

Na temelju članka 22. Statuta Dubrovačko-neretvanske županije (Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije, broj 7/09., 10/10. i 3/13.) a po prijedlogu Vijeća za prevenciju kriminaliteta Dubrovačko-neretvanske županije, Županijska skupština Dubrovačko-neretvanske županije na 8. sjednici, održanoj 19. prosinca 2014. godine, donijela je

PROGRAM MJERA I RADNJI

za smanjenje prometnih nesreća sa smrtno stradanim osobama uzrokovanih nepropisnom ili neprilagođenom brzinom na području Dubrovačko-neretvanske županije

UVOD

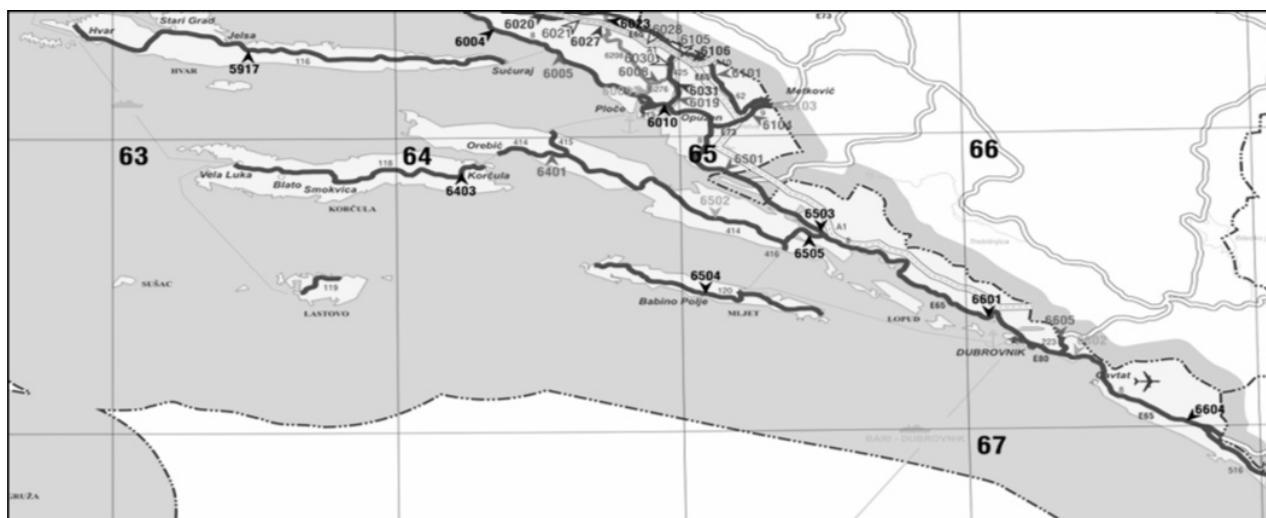
Jedna od ključnih odrednica cestovnog prometa svake države je i sigurnost prometa. U svakoj je mirnodopskoj ljudskoj aktivnosti prisutan rizik, no daleko najveći je upravo u cestovnom prometu u kojem sudjeluje praktički svaki čovjek. Stoga, cestovni promet i sigurnost zaslužuju pozornost ne samo na tehničko-tehnološkoj, organizacijskoj i ekonomskoj razini, nego i na razini društvene etike i individualnih vrijednosti. Svi smo u nekakvoj žurbi i u takvoj žurbi brzina kretanja može biti uzrokom opasnosti koje ugrožavaju ljudske živote.

U nastavku plana se nalaze analize i čimbenici koji dovode do nastanka prometnih nesreća, te je posebno obrađena brzina kao uzrok nastanka prometnih nesreća s konkretnim mjerama i radnjama koje je potrebno poduzeti da bi se smanjio broj prometnih nesreća uzrokovanih nepropisnom ili neprilagođenom brzinom, a koji zauzima prvo mjesto od svih uzročnika nastanka prometnih nesreća.

1. CESTOVNI PROMET U DUBROVAČKO-NERETVANSKOJ ŽUPANIJI

Područje Dubrovačko-neretvanske županije pokriva 22 km autocesta, 385,8 km. državnih cesta, 274,4 km. županijskih cesta i 351,4 km lokalnih cesta. Podatak o dužini nerazvrstanih cesta nemamo.

Ukupno su dvije auto-ceste (A1 – Zagreb –Dubrovnik., i A10 Nova Sela –Ploče), 17 državnih, 33 županijske i 72 lokalne ceste. Podatak o nerazvrstanim cestama nemamo.



Slika 1. Cestovni pravci u Dubrovačko-neretvanskoj županiji

Prema podacima MUP-a za 2013.godinu u Dubrovačko-neretvanskoj županiji imamo 68.041 registriranih vozača i 59.460 registriranih motornih vozila. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine u Županiji živi 122.568 stanovnika ili 2,86 % od ukupnog broja stanovništva u Republici Hrvatskoj.

Stanovništvo, vozači i registrirana motorna vozila u 2013. godini na području Dubrovačko-neretvanske županije		
<i>Broj stanovnika</i>	<i>Broj vozača</i>	<i>Broj registriranih vozila</i>
122.568	68.041	59.460

Tablica 1.

Prema podacima MUP-a za 2013. godinu u Dubrovačko-neretvanskoj županiji imamo (45.473) registriranih osobnih vozila ili 76 % od ukupnog broja registriranih motornih vozila u županiji. Detaljniji podaci u tablici 2.

Registrirana vozila na motorni pogon prema vrsti vozila u 2013.godini na području Dubrovačko-neretvanske županije									
<i>Ukupno</i>	<i>Moped</i>	<i>Motocikl</i>	<i>Osobno vozilo</i>	<i>Autobus</i>	<i>Teretno i radno vozilo</i>	<i>Kombinirano vozilo</i>	<i>Radni stroj</i>	<i>Traktor</i>	<i>Četverocikl</i>
59.460	4.803	3.747	45.473	341	4.752	59	85	153	47

Tablica 2.

2. PROMETNE NESREĆE U DUBROVAČKO-NERETVANSKOJ ŽUPANIJI

Jedan od bitnih pokazatelja sigurnosti cestovnog prometa jest broj poginulih osoba na sto tisuća stanovnika neke zemlje. Iako u njegovoj primjeni ima neujednačenosti zbog različitog određivanja koje se nastradale osobe ubrajaju u poginule u prometu (poginule na mjestu prometne nesreće ili preminuli u određenom razdoblju nakon nesreće) broj poginulih osoba na sto tisuća stanovnika se pokazao pouzdanim mjerilom stupnja sigurnosti prometa na cestama.

Samo u najrazvijenijim europskim zemljama, koje najviše ulažu u sigurnost cestovnog prometa, danas ta stopa iznosi oko četvero poginulih na sto tisuća stanovnika, dok je na hrvatskim prometnicama taj broj oko 9 poginulih, a na prometnicama Dubrovačko-neretvanske županije oko 16 osoba. Kada će sigurnost prometa na našim cestama dosegnuti tu razinu, ovisit će o naporu cjelokupnog društva, ulaganju u povećanje sigurnosti cestovnog prometa te osobito o razvitku prometne kulture svih sudionika.

Analizirajući prometne nesreće u razdoblju od 2004. do 2013.godine vidljivo je konstantno smanjenje ukupnog broja prometnih nesreća, dok broj prometnih nesreća sa smrtno stradalim osobama varira između 14 i 18 prometnih nesreća, osim 2012. godine kada se dogodilo 9 prometnih nesreća sa smrtno stradalim osobama. Detaljniji podaci u tablici 3.

Prometne nesreće i posljedice od 2004. do 2013. godine										
	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
<i>S materijalnom štetom</i>	1731	1395	1247	1105	667	690	640	717	491	455
<i>S ozlijeđenim osobama</i>	527	613	572	630	561	482	442	429	384	373
<i>S poginulim osobama</i>	18	19	23	17	23	18	14	18	9	17
<i>UKUPNO</i>	2.276	2.027	1.842	1.752	1.251	1.190	1.096	1.164	884	845
<i>Smrtno stradalo</i>	19	20	25	22	26	21	16	18	12	18
<i>Teže ozlijeđeno</i>	173	188	155	183	204	154	147	150	132	98
<i>Lakše ozlijeđeno</i>	562	665	642	672	586	513	489	465	395	391

Tablica 3.

Prema mjestu događanja najveći broj prometnih nesreća u 2013.godini bilježimo na području Postaje prometne policije Dubrovnik (545) ili 35,5% od ukupnog broja prometnih nesreća i to je postaja koja uz područje Grada Dubrovnika pokriva i područje općine Konavle, općine Župa Dubrovačka i općine Dubrovačko primorje. Također, to je ujedno i postaja koja ima najveći broj poginulih osoba (6) ili 33,6% od ukupnog broja poginulih na području županije. Detaljniji podaci u tablici 4.

Prometne nesreće i posljedice po policijskim postajama									
<i>Policijska postaja</i>	<i>Broj prometnih nesreća</i>			<i>Poginulo osoba</i>			<i>Ozlijeđeno osoba</i>		
	2013.	2012.	%	2013.	2012.	%	2013.	2012.	%
<i>PPRP Dubrovnik</i>	545	546	-0,18	6	4	+50,00	318	314	+1,27
<i>PP Metković</i>	103	126	-18,25	5	3	+66,67	50	76	-34,21
<i>PP Ploče</i>	67	90	-25,56	3	3	-	30	53	-43,40
<i>PP Ston</i>	62	47	+31,91		2	-	51	28	+82,14
<i>PP Korčula</i>	66	71	-7,04	3		-	39	54	-27,78
<i>PP Lastovo</i>	2	4	-50,00	1		-	1	2	-50,00
<i>UKUPNO</i>	845	884	-4,41	18	12	+50,00	489	527	-7,21

Tablica 4.

Prema danima događanja najveći broj prometnih nesreća u 2013.godini bilježimo u dane ponedjeljka (133), najviše poginulih (6) u dane četvrtka i najviše ozlijeđenih (89) u dane ponedjeljka. Detaljniji podaci u tablici 5.

Prometne nesreće i posljedice po danima u tjednu							
Dan	Nesreće			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2013.	2012.	%	2013.	2012.	2013.	2012.
Ponedjeljak	133	108	+23,1	2	2	89	59
Utorak	117	137	-14,6	1		70	92
Srijeda	108	131	-17,5	2	1	68	71
Četvrtak	128	125	+2,4	6	3	67	73
Petak	129	144	-10,4	3	3	63	87
Subota	113	135	-16,3	2	3	79	76
Nedjelja	117	104	+12,5	2		53	69
UKUPNO	845	884	-4,4	18	12	489	527

Tablica 5.

Prema satima događanja najveći broj prometnih nesreća u 2013.godini bilježimo u vremenu od 16 do 18 sati (112), a najviše poginulih osoba (5) u vremenu od 22-24 sati. Detaljniji podaci u tablici 6.

Prometne nesreće i posljedice po satima u tjednu							
Sat	Nesreće			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2013.	2012.	%	2013.	2012.	2013.	2012.
00-02	44	25	+76,0	2	2	19	9
02-04	27	38	-28,9			17	21
04-06	40	39	+2,5	3	1	27	28
06-08	66	59	+11,8			29	28
08-10	89	83	+7,2	1		53	42
10-12	106	100	+6,0	1		62	67
12-14	92	116	-20,6	2	1	60	71
14-16	107	105	+1,9	3	2	74	63
16-18	112	111	+0,9		2	57	79
18-20	63	98	-35,7		3	42	62
20-22	57	65	-12,3	1	1	24	36
22-24	42	45	-6,6	5		25	21
UKUPNO	845	884	-4,4	18	12	489	527

Tablica 6.

Prema svojstvima nastradalih sudionika u prometnim nesrećama koje su se dogodile u 2013.godini najugroženiji su vozači kojih je smrtno stradalo (10), i teže ili lakše ozlijeđeno (307). Detaljniji podaci u tablici 7.

Nastradali sudionici u prometnim nesrećama po svojstvu						
<i>Svojstvo sudionika</i>	<i>Poginuli</i>			<i>Ozlijeđeni</i>		
	<i>2013.</i>	<i>2012.</i>	<i>%</i>	<i>2013.</i>	<i>2012.</i>	<i>%</i>
<i>Vozači</i>	10	6	+66,6	307	329	-6,6
<i>Putnici</i>	6	5	+20,0	113	139	-18,7
<i>Pješaci</i>	2	1	+100,0	69	59	+16,9
UKUPNO	18	12	+50,0	489	527	-7,2

Tablica 7.

Prema okolnostima nastanka prometnih nesreća koje su se dogodile u 2013.godini bilježimo da se najviše nesreća dogodilo uzrokovano nepropisnom ili neprilagođenom brzinom (228) u kojim je i najviše bilo nesreća sa poginulim (10) i ozlijeđenim osobama (128) prometnih nesreća. Detaljniji podaci u tablici 8.

Prometne nesreće uzrokovane nepropisnom ili neprilagođenom brzinom			
	<i>2013.</i>	<i>2012.</i>	<i>%</i>
<i>S poginulim</i>	10	5	+ 100
<i>S ozlijeđenim</i>	128	120	+ 6,67
<i>S materijalnom štetom</i>	90	87	+ 3,45
UKUPNO	228	212	+ 7,55

Tablica 8.

Analizirajući nastale posljedice po sudionike prometnih nesreća koje su se dogodile u 2013.godini, bilježimo da ih je najviše uzrokovano nepropisnom ili neprilagođenom brzinom (193), u kojim je i bilo najviše smrtno stradalih (11), teško ozlijeđenih (48), i lako ozlijeđenih (145) osoba. Detaljniji podaci u tablici 9.

Posljedice po sudionike prometnih nesreća uzrokovanih nepropisnom ili neprilagođenom brzinom			
	<i>2013.</i>	<i>2012.</i>	<i>%</i>
<i>Poginulo osoba</i>	11	6	+ 88,33
<i>Teško ozlijeđeno osoba</i>	48	55	- 12,73
<i>Lako ozlijeđeno osoba</i>	145	121	+19,83
UKUPNO	193	176	+9,66

Tablica 9.

3. SUBJEKTI KOJI UTJEČU NA SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA

Nesporno je da se dio uzroka nastanka prometnih nesreća odnosi na subjekte sigurnosti u cestovnom prometu (pravne i fizičke osobe sustava cestovnog prometa).

Subjekti sigurnosti u cestovnom prometu mogu se grupirati u sljedeće skupine:

3.1. Subjekti koji utječu na uređenje i definiranje uvjeta u kojim će se odvijati promet

- zakonodavne ustanove i tijela,
- ministarstva unutarnjih poslova, zdravstva, prosvjete i športa, pomorstva, prometa,
- stručne organizacije,
- društvene organizacije,
- školske i znanstvene ustanove.

3.2. Subjekti koji utječu na projektiranje, građenje i održavanje prometnica i signalizacija

- projektant,
- graditelj,
- inspeksijske službe (cestovnog prometa i cesta),
- organizacije za održavanje.

3.3. Subjekti koji utječu na proizvodnju i održavanje vozila

- konstruktor,
- proizvođač,
- organizacije za održavanje,
- organizacije za tehničke preglede.

3.4. Subjekti koji utječu na osposobljavanje i ponašanje vozača u prometu

- autoškola (osposobljavanje),
- HAK – stručna organizacija (osposobljenost-vozački ispiti),
- HAK – stručna organizacija (preventivne akcije i aktivnosti),
- druge stručne organizacije,
- prometne škole (odgoj i obrazovanje vozača),
- škole (odgoj i obrazovanje),
- predškolske ustanove (odgoj i obrazovanje),
- obitelj (odgoj i opća kultura),
- poduzeća koja se bave prijevozom,
- MUP (nadzor prometa-vozača, preventivni projekti i aktivnosti),
- Hrvatski savjet za sigurnost prometa (koordinacija),
- sudovi i odvjetništva (represivne mjere),

3.5. Subjekti zaduženi za informiranje

- mediji,
- organizacije zadužene za informiranje u skladu sa zakonom

Nesavjesnim, neodgovornim, nedovoljno angažiranim i nestručnim radom bilo kojeg subjekta mogu se pojaviti greške i propusti u cestovnom prometnom sustavu koji u određenim uvjetima mogu

rezultirati nastankom prometne nesreće. Također je evidentno da svaki od subjekata može izravno utjecati na sustav vozilo-vozač-cesta-okruženje. Ovi utjecaji se najčešće realiziraju preko nadležnosti, usuglašavanja i poduzimanja odgovarajućih mjera kojima se rješava određeni problem vezan za ponašanje vozača u cestovnom prometu. Ovakav način rada uglavnom ne zadovoljava, jer rezultira velikim brojem rješenja koja u praksi vrlo često nije moguće realizirati ili se djelomično i nepotpuno realiziraju.

4. ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA SIGURNOST U CESTOVNOM PROMETU

VOZAČ

4.1. Vozač kao čimbenik sigurnosti u prometu

Čovjek kao vozač u prometu svojim osjetilima prima obavijesti vezane uz prilike na cesti te uzevši u obzir vozilo i prometne propise određuje način kretanja vozila. Od svih čimbenika koji utječu na sigurnost prometa, utjecaj čimbenika „čovjek“ je najvažniji. Postoje velike razlike u ponašanju čovjeka u različitim situacijama. Te razlike u ponašanju ovise o stupnju obrazovanja, zdravstvenom stanju, starosti, temperamentu, moralu, osjećajima, inteligenciji, itd.

Osobnost je organizirana cjelina svih osobina, svojstava i ponašanja kojima se svaka ljudska individualnost izdvaja od svih drugih pojedinaca određene društvene zajednice. Psihički stabilna i skladno razvijena osoba je preduvjet uspješnog i sigurnog odvijanja prometa. U kojem će se stupnju neka osoba prilagoditi uvjetima prometa ovisi o tome postoji li sklad između njezinih sposobnosti i osobina.

Vozač mora biti tjelesno i duševno zdrav. Bolestan čovjek je potencijalna opasnost za promet. Upotreba lijekova može smanjiti vozačke sposobnosti, a to se osobito odnosi na lijekove za smirenje i glavobolju koje vozač može nabaviti bez recepta. Posebno je opasno istovremeno uzimanje lijekova i alkohola.

Posve je jasno da vozački staž-iskustvo uvelike utječe da netko postane dobar i siguran vozač. Rizik nastanka prometne nezgode bitno je veći kod mladih neiskusnih vozača, a opada postupno kako raste broj godina starosti i iskustva.

4.2. Vozilo

Vozilo kao čimbenik sigurnosti može se promatrati preko njegove tehničke ispravnosti. Prosječna starost vozila na cestama Republike Hrvatske je oko 10 godina. Prema dostupnim podacima, više od polovice vozila registriranih u nas je starije od deset godina, a niti jedna petina vozila je mlađa od pet godina dok je četvrtina vozila stara gotovo sedam godina. Elementi vozila koji utječu na sigurnost prometa mogu se podijeliti na aktivne i pasivne. Aktivni elementi sigurnosti vozila su kočnice, upravljački mehanizam i gume na vozilu, dok su pasivni elementi karoserija, vrata, sigurnosni pojasevi, zračni jastuci, nasloni za glavu, vjetrobranska stakla i sl.

4.3. Značajke ceste

Nesporna je činjenica da značajke ceste (vrsta ceste, građevinske karakteristike, računaska brzina, stanje kolnika, vidljivost i preglednost na cesti i dr.) kao čimbenika sigurnosti u cestovnom prometu,

bitno utječu na stvaranje uvjeta za nastanak prometne nesreće. Osobito kod mladih i neiskusnih vozača zahtijevaju povećanu pozornost i opreznost, poseban način vožnje i kretanja. Ne postoje pouzdani podaci o stvarnom utjecaju značajki ceste kao čimbenika sigurnosti prometa na mogućnost nastajanja prometnih nezgoda, a oni koji postoje ne daju dovoljan značaj cesti kao uzročniku nastanka prometne nezgode. Zato se mora uzeti u obzir činjenica kako su neke naše ceste jako oštećene (s puno udarnih rupa), vrlo često radijusi zavoja ne odgovaraju računskim brzinama za prometnicu, najava opasnih mjesta često izostaje, u dosta slučajeva signalizacija na cestama nepravilno je i nepropisno postavljena (semafori-usklađenost rada, trajanje pojedinih faza, dopunske strelice i dr.), kako na pojedinim dionicama cesta postoji "šuma" nepravilno, nelogično i nepropisno postavljenih prometnih znakova s motrišta njihovog pravodobnog uočavanja i postupanja (primjer prometnog znaka poledica ili sklizak kolnik, koji je bez obzira na uvjete postavljen tijekom cijele godine, čime gubi svoj značaj u stvarnim uvjetima). Kako su oznake na kolniku nepropisno postavljene i neusklađene s okomitom signalizacijom, takve situacije često zbunjuju vozače u prometu, a osobito mlade vozače koji nemaju dovoljno iskustva u načinu rješavanja problema i koje sigurno doprinose povećanju rizika nastanka prometne nezgode.

Kada se u takvoj situaciji dogodi prometna nesreća, u pravilu se uzima u obzir greška čimbenika vozača, a rijetko čimbenika ceste. Upravo stoga je kod nas tako mali udio čimbenika ceste u statistici prometnih nezgoda, svega nekoliko posto, dok znamo da je u nekim razvijenim zemljama, u kojima je cestovna mreža znatno bolja, udio ceste kao uzročnika prometne nezgode daleko veći (preko 30%). Ovdje bi bilo dobro spomenuti jednu korisnu aktivnost u Engleskoj, koja kao zemlja kotira u sigurnosnom smislu vrlo visoko na ljestvicama europske sigurnosti. U posljednje vrijeme postoji sporazum između policije, instruktora vožnje i ovlaštenih ispitivača o obvezi javljanja svih takvih spornih i nejasnih situacija u prometu. Tako se dobiva na brzini uočavanja problema i njegovog otklanjanja.

4.4. Ostali prometno-tehnički uvjeti

Prometno-tehnički uvjeti u pojedinom mjestu-gradu su bitan čimbenik koji utječe na način vožnje, a osobito na način osposobljavanja kandidata za vozače. U pojedinim mjestima – gradovima bitno su različiti prometno - tehnički uvjeti, a osobito intenzitet prometa, gustoća prometa i struktura vozila u prometnom toku.

Nastavnim programom propisano je da se dio osposobljavanja obavlja na odgovarajućoj površini, odnosno na vježbalištu, a jedan na javnoj cesti, u gradu i izvan njega. Vrlo je malo gradova u Dubrovačko-neretvanskoj županiji koji imaju adekvatne uvjete za realiziranje svih propisanih sadržaja kako na odgovarajućoj površini tako i na javnim cestama. Skoro u svim većim gradovima je potrebno izgraditi prometna vježbališta kao preduvjet kvalitetnog osposobljavanja za stjecanje vozačkih znanja i vještina, a posebno kada je riječ o naprednoj vožnji ili simulaciji određenih prometnih uvjeta kao što je vožnja po ledu, skliskom kolniku i sl.

5. BRZINA KAO UZROK NASTANKA PROMETNE NESREĆE

Sasvim je sigurno da veća brzina dovodi do veće vjerojatnosti događanja prometne nesreće i da veća brzina utječe na težinu ozljeda. Brzina kao uzrok nastanka prometnih nesreća u Hrvatskoj, a i u svijetu, predstavlja najveći uzročnik te se na tom polju primjenjuju različite metode i radnje kako bi se smanjio utjecaj brzine kao uzrok nastanka prometne nesreće. Mnoge ceste i ulice imaju oblik koji „poziva“ vozače na brzu vožnju. Sam znak nije dovoljan za držanje brzine na željenoj razini (mjerenja

pokazuju da sam znak smanjenja brzine za 10 km/h, bez dodatnih mjera rezultira stvarnim smanjenjem brzine od 1 – 3 km/h).

Jasno, policija nije u mogućnosti obavljati nadzor brzina u prometu u svako vrijeme i na svakom mjestu, zbog čega su „tamne brojke“ prekršaja brzina sigurno velike. Vozači znaju da se samo manji broj prekršitelja sankcionira, što kod većine vozača stvara dojam o društveno prihvatljivom postupanju. Zbog nedovoljnog učinka represivnih mjera potrebno je planirati dodatne mjere i radnje kako bi se utjecalo na smanjenje brzine kretanja vozila.

5.1. Fizičke mjere za smanjenje brzine kretanja.

Sukladno analizama potrebno je razmotriti nabavku i postavljanje prometne signalizacije i oprema za smirivanje brzine prometa u koju spadaju:

- optičke bijele crte upozorenja,
- trake za zvučno upozoravanje,
- vibracijske trake,
- umjetne izbočine,
- uzdignute plohe.

5.2. Policija

Najznačajnija mjera za upravljanje brzinom jest policijsko provođenje nadzora brzine. Policijski nadzor brzine kretanja na cestama ima za cilj odvratiti vozače od prekoračenja dozvoljene brzine i kazniti vozače koji krše prometna pravila i time ugrožavaju sigurnost prometa. Prilikom nadzora brzine kretanja vozila policija koristi prijenosne uređaje za mjerenje brzine, međutim, pojedine policijske uprave su u suradnji sa županijama i gradovima nabavile fiksne uređaje za mjerenje brzine i kao rezultat toga bilježe ogromno smanjenje prometnih nesreća, posebice sa smrtno stradalim i ozlijeđenim osobama. Planira se učiniti poseban „Plan uvođenja fiksnih radarskih sustava za nadzor brzine“ koji će sadržavati više detalja o navedenim uređajima te biti sastavni dio Programa mjera i radnji za smanjenje prometnih nesreća sa smrtno stradalim osobama uzrokovanih nepropisnom ili neprilagođenom brzinom.

Sukladno analizama prostorno vremenskog događanja prometnih nesreća uzrokovanih brzinom, policija mora pojačati nadzor brzine kretanja vozila i protiv vozača primjenjivati ovlast upozorenja kao i odgovarajuće sankcije, te pri tome posebno treba voditi računa o vozačima koji bezobzirno prekoračuju dopuštenu brzinu u naseljenim mjestima i na dionicama gdje se najčešće događaju prometne nesreće.

Potrebno je sačiniti popis vozača-recidivista prekršaja brzine koji se treba primijeniti kod primjene policijskih ovlasti kao i kod dostave optužnih prijedloga sudovima.

5.3. Opća prevencija

Analizirajući podatke o broju nadzorom utvrđenih prekršaja brzine u Dubrovačko-neretvanskoj županiji za 2012/2013., vidljivo je da je najveći broj prekršaja zabilježen u naseljenim mjestima.

Detaljniji podaci u tablici 10.

Policijska uprava Dubrovačko- neretvanska	UTVRĐENI PREKRŠAJI U PROMETU-BRZINA										Ukupno prekršaja zbog nepropisne brzine
	U NASELJU					IZVAN NASELJA			Neprilagođena brzina osobinama i stanju na	Limit vozila	
	Više od 50 km/sat veća od dopuštene	30 do 50 km/sat veća od dopuštene	20 do 30 km/sat veća od dopuštene	10 do 20 km/sat veća od dopuštene	do 10 km/sat veća od dopuštene	Više od 50 km/sat veća od dopuštene	30 do 50 km/sat veća od dopuštene	10 do 30 km/sat veća od dopuštene			
2013. godina	12	287	1.188	5.140	5.200	1	68	539	240	17	12.692
2012. godina	10	134	580	3.210	2.663	-	15	299	214	24	7.149
<i>Ukupno</i>	22	421	1.768	8.350	7.863	1	83	838	454	41	19.841

Tablica 10.

Analizirajući podatke o broju riješenih nadzorom utvrđenih prekršaja brzine u 2012/2013., vidljivo je da se 92% prijava rješava izricanjem upozorenja, naplaćivanjem kazne na mjestu prekršaja, odnosno plaćanjem kazne u roku od osam dana ili provođenjem prisilne naplate preko (ZAP-a), dok se oko 8% prekršajnih prijava rješava preko prekršajnih sudova. Detaljniji podaci u tablici 11.

RJEŠENOST PREKRŠAJA BRZINE - POLICIJA									
Policijska uprava Dubrovačko- neretvanska	Ukupan broj prekršaja za brzinu	Naplaćeno novčanih kazni na mjestu prekršaja	Izdano prekršajnih naloga i Obaveznih prekršajnih naloga	Podneseno optužnih prijedloga	Izdano mjera pisanog upozorenja	Uloženo prigovora na OPN I PN	Plaćene kazne po OPN I PN	Prisilna naplata OPN I PN	Upućeno sudu na rješavanje (Prigovori i Optužni prijedlozi)
2013. godina	12.692	8.724	1.679	47	2.242	578	643	404	625
2012. godina	7.149	2.844	2.011	110	2.184	762	646	553	872
<i>Ukupno</i>	19.841	11.568	3.690	157	4.426	1.340	1.289	957	1497

Tablica 11.

Analizirajući podatke o broju riješenih prekršaja brzine od strane sudova u 2012/2013., vidljivo je da riješeno oko 81% predmeta. Analizirajući riješene predmete, vidljivo je da 21% predmeta obustavljeno ili je prekršitelj oslobođen, odnosno upozoren za prekršaj, te da je 33% prekršitelja kažnjeno ispod zakonskog minimuma, odnosno niti jedan posto prekršitelja nije kažnjen iznad zakonskog minimuma. Detaljniji podaci u tablici 12.

RJEŠENOST PREKRŠAJA BRZINE – SUDOVI								
<i>Policajska uprava Dubrovačko- neretvanska</i>	<i>Dostavljeno sudovima na rješavanje</i>	<i>Riješeno</i>	<i>Nije riješeno</i>	<i>Riješeni predmeti</i>				
				<i>Obustavljen, oslobođen, uzozoren</i>	<i>Izrečena kazna zatvora</i>	<i>Novčana kazna</i>		
						<i>Ispod minimuma</i>	<i>minimalna</i>	<i>Iznad minimuma</i>
<i>2013. godina</i>	<i>625</i>	<i>449</i>	<i>177</i>	<i>90</i>	<i>1</i>	<i>127</i>	<i>231</i>	<i>-</i>
<i>2012. godina</i>	<i>872</i>	<i>792</i>	<i>80</i>	<i>171</i>	<i>1</i>	<i>284</i>	<i>336</i>	<i>5</i>
<i>Ukupno</i>	<i>1.497</i>	<i>1.241</i>	<i>257</i>	<i>261</i>	<i>2</i>	<i>411</i>	<i>567</i>	<i>5</i>

Tablica 12.

U cilju provođenja opće i posebne prevencije, prekršajni sudovi trebaju dati prioritet prekršajima brzine kako bi se ti predmeti riješili u što kraćem roku, a pri tome posebno voditi računa o recidivistima i bezobzirnim prekršiteljima. Prekršajni sudovi bi trebali kaznenu politiku prilagoditi nastojanjima da se smanji broj prometnih nesreća uzrokovanih brzinom, čime bi se povećalo stanje sigurnosti i sigurno smanjio broj prometnih nesreća, a time i broj nastradalih osoba.

5.4. Održavanje i rekonstrukcija prometnica

Tijela lokalne samouprave, predstavnici Hrvatskih i Županijskih cesta trebaju izraditi listu prioriteta s ciljem podizanja kvalitete prometne infrastrukture i sigurnosti prometa. U suradnji sa policijom na određenim pozicijama urediti odgovarajuća mjesta za nadzor brzine.

5.5. Pružanje pomoći unesrećenim osobama

Policija, Služba hitne medicinske pomoći i Interventne vatrogasne postrojbe s ciljem žurnijeg dolaska, prijevoza i kvalitetnijeg zbrinjavanja ozlijeđenih osoba iz prometnih nesreća, trebaju ostvariti što bolju suradnju. Potrebno je planirati zajedničke vježbe i sudjelovati u edukacijsko promidžbenim akcijama i sl.

5.6. Edukacijske i promidžbene kampanje

Pored uređenja prometnica i represivnih mjera, potrebno je utjecati na svijest vozača o opasnostima neprilagođene ili neprimjerene brzine. npr. organizirati tečajeve sigurne vožnje, provesti promidžbene kampanje, okrugle stolove, javne tribine, izraditi brošure, letke, plakate i sl. U auto-školama i drugim ustanovama koje provode osposobljavanje vozača, provoditi upoznavanje kandidata sa stanjem sigurnosti prometa, pri čemu koristiti pokazatelje iz službenih evidencija i analiza, posebno o mladim vozačima. Predavanjem obuhvatiti najčešće prekršaje zbog kojih dolazi do prometnih nesreća s najtežim posljedicama, posebice brzine. Potrebno je planirati i provoditi aktivnosti u suradnji s nadzornicima tehničke ispravnosti vozila i serviserima motornih vozila.

5.7. Crkvene i vjerske zajednice

Crkvene i vjerske zajednice bi trebale promicati poželjna ponašanja sudionika u prometu na cestama te tom prilikom ukazivati na opasnosti i tragične posljedice koje ne utječu samo na obitelj nastradalih, već često na čitavu zajednicu.

5.8. Mediji

S ciljem prevencije nastanka prometnih nesreća, mediji bi trebali ukazivati na poželjno ponašanje svih sudionika u cestovnom prometu; putem svih lokalnih sredstava javnog priopćavanja (radio, tisak, TV) prezentirati javnosti stanje sigurnosti cestovnog prometa i tom prigodom ukazati na najopasnija mjesta ili dionice cesta na kojima se događaju prometne nesreće, uz obvezatno davanje savjeta i uputa; organizirati radijske emisije o cestovnom prometu koje bi obrađivale problematiku sigurnosti na cestama, npr. brzina kao čimbenik sigurnosti prometa, nove tehnologije u prometu, prevencija u cestovnom prometu država Europske unije, rizični faktori u prometu i sl.

6. SMJERNICE

Na temelju ovog plana, Županijsko vijeće za prevenciju kriminaliteta utvrđuje slijedeće smjernice:

Županija

- U suradnji s tijelima lokalne samouprave osigurati financijska sredstva za provedbu mjera i radnji iz ovog plana, a posebno za nabavku fiksnog radarskog uređaja za nadzor brzine kretanja vozila, kao što je to predloženo prilogom, projektom „Fiksni radarski sustav za mjerenje brzine Gatso RS-GS 11“;
- Nakon nabavke fiksnog uređaja za nadzor brzine, pomoći u njegovom instaliranju na prometnicama;
- U suradnji s tijelima lokalne samouprave i školama za osposobljavanje vozača, razmisliti o potrebi i mogućnosti izrade prometnog vježbališta ;
- U suradnji s tijelima lokalne samouprave i poduzećem za javni gradski prijevoz, razmotriti uvođenje kasnih noćnih linija, posebice u dane vikenda.

Policija

- Pojačati kontrolu nadzora brzine u prometu kako u naseljenom mjestu tako i van naseljenog mjesta, posebice brzina koje najčešće uzrokuju teške/smrtne posljedice;
- Pojačati preventivne aktivnosti sa ciljem podizanja svijesti građana o opasnostima vožnje neprimjerenom brzinom;
- Ažurno pratiti stanje riješenosti prekršajnih predmeta i poduzimati mjere i radnje iz svoje nadležnosti kako bi se povećalo stanje generalne prevencije;
- Predlagati prometna i tehnička rješenja za uređenja mjesta za nadzor brzine kao i mjesta za postavljanje fizičkih mjera za smanjenje brzine;
- Nakon nabavke fiksnih uređaja za nadzor brzine sačiniti plan korištenja uređaja i tromjesečno izrađivati analizu počinjenih prekršaja;

- Organizirati edukaciju policijskih službenika, posebice službenika prometne policije o pružanju prve pomoći unesrećenim osobama.

Prekršajni sudovi

- Prema prekršiteljima brzine, a posebice počinjenih od strane recidivista, dati prioritet u rješavanju predmeta i kaznenu politiku prilagoditi nastojanjima da se smanji broj prometnih nesreća.

Predstavnici nadležni za održavanje cesta

- Održavati i otklanjati nedostatke na i oko prometnica (stanje kolnika, okoliš, prometna signalizacija i sl.);
- Na prijedlog policije urediti pozicije za nadzor brzine na prometnicama;
- Samostalno i na prijedlog policije, na prometnicama ugraditi/postaviti fizičke mjere za smanjenje brzine kretanja vozila.

Hitna pomoć i Vatrogasci (Pružanje pomoći unesrećenim osobama)

- Samostalno i sa svim interventnim postrojbama provoditi vježbe s ciljem bržeg i kvalitetnijeg zbrinjavanja unesrećenih osoba;
- Službenici hitne medicinske pomoći - educirati policiju i vatrogasce o pružanju prve pomoći unesrećenim osobama.

Crkvene i vjerske ustanove

- U svim prigodama propovijedati poželjna ponašanja u prometu i ukazivati na opasnosti i tragične posljedice koje utječu na čitavu zajednicu.

Mediji

- Putem svih raspoloživih medija upoznavati javnost o stanju sigurnosti prometa na cestama i promicati poželjna ponašanja u prometu;
- Organizirati radijske emisije na teme sigurnosti prometa na cestama;
- Pratiti i izvještavati o svim preventivno – represivnim akcijama, mjerama i radnjama svih dionika ovog plana.

KLASA : 821-01/13-01/01

URBROJ : 2117/1-04-14-20

Dubrovnik, 19. prosinca 2014.

Predsjednik
Županijske skupštine
Ivan Margaretić, prof., v.r.