavaju prijeći cestu preko obilježanih pješačkih prijelaza, do pješaka koji bezglavo pretrčavaju preko ceste na mjestima koja za to nisu predviđena, ili prelaze preko pješačkog 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 najvaænijih institucija za edu-kaciju mladih vozaæa 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 dugoroèeniji 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 voænju biciklom i Programa biciklistièkog ispita, a za koje su bile mjerodavne razne dræavne 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 daljnjim razvojem cestovne mreæe osobito u urbanim sredina-ma, veæim ulaganjem u sigurnosne i preventivne programe, uspostav-ljanjem sustavnoga prometnog od-goja u predškolskim, osnovnoškolskim i srednjo- školskim usta-novama, kao i u kontinuiranom zastupanju interesa vozaæa u pro-metu te adekvatnim medijskim praæenjem«.

Kriza odgoja

Promatrajuæi ono što se sada èini i promišlajuæi što bi se jošiteka-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 nuænom povratku pojedincu. Osobi. Èovjeku. Jer i institucije èine ljudi. Dakle malim koracima mogu-æe je, ipak, mnogo postiaæi. 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 institucionalnoga, 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 dobroga „preventivnog“ ili)“repre-sivnog“ zakona koji bi bio i dovolj-no uèinkovit. Ili, ipak, ima? Odgo-vor smo ponudili i prije èetiri go-dine, kad smo pisali o bivšem za-konu: „Isusova zapovijed ljubavi prema bliænjemu „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-ništva meðu 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 ųrtva 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.

Pomaųi obitelji ųrtava prometnih nezgo-da.

Omoguæi ųrtvi i vozaèu prekršitelju da se susretnu, kako bi mogli doųivjeti oslobađaju-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 poboųnosti Kriųnog puta na zagrebaèkom Ksaveru na Cvjetnicu 2004. godine.

Tada je poručio: "Pozivam one koji upravljaju vozilima da odgovornim i razboritim ponašanjem pridonose sigurnosti putnika i smanjenju broja nesreća, koje nažalost, unatoč svim mjerama, iz godine u godinu rastu. Pokažimo i u tome svoju kršćansku svijest i odgovornost.

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

Samo prozivati i pozivati na odgovornost nije koristi. Potrebno je mijenjati mentalitet, odgajati za odgovornost počevši od djece, preko roditelja i onih za volanom, do institucija, osobito naše policije, koje mogu potrebnim mjerama i informacijama poboljšati sadašnje stanje.

Mnogi mladi ljudi stradavaju u prometnim nesrećama. I pitamo se, kamo to smjera obiteljski i društveni odgoj? Vodi li naš društvo dostatnu brigom o mladeži, koja nakon neobuzdanih noćnih zabava često završava u jutarnjim satima u vrtlogu prometnih nesreća? Učinjavaju li vlastite živote često, nažalost, postaju prijetnja i drugima. Ovisnosti o alkoholu i drogama često su uzroci smrti na našim cestama.

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

.....

Godine 2007. Hrvatska je imala 1.949.936 registriranih motor-nih vozila, 61.020 prometnih nesreća, u kojima je 25.092 ljudi ozlijeđeno, a 619 poginulo (MUP)

milijuna ljudi godišnje, u prosjeku, biva ozlijeđeno u prometnim nesrećama u svijetu, prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije

11.788 prometnih nesreća u prosjeku godini skrivili su mladi vozači od 18. do 24. godine, a najveći uzrok bila je pogreška vozača

13 posto povećan je broj prometnih nesreća s poginulim osobama u prvih pet mjeseci ove godine u odnosu na isto razdoblje lani

5.53 posto manje je savjesnih vozača u odnosu na prošlu godinu u Zagrebu, pokazuju rezultati akcije Dan ljubaznosti u prometu

Stradavanje u prometnim nesrećama globalni je problem. Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) godišnje više od 1,2 milijuna ljudi pogine u prometu. WHO prognozira da će stradavanje u prometu biti jedan od najbrže rastućih svjetskih zdravstvenih problema u sljedećih 25 godina. Smrtnost u prometu, predviđa se, rast će na 2,4 milijuna godišnje do 2030.

Novi Zakon o sigurnosti prometa na cestama, u članku 3., donosi odredbu: »Ministarstvo nadležno za poslove obrazovanja dužno je u odgojno-obrazovne programe, posebno od predškolskih ustanova, uvrstiti sadržaje primjerene uzrastu, koji imaju za cilj osposobljavanje za sigurno sudjelovanje u prometu te promicanje i podizanje razine prometne kulture. (Kako, kada i u kojem obliku - nije propisano.