

# Smrtonosne ceste - danak nekulturi

Autor Administrator

Prometna kultura &ndash; zakon u nama

Ivan Uldrijan Glas Koncila

(...&bdquo;.neodgovorno pona&scaron;anje na cesti ozbiljan pokazatelj dublje kri-ze odgoja u na&scaron;em dru&scaron;tvu, kako obiteljskog tako institucionalnog, a &bdquo;prometna nekultura samo je je-dan pokazatelj slabe i neuspjele so-cijalizacije mladih&ldquo;. Upravo je zato &bdquo;ono &scaron;to se svakodnevno događa na na&scaron;im cestama samo jo&scaron; jedan po-kazatelj da je u krizi odgojni arnbi-jent - dru&scaron;tveni kontekst&ldquo;...Ključè rje&scaron;enja veæine problema u prometu je &ndash; 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-mi&scaron;ljanja o sigurnosti u prometu jo&scaron; uvijek &bdquo;èuèi&ldquo; skriveno ono naj-vaænije - poèetak i svr&scaron;etak proble-matike, njezin zajednièki nazivnik i korijen rje&scaron;enja veæine problema (ne)sigurnosti u prometu - kultura.

Kultura je u tom smislu dobrovolj-no prihvaæanje nekih pravila po-na&scaron;anja. Minimum prometne kul-ture po&scaron;tivanje je zakona i propisa. To znaèi da ako netko kr&scaron;i zakone i propise ne samo da ne po&scaron;tuje za-kon nego je i - nekulturan. No po-stoji i golema razlika prometne kulture od drugih kultura. Naime njezino nepo&scaron;tivanje za krajnju posljedicu ima - smrt. Promi&scaron;ljaju-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 povr&scaron;niji pogled svakoga itekako &bdquo;smrzne&ldquo;. Osvrt na punoljetne go-dine hrvatske samostalnosti jasno pokazuje kako svjedoèimo jo&scaron; jed-nom krvoproliæu. Ne ratnom, veæ prometnom. Naime od 1990. godi-ne do danas vi&scaron;e je života odnije-la cesta nego Domovinski rat. Jo&scaron; 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 jo&scaron; 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 dru&scaron;tva.

Ne riječ samo o depopulaciji. Zbog činjenice da se u posljednjih njih deset godina na hrvatskim cestama godišnje prosječno događalo 73 000 prometnih nesreća u kojima je, i 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 nešto čemu 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 vidjeti da su najčešći uzroci prometnih nesreća brzina i alkohol, a počinitelji se najčešće traže među mladim - neiskusnim - vozačima. No statistike su i "dvosjeklinične". 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 se posvjedošiti 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-doeè mnogi primjeri.

Primjer prvi: broj tzv. ležæih policajaca ili uspor-nika. Veæina vozaèa reæi æe da ih je previ&scaron;e, a svi drugi - koji oèekuju da æe vozaèi usporiti ili stati na mjesti-ma na kojima bi svatko odgovoran, a mnogi bi rekli i normalan, to uèinio (&scaron;kole, vrtiæi, igrali&scaron;ta...) - reæi æe 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 cestov-ne pustolovine ponosno otkrivaju javnosti te tako postaju „primjer“ i &scaron;alju poruku nedodirljivosti. A to su samo dva pokazatelja.

Doda li se tomu i neprihvæanje odgovornosti odraslih za neodgovornost mladih, ali i primjeri „iz kojih mladi mogu vidjeti da se u Hrvatskoj može smrtno ugroziti tuði život, i uz „do-bru vezu“ biti minimalno kašnjen, a èak i potpuno osloboðen krivnje“ - jasno je vidljivo da prostora za napredak itekako, ima. Buduæi da se danas sve mjeri novcem, do-bro je naglasiti da se mnoge stvari mogu pokrenuti nabolje i, narodski reèeno, džabe!

Tražeæi odgovor na pitanje koliko policija djeluje na preventivi, educiranju i prornica-nju prometne kulture u Odjelu za sigurnost cestovnog prometa Po-licijske uprave zagrebaèke (PUZ), naèelnik Dragan Tokiæ i policijski sluŹbenik Viktor Forjan opisali su edukativne akcije i projekte koje provode od pred&scaron;kolskih, preko osnovno&scaron;kolskih i srednjokol-skih do „auto&scaron;kolskih“ uzrasta.

Da i u takvom djelovanju ima jo&scaron; 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 stanovni-ka) &scaron;to ga je spomenuo naèelnik Tokiæ. Tamo se naime djeca od 6. do 11., odnosno od 12. do 13. godi-ne educiraju, nakon èega polažu ispit o poznavanju opæih promet-nih pravila i cestovne sigurnosti te dobivaju certifikate. Ta dva ispita i dvije potvrde preduvjet su pola-ganju vozaèkog ispita B kategori-je! U Hrvatskoj takvih programa jo&scaron; 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 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 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 ozljeđena ili bi te ozljede 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 prekršaje koji pokušavaju prijeći cestu preko obilježanih prekršajnih prijelaza, do prekršajnika koji bezglavo pretrčavaju preko ceste na mjestima koja za to nisu predviđena, ili prelaze preko prekršajnih 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&ldquo;; 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.

Osvrnuv&scaron;i se na zakon iz 2004. istaknuo je da je veæ samo njegovo dono&scaron;enje imalo pozitivne uèin-ke, ali dugoroèeniji uèinak tijekom cijelog razdoblja primjene zakona izostao je zbog nedono&scaron;enja 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 &bdquo;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 pred&scaron;kolskim, osnovno&scaron;kolskim i srednjo- &scaron;kolskim usta-novama, kao i u kontinuiranom zastupanju interesa vozaæa u pro-metu te adekvatnim medijskim praæenjem«.

## Kriza odgoja

Promatrajuæi ono &scaron;to se sada èini i promi&scaron;lajuæi &scaron;to bi se jo&scaron;iteka-ko moglo i trebalo èiniti po pitanju promicanja prometne kulture - u &scaron;to bi se trebale ukljuèiti sve insti-tucije dru&scaron;tva - kljuè rje&scaron;enja nazire se u nuænom povratku pojedincu. Osobi. Èovjeku. Jer i institucije èine ljudi. Dakle malim koracima mogu-æe je, ipak, mnogo postiaæi. I to &scaron;to ra-nije jer &bdquo;odgoj za odgovornost jedan je od temeljnih odgojnih ciljeva, po-sebno danas, kad se tako brzo &scaron;iri erozija neodgovornosti&ldquo;; istaknula je dr. Mandariæ pi&scaron;uæi o mladima i prometnoj (ne)kulturi. Dodala je i da je &bdquo;neodgovorno pona&scaron;anje na cesti ozbiljan pokazatelj dublje kri-ze odgoja u na&scaron;em dru&scaron;tvu, kako obiteljskog tako institucionalnoga, a &bdquo;prometna nekultura samo je je-dan pokazatelj slabe i neuspjele so-cijalizacije mladih&ldquo;. Upravo je zato &bdquo;ono &scaron;to se svakodnevno dogaða na na&scaron;im cestama samo jo&scaron; jedan po-kazatelj da je u krizi odgojni ambi-jent - dru&scaron;tveni kontekst&ldquo;.

Èni se tako da nema dovoljno dobroga &bdquo;preventivnog&ldquo; ili )&ldquo;repre-sivnog&ldquo; zakona koji bi bio i dovolj-no uèinkovit. Ili, ipak, ima? Odgo-vor smo ponudili i prije èetiri go-dine, kad smo pisali o biv&scaron;em za-konu: &bdquo;Isusova zapovijed ljubavi prema bliænjemu &bdquo;ispred je novoga hrvatskog zakona o prometovanju na&scaron;im cestama.&ldquo;

I uz sve &bdquo;promet-ne probleme&ldquo; 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 prekr&scaron;itelju da se susretnu, kako bi mogli doųivjeti oslobađaju-te iskustvo opro&scaron;tjenja.

Na cesti &scaron;titi 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 pridonese 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 brigu o mladeži, koja nakon neobuzdanih noćnih zabava često završava u jutarnjim satima u vrtlogu prometnih nesreća? Umišljujući 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.