



# NACIONALNI PLAN SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE

ZA RAZDOBLJE OD 2021. DO 2030.





NACIONALNI  
PLAN  
SIGURNOSTI  
CESTOVNOG  
PROMETA



NACIONALNI  
PLAN SIGURNOSTI  
CESTOVNOG PROMETA  
REPUBLIKE HRVATSKE

ZA RAZDOBLJE OD 2021. DO 2030.



# Sadržaj

<b>1. Predgovor</b> .....	<b>6</b>	<b>4. Vizija i ciljevi nacionalnog plana</b> .....	<b>35</b>
<b>2. Sigurnost cestovnog prometa u brojkama od 2011. do 2019.</b> .....	<b>12</b>	<b>5. Ključni pokazatelji uspješnosti</b> .....	<b>39</b>
2.1. Osnovni čimbenici sigurnosti cestovnog prometa.....	13	<b>6. Potencijali prema područjima djelovanja</b>	<b>42</b>
2.2. Glavni uzroci nastanka prometnih nesreća.....	14	<b>7. Mjere prema područjima djelovanja</b> .....	<b>45</b>
2.3. Trend teških prometnih nesreća.....	15	7.1. Sigurna brzina.....	47
2.4. Vrste vozila koja su sudjelovala u prometnim nesrećama .....	16	7.2. Vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova .....	50
2.5. Vrste prometnih nesreća .....	17	7.3. Sigurna vožnja.....	52
2.6. Okolnosti nastanka prometnih nesreća.....	18	7.4. Prevencija distrakcije vozača .....	54
2.7. Nastradali sudionici prometnih nesreća prema svojstvu .....	19	7.5. Sigurnost aktivnih oblika prometovanja.	56
2.8. Dobna struktura nastradalih sudionika .....	20	7.6. Sigurnost motociklista i mopedista .....	58
2.9. Vremenska raspodjela .....	21	7.7. Sigurnost profesionalnih vozača.....	59
2.10. Mjesto nastanka prometnih nesreća.....	22	7.8. Zaštita u vozilu .....	60
2.11. Prostorna raspodjela .....	23	7.9. Sigurna infrastruktura .....	61
2.12. Ekonomski trošak prometnih nesreća.....	24	7.10. Sigurna vozila .....	65
<b>3. Okruženje u kojemu se donosi nacionalni plan</b> .....	<b>25</b>	7.11. Brze i učinkovite hitne službe .....	67
3.1. Europski i svjetski trendovi.....	25	7.12. Jačanje kapaciteta prometne policije i inspekcijskih službi .....	69
3.2. Usvojene pozitivne europske i svjetske smjernice .....	28	7.13. Baza podataka i prikupljanje podataka ..	71
3.3. Pristup temeljen na sigurnosti sustava ..	33	<b>8. Okvir za praćenje i vrednovanje</b> .....	<b>72</b>
3.4. Drugo desetljeće sigurnosti cestovnog prometa od 2021. do 2030.....	34	8.1. Radna skupina.....	72
		8.2. Područje djelovanja Radne skupine.....	73
		<b>9. Indikativni financijski plan</b> .....	<b>74</b>

---

# 1. 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. godine, u kojoj je poginulo 297 osoba, najmanja je do sada od samostalnosti Republike Hrvatske. Preliminarni rezultati stanja sigurnosti cestovnog prometa za 2020. godinu 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. godine. Iako osnovni cilj od 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 koji donosi Vlada Republike Hrvatske za razdoblje 2021.-2030. godine. Ovaj plan usklađen je sa svjetskim i europskim smjernicama iz područja sigurnosti cestovnog prometa. Prilikom izrade ovog Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa usvojena 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 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 Deklaracija 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 – 50% smrtnog stradavanja i teškog ozljeđivanja sudionika u prometu do 2030. godine.

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 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 sigurnosti cestovnog prometa do 2030. godine usmjeren je na ostvarenje 50% smanjenja broja osoba poginulih u prometnim nesrećama i broja teških prometnih nesreća u cestovnom prometu.

Tako koncipiran, Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa predstavlja strateški dokument Republike Hrvatske, kojemu je cilj podizanje razine sigurnosti cestovnog prometa do 2030. godine. 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
NPSCP	Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa
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



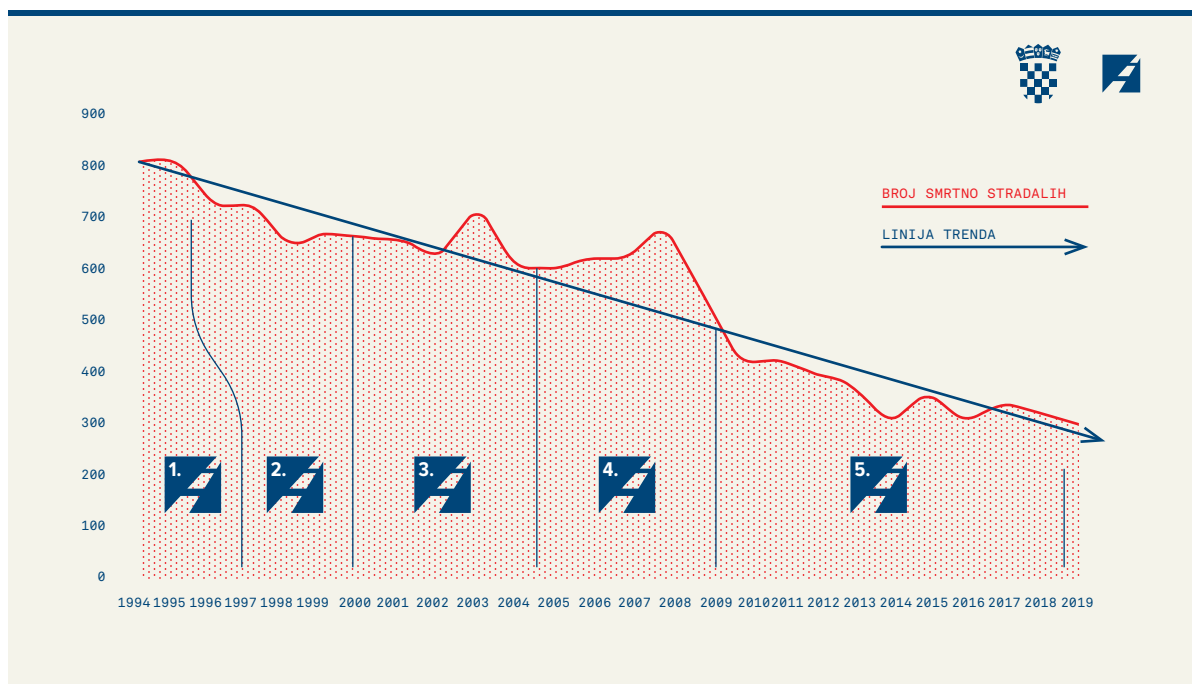
## Uvod

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. Dokaz svjesnosti problema stradavanja u cestovnom prometu potvrđen je kroz dosadašnju izradu i provedbu pet Nacionalnih programa sigurnosti cestovnog prometa.

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

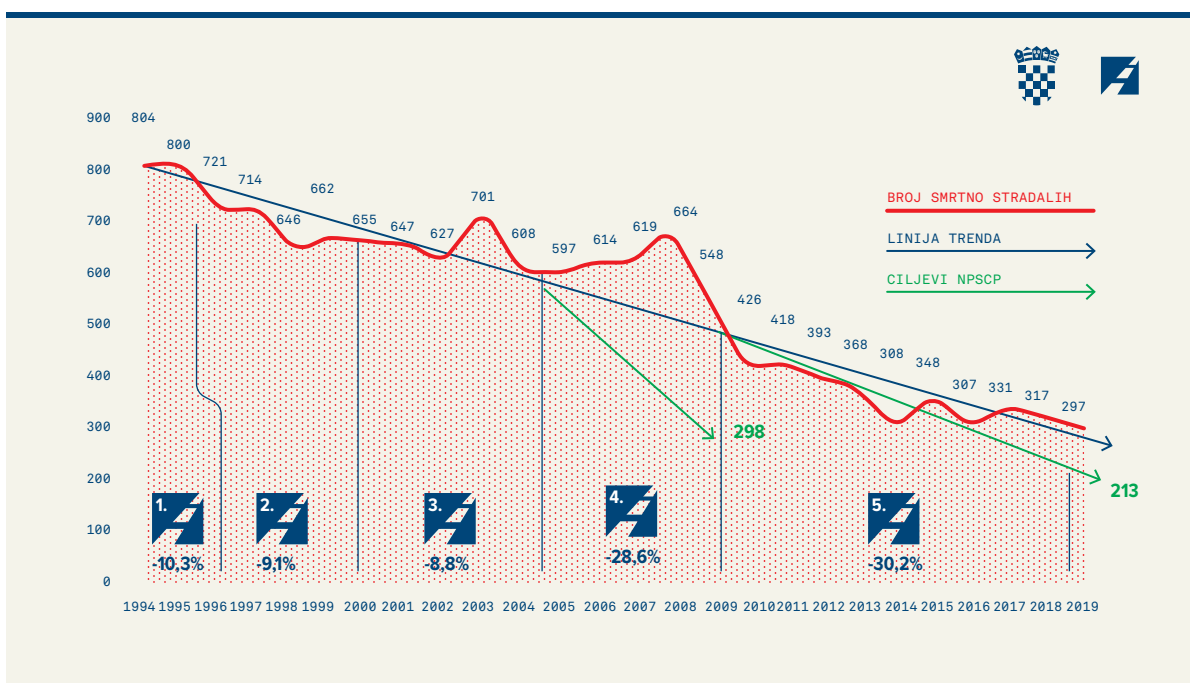
- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 1994. do 1995.
- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 1996. do 2000.
- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2001. do 2005.
- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2006. do 2010.
- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2011. do 2020.

U svim citiranim 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 ostalih 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 Vlada Republike Hrvatske prihvatila i proglasila provođenje prvog Nacionalnog programa 16. lipnja 1994. godine, 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. godini bilo gotovo tri puta manje u odnosu na 1994. godinu, 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 Nacionalnog 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 stradanja u cestovnom prometu
- uključivanje svih državnih tijela i stručnih organizacija u provedbu.

Unatoč pozitivnim rezultatima kvantificiranim kroz konstantno smanjenje broja smrtno stradalih od 1994. godine, realno je zaključiti da 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. godine.

Također je važno napomenuti da su kod procesa izrade Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021. do 2030. godine, usvojene i pozitivne europske i svjetske regulative iz područja sigurnosti cestovnog prometa navedene u točki 3.2.



---

## 2. SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA U BROJKAMA OD 2011. DO 2019.

---

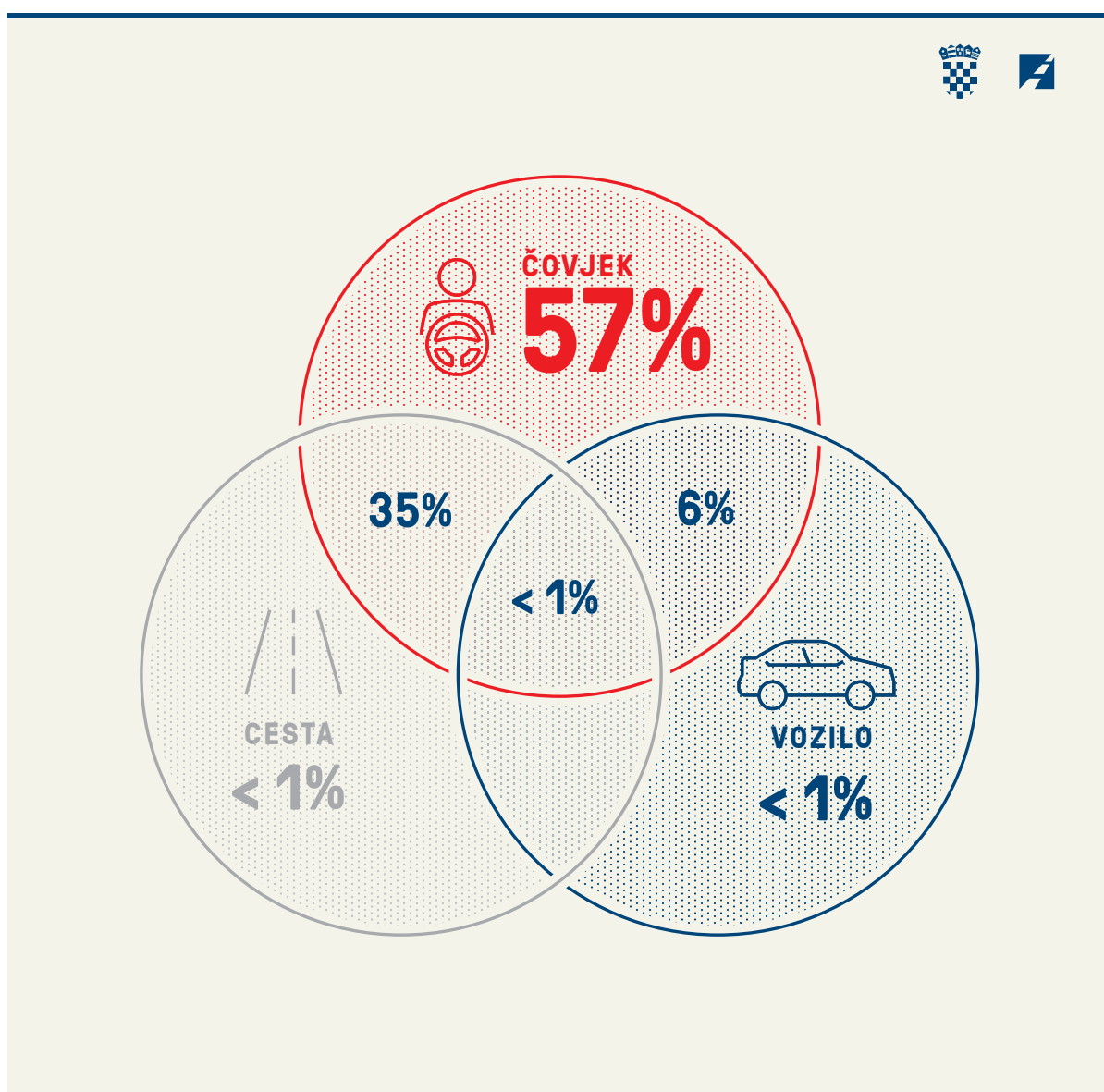
Analiza statističkih trendova prometnih nesreća i njihova povezanost s čovjekom, vozilom i okolinom predstavljaju osnovu za razvoj novog Nacionalnog plana za razdoblje od 2021. godine do 2030. godine. Shodno tome napravljena je detaljna Analiza kritičnih čimbenika nastanka prometnih nesreća za razdoblje od 2010. do 2019. godine temeljem koje se pristupilo kreiranju mjera ovoga 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 Plana u 2020. godini, kao referentna godina korištena je 2019. godina. U provedbi Plana 2021.-2030. godine bit će obuhvaćeni i podaci iz 2020. godine.



## 2.1. 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 potencijalni uzrok 6% teških prometnih nesreća.

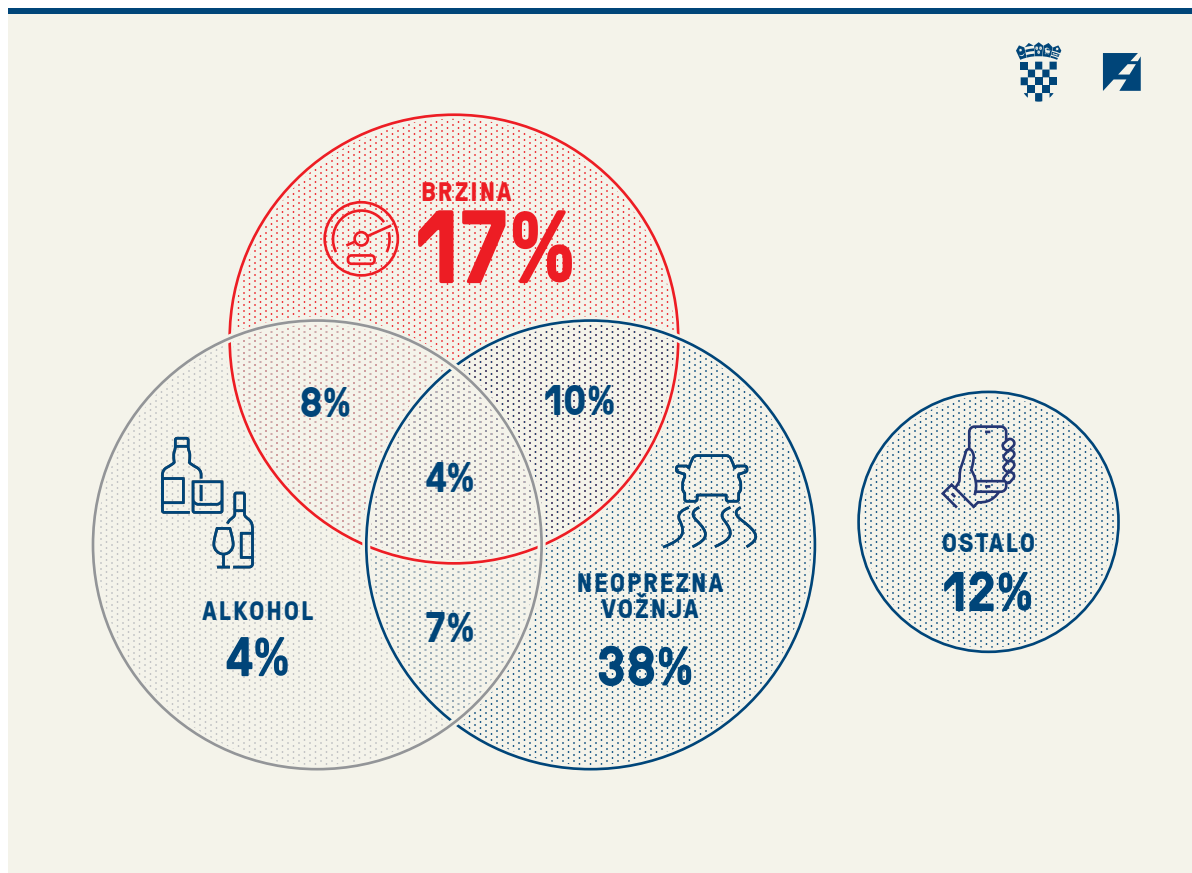


Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

## 2.2. Glavni uzroci nastanka prometnih nesreća

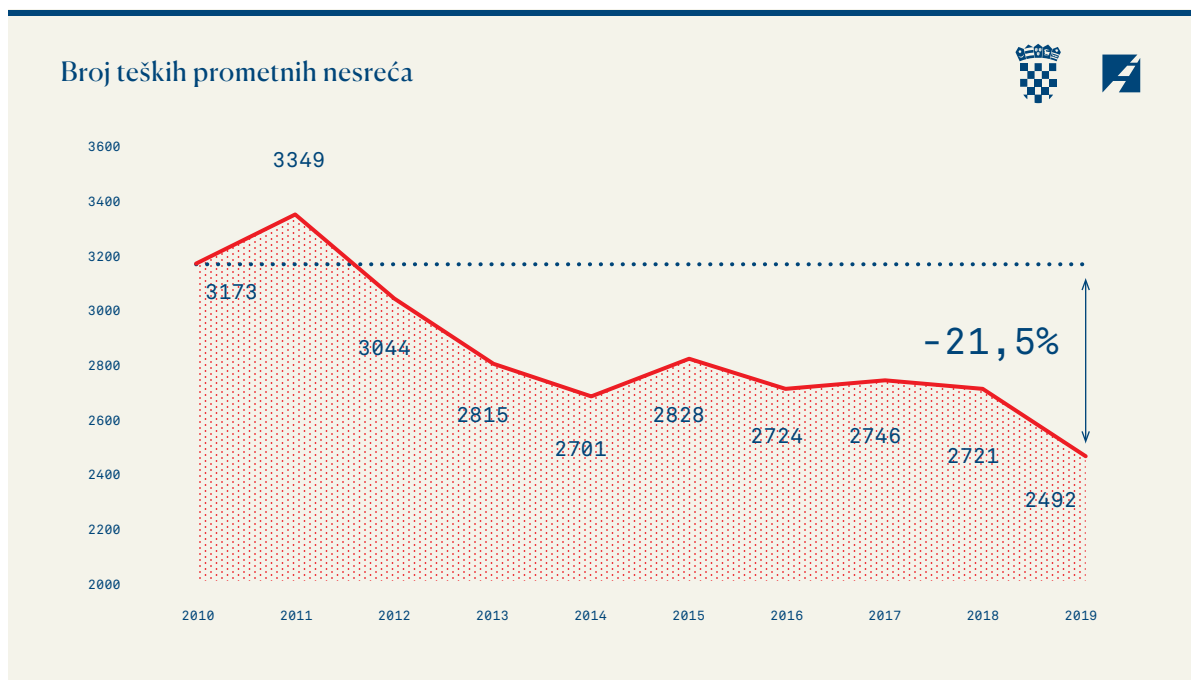
Analizom okolnosti koje su prethodile nastanku teških prometnih nesreća utvrđeno je da je u 39% teških prometnih nesreća brzina bila jedan od potencijalnih uzroka teških prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj. Pri tome sama brzina kao potencijalni uzrok zabilježena je u oko 17% teških nesreća. U 8% teških nesreća brzina je u kombinaciji s alkoholom, dok je u 10% 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.



## 2.3. Trend teških prometnih nesreća

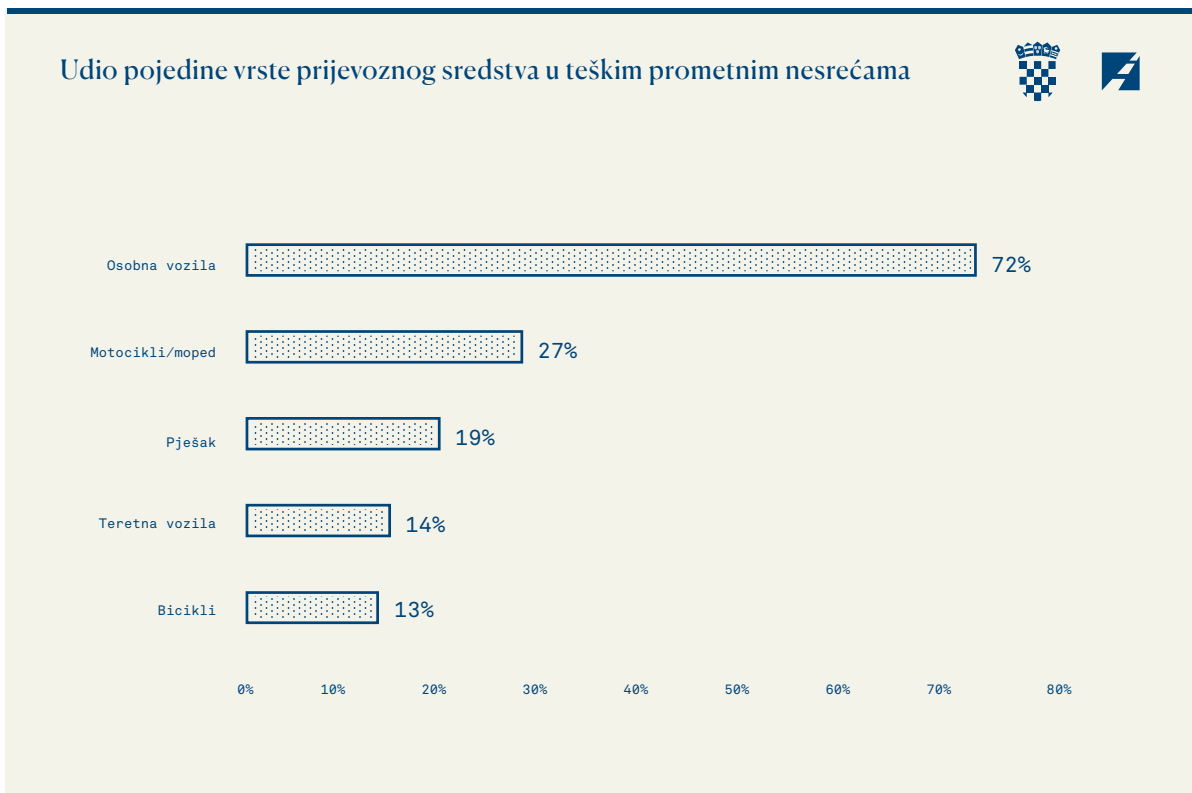
Iako je ukupan broj prometnih nesreća u razdoblju od 2010. do 2019. godine, na području Republike Hrvatske smanjen za 29,3%, detaljnom analizom podataka o nesrećama s poginulim i teže ozlijeđenim osobama dokazano je smanjenje takvih nesreća za 21,5%. Prema rezultatima analize razvidno je da smanjenje broja najtežih prometnih nesreća ne prati trend ukupnog smanjenja u promatranom desetogodišnjem razdoblju.



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

## 2.4. Vrste vozila koja su sudjelovala u prometnim nesrećama

U 57% prometnih nesreća s poginulim osobama u razdoblju od 2010. do 2019. godine, sudjelovala su osobna vozila. Motocikli i mopedi su sudjelovali u 13% prometnih nesreća s poginulim osobama, a bicikli u 5%. Teretni automobili su sudjelovali u 11% takvih nesreća. Prema navedenom može se utvrditi da su osobna vozila i dalje u najvećem broju sudjelovala u prometnim nesrećama, no također je važno napomenuti da su vozila na dva kotača sudjelovala u skoro 20% prometnih nesreća s poginulim osobama.



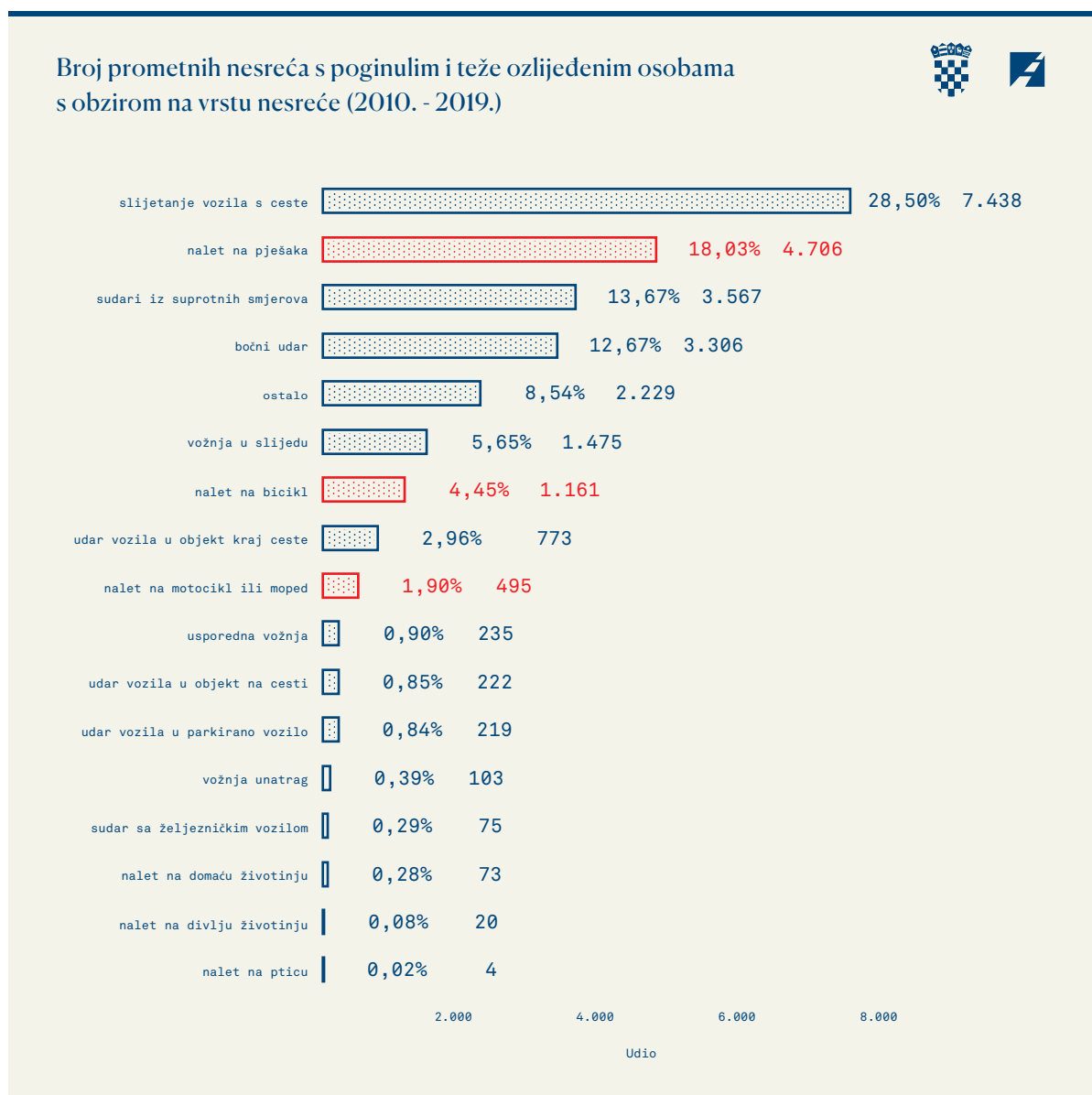
Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.





## 2.5. Vrste prometnih nesreća

Najveći broj prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama u razdoblju od 2010. do 2019. godine, čine slijetanja vozila s ceste (29%). Zatim slijedi nalet na pješaka (18%), sudari iz suprotnih smjerova (14%) i bočni (13%) sudari. Navedene četiri vrste prometnih nesreća zajedno su činile oko 73% svih prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama.

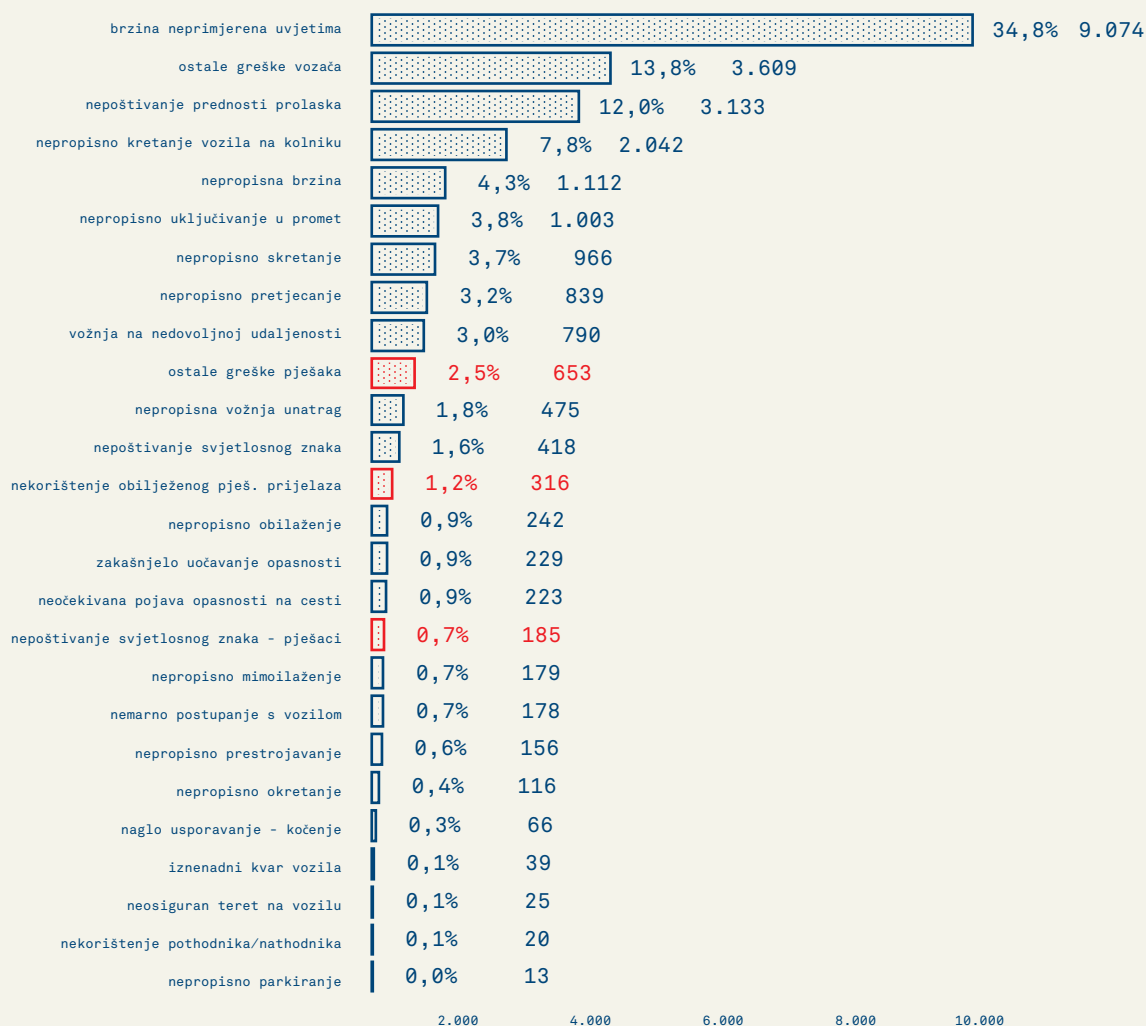


Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

## 2.6. Okolnosti nastanka prometnih nesreća

Okolnost se može definirati kao neposredan uzrok zbog kojeg dolazi do prometne nesreće. Uzrok najvećeg broja prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama u razdoblju od 2010. do 2019. godine, je brzina, koja je bila uzročnik u ukupno 39% prometnih nesreća s poginulima i teško ozlijeđenim osobama.

Broj prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama s obzirom na okolnosti nastanka (2010. - 2019.)

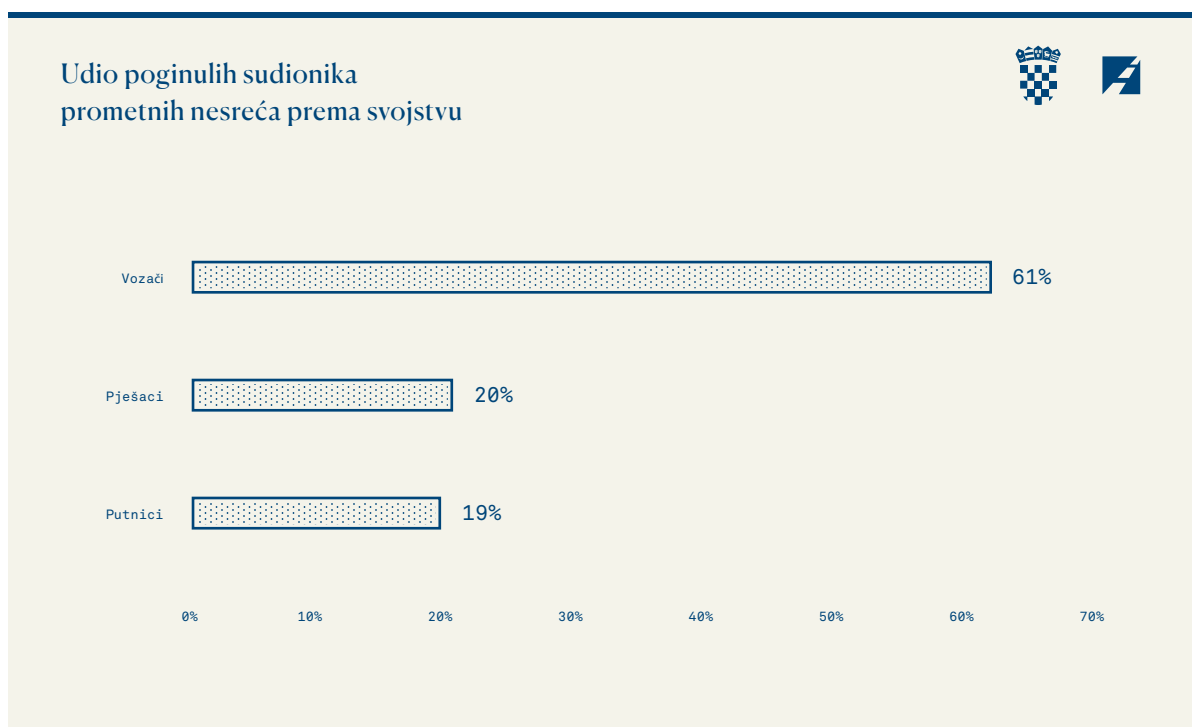


Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

## 2.7. Nastradali sudionici prometnih nesreća prema svojstvu

Struktura poginulih sudionika prometnih nesreća prema svojstvu u razdoblju od 2010. do 2019. godine, pokazuje da je najveći broj vozača 61%. Pješaci čine 20%, a putnici 19% svih poginulih sudionika prema svojstvu. Za isto razdoblje struktura teže ozlijeđenih sudionika prometnih nesreća prema svojstvu pokazuje da je najveći broj vozača 62%, putnika 21% i pješaka 17%.

Struktura poginulih i teže ozlijeđenih sudionika prometnih nesreća prema svojstvu pokazuje da je najveći broj vozača 61,50%. Putnici čine 20%, a pješaci 19,50%. Prema navedenom može se utvrditi da su vozači u najvećem broju sudjelovali u prometnim nesrećama. No, također je važno napomenuti da su aktivni oblici prometovanja, tj. vozači bicikla činili 11% od ukupnog broja poginulih vozača u prometnim nesrećama, pri čemu su vozači bicikla starosti 65 i više godina činili 38% od tog broja. Poginuli i teže ozlijeđeni vozači bicikla u prometnim nesrećama činili su 15% od ukupnog broja poginulih i teže ozlijeđenih vozača.

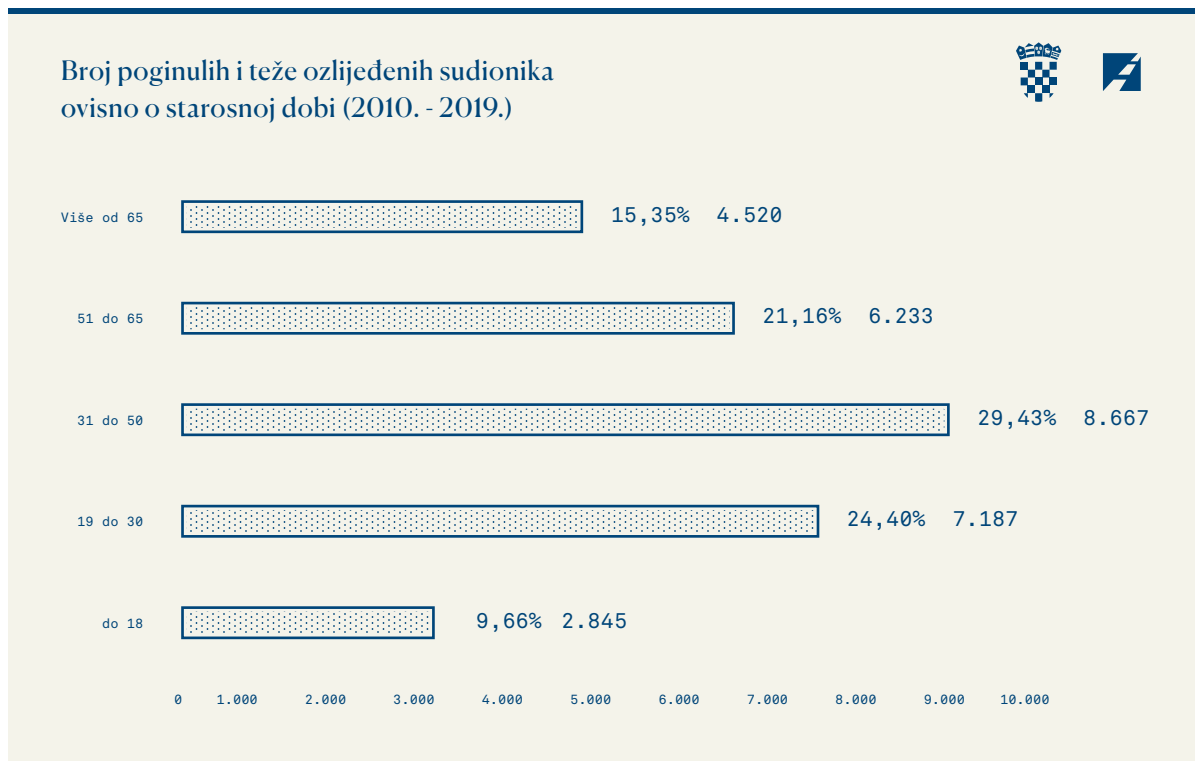


Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

## 2.8. Dobna struktura nastradalih sudionika

Struktura poginulih i teže ozlijeđenih sudionika prometnih nesreća po starosnoj dobi pokazuje da je najveći broj osoba bio u dobi između 31 i 50 godina (29,43%). Nadalje, sudionici u dobi od 19 do 30 godina čine 24,4%, a sudionici između 51 i 65 godina čine 21,16% svih poginulih i teže ozlijeđenih osoba. Osobe starije od 65 godina činile su 15,35% svih poginulih i teže ozlijeđenih sudionika. U teškim prometnim nesrećama u razdoblju od 2010. do 2019. godine, sudjelovalo je 2845 osoba do 18 godina (djece i maloljetnika) te su činili ukupno 5,7% svih sudionika.

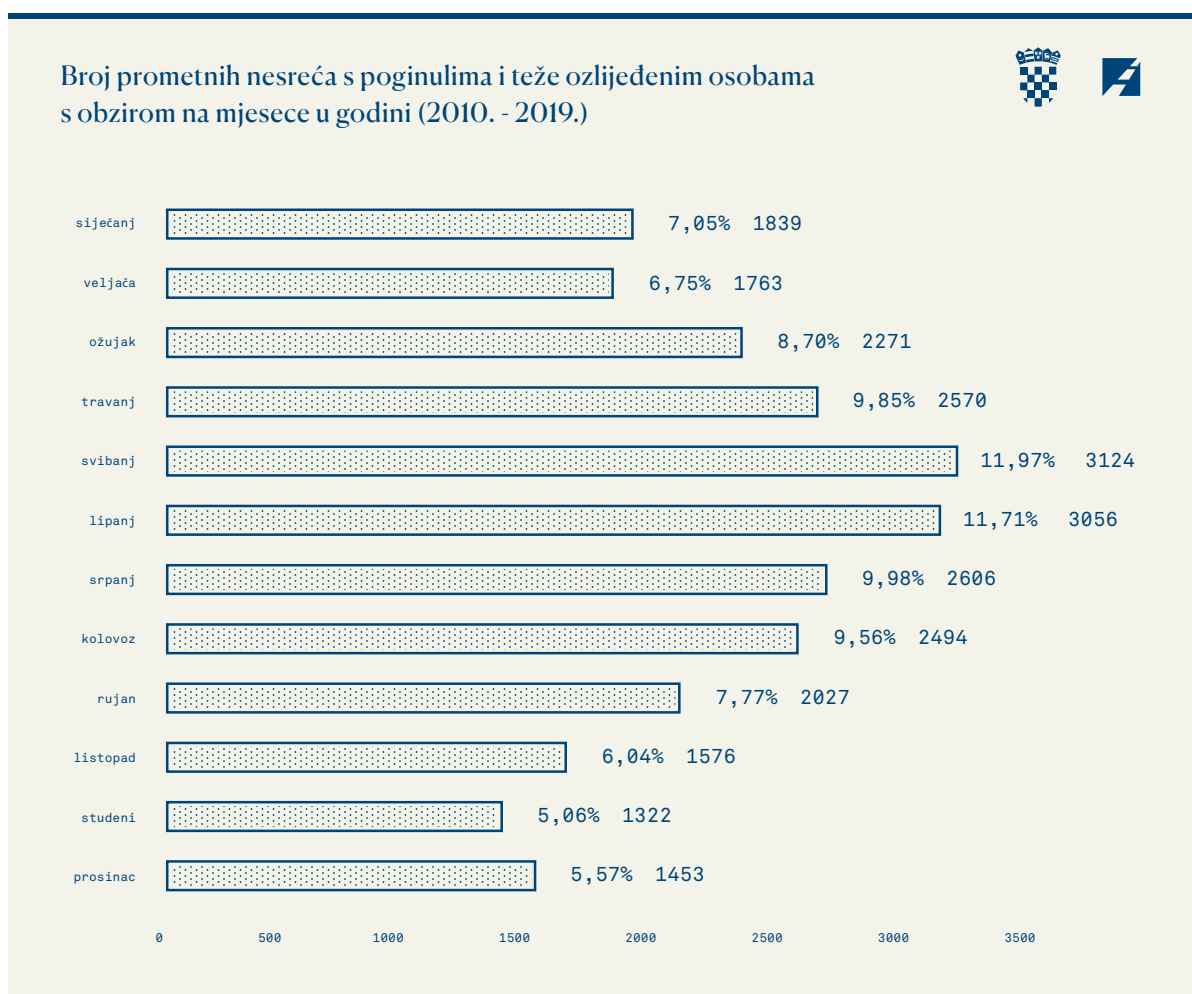
Prema analizi starosti sudionika koji su potencijalni krivci utvrđena je prosječna dob od 38 godina kad su u pitanju teške prometne nesreće koje su imale okolnost brzine, što je za oko četiri godine manje od prosječne dobi sudionika koji su potencijalni krivci u svim teškim prometnim nesrećama. Isto tako, prema dobivenim rezultatima može se zaključiti da gotovo svaku četvrtu tešku prometnu nesreću koja ima okolnost brzine uzrokuju vozači u dobi od 25 godina i mlađi. Analizom starosti sudionika koji su potencijalni krivci teških prometnih nesreća, bili su pod utjecajem alkohola, utvrđena je slična situacija kao kad su u pitanju teške nesreće s okolnosti brzine. Takvi sudionici su u prosjeku četiri godine mlađi (38 godina) od prosječne dobi sudionika koji su potencijalni krivci u svim teškim prometnim nesrećama (42 godine). Isto tako, četvrtina sudionika ima 25 godina ili manje, dok je polovica mlađa od 35 godina.



## 2.9. Vremenska raspodjela

Broj nesreća od početka godine kreće s trendom povećanja, u srpnju i kolovozu dolazi do maksimalnih vrijednosti, te se spušta do prosinca - kad se opet blago povećava. Najveći broj prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama događa se upravo u ljetnim mjesecima, kad je na prometnicama najveći broj vozila i sudionika u prometu. Najveći broj prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama u razdoblju od 2010. do 2019. godine, zabilježen je u kolovozu (3124) i srpnju (3056), što je godišnje prosječno više od 23% svih nesreća. Razlika između broja zabilježenih nesreća od siječnja do kolovoza predstavlja povećanje od gotovo 47%.

Povećan broj prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama u razdoblju od 2010. do 2019. godine, posebno je zabilježen početkom vikenda, a posebno se ističe subota (ukupno 4404 nesreće) kao dan kad se događa najviše teških prometnih nesreća.

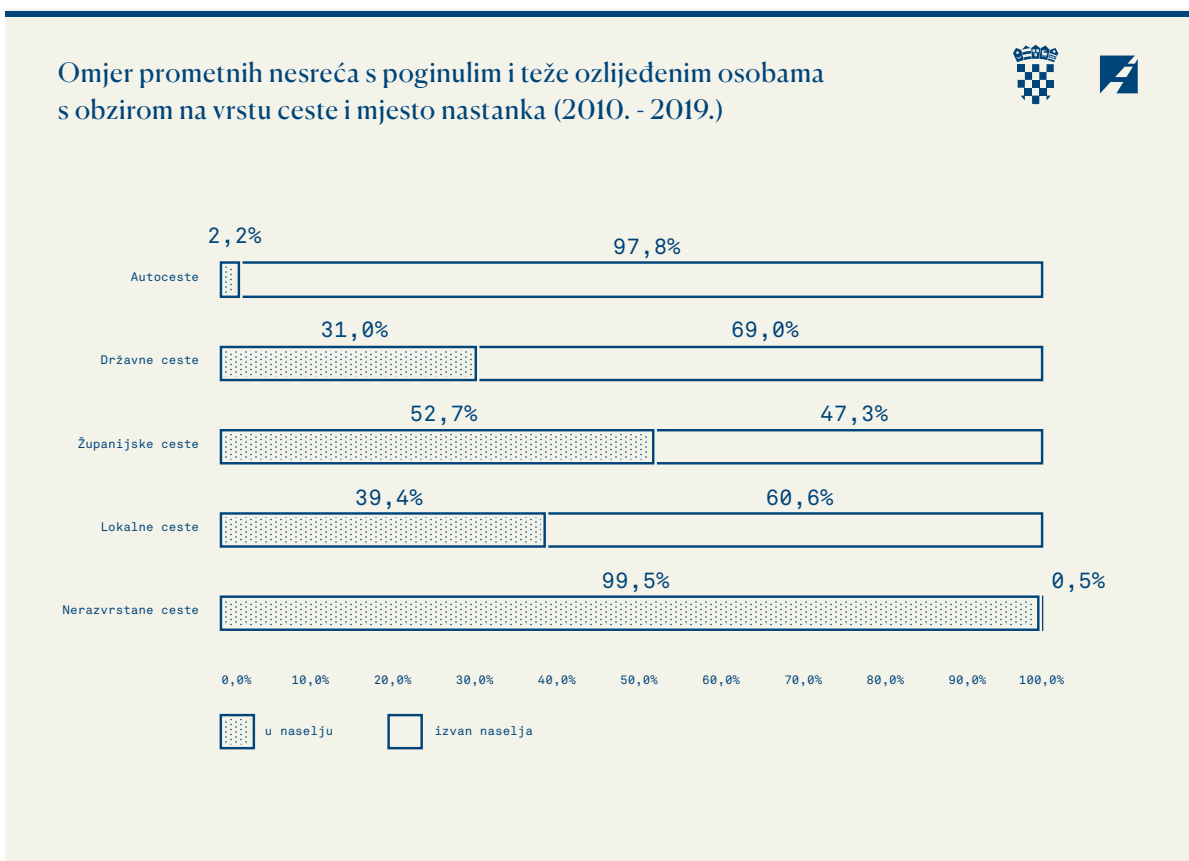


Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

## 2.10. Mjesto nastanka prometnih nesreća

Broj prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama posebno je izražen u naselju, gdje su se dogodile 19.332 prometne nesreće (74%), dok se 6769 prometnih nesreća dogodilo izvan naselja (26%).

Ako se analizira vrsta prometnice, najviše prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama dogodilo se na nerazvrstanim cestama u iznosu od 61%. Na državnim cestama dogodilo se 22%, a na županijskim 11% prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama. Najmanji udio prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama dogodio se na autocestama u iznosu od 4% i lokalnim cestama u iznosu od 2%.

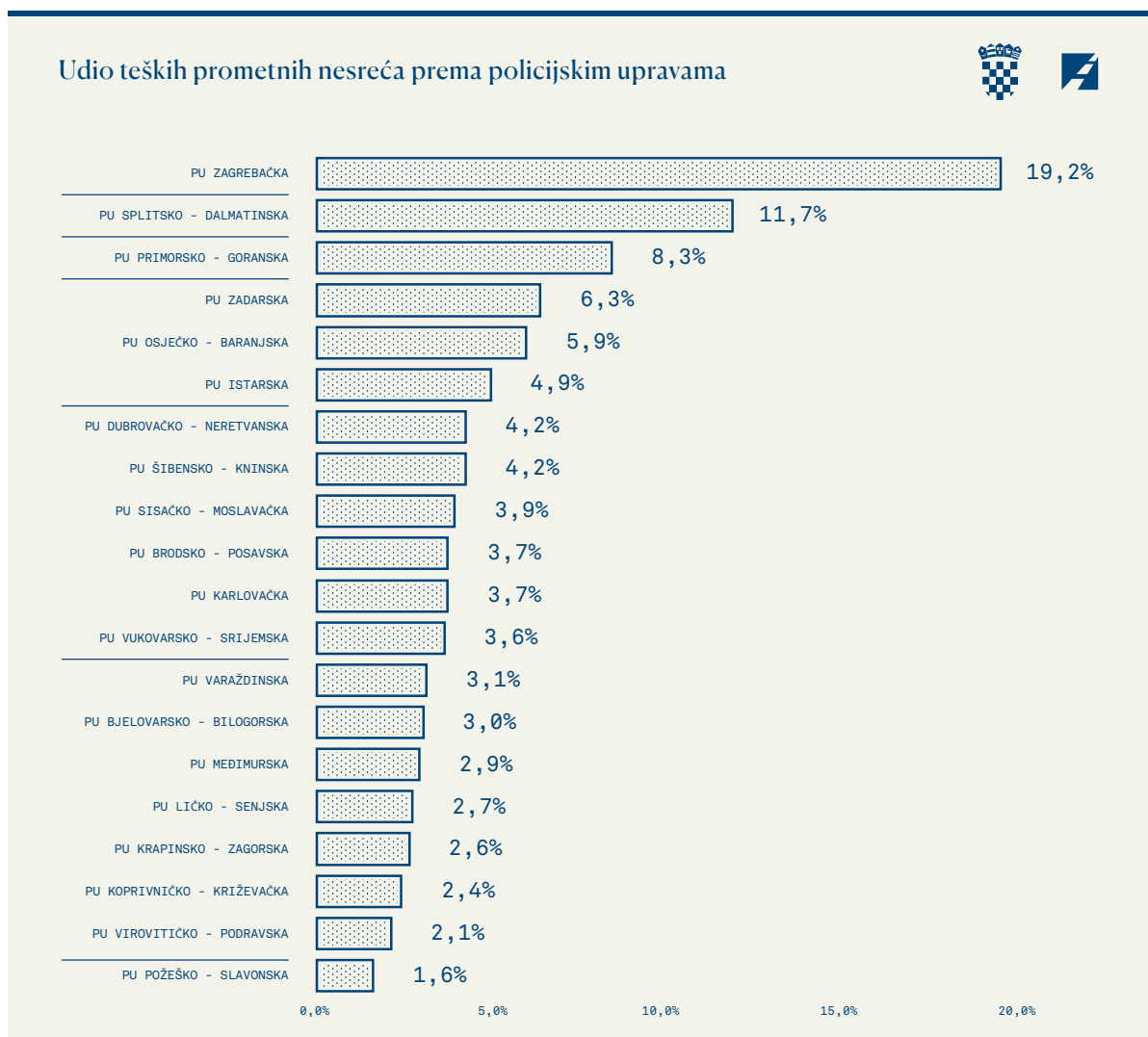


Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2019., MUP 2020.

## 2.11. Prostorna raspodjela

S ciljem utvrđivanja prostornih različitosti uzročno-posljedičnih čimbenika na području Republike Hrvatske provedena je i prostorna analiza teških prometnih nesreća po policijskim upravama, a prema okolnostima nastanka i vrste prometne nesreće. Prema prosječnom broju teških prometnih nesreća, prema policijskim upravama, utvrđeno je sedam kategorija koje se statistički značajno razlikuju po prosječnom godišnjem broju teških prometnih nesreća. Prilikom toga prve tri kategorije čine gotovo 40% svih prometnih nesreća s poginulim i teže ozlijeđenim osobama.

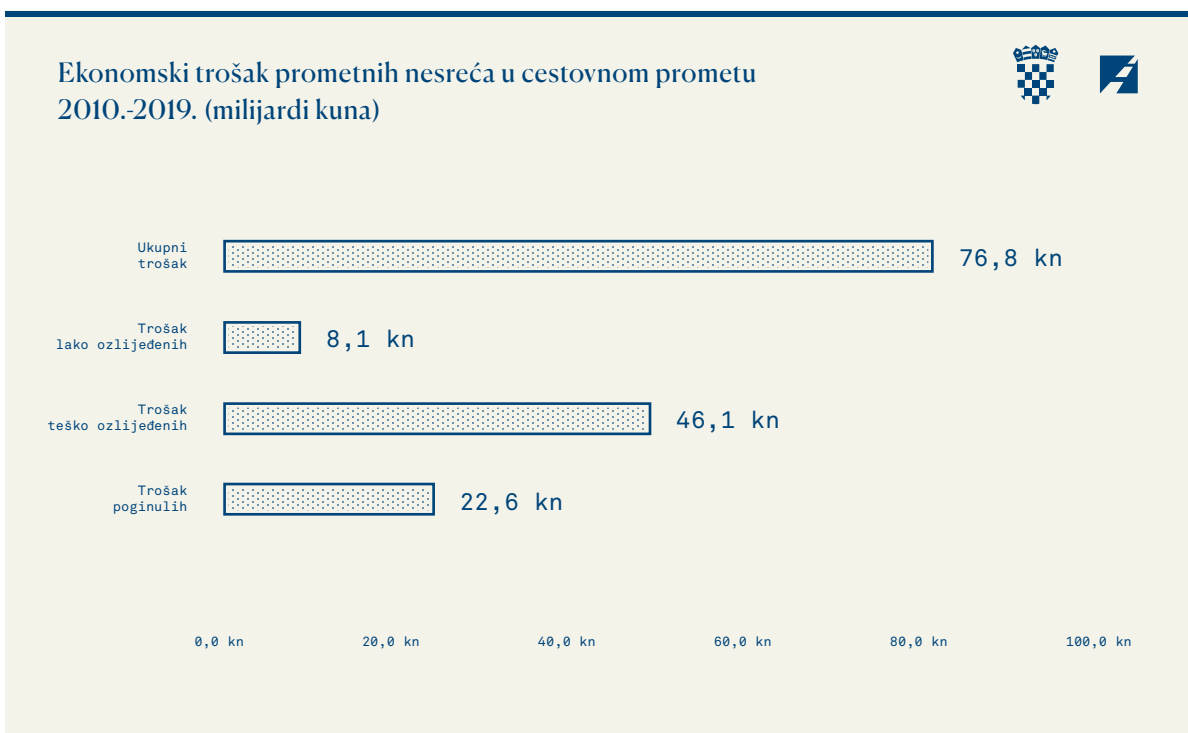
Analizom statistički značajne razlike okolnosti nastanka i vrsta teških prometnih nesreća između različitih policijskih uprava također nije utvrđena statistički značajna razlika. Shodno dobivenom može se zaključiti da mjere neće biti potrebno i prostorno definirati.



## 2.12. Ekonomski trošak prometnih nesreća

Kako bi se upozorilo na ozbiljnost sigurnosti prometnih nesreća, izračunat je društveni trošak nastao kao posljedica prometnih nesreća u cestovnom prometu u razdoblju od 2010. do 2019. godine. Za potrebe kvantificiranja troška ljudskog života stradalog u prometnoj nesreći, kao i troška teško ozlijeđenog korištena je svjetski priznata metodologija UN-a, WHO-a i iRAP-a<sup>1</sup>.

Shodno predmetnoj metodologiji, utvrđeno je da je trošak poginulih te teško i lako ozlijeđenih osoba u razdoblju 2010.-2019. godine hrvatsko društvo stajao minimalno 76,8 milijardi kuna. Isto tako, godišnji troškovi prometnih nesreća Europske unije procjenjuju se na 280 milijardi eura, što čini 2% BDP-a Europske unije.



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

<sup>1</sup> McMahon, K. and Dahdah, S. (2008) The True Cost of Road Crashes: Valuing Life and the Cost of a Serious Injury. International Road Assessment Programme



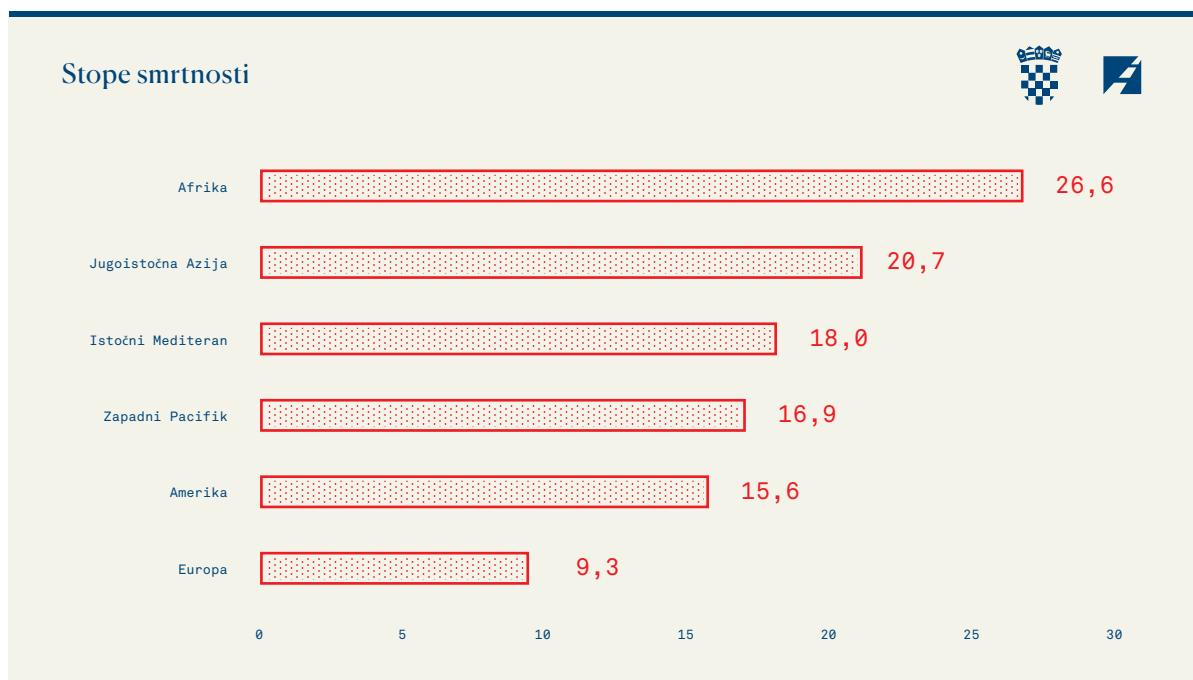


## 3. OKRUŽENJE U KOJEMU SE DONOSI NACIONALNI PLAN

### 3.1. Europski i svjetski trendovi

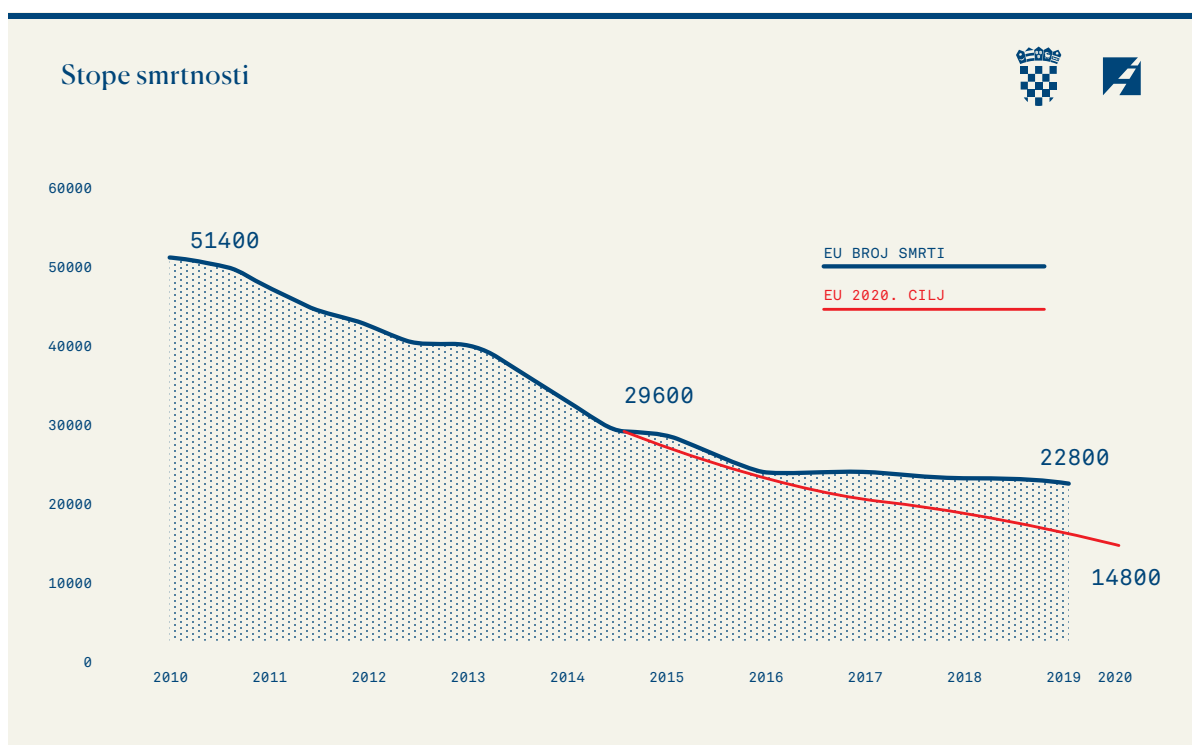
Godišnje na svjetskoj razini u prometnim nesrećama život izgubi više od 1,3 milijuna ljudi, što predstavlja neprihvatljivo visoki broj smrtnih slučajeva. Smrt i ozljede sudionika cestovnog prometa predstavljaju globalni zdravstveni i razvojni problem koji će se pogoršavati ako se ne poduzmu značajni koraci. Prometne nesreće vodeći su uzročnik smrti djece i mladih punoljetnika u dobi od 5 do 29 godina, a osmi uzročnik smrti na svijetu za osobe svih dobnih skupina. Više od polovice svih smrtnih slučajeva u prometnim nesrećama čine pješaci, biciklisti i motociklisti, koji su i dalje često zanemareni u pogledu sigurnosti prometa u mnogim zemljama.

Napredak na području sigurnosti cestovnog prometa znatno varira između različitih kontinenata, regija i država. Postoje značajne razlike između stopa smrtnosti, a najveću i najopasniju stopu bilježe afričke (26,6) te države jugoistočne Azije (20,7). Najmanju stopu bilježi Europa (9,3), a zatim Amerika (15,6). Države Zapadnog Pacifika imaju stopu smrtnosti 16,9, a Istočnog Mediterana 18.



Razlika između kontinenata, regija i država stvara se zbog činjenice da razina visine prihoda države utječe na rizik od događanja prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teškim ozljedama. U državama s visokim proračunskim prihodima, posebice u Europskoj uniji, prosječna stopa smrtnosti u prometnim nesrećama kreće se oko 4,9 na 100.000 stanovnika, dok se u siromašnijim državama stopa smrtnosti kreće oko 27,5 na 100.000 stanovnika (posebice Afrika, dijelovi Azije i Južne Amerike). Isto tako, od 2013. godine, nije smanjen broj smrtnih slučajeva u cestovnom prometu ni u jednoj zemlji s niskim prihodima. Značajan nesrazmjer između tzv. bogatijih i siromašnijih država usporava postizanje istog cilja na svjetskoj razini, a to je vizija bez stradalih sudionika u prometu.

Na području Europske unije u 2018. godini u prometnim nesrećama život je izgubilo 25.100 osoba, dok je oko 130.000 osoba bilo teže ozlijeđeno. Ukupan broj smrtnih stradanja u prometnim nesrećama od 2001. do 2010. godine smanjio se za 43%, a od 2010. do 2018. godine, za 21%. U 2019. godini, broj smrtnih slučajeva u cestovnom prometu na području Europske unije (27 država članica) pao je za 2%, čime je 2019. godina, završila s oko 22.800 smrtno stradalih sudionika. Cilj Europske unije o prepolovljavanju broja smrtnih slučajeva u cestovnom prometu do kraja 2020. godine, na cestama država članica, prema dosadašnjim trendovima, neće biti ostvaren, a to predstavlja novi izazov za sve zemlje članice.

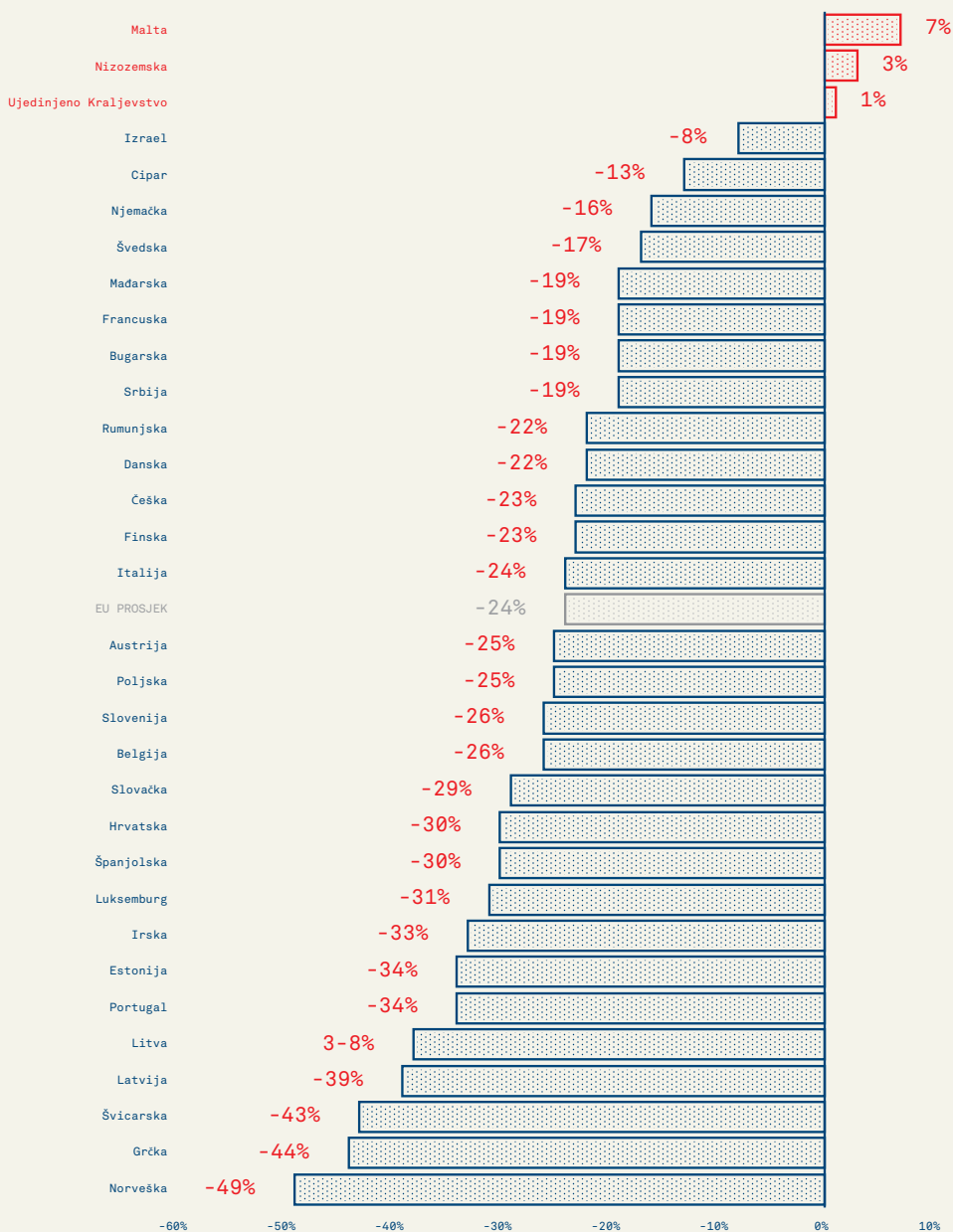


Izvor: European Commission, 2019.



Unatoč neostvarivanju cilju na razini Europe, postoji mogućnost da neke od država članica individualno postignu zadani cilj smanjenja. Trenutačno je na svakoj od država da pokuša plansko razdoblje završiti sa što manje smrtnih slučajeva i teških stradanja, analizirati proteklo razdoblje i pripremiti nove nacionalne strategije sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021. do 2030. godine.

Postotna promjena u broju smrtno stradalih u cestovnom prometu (2010. - 2019.)



## 3.2. Usvojene pozitivne europske i svjetske smjernice

Pozitivne smjernice utječu na važnu europsku i svjetsku zakonsku regulativu iz područja sigurnosti cestovnog prometa te su kao takve analizirane i usvojene u Nacionalnom planu sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021. do 2030. godine.

Naziv dokumenta	Izdaje	Godina
Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020	UN	03./2010.
Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020	EU	07./2010.
Valletta Declaration	EU	03./2017.
Strategic Action Plan on Road Safety	EU	05./2018.
EU Road safety policy framework 2021-2030 - Next steps towards Vision Zero	EU	06./2019.
Towards the 12 voluntary global targets for road safety	UN	01./2020.
Stockholm Declaration	UN	02./2020.
Sustainable Development Goals - SDG	UN	2015.
RADAR Projekt - Danube Transnational Programme	DTP	2018.-

### GLOBALNI AKCIJSKI PLAN CESTOVNE SIGURNOSTI PROMETA ZA 2011.-2020.

U ožujku 2010. godine, Opća skupština Ujedinjenih naroda (United Nations General Assembly) službeno proglašava razdoblje od 2011. do 2020. godine, Desetljećem akcije sigurnosti cestovnog prometa (The Decade of Action for Road Safety 2011-2020). U sklopu aktivnosti Skupštine predstavljen je dokument koji je izradilo Udruženje sigurnosti cestovnog prometa Ujedinjenih naroda (United Nations Road Safety Collaboration) pod nazivom Globalni akcijski plan cestovne sigurnosti prometa 2011-2020 (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020).

Kao temeljno načelo Plana navodi se „siguran pristup sustavu“ (Safe System Approach). Takav pristup odnosi se na što veću prilagodbu cestovnog sustava na ljudske pogreške i ranjivost. U pravilu se smatra da se zbog ljudske pogreške prometne nesreće ne mogu u potpunosti eliminirati, ali mogu se ublažiti njihove posljedice. Politika sigurnog pristupa sustavu ističe da je odgovornost nastanka prometnih nesreća i ublažavanja njihovih posljedica podijeljena na više nadležnih tijela koja imaju jasno definirane zadatke.

Kao opći cilj Plana navodi se stabilizacija, a zatim reduciranje broja smrtnih slučajeva do 2020. godine. Cilj se planira postići kroz aktivnosti i mjere na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i globalnoj razini. Međutim, fokus dokumenta je na nacionalnim i lokalnim aktivnostima i mjerama.



## EUROPSKE SMJERNICE POLITIKE SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA ZA 2011.-2020.

U srpnju 2010. godine, Europska komisija (EC - European Commission) usvojila je dokument o cestovnoj sigurnosti za plansko razdoblje od 2011. do 2020. godine, (Towards a European Road Safety Area: policy orientations on road safety 2011-2020). Uzimajući u obzir analizu rezultata prijašnjeg Akcijskog programa cestovne sigurnosti (3rd European Action Programme for Road Safety) za razdoblje od 2001. do 2010. godine, predstavljeni su novi ciljevi i mjere za planirano desetogodišnje razdoblje.

Principi na kojima se dokument temelji su težnja za najvišim standardima cestovne sigurnosti u Europi, integrirani pristup sigurnosti na cestama te načela supsidijarnosti, proporcionalnosti i zajedničke odgovornosti. Kao kvantitativni cilj dokumenta-strategije postavljeno je 50% broja poginulih osoba u Europskoj uniji u razdoblju od 2011. do 2020. godine. Spominje se i postavljanje cilja za smanjenje broja ozlijeđenih osoba te se navodi da takvo što ipak još nije moguće zbog nejednolikog utvrđivanja razine ozljeda u državama članicama.

Strateški ciljevi, tj. polja intervencije za države članice Europske unije predviđeni za razdoblje od 2011. do 2020. godine, usklađeni su sa svjetskim preporukama UN-a i WHO-a. Posebna pozornost obrađena je na stradavanje ranjivih korisnika, obrazovanje svih sudionika i poticanje novih tehnologija u cilju povećanja razine sigurnosti cestovnog prometa.

## DEKLARACIJA IZ VALLETE

U ožujku 2017. godine na Malti je potpisana Deklaracija iz Vallette (Valletta Declaration), dokument o sigurnosti cestovnog prometa koji je prihvatilo Europsko vijeće u lipnju 2017. godine. Deklaraciju potpisuju ministri prometa zemalja država članica Europske unije i predstavlja značajan strateški dokument cestovne sigurnosti na području Europske unije.

U Deklaraciji se navodi da je postojao stalan i obećavajući trend koji vodi zajedničkom cilju prepolovljavanja broja smrtnih slučajeva na cestama. Međutim, cilj je s vremenom postao previše izazovan te postoji mogućnost da se neće dostići ako se ne ulože dodatni naponi. Ističe se naglašeni problem smrtnog stradavanja i zadobivanja teških ozljeda ranjivih skupina, posebno pješaka i biciklista.

Stoga se države potpisnice Deklaracije obvezuju nastaviti suradnju i jačati mjere kako bi se broj smrtno stradalih osoba na području Europske unije smanjio za 50% do 2020. godine, s obzirom na programske ciljeve desetogodišnjeg Plana Europske komisije. Isto tako, države potpisnice obvezuju se krenuti u izradu novih nacionalnih strategija tj. planova s ciljem povećanja razine sigurnosti u razdoblju nakon 2020. godine.

S obzirom na prijašnje dokumente koji se odnose na sigurnost cestovnog prometa, novost u Deklaraciji iz Vallette je posebno obraćanje pozornosti na teško nastradale sudionike prometa. Ističe se važnost dublje analize sigurnosti cestovnog prometa te se naglašava da broj smrtno stradalih nije dovoljno kvalitetan pokazatelj. Osim uobičajenog postavljanja ciljeva smanjenja broja smrtno stradalih osoba, Deklaracijom iz Vallette postavlja se i cilj smanjenja teško nastradalih osoba na cestama za 50% do 2030. godine.

## OKVIR EUROPSKE POLITIKE SIGURNOSTI CETOVNOG PROMETA ZA 2021.-2030.

U lipnju 2019. godine, Europska komisija objavila je radni dokument pod nazivom Okvir politike EU za sigurnost na cestama (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next Steps Towards Vision Zero), koji se odnosi na nadolazeće plansko razdoblje od 2021. do 2030. godine. Izrada dokumenta potaknuta je paketom Europa u pokretu (Europe in the move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean) i srednjoročnim Akcijskim planom cestovne sigurnosti (Strategic Action Plan on Road Safety) iz svibnja 2018. godine. Svrha radnog dokumenta je prevesti politiku navedenog Akcijskog plana u akciju, tj. provedbu te pružiti smjernice pri izradi nacionalnih planova za razdoblje od 2021. do 2030. godine.

Europska unija dokumentom potvrđuje dugoročni svjetski cilj koji se odnosi na nultu stopu smrtnog stradavanja do 2050. godine. Politika potpune eliminacije smrtnog stradavanja u prometu prihvaćena je još 1997. godine, u švedskom parlamentu, predstavljena kao Vision Zero. Cilj politike je da nijedan sudionik ne pogine ili ne bude teže ozlijeđen u prometnim nesrećama te da buduće planiranje cestovnog prometa treba biti u skladu s takvim zahtjevima. Osim navedenog dugoročnog cilja, postavlja se cilj 50% smanjenja smrtnog stradavanja do 2030. godine, koji se ujedno nastavlja na prošli europski desetogodišnji program sigurnosti cestovnog prometa. Dokument Europske komisije posebno naglašava važnost potpisane Deklaracije iz Vallette u 2017. godini, čime je obraćena posebna važnost klasifikacije težine ozljeda i postavljanja ciljeva smanjenja broja teških ozljeda kao posljedica prometnih nesreća.

## USUSRET 12 DRAGOVOLJNIH GLOBALNIH CILJEVA ZA SIGURNOST NA CESTAMA

U siječnju 2020. godine, Udruženje sigurnosti cestovnog prometa Ujedinjenih naroda (United Nations Road Safety Collaboration) izdalo je značajan dokument pod nazivom Ususret 12 dobrovoljnih globalnih ciljeva za sigurnost na cestama (Towards the 12 voluntary global targets for road safety). Cilj publikacije je da posluži kao vodič za pomoć državama u praćenju i izvještavanju o statusu sigurnosti prometa na cestama u razdoblju od 2020. do 2030. godine. Dokument predstavlja smjernice za države o aktivnostima i mjerama za postizanje dobrovoljnih globalnih ciljeva u pogledu sigurnosti na cestama.

Dokument jasno opisuje metode mjerenja razine uspješnosti dostizanja ciljeva pomoću ključnih pokazatelja uspješnosti. Definira se metodologija zasebnog mjerenja i praćenja radnji, utjecaja i ostvarenih učinaka na sigurnost cestovnog prometa.

## STOCKHOLMSKA DEKLARACIJA

U veljači 2020. godine, na Trećoj globalnoj ministarskoj konferenciji sigurnosti prometa (Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030) u Stockholmu, potpisana je međunarodna Deklaracija o sigurnosti prometa. Deklaracija je pripremljena u uskoj suradnji s upravljačkom skupinom konferencije te je prošla kroz opsežno savjetovanje između država članica Svjetske zdravstvene



organizacije. Potpisana je na razini više od 80 zemalja članica Ujedinjenih naroda i predstavlja strateški važan dokument u pogledu globalne sigurnosti cestovnog prometa.

Stockholmska deklaracija pruža smjernice do 2030. godine, s naglaskom na međunarodnu suradnju u cilju poboljšanja sigurnosti prometa na svjetskoj razini. Deklaracija naglašava i potiče težnje Europske unije u dostizanju cilja 50% smanjenja smrtnog stradavanja i teškog ozljeđivanja sudionika u prometu do 2030. godine, kao cilja nultog smrtnog stradavanja i teškog ozljeđivanja sudionika u prometu do 2050. godine. Deklaracijom se pozivaju sve svjetske zemlje da slijede primjer Europske unije u želji za smanjenjem broja stradavanja u prometu.

Stockholmskom deklaracijom države potpisnice obvezuju se nastaviti suradnju i istaknuti problematiku stradavanja na cestama. Problemi na koje posebno treba obratiti pozornost su stradavanja ranjivih skupina, tj. pješaka, biciklista, motociklista, korisnika javnog prijevoza, djece i mladih. Sve države obvezuju se izraditi nove nacionalne planove sigurnosti za nadolazeće plansko razdoblje od 2021. do 2030. godine. Osim obavezne izrade nacionalnih planova sigurnosti cestovnog prometa, potiče se izrada i implementacija regionalnih i lokalnih planova.

## CILJEVI ODRŽIVOG RAZVOJA

Godine 2015. 195 nacija dogovorilo je s UN-om promijeniti svijet nabolje do 2030. godine. Navedeno se namjerava postići okupljanjem vlada, medija, poduzeća, visokoškolskih ustanova i lokalnih nevladinih organizacija. U tom cilju postavljeno je ukupno 17 ciljeva održivog razvoja (Sustainable Development Goals - SDG) koji predviđaju promjenu financijskog, ekonomskog i političkog sustava koji upravlja današnjim društvom.

U sklopu 3. cilja (Osiguranje zdravog života i promicanje dobrobiti za sve), jedan od zadataka (zadatak 3.6) je prepoloviti broj smrtno stradalih i ozljeđenih u prometnim nesrećama.

Također, jedan od zadataka 11. cilja (Učiniti gradove i naselja sigurnim i održivim mjestima) je do 2030. godine omogućiti pristup sigurnim, pristupačnim i održivim prometnim sustavima za sve, poboljšavajući sigurnost na cestama, posebno širenjem javnog prijevoza, s posebnom pažnjom na potrebe ugroženih, žena, djece, osoba s invaliditetom i osoba starije životne dobi.

## RADAR PROJEKT - DUNAVSKI TRANSNACIONALNI PROGRAM 2018.

U lipnju 2018. godine, započela je trogodišnja implementacija projekta RADAR (Risk Assessment on Danube Area Roads) u sklopu Programa transnacionalne suradnje Interreg Dunav. Cilj projekta RADAR je smanjenje rizika nastanka prometnih nesreća kroz poboljšanje cestovne infrastrukture koji se nastoji ostvariti kroz brojne projektne aktivnosti kojima se nastoji pomoći nadležnim institucijama zemalja Dunavske regije da identificiraju i smanje rizik na svojoj cestovnoj mreži.

Projekt je implementiran u više od deset zemalja Dunavske regije (Austrija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Češka, Hrvatska, Slovačka, Slovenija, Mađarska, Moldavija itd.). U sklopu projekta RADAR osnovana je transnacionalna ekspertna skupina koja je na sastancima na temu raznih tematskih područja koja se odnose na sigurnost cestovnog prometa raspravljala o brojnim problemima, rješenjima i najnovijim spoznajama u svrhu poboljšanja cestovne sigurnosti.

Transnacionalna skupina izradila je izvješća sukladno tematskim područjima temeljem kojih su izrađeni prva regionalna Strategija za poboljšanje cestovne infrastrukture na području Dunavske regije te akcijski planovi za njezinu implementaciju specifično izrađeni prema potrebama i prilikama svake države Dunavske regije koja je sudjelovala u njezinu donošenju.

Dokument Strategija za poboljšanje cestovne infrastrukture na području Dunavske regije, nastao u sklopu implementacije projekta RADAR, sadrži viziju, ciljeve i načine za postizanje poboljšanja sigurnosti cestovne infrastrukture te obrađuje ključna tematska područja koja se odnose na sigurnost cestovne infrastrukture. Dokument je nastao transnacionalnom suradnjom i uključuje podatke koji se odnose na više od deset zemalja Dunavske regije, kao i saznanja koja su akumulirana tijekom raznih aktivnosti implementacije projekta (treninzi za ključne dionike sigurnosti cestovnog prometa u devet zemalja regije, provedeni pilot projekti i sl.), te koristi aktualne podatke i upozorava na važnost podizanja nacionalnog institucionalnog kapaciteta donositelja odluka.







### 3.3. Pristup temeljen na sigurnosti sustava

Europska unija u 2020. godini, temelji okvir politike sigurnosti cestovnog prometa za buduće razdoblje od 2021. do 2030. godine, na „pristupu temeljenom na sigurnosti sustava“ (Safe System Approach). Tijekom prošlog desetljeća pristup temeljen na sigurnosti sustava proizašao je iz najbolje prakse sigurnosti, a na globalnoj razini preporučuje ga i Svjetska zdravstvena organizacija. Pristup temeljen na sigurnosti sustava predstavlja cjeloviti pogled na sustav cestovnog prometa i međusobne interakcije između ceste, korisnika i vozila. Namijenjen je svim skupinama koje koriste cestovni sustav, uključujući vozače, motocikliste, putnike, pješake, bicikliste te vozače komercijalnih i teških vozila.

U strukturi cestovnih vozila uz klasične motore s unutarnjim izgaranjem, prvenstveno iz ekoloških razloga sve se više povećava udio hibridnih vozila, električnih vozila i vozila na gorive ćelije vodika. Uz sve čvršće i raznovrsnije materijale iz kojih su izrađena vozila, te općenito raznovrsne opasne tvari koje se prevoze u cestovnom prometu, ovaj trend zahtijeva dodatne napore za zadržavanje pripremljenosti hitnih službi u slučaju prometne nesreće u pogledu baza podataka o vozilima, detekcije opasnih tvari, edukacije i opremljenosti.

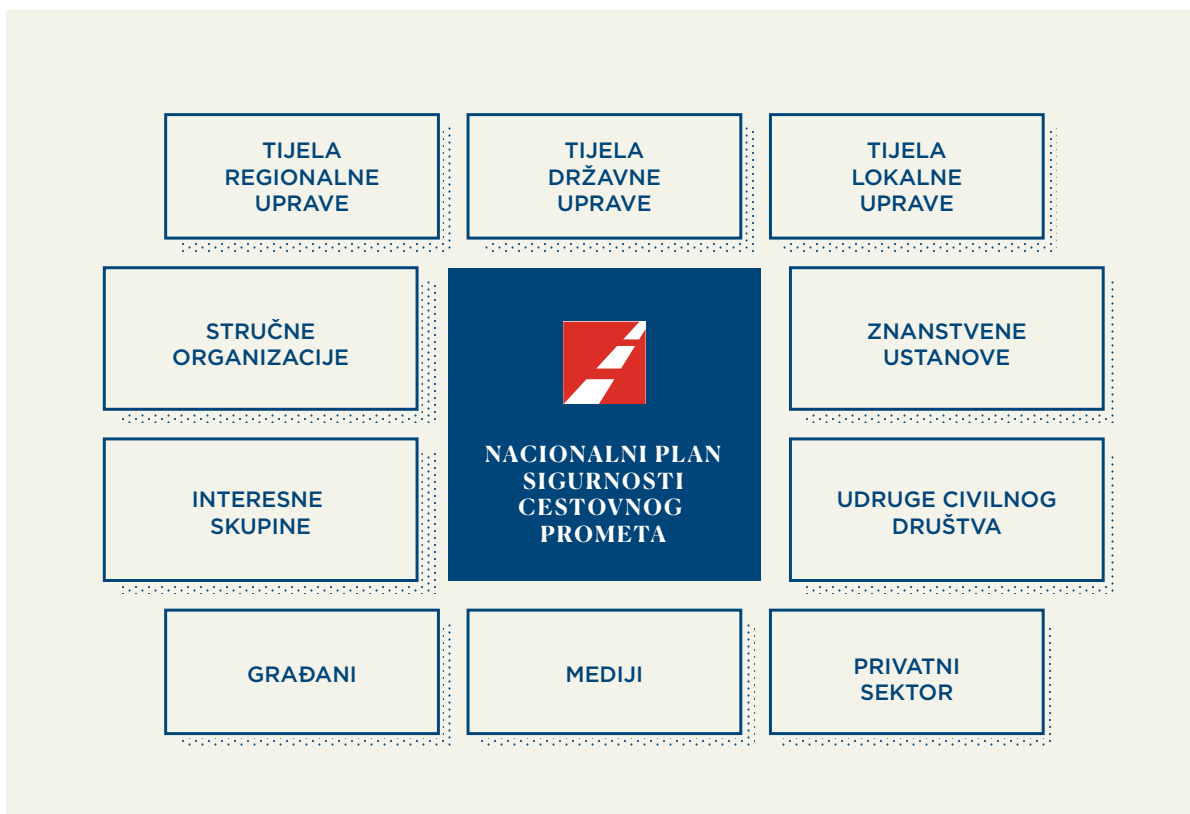
Pristup temeljen na sigurnosti sustava prepoznaje činjenicu da će ljudi uvijek biti skloni pogreškama te preoblikuje politiku sigurnosti na cestama usredotočujući je na prevenciju smrti i ozljeda. Temelji se na principu da sustav treba „oprašati“ i prometne nesreće bez obzira na neposredni uzrok, ne smiju rezultirati smrću ili teškim ozljedama. Siguran sustav temelji se na činjenici da smrt i ozljede sudionika proizašle kao posljedica prometnih nesreća nisu neizbježna cijena koju ljudi moraju platiti u cilju sve većeg zahtjeva za mobilnošću.

Ključni, a i već ranije utvrđeni i uspostavljeni čimbenici sigurnog sustava su: Sigurna infrastruktura, Sigurna uporaba ceste, Sigurna vozila i Brze i učinkovite hitne službe.

Pristup temeljen na sigurnosti sustava uključuje višesektorsko i multidisciplinarno djelovanje različitih subjekata u cilju povećanja razine sigurnosti cestovnog prometa. Temelji se na podjeli odgovornosti prema sigurnosti cestovnog prometa. Kako bi funkcionirao, svi akteri trebaju koordinirano obavljati planirane zadatke. Pritom se podrazumijevaju javna državna tijela u svim sektorima vezanim za sigurnost prometa, infrastrukturu, okoliš, obrazovanje, zdravstvo, zakonodavstvo, turizam itd. Isto tako, ključnu ulogu u navedenom načinu pristupa sigurnosti cestovnog prometa imaju i različiti dionici poput gospodarskih subjekata, osiguravajućih društava, nevladinih organizacija, udruga, znanstvenih institucija i sl. Neophodna je bliska suradnja, razmjena iskustava i koordinacija na svim razinama kako bi se osigurali što kvalitetnija organizacija, provedba, praćenje i pravodobna korekcija planiranih mjera i aktivnosti.

Zajednička suradnja svih javnih tijela državne, regionalne i lokalne razine, interesnih skupina, privatnog sektora i medija na području sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj pridonosi jačanju značaja i učinkovitosti mjera i aktivnosti u planu ili provedbi. Prihvatanje mjera i aktivnosti od strane korisnika cesta i sveukupne javnosti nužno je za uspješno ispunjavanje predviđenih ciljeva. Stoga se naglašava važnost konstantnog poticanja javne rasprave u cilju stjecanja osobne odgovornosti svakog pojedinca. Snažan osjećaj zajednice za značaj sigurnosti cestovnog prometa može smanjiti negativne trendove stradavanja i povećati osjećaj opće sigurnosti među stanovništvom.

Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021. do 2030. godine usklađen je s principima pristupa temeljenog na sigurnosti sustava te se oslanja na što jasnije razumijevanje čimbenika koji utječu na sigurnost svih sudionika u prometu.



### 3.4. Drugo desetljeće sigurnosti cestovnog prometa od 2021. do 2030.

Razdoblje od 2021. do 2030. godine proglašeno je kao Drugo desetljeće sigurnosti cestovnog prometa od strane skupštine Ujedinjenih naroda. Osnovni postavljeni cilj Drugog desetljeća sigurnosti je smanjenje 50% smrtnih slučajeva i ozlijeđenih u prometu.

Predmetna rezolucija potiče sve države članice na sustavni rad u području sigurnosti svih sudionika u prometu i osiguravanje sigurne infrastrukture. Rezolucija također naglašava kako je prilikom implementacije svih mjera potrebno uzimati u obzir sve oblike prometovanja poštujući njihove specifične potrebe, provoditi detekciju i saniranje zona s visokom stopom nesreća, kao i pravilno planirati i projektirati prometnu infrastrukturu temeljeno na sigurnosti sustava s ciljem sprečavanja najtežih posljedica prometnih nesreća bez obzira na uzrok.



---

## 4. VIZIJA I CILJEVI NACIONALNOG PLANA

---

Analizom svjetskih, a posebice europskih smjernica za povećanje sigurnosti u cestovnom prometu razvidno je da je promijenjen pristup u metodologiji povećanja sigurnosti u cestovnom prometu. Pristup je promijenjen u samoj filozofiji shvaćanja uzročnika prometnih nesreća, prilikom čega se sve više pozornosti posvećuje upravo čovjeku i njegovoj odgovornosti prema sebi kao pojedincu i društvu u cjelini.

Upravo na tome je baziran švedski koncept Vision Zero koji ne prihvaća smrtne posljedice i teške ozljede, a koji je postao smjernica većine današnjih programa za povećanje sigurnosti cestovnog prometa.

Prema filozofiji koncepta Vision Zero, prije svega se podrazumijeva promjena razumijevanja odgovornosti sigurnosti, gdje se odgovornost stavlja na čovjeka, ali ne samo na čovjeka kao korisnika prometnog sustava, nego i čovjeka kao upravitelja i kreatora prometnog sustava. Tako je odgovornost podijeljena na sve sudionike u prometnom sustavu te se sigurnost analizira već u samom planiranju i projektiranju prometnog sustava, što je vrlo bitno sa stajališta preventivnog djelovanja na nastanak prometnih nesreća, kao i smanjenje njihovih posljedica.

---

### Podjela odgovornosti između korisnika, kreatora i upravitelja čini prometni sustav Republike Hrvatske sigurnim za sve!

---

Sukladno viziji održivog razvoja i sigurnosti cestovnog prometa Europske unije i Ujedinjenih naroda postavljen je posebni cilj: unapređenje sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2021. do 2030. godine. Utvrđeni posebni cilj, koji će biti ostvaren provedbom mjera svrstanih u 13 područja djelovanja, izravno pridonosi ostvarenju Plana Ujedinjenih naroda za održivi razvoj 2030. godine (UN Agenda 2030.), cilju održivog razvoja (Sustainable Development Goals - SDG) broj 3. Osigurati zdrav život i promicati blagostanje za ljude svih generacija, te cilju broj 11. Učiniti gradove i naselja sigurnim i održivim mjestima.

## NAZIV POSEBNOG CILJA

Unapređenje sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj

ID	PODRUČJE DJELOVANJA	CILJ PROVEDBE MJERA
PD1	<b>Sigurna brzina</b>	✓ do 2030. prepoloviti udio vozila koja se kreću brzinom većom od ograničene te postići smanjenje smrti i ozljeda povezanih s brzinom
PD2	<b>Vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova</b>	✓ do 2030. prepoloviti broj smrti i ozljeda u prometnim nesrećama povezanim s vožnjom pod utjecajem alkohola i postići smanjenje onih povezanih sa psihoaktivnim tvarima
PD5	<b>Sigurna vožnja</b>	✓ do 2030. prepoloviti broj nesreća uzrokovanih neopreznom vožnjom
PD4	<b>Sigurnosna kaciga</b>	✓ do 2030. povećati udio vozača motocikala i mopeda koji tijekom vožnje na cesti koriste odgovarajuću sigurnosnu kacigu blizu 100%
PD5	<b>Zaštita u vozilu</b>	✓ do 2030. povećati udio vozača i putnika u motornim vozilima koji pravilno koriste odgovarajući sigurnosni pojas i sigurnosni sustav za vezivanje djece tijekom vožnje blizu 100%
PD6	<b>Prevenција distrakcije vozača</b>	✓ do 2030. prepoloviti broj teških nesreća
PD7	<b>Aktivni oblici prometovanja</b>	
	Pješaci	✓ do 2030. prepoloviti broj teških nesreća
	Biciklisti	✓ do 2030. prepoloviti broj teških nesreća
PD8	<b>Sigurnost motociklista i mopedista</b>	✓ do 2030. prepoloviti broj teških nesreća
PD9	<b>Sigurnost profesionalnih vozača</b>	✓ do 2030. prepoloviti broj teških nesreća u kojima su sudjelovali profesionalni vozači
PD10	<b>Sigurna infrastruktura</b>	<p>✓ do 2030. sve nove ceste trebaju zadovoljavati predviđene sigurnosne standarde za sve sudionike u prometu ili imati tri i više zvjezdica</p> <p>✓ do 2030. postojeće ceste na kojima se odvija 75% prometa trebaju biti ocijenjene s minimalno tri zvjezdice za sve skupine korisnika ceste, ovisno o kategoriji ceste i planiranom prometnom opterećenju po skupinama korisnika</p>
PD11	<b>Sigurna vozila</b>	<p>✓ do 2030. povećati udio novih osobnih automobila sa sigurnosnim rejtingom EuroNCAP-a jednakim ili većim od utvrđenog praga</p> <p>✓ do 2030. smanjiti udio tehnički neispravnih vozila na redovnim tehničkim pregledima</p>
PD12	<b>Brze i učinkovite hitne službe</b>	✓ do 2030. realizirati dolazak hitne medicinske službe unutar 10 minuta za urbane sredine, 20 minuta za ruralne sredine i ostvarenje zlatnog sata za najveći mogući broj nesreća
PD15	<b>Jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi</b>	✓ do 2030. ojačati ljudske i tehničke potencijale policije i inspeksijskih službi zaduženih za nadzor prometa na cestama za 100%



NAZIV POKAZATELJA ISHODA	POČETNA VRIJEDNOST (2019.)	CILJANA VRIJEDNOST	DOPRINOS CILJEVIMA ODRŽIVOG RAZVOJA (SDG)
OI.02.11.25, Broj osoba poginulih u prometnim nesrećama <sup>2</sup>	297	148	SDG 3, SDG 11
OI.02.11.38, Broj nesreća s poginulim osobama	279	139	SDG 3, SDG 11
OI.02.11.37, Broj nesreća s teško ozlijeđenim osobama	2213	1106	SDG 3, SDG 11

Sukladno postavljenoj viziji i utvrđenom posebnom cilju postavljene su očekivane vrijednosti smanjenja broja osoba poginulih u prometnim nesrećama i teških prometnih nesreća do kraja planskog razdoblja, a uslijed implementacije mjera i aktivnosti ovoga Plana. Vrijednosti su prikazane prema područjima djelovanja, kao i za cijeli Plan ukupno.

ID	PODRUČJE DJELOVANJA	BROJ TEŠKIH PROMETNIH NESREĆA (Na temelju prošlog desetogodišnjeg razdoblja)	CILJANA VRIJEDNOST BROJA TEŠKIH PROMETNIH NESREĆA (2029.)
PD1	Sigurna brzina	429	214
PD2	Vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova	92	46
PD5	Sigurna vožnja	959	479
PD4, PD8	Sigurnost motociklista i mopedista	673	335
PD5	Zaštita u vozilu	potencijal iskazan kroz druge ciljane vrijednosti koje je nužno postići kako bi se ispunili potencijali svih područja djelovanja	
PD6	Prevenција distrakcije vozača	274	137
PD7	Aktivni oblici prometovanja	797	398
PD9	Profesionalni vozači	349	174
PD10	Sigurna infrastruktura		
PD11	Sigurna vozila	potencijal iskazan kroz druge ciljane vrijednosti koje je nužno postići kako bi se ispunili potencijali svih područja djelovanja	
PD12	Brze i učinkovite hitne službe		
PD13	Jačanje kapaciteta prometne policije i inspekcijских službi		

<sup>2</sup> Oznaka pokazatelja ishoda u Biblioteci pokazatelja za praćenje uspješnosti.

## 5. KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI

Uz postavljene ciljeve, a za potrebe mjerenja učinkovitosti Plana, definirani su i ključni pokazatelji uspješnosti. Ključni pokazatelji uspješnosti su definirani tako da omogućuju lako praćenje i razumijevanje procesa realizacije svakog postavljenog cilja, kao i same učinkovitosti. Prilikom kreiranja pokazatelja u obzir se uzelo da praćenje realizacije postavljenih ciljeva i ostvarenje ciljanih vrijednosti ne zahtijeva složena prikupljanja novih velikih količina podataka, nego da je većim dijelom provedivo kroz podatke o prometnom sustavu koji se već prikupljaju ili se njihovo prikupljanje planira nakon izrade Plana.

ID	PODRUČJE DJELOVANJA	POKAZATELJI REZULTATA
PD1	<b>Sigurna brzina</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio prometnih nesreća sa smrtno stradalima i teško ozlijeđenima koji imaju brzinu kao jednu od okolnosti</li> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća kojima je okolnost isključivo brzina</li> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća koje uzrokuju mladi vozači, a kojima je jedna od okolnosti brzina</li> <li>✓ Udio vozila koja se kreću dopuštenom brzinom *</li> </ul>
PD2	<b>Vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća u kojima je najmanje jedan od sudionika bio pod utjecajem alkohola i/ili psihoaktivnih tvari</li> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća u kojima je osoba koja je uzrokovala nesreću bila pod utjecajem alkohola i/ili psihoaktivnih tvari</li> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća u kojima je mladi vozač uzrokovao nesreću pod utjecajem alkohola i/ili psihoaktivnih tvari</li> <li>✓ Udio vozača koji poštuju zakonska ograničenja vezana za korištenje alkohola i/ili psihoaktivnih tvari i sudjelovanje u prometu*</li> </ul>
PD5	<b>Sigurna vožnja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća kojima je okolnost neoprezna vožnja</li> </ul>
PD4	<b>Sigurnosna kaciga</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio biciklista u teškim prometnim nesrećama koji nisu koristili sigurnosnu kacigu</li> <li>✓ Udio biciklista koji su uzrokovali tešku prometnu nesreću, a koji nisu koristili sigurnosnu kacigu</li> <li>✓ Udio biciklista mlađih od 24 godine koji nisu nosili sigurnosnu kacigu, a sudjelovali su u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio biciklista koji nisu koristili sigurnosnu kacigu*</li> <li>✓ Udio vozača motocikala/mopeda koji nisu koristili sigurnosnu kacigu u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio vozača motocikala/mopeda koji su uzrokovali tešku prometnu nesreću, a koji nisu koristili sigurnosnu kacigu</li> <li>✓ Udio vozača motocikala/mopeda koji koriste sigurnosnu kacigu*</li> </ul>



ID	PODRUČJE DJELOVANJA	POKAZATELJI REZULTATA
PD5	<b>Zaštita u vozilu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio vozača u teškim prometnim nesrećama koji nisu koristili sigurnosni pojas</li> <li>✓ Udio putnika koji pravilno koriste sigurnosni pojas*</li> <li>✓ Udio vozača za koje nije dostupan podatak o korištenju sigurnosnih pojaseva</li> <li>✓ Udio putnika u teškim prometnim nesrećama koji nisu koristili sigurnosni pojas</li> <li>✓ Udio mladih vozača koji nisu koristili sigurnosni pojas</li> <li>✓ Udio korištenja sigurnosnih sustava za vezivanje djece prilikom vožnje u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio vozača koji pravilno koriste sigurnosni sustav za vezivanje djece*</li> </ul>
PD6	<b>Prevenција distrakcije vozača</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio prometnih nesreća sa smrtno stradalima i teško ozlijeđenima kojima je potencijalna okolnost distrakcija</li> <li>✓ Udio vozača koji nisu upotrebljavali ručni mobilni uređaj tijekom vožnje*</li> </ul>
PD7	<b>Aktivni oblici prometovanja</b> Pješaci	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju pješaci</li> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća koje su uzrokovali pješaci</li> <li>✓ Udio maloljetnih pješaka koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio pješaka sa 65 ili više godina koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama</li> </ul>
	Biciklisti	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio biciklista koji sudjeluju u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća koje su uzrokovali biciklisti</li> <li>✓ Udio maloljetnih biciklista koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio biciklista od 65 ili više godina koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama</li> </ul>
PD8	<b>Sigurnost motociklista i mopedista<sup>5</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju vozači motocikala/mopeda</li> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća koje su uzrokovali vozači motocikala/mopeda</li> <li>✓ Udio mladih vozača motocikala/mopeda koji su uzrokovali tešku prometnu nesreću</li> <li>✓ Udio vozača i putnika motocikala/mopeda koji koriste sigurnosnu kacigu*</li> </ul>
PD9	<b>Sigurnost profesionalnih vozača</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju teretni automobili</li> <li>✓ Omjer udjela lakih i teških teretnih automobila koji sudjeluju u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća koje su uzrokovali profesionalni vozači</li> </ul>
PD10	<b>Sigurna infrastruktura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio cestovne infrastrukture iznad postavljenog minimalnog standarda sigurnosti*</li> </ul>

<sup>5</sup> Motocikli, mopedi i ostala vozila koja mogu snagom vlastitog motora razviti brzinu veću od 25 km/h.

ID	PODRUČJE DJELOVANJA	POKAZATELJI REZULTATA
PD11	<b>Sigurna vozila</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Udio teških prometnih nesreća kojima je vozilo uzrok</li> <li>✓ Prosječna starost osobnih vozila koja su sudjelovala u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio tehnički neispravnih vozila koja su sudjelovala u teškim prometnim nesrećama</li> <li>✓ Udio novih osobnih automobila sa sigurnosnim rejtingom Euro NCAP-a jednakim ili većim od utvrdenog praga*</li> </ul>
PD12	<b>Brze i učinkovite hitne službe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Vrijeme proteklo od hitnog poziva nakon nesreće u kojoj ima ozlijeđenih do dolaska hitne medicinske službe na mjesto nesreće (u minutama i sekundama)*</li> </ul>
PD13	<b>Jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Službenici osposobljeni za korištenje uređaja za nadzor prometa na cestama</li> <li>✓ Broj materijalno tehničkih sredstava za nadzor prometa na cestama</li> <li>✓ Povećanje broja nadzora vozača, vozila, kao i preventivnih akcija</li> </ul>

\*sukladno Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama 2021. - 2030.

- sljedeći koraci u ostvarenju Vizije nula (EU Road safety policy framework 2021-2030 - Next steps towards Vision Zero)





## 6. POTENCIJALI PREMA PODRUČJIMA DJELOVANJA

Sukladno pozitivnoj svjetskoj praksi i preporukama Europske unije za potrebe definiranja mjera, kao i samog plana provedbe definirano je 13 područja djelovanja. Definirana područja pružaju veliki potencijal za smanjenje broja teških prometnih nesreća na prometnicama u Republici Hrvatskoj, a u konačnici i njihovih posljedica. Također je važno napomenuti da upravo potencijal pojedinog područja djelovanja definira i prednost pri implementaciji mjera. Potencijali su izračunati prema bazi podataka o prometnim nesrećama Ministarstva unutarnjih poslova.

### POTENCIJAL NA RAZINI PLANA (NA TEMELJU BAZNE GODINE 2019.)

Broj osoba poginulih u prometnim nesrećama	297
Broj nesreća s poginulim osobama	279
Broj nesreća s teško ozlijeđenim osobama	2215

ID	PODRUČJE DJELOVANJA	POTENCIJAL PODRUČJA DJELOVANJA (Na temelju prošlog desetogodišnjeg razdoblja)
PD1	<b>Sigurna brzina</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 39% teških prometnih nesreća ima kao jednu od okolnosti i brzinu</li> <li>✓ 17% teških prometnih nesreća ima za okolnost isključivo brzinu</li> <li>✓ gotovo svaku četvrtu tešku prometnu nesreću koja ima okolnost brzine uzrokuju mladi vozači</li> </ul>
PD2	<b>Vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ u 22% teških prometnih nesreća bio je prisutan alkohol i/ili psihoaktivne tvari</li> <li>✓ u 4% teških prometnih nesreća osoba koja je uzrokovala nesreću bila je pod utjecajem alkohola i/ili psihoaktivnih tvari</li> <li>✓ četvrtina osoba koje su uzrokovale tešku prometnu nesreću pod utjecajem alkohola i/ili psihoaktivnih tvari imaju 25 godina ili manje, dok je polovica mlađa od 35 godina</li> </ul>
PD5	<b>Sigurna vožnja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 38% teških prometnih nesreća ima za okolnost neopreznu vožnju</li> </ul>
PD4	<b>Sigurnosna kaciga</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ oko 83% biciklista koji su uzrokovali tešku prometnu nesreću nije koristilo sigurnosnu kacigu</li> <li>✓ četvrtina vozača bicikla koji nisu koristili sigurnosnu kacigu ima 25 godina ili manje</li> <li>✓ oko 15% vozača motocikla/mopeda koji su uzrokovali tešku prometnu nesreću nije koristilo sigurnosnu kacigu</li> <li>✓ 11% vozača motocikla nije koristilo sigurnosnu kacigu</li> <li>✓ 24% vozača mopeda nije koristilo sigurnosnu kacigu</li> </ul>

ID	PODRUČJE DJELOVANJA	POTENCIJAL PODRUČJA DJELOVANJA (Na temelju prošlog desetogodišnjeg razdoblja)
PD5	<b>Zaštita u vozilu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 7% vozača osobnih vozila u teškim prometnim nesrećama nije koristilo sigurnosni pojas</li> <li>✓ za 23% vozača nije dostupan podatak o korištenju sigurnosnog pojasa</li> <li>✓ 9% putnika osobnih vozila u teškim prometnim nesrećama nije koristilo sigurnosni pojas</li> <li>✓ 28% vozača koji ne koriste sigurnosni pojas su mladi vozači</li> </ul>
PD6	<b>Prevenција distrakcije vozača</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ distrakcija je potencijalni uzrok oko 11% teških prometnih nesreća</li> </ul>
PD7	<b>Aktivni oblici prometovanja</b> Pješaci	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ sudjeluju u 19% teških prometnih nesreća</li> <li>✓ u 18% teških prometnih nesreća s pješacima, pješaci su uzrok (4% od svih teških prometnih nesreća)</li> <li>✓ 19% pješaka koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama je maloljetno</li> <li>✓ 35% pješaka koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama ima 65 godina i više</li> </ul>
	Biciklisti	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ sudjeluju u 13% teških prometnih nesreća</li> <li>✓ u 62% teških prometnih nesreća s biciklistima, biciklisti su uzrok (8% od svih teških prometnih nesreća)</li> <li>✓ 16% biciklista koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama je maloljetno</li> <li>✓ 21% biciklista koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama ima 65 godina i više</li> </ul>
PD8	<b>Sigurnost motociklista i mopedista</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ vozači motocikla/mopeda sudjeluju u 27% teških prometnih nesreća</li> <li>✓ u 61% teških prometnih nesreća s motociklima/mopedima vozači motocikla/mopeda su uzrok (17% od svih teških prometnih nesreća)</li> <li>✓ svaki peti vozač motocikla i mopeda koji je uzrokovao tešku prometnu nesreću (21%) ujedno je i mladi vozač</li> <li>✓ 50% vozača motocikla/mopeda koji su sudjelovali u teškim prometnim nesrećama ima 37 godina i manje</li> </ul>
PD9	<b>Sigurnost profesionalnih vozača</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ teretni automobili sudjeluju u 14% teških prometnih nesreća</li> <li>✓ laki teretni automobili<sup>4</sup> sudjeluju u 42% teških prometnih nesreća s teretnim automobilima, a teška<sup>5</sup> i autobusi u 58%</li> <li>✓ profesionalni vozači uzrok su 3% teških prometnih nesreća</li> <li>✓ definirati status taksi vozača u statističkom smislu</li> </ul>
PD10	<b>Sigurna infrastruktura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ infrastruktura u kombinaciji s čovjekom sudjeluje u 35% teških prometnih nesreća</li> <li>✓ u 7% teških prometnih nesreća nije bilo vertikalne i horizontalne signalizacije</li> <li>✓ oko četvrtina mreže autocesta ocijenjena je s manje od tri zvjezdice, trećina mreže državnih cesta te više od polovice mreže županijskih cesta</li> </ul>

ID	PODRUČJE DJELOVANJA	POTENCIJAL PODRUČJA DJELOVANJA (Na temelju prošlog desetogodišnjeg razdoblja)
PD11	<b>Sigurna vozila</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ vozilo u kombinaciji s čovjekom sudjeluje u 6% teških prometnih nesreća</li> <li>✓ prosječna starost osobnih vozila koja su sudjelovala u teškim prometnim nesrećama iznosi nešto više od 12 godina</li> </ul>
PD12	<b>Brze i učinkovite hitne službe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ u 62% teških prometnih nesreća sa smrtno stradalima smrt se dogodila na mjestu događaja, u 30% smrt je nastupila u roku 30 dana, dok je u 8% nesreća smrt nastupila tijekom prijevoza do bolnice</li> </ul>
PD15	<b>Jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ danas je u operativnoj upotrebi oko 1200 uređaja za nadzor prometa i</li> <li>✓ oko 2100 osposobljenih službenika</li> <li>✓ u 2019. evidentirano je više od 285.000 prekršaja prekoračenja dopuštenih ili propisanih brzina</li> </ul>



---

## 7. MJERE PREMA PODRUČJIMA DJELOVANJA

---

S ciljem povećanja cestovne sigurnosti u Republici Hrvatskoj, u Drugom desetljeću sigurnosti planirano je više od 200 aktivnosti koje su kategorizirane u 13 područja djelovanja:

- Sigurna brzina
- Vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova
- Sigurna vožnja
- Prevencija distrakcije vozača
- Sigurnost aktivnih oblika prometovanja
- Sigurnost motociklista i mopedista
- Sigurnost profesionalnih vozača
- Zaštita u vozilu
- Sigurna infrastruktura
- Sigurna vozila
- Brze i učinkovite hitne službe
- Jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi
- Baza podataka i prikupljanje podataka.

Aktivnosti su generalno svrstane u tri osnovne kategorije (edukacijske, inženjerske i zakonske) te više od 35 mjera. Sukladno cilju, naglasak Plana, pa tako i aktivnosti, je na edukaciji, tj. podjeli odgovornosti između korisnika, kreatora i upravitelja cestovne infrastrukture.

Za potrebe definiranja mjera prema područjima djelovanja sigurnosna kaciga je uvrštena u područje djelovanja sigurnost aktivnih oblika prometovanja (kad su u pitanju biciklisti) te sigurnost motociklista i mopedista, kad su u pitanju predmetni vozači.

U sklopu mjera također je dodano važno područje bitno za adekvatno praćenje ključnih pokazatelja uspješnosti, kao i učinkovitosti Plana pod nazivom baza podataka i prikupljanje podataka.



Uz definirane mjere prema tipu i grupi, za svaku su mjeru definirane i sljedeće vrijednosti nužne za plan razvoja i implementacije:

Oznaka	Opis
<b>Tip mjere</b>	kao što se iz definiranih mjera prema područjima djelovanja može vidjeti, mjere se generalno dijele na tri tipa: edukacijske, inženjerske i zakonske s ciljem lakše implementacije plan provedbe je kreiran prema predmetnim tipovima
<b>Mjera</b>	skup aktivnosti kojima se izravno ostvaruje posebni cilj aktivnosti koje je potrebno provesti
<b>Aktivnost</b>	niz specifičnih i međusobno povezanih radnji čija provedba izravno vodi ostvarenju mjere, a neizravno ostvarenju posebnog cilja
<b>Odgovornost</b>	predstavlja odgovorne institucije za provedbu pojedine mjere
<b>Razdoblje implementacije</b>	razdoblje u kojem kreće implementacija I. 2021. - 2023. II. 2024. - 2026. III. 2027. - 2030. s obzirom na to da se radi o kontinuiranom radu na sigurnosti cestovnog prometa, mjere se periodički provode, a sukladno potrebama i potencijalima prioritete provedbe mjera potrebno je uskladiti s utvrđenim potencijalima pojedinog područja djelovanja, kao i komplementarnosti pojedinih aktivnosti

Za potrebe praćenja učinkovitosti mjera i Plana u cijelosti nužno je sustavno prikupljanje podataka te izvještavanje na godišnjoj razini o trendovima u definiranim područjima djelovanja. Minimalno svake tri godine potrebno je provođenje evaluacije Plana kroz praćenje rezultata provedenih aktivnosti uz izradu detaljne statističke analize baze podataka o prometnim nesrećama, kao i analize trendova u područjima djelovanja. Shodno tome, a sukladno Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama 2021. - 2030. godine - sljedeći koraci u ostvarenju Vizije nula (EU Road safety policy framework 2021-2030 - Next steps towards Vision Zero), nužno je i provođenje sustavnih analiza prometnog toka koje nisu vezane samo za utvrđene prometne prekršaje/nesreće, a s ciljem kvalitetnije i objektivnije procjene stanja sigurnosti. Također je o utvrđenim vrijednostima ključnih pokazatelja uspješnosti preporučeno obavještavati Europsku komisiju s ciljem povećanja cestovne sigurnosti na razini Europske unije.

---

## 7.1. Sigurna brzina

---

Statistička analiza podataka na čijim rezultatima su temeljene mjere i potencijali iz područje djelovanja „Sigurna brzina“, odnose se na prometne nesreće kojima je brzina okolnost koja je prethodila prometnoj nesreći.

Brzina je okolnost u čak 39% teških prometnih nesreća na prometnicama u Republici Hrvatskoj, dok je u 17% ona isključiva okolnost. Shodno navedenom, evidentna je važnost djelovanja na prometne nesreće kojima je brzina jedan od uzročnih čimbenika.

Za potrebe smanjenja broja teških prometnih nesreća kojima je okolnost brzina definirane su 22 aktivnosti podijeljene u osam mjera:

- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Usklađivanje ograničenja brzine na svim cestama uzimajući u obzir sve karakteristike i uvjete
- Povećanje razine sigurnosti odvijanja cestovnog prometa na mjestima gdje se obavljaju radovi na cesti
- Projektiranje sigurnog prometnog sustava
- Istraživanja
- Jačanje nadzora brzine
- Izmjena i dopuna zakonske regulative
- Uvođenje ISA (Intelligent Speed Assistance).

Provođenjem definiranih mjera predviđa se smanjenje broja osoba poginulih u prometnim nesrećama kao i broja teških prometnih nesreća kojima je okolnost isključivo brzina za 50% do kraja planskog razdoblja Plana, odnosno s 429 na 214 teških prometnih nesreća.



Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o opasnostima i posljedicama prekoračenja brzine	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
<b>Inženjerska rješenja</b>	Usklađivanje ograničenja brzine na svim cestama uzimajući u obzir sve karakteristike i uvjete	Usklađivanje prometnih znakova ograničenja brzina sa stvarnom situacijom na cestama	UJC, MUP, RSO	I., II.
		Smanjiti ograničenja i operativne brzine na dionicama s visokom koncentracijom nesreća (gdje je brzina uzročni čimbenik)	UJC, MUP, RSO	I.
		Unapređenje sustava promjenjivih prometnih znakova s ciljem prilagodbe graničenja brzine trenutačnim uvjetima na cesti, a sukladno stvarnim potrebama	UJC, MUP, RSO	I.
	Povećanje razine sigurnosti odvijanja cestovnog prometa na mjestima gdje se obavljaju radovi na cesti.	Efikasnija identifikacija i kažnjavanje vozača prijestupnika - posebno vozača teških vozila koji ne poštuju dopuštena ograničenja brzine	MUP, MMPI	I.
	Projektiranje sigurnog prometnog sustava	Projektiranje prometno-tehničkih elemenata lokacija i dionica na način da onemogućuju razvijanje velikih brzina (posebno u urbanim zonama)	UJC, JLS, MMPI, RSO, MUP	I., II., III.
		Implementacija opreme za smirivanje prometa u slučaju kad nije moguće utjecati na prometno-tehničke elemente ili je potrebno brzo djelovati s ciljem povećanja sigurnosti	UJC, JLS, MMPI, RSO, MUP	I., II., III.
Istraživanja	Istražiti razloge zbog kojih vozači ugrožavaju sebe i ostale sudionike u prometu kršenjem propisa vezanih za ograničenje brzine. Poseban naglasak staviti na recidiviste koji krše propise vezane za ograničenja brzine	MUP, HPD, RSO	I.	
		Istražiti na kojim dionicama se događa najviše prometnih nesreća uzrokovanih brzinom uz procjenu potencijala smanjenja društvenog troška s ciljem prioritizacije djelovanja	UJC, MMPI, RSO	I.
	Istražiti inovativna rješenja za smanjenje broja prometnih nesreća uzrokovanih brzinom	MUP, UJC, RSO	II., III.	
	Istražiti mogućnosti i predložiti rješenja za učinkovitije naplate izrečenih kazni	RSO, MUP, MPU	I.	
	Utvrđivanje lokacija gdje je nužno djelovati na smirivanje prometa uz definiranje tipskih rješenja. Posebnu pozornost usmjeriti na gusto naseljena područja	RSO, UJC, MUP	I.	

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
		Istražiti mogućnost i opravdanost davanja određene ovlasti nadzora brzine jedinicama lokalne samouprave i/ili upraviteljima cesta, a u svrhu sankcioniranja većeg broja prekršaja ograničenja brzine uz prijedlog rješenja	RSO, MUP	I.
		Istražiti pitanje objektivne i subjektivne odgovornosti - identitet osobe koja je upravljala vozilom produljuje postupak utvrđivanja odgovornosti	RSO, MUP, MPU	I.
	Jačanje nadzora brzine	Optimizacija izbora mjesta kontrola brzine i lokacija ciljanih akcija policije	MUP, JLS, UJC	I.
		Uvođenje kontrole prosječne brzine ("section control" ili "point to point control").	MUP, JLS, UJC	I.
		Kontrola prosječne brzine u tunelima	MUP, JLS, UJC	I.
		Uvođenje nadzora brzine na dionicama i mjestima s povećanom frekvencijom prometnih nesreća	MUP, JLS, UJC	I.
		Iniciranje nabavke uređaja od strane jedinica lokalne samouprave	MUP, JLS	I.
		Mjerenje prosječne brzine u zoni radova	MUP, JLS, UJC	I., II., III.
<b>Zakonska regulativa</b>	Izmjena i dopuna zakonske regulative	Revidirati toleranciju uređaja za mjerenje brzine te je svesti na minimalno moguću	DZM, MUP	I.
	Uvođenje ISA (Intelligent Speed Assistance)	Sukladno svjetskim smjernicama, postupno uvoditi sustav za nadzor brzine u vozilu koji vozače informira o njihovoj trenutačnoj brzini kretanja te ih upozorava ako voze nepropisnom brzinom	CVH, MUP	III.



## 7.2. Vožnja bez utjecaja alkohola, droga i lijekova

Statistička analiza podataka na čijim rezultatima su temeljene mjere i potencijali iz područje djelovanja „Vožnja bez utjecaja alkohola, droge i lijekova“, odnosi se na prometne nesreće u kojima je osoba koja je uzrokovala nesreću bila pod utjecajem alkohola i/ili psihoaktivnih tvari.

Analizom vožnje pod utjecajem razvidno je da se utjecaj najčešće odnosi na alkohol. Alkohol je prisutan u 22% teških prometnih nesreća, dok je četiri posto osoba koje su ih uzrokovale, u ukupnom broju prometnih nesreća, bilo pod utjecajem alkohola i/ili opijata. Pri tome svaka druga nesreća u kojoj je utvrđena alkoholiziranost sudionika, brzina je okolnost pod kojom se dogodila.

Za potrebe smanjenja broja teških prometnih nesreća u kojima su prisutni alkohol i/ili opijati definirano je osam aktivnosti podijeljenih u tri mjere:

- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Istraživanja
- Izmjena i dopuna zakonske regulative.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se smanjenje broja osoba poginulih u prometnim nesrećama kao i broja teških prometnih nesreća u kojima je alkohol i/ili opijati za 50% do kraja planskog razdoblja Plana, odnosno s 92 na 46 teških prometnih nesreća.



Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o opasnostima konzumacije alkohola, droga i lijekova i upravljanja vozilom	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
		Poticati dobrovoljno korištenje Alcohol interlock za profesionalne vozače	MMPI, MUP	I., II.
<b>Inženjerska rješenja</b>	Istraživanja	Istražiti razloge zbog kojih vozači ugrožavaju sebe i ostale sudionike u prometu kršenjem propisa vezanih za konzumaciju alkohola, droga i lijekova te upravljanje motornim vozilom. Poseban naglasak staviti na recidiviste koji krše propise vezane za konzumaciju alkohola, droga i lijekova	HPD, RSO	I.
		Istražiti dodatne mogućnosti borbe protiv vožnje u alkoholiziranom stanju (inovativna rješenja) te predložiti rješenja uz evaluaciju njihove učinkovitosti	MUP, HPD, RSO	II.
		Istražiti učinkovitosti sustava Alcohol Interlock i njegov utjecaj na smanjenje broja nesreća	RSO, MMPI	II., III.
		Istražiti mogućnost i učinkovitost promjene graničnih vrijednosti dopuštene količine alkohola u krvi vozača	RSO, MUP, MIZ	I.
<b>Zakonska regulativa</b>	Izmjena i dopuna zakonske regulative	Izvanredni liječnički pregledi i edukacija za vozače recidiviste upravljanja vozilom pod utjecajem alkohola i/ili opojnih sredstava uz djelovanje na promjenu ponašanja	HPD, MIZ, MUP	I.
		Sukladno provedenim istraživanjima učinkovitosti predložiti obvezu ugradnje Alcohol Interlock uređaja u vozila osoba koje su u više navrata sankcionirane zbog vožnje pod utjecajem alkohola	MUP, CVH	II., III.



## 7.3. Sigurna vožnja

Statistička analiza podataka na čijim rezultatima su temeljene mjere i potencijali iz područje djelovanja „Sigurna vožnja“, odnosi se na prometne nesreće kojima su nepoštovanje prometnih pravila i nepropisno kretanje vozila bile okolnosti koje su prethodile nesreći. Pri tome nisu uzete u obzir prometne nesreće kojima su brzina i alkohol i/ili psihoaktivne tvari bile okolnosti koje su prethodile prometnoj nesreći.

Čak 38% teških prometnih nesreća na prometnicama u Republici Hrvatskoj ima za okolnost neopreznu vožnju, ne uključujući brzinu, alkoholiziranost te čimbenike vezane za prometnu infrastrukturu i vozilo. Pri tome se gotovo trećina takvih teških prometnih nesreća odnosi na nepoštovanje prednosti prolaska.

Za potrebe smanjenja broja teških prometnih nesreća kojima je okolnost neoprezna vožnja definirana je 21 aktivnost podijeljena u šest mjera:

- Proširenje postojećih i uvođenje novih preventivno-edukativnih programa u svim odgojno-obrazovnim ustanovama
- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Načelo cjeloživotnog učenja
- Osposobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti
- Istraga prometnih nesreća
- Istraživanja.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se smanjenje broja osoba poginulih u prometnim nesrećama kao i broja teških prometnih nesreća kojima je okolnost neoprezna vožnja za 50% do kraja planskog razdoblja Plana, odnosno s 959 na 479 teških prometnih nesreća.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
Edukacija	Proširenje postojećih i uvođenje novih preventivno-edukativnih programa u svim odgojno-obrazovnim ustanovama	Uvođenje novih i proširenje postojećih preventivno-edukativnih programa u vrtićima	MZO, HAK, MMPI	I.
		Proširenje postojećih preventivno-edukativnih programa primjernim sadržajima u osnovnim školama-provođenje projekata ili istraživanja vezanih za prometnu kulturu i sigurno ponašanje u prometu vezanih uz sigurnost i promet na lokalnoj ili nacionalnoj razini	JLS, HAK, MUP	I.
		Proširenje postojećih preventivno-edukativnih programa primjerenim sadržajima u srednjim školama- uvođenje sadržaja vezanih za prometnu kulturu i sigurno ponašanje prometu	JLS, HAK, MUP	I.
		Edukacija roditelja djece predškolske dobi i učenika prvih razreda osnovnih škola	JLS, HAK, MUP	I.
	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti važnosti uloge putnika u vozilu tijekom vožnje, utjecaja na vozača i pružanja prve pomoći	MZO, MUP, MMPI, HAK, HCK, RSO	I.
		Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o opasnostima vožnje pod utjecajem drugih čimbenika koji utječu na psihofizičko stanje vozača	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
		Organiziranje državnih školskih natjecanja (Sigurno u prometu i sl.)	HAK, AZOO, RSO	I.
		Preventivno edukativni programi (Vidi i klikni i sl.)	HAK, RSO	I.
	Načelo cjeloživotnog učenja	Preventivno edukativni programi (Zlatne godine i sl.)	HAK, MUP	I.
		Uključivanje obrazovanja o sigurnosti na cestama u programe osposobljavanja učitelja i nastavnika	MUP, HAK, AZOO, ASOO,	I.
		Poticanje edukacije i osposobljavanja nakon vozačkih ispita. Posebno za osobe koje nakon polaganja vozačkog ispita dulje razdoblje nisu upravljale vozilom	HAK	I.
		Osposobljavanje zaposlenika na radnim mjestima o sigurnosti prometa na cestama, a posebno u školama	AZOO, ASOO, HAK, MMPI	I., II.
		Edukacija o novim sigurnosnim sustavima u vozilima i načinu njihova korištenja namijenjena starijoj populaciji stanovništva	HAK, CVH, MUP	I.
	Osposobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti	Proširenje opsega obrazovanja o suvremenim načelima sigurnosti cestovnog prometa u autoškolama	HAK, MUP	I.
		Kontinuirana edukacija mladih vozača	HAK, MUP	I.



Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Inženjerska rješenja</b>		Automatizirana vožnja i utjecaj najnovijih tehnoloških dostignuća na sigurnost prometa, s posebnim osvrtom na situacije u kojima dolazi do interakcije automatiziranih vozila s konvencionalnim vozilima i ostalim neautomatiziranim sudionicima prometu	HAK, CVH	I., II., III.
	Istraga prometnih nesreća	Utvrđivanje ostalih sigurnosnih elemenata koji su mogli imati utjecaj na nastanak prometne nesreće (osim kazneno-pravnih)	RSO, HPD, MUP, UJC	I.
	Istraživanja	Utvrđiti osnovne razloge zbog kojih dolazi do neopreznosti u vožnji, kao i mogućnosti sprečavanja prometnih nesreća koje su prouzrokovane neopreznom vožnjom (npr. oduzimanje prednosti prolaska, prolazak na crveno, nalet na pješaka, biciklista i sl.) te predložiti moguća rješenja	RSO, UJC, MUP	I.
		Provođenje znanstvenih istraživanja o utjecaju ponašanja vozača na sigurnost cestovnog prometa	HPD, RSO, HAK, MUP	I.
<b>Zakonska regulativa</b>	Osposobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti	Usklađivanje provedbe vozačkih ispita sa standardima EU	MUP, HAK	I.
		Usklađivanje provedbe vozačkih ispita s legislativom EU/HR	MUP, HAK	I.

## 7.4. Prevencija distrakcije vozača

Statistička analiza podataka na čijim rezultatima su temeljene mjere i potencijali iz područje djelovanja „Prevencija distrakcije vozača“, odnosi se na prometne nesreće u kojima vozači upotrebljavaju mobilni uređaj tijekom vožnje. Prema dosadašnjim podacima, teško je ustanoviti je li korištenje mobitela utjecalo na nastanak prometne nesreće ako nije provedena detaljna analiza, tj. vještačenje. Analizom baze utvrđeno je da je 0,1% vozača koristilo mobitel, 34% nije koristilo mobitel, dok za 66% nema podataka. Prema analizama okolnosti može se pretpostaviti da bi distrakcija mogla imati utjecaj na oko 11% teških prometnih nesreća.

Za potrebe smanjenja broja teških prometnih nesreća kojima je potencijalna okolnost distrakcija definirano je devet aktivnosti podijeljenih u četiri mjere:

- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti;
- Istraživanja;
- Povezanost teških prometnih nesreća s upotrebom mobilnih uređaja;
- Izmjena i dopuna zakonske regulative.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se smanjenje broja osoba poginulih u prometnim nesrećama kao i broja teških prometnih nesreća kojima je okolnost distrakcija za 50% do kraja planskog razdoblja Plana, odnosno s 274 na 137 teških prometnih nesreća.





Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Proširenje postojećih preventivno-edukativnih programa primjerenim sadržajima u srednjim školama – uvođenje sadržaja vezanih za prometnu kulturu i sigurno ponašanje u prometu	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
<b>Inženjerska rješenja</b>	Istraživanja	Istražiti (inovativne) mogućnosti onemogućavanja vozača da koriste mobitel tijekom vožnje i predložiti rješenja	MUP, RSO	II.
		Istražiti načine rada i učinkovitost prometnih kamera koje bilježe telefoniranje, tipkanje itd. te predložiti rješenja za postavljanje istih	UJC, MMPI, RSO	II.
		Istraživanje inovativnih metoda za utvrđivanje stvarnog stanja i trendova korištenja elektroničkih komunikacijskih usluga od strane vozača tijekom vožnje	RSO, MUP	II.
		Istraživanje mogućnosti primjene suvremenih izvora podataka i suvremenih metoda analitike u podizanju razine sigurnosti u cestovnom promet (npr. utvrđivanja lokacija i vremena na kojima dolazi do učestalijeg korištenja elektroničkih komunikacijskih usluga od strane vozača i sl.)	RSO, MUP	I.
		Istraživanje inovativnih mogućnosti određivanja točnog vremena nastanka prometne nezgode	RSO, MUP	I.
		Istraživanje inovativnih metoda korištenja različitih izvora podataka (podatkovna fuzija) za utvrđivanje povezanosti prometnih nesreća s korištenjem elektroničkih komunikacijskih usluga.	RSO, MUP	II.
		Razmotriti i predložiti mogućnosti za povećanje broja retroaktivnih ispitivanja korištenja mobilnih uređaja u slučaju teških prometnih nesreća (u cilju utvrđivanja je li vozač koristio mobitel tijekom nastanka prometnih nesreća)	MUP, RSO, MPU	I.
<b>Zakonska regulativa</b>	Izmjena i dopuna zakonske regulative	Novelacija pravilnika i važećih smjernica za reguliranje sadržaja za sve kategorije prometnica koji mogu imati potencijalni utjecaj na distrakciju vozača	MMPI, MUP, UJC, RSO	I.

## 7.5. Sigurnost aktivnih oblika prometovanja

Aktivni oblici prometovanja sudjeluju u čak 32% teških prometnih nesreća. Prilikom toga pješaci sudjeluju u 19% teških prometnih nesreća, a biciklisti u 13%. Uzimajući u obzir da je zbog održivosti cjelokupnog cestovnog prometnog sustava sve veći naglasak stavljen upravo na aktivne oblike prometovanja, novi Plan posebnu pozornost posvećuje upravo njihovu povećanju sigurnosti.

Za potrebe smanjenja broja i posljedica teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju aktivni oblici prometovanja definirano je 20 aktivnosti podijeljenih u sedam mjera:

- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Prilagodba pješačke infrastrukture okolinostima, uvjetima i potrebama prometnica
- Prilagodba biciklističke infrastrukture okolinostima, uvjetima i potrebama prometnica
- Planiranje sigurnog prometnog sustava
- Istraživanja
- Projektiranje sigurnog prometnog sustava
- Izmjena i dopuna zakonske regulative.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se smanjenje broja osoba poginulih u prometnim nesrećama kao i broja teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju aktivni oblici prometovanja za 50% do kraja planskog razdoblja Plana, odnosno sa 797 na 398 teških prometnih nesreća.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
Edukacija	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o važnosti korištenja svjetala, reflektirajućih prsluka i kacige za bicikliste	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
		Provođenje biciklističkih ispita	HAK, MUP, AZOO	I.
		Provođenje preventivno-edukativnih akcija (Sigurno u školu s HAK-om i sl.)	HAK, RSO	I.
		Izgradnja poligona za edukaciju pješaka i biciklista	JLS, HAK, MMPI, Ostali subjekti	I.
		Edukacija pješaka	MZO, HAK, JLS	I.
		Izrada smjernica za sigurno i učinkovito vođenje biciklističkog prometa u skladu sa zakonskom regulativom i edukacija ključnih dionika	MUP, MMPI, MINTS, JLS, RSO, HAK	I.



Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Inženjerska rješenja</b>	Prilagodba pješačke infrastrukture okolnostima, uvjetima i potrebama prometnica	Utvrđivanje opasnih dionica/lokacija sa smanjenom sigurnošću pješačkog prometa uz prijedlog unapređenja i sanaciju	UJC, JLS, RSO, MUP	I.
		Prilagodba pješačke infrastrukture osobama s invaliditetom ili osobama smanjene pokretljivosti	UJC, JLS, RSO	I.
		Implementacija ITS rješenje za povećanje sigurnosti pješaka na izoliranim pješačkim prijelazima	UJC, JLS, RSO, MUP	I.
	Prilagodba biciklističke infrastrukture okolnostima, uvjetima i potrebama prometnica	Utvrđivanje opasnih dionica/lokacija sa smanjenom sigurnošću biciklističkog prometa uz prijedlog unapređenja i sanaciju	UJC, JLS, RSO, MUP	I.
	Planiranje sigurnog prometnog sustava	Izrada Planova održive urbane mobilnosti - integrirano prometno-prostorno planiranje s ciljem povećanja modalne razdiobe putovanja u korist javnog prijevoza i sigurnijih oblika prometovanja	JLS, RSO, MUP, MMPI	I., II., III.
		Iniciranje bolje organizacije javnog prijevoza (inovativna rješenja u pogledu javnog prijevoza putnika)	JLS, RSO, MUP, MMPI	I., II., III.
		Organizacija i regulacija prometa (sustav jednosmjernih ulica) s ciljem povećanja kvalitete infrastrukture za potrebe aktivnih oblika prometovanja	JLS, UJC, RSO, MUP, MMPI	I., II., III.
		Izrada karti za sigurno kretanje pješice i biciklom s izradom prijedloga rješenja za unapređenje infrastrukture (djeca, osobe starije životne dobi, osobe s invaliditetom)	JLS, RSO, MUP, MMPI	I., II., III.
	Istraživanja	Postavljanje putokaza za preporučene biciklističke pravce	JLS, UJC, RSO, MUP, MMPI, MINTS	I., II., III.
			Istražiti pri kojim okolnostima se događa najviše prometnih nesreća s pješacima i biciklistima uz analizu varijantnih rješenja	UJC, MUP, RSO
Projektiranje sigurnog prometnog sustava			UJC, JLS, MMPI, RSO, MUP	I.
<b>Zakonska regulativa</b>	Izmjena i dopuna zakonske regulative	Unapređenje zakona u aspektima sigurnosti aktivnih oblika prometovanja s naglaskom na biciklistički promet, električne romobile i ostala nekategorizirana vozila s vlastitim pogonom	MMPI, MUP, RSO, JLS	I.
		Usklađivanje i primjena zakonske regulative koja se odnosi na infrastrukturu biciklističkog prometa u cilju postizanja maksimalne razine sigurnosti, s posebnim osvrtom na izgrađena gradska područja i mješoviti promet.	MMPI, MUP, JLS, RSO, UJC	I.
	Razvoj ostalih relevantnih zakona, pravilnika i smjernica te njihovo međusobno usklađivanje	MMPI, MUP, JLS, UJC, RSO	I.	
	Unaprijediti Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama u aspektu biciklističkog prometa s posebnim osvrtom na inovativna hibridna vozila s dodatnim pogonom	MMPI, MUP, CVH, RSO	I.	

## 7.6. Sigurnost motociklista i mopedista

Na prometnicama u Republici Hrvatskoj vozači motocikala/mopeda sudjeluju u 27% teških prometnih nesreća i predstavljaju jednu od ranjivih skupina.

Za potrebe smanjenja broja i posljedica teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju vozači motocikala i mopeda definirano je sedam aktivnosti podijeljenih u tri mjere:

- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Istraživanja
- Sanacija opasnih mjesta.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se smanjenje broja osoba poginulih u prometnim nesrećama kao i broja teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju vozači motocikala/mopeda za 50% do kraja planskog razdoblja Plana, odnosno sa 673 na 336 teških prometnih nesreća.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o važnosti korištenja sigurnosne kacige, motociklističke opreme i reflektirajućih obilježja	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
		Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o važnosti međusobnog poštovanja vozača motocikala i mopeda te vozača ostalih vozila	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
		Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o rizicima povezanim s nezakonitim korištenjem mopeda i motocikala	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
<b>Inženjerska rješenja</b>	Istraživanja	Analiza visokorizičnih dionica cesta na kojima se događaju nesreće u kojima sudjeluju vozači motocikala i mopeda	UJC, MMPI, RSO	I.
		Istražiti načine i predložiti rješenja kako povećati razinu uočljivosti motociklista/mopedista	UJC, MMPI, RSO	I.
		Istražiti mogućnosti i predložiti rješenja povećanja razine sigurnosti za vozače motocikala/mopeda iz različitih aspekata	UJC, RSO, MUP	I.
	Sanacija opasnih mjesta	Sanacija visokorizičnih dionica cesta za vozače motocikala i mopeda	UJC, MMPI, MUP, RSO	I., II.

## 7.7. Sigurnost profesionalnih vozača

Na prometnicama u Republici Hrvatskoj vozači teretnih automobila sudjeluju u 14% teških prometnih nesreća. Ako se uzme u obzir prosječan udio teretnih automobila u prometnom toku, razvidno je da je riječ o većem potencijalu na koji treba djelovati s ciljem povećanja sigurnosti cestovnog prometa.

Za potrebe smanjenja broja i posljedica teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju vozači teretnih automobila definirano je sedam aktivnosti podijeljenih u tri mjere:

- Osposobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti
- Istraživanja
- Organizacija teretnog prometa.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se smanjenje broja osoba poginulih u prometnim nesrećama kao i broja teških prometnih nesreća u kojima sudjeluju vozači teretnih automobila za 50% do kraja planskog razdoblja Plana, odnosno s 349 na 174 teške prometne nesreće.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Osposobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti	EKO vožnja za profesionalne vozače	MMPI, MGOR, HAK	I.
		Unaprjeđenje periodičke izobrazbe profesionalnih vozača	MMPI, RSO, HAK	
<b>Inženjerska rješenja</b>	Istraživanja	Analiza postojećih lokacija odmorišta za teretne automobile i prijedlog izgradnje novih	UJC, MMPI, RSO	II.
		Istraživanje utjecaja načina korištenja tahografa i tempomata te predlaganje obveze primjene određenih tehničkih rješenja u teretnim automobilima koja su u funkciji sprječavanja nepravilnog korištenja tahografa i tempomata te ostalih automatiziranih funkcija upravljanja teretnim automobilima	RSO, MMPI	II.
<b>Zakonska regulativa</b>	Organizacija teretnog prometa	Unaprjeđenje zakonske regulative za provedbu nadzora i kontrole teretnog, a posebno specijalnog i opasnog tereta	MMPI, UJC	I.
		Reguliranje prometovanja teških teretnih automobila usmjeravanjem istih na cestovne pravce s boljim tehničkim karakteristikama	MMPI, MUP	I.
		Unaprjeđenje zakonske regulative vezane za propisivanje izgradnje novih odmorišta i rekonstrukcija i/ili opremanje postojećih odmorišta za teretne automobile	MMPI, UJC	II.

## 7.8. Zaštita u vozilu

Prema rezultatima istraživanja 78% vozača osobnih vozila u teškim prometnim nesrećama koristilo je sigurnosni pojas, dok ih 7% nije koristilo. Za 15% vozača nije dostupan podatak o korištenju sigurnosnog pojasa. Prema provedenim istraživanjima može se pretpostaviti da se gotovo 52% prijevoza djece obavlja nezaštićeno.

Za potrebe smanjenja posljedica teških prometnih nesreća u kojima sudionici nisu koristili zaštitni pojas i/ili sigurnosni sustav vezivanja djece definirane su četiri aktivnosti podijeljene u dvije mjere:

- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Istraživanja.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se povećati udio vozača i putnika u motornim vozilima koji pravilno koriste odgovarajući sigurnosni pojas i sigurnosni sustav za vezivanje djece tijekom vožnje blizu 100% do kraja planskog razdoblja Plana.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o važnosti pravilnog vezivanja djece u vozilima s posebnim naglaskom na školski prijevoz i prijevoz na kratkim relacijama	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
		Preventivno-edukativni program (npr. KLIK-sigurnosni pojas i sl.) s posebnim naglaskom na edukativne programe kojima se upozorava na važnost korištenja sigurnosnih pojaseva na stražnjim sjedalima	HAK, RSO	I.
<b>Inženjerska rješenja</b>	Istraživanja	Istražiti i predložiti programe, kampanje i rješenja koji na učinkoviti način podižu svjesnost o važnosti korištenja pasivne zaštite	MUP, HPD, RSO, HAK	I.
		Istražiti udjele korištenje sigurnosnog pojasa i sustava sigurnosti za vezivanje djece tijekom vožnje uz prijedlog povećanja udjela korištenja	MUP, RSO	I.



## 7.9. Sigurna infrastruktura

Udio teških prometnih nesreća u kojima je potencijalna okolnost infrastruktura iznosi oko jedan posto. Pretpostavlja se da infrastruktura u kombinaciji s čovjekom sudjeluje u čak 35% teških prometnih nesreća, dok u kombinaciji s čovjekom i vozilom sudjeluje u nešto manje od jedan posto teških prometnih nesreća.

Za potrebe smanjenja broja osoba poginulih u prometnim nesrećama kao i posljedica teških prometnih nesreća kojima je potencijalna okolnost infrastruktura definirane su 33 aktivnosti podijeljene u 15 mjera:

- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Osposobljavanje osoba koje rade u području cestovnog prometa
- Sanacija opasnih mjesta
- Provjera sigurnosti na cestama (RSI), analiza sigurnosti novih i postojećih cesta
- Analiza sigurnosti novih i postojećih cesta (RSIA, RSA)
- Projektiranje sigurnog prometnog sustava
- Održavanje cestovne infrastrukture
- Tehnička rješenja za vožnju suprotnim smjerom
- Istraživanja
- Istraga prometnih nesreća
- Implementacija sustava opraštajućih cesta
- Uvođenje i unapređenje ITS-a
- Rješavanje željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge
- Revizija cestovne sigurnosti
- Izmjena i dopuna zakonske regulative.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se da sve nove ceste zadovoljavaju predviđene sigurnosne standarde za sve sudionike u prometu ili imaju tri i više „zvjezdica“, dok postojeće ceste na kojima se odvija 75% prometa trebaju biti ocijenjene s minimalno tri „zvjezdice“ za sve skupine korisnika ceste, ovisno o kategoriji ceste i planiranom prometnom opterećenju po skupinama korisnika.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o opasnostima vožnje u tunelima i sigurnoj vožnji te postupanjima u slučaju kvara/nesreće	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
		Provođenje aktivnosti u cilju podizanja svijesti o opasnostima na željezničko-cestovnim i pješačkim prijelazima	MZO, MUP, MMPI, HAK, RSO	I.
	Osposobljavanje osoba koje rade u području cestovnog prometa	Edukacija o primjeni koncepta sigurnog sustava za upravitelje cestovne infrastrukture	JLS, UJC	I.
		Dodatna edukacija revizora cestovne sigurnosti putem licenciranih institucija za obuku	MMPI, RSO	I.
<b>Inženjerska rješenja</b>	Sanacija opasnih mjesta	Identifikacija opasnih mjesta i dionica na cestama (NSM) <sup>6</sup>	UJC, MMPI, MUP, RSO, JLS; RCS	I.
		Sanacija opasnih dionica/mjesta na cestama	UJC, MMPI, MUP, RSO, JLS	I., II., III.
	Provjera sigurnosti na cestama (RSI)	Provođenje redovitih (periodičkih) provjera sigurnosti na cestama (RSI), uključujući i ceste izvan primarne cestovne mreže s naglaskom na ceste s većom količinom prometa i/ili povećanom frekvencijom događanja prometnih nesreća s poginulima i/ili teško ozlijeđenim osobama	MMPI, UJC, RSO, MUP, JLS, RCS	I., II., III.
		Provođenje ciljanih provjera sigurnosti na cestama (RSI) s utvrđenom povećanom frekvencijom događanja prometnih nesreća s poginulima i/ili teško ozlijeđenim osobama	MMPI, MUP, UJC, JLS, RCS	I., II., III.
	Analiza sigurnosti novih i postojećih cesta (RSIA, RSA)	Provođenje aktivnosti vezanih za ostvarivanje uvjeta da sve novoprojektirane ceste trebaju biti ocijenjene s minimalno tri zvjezdice za sve skupine korisnika ceste, ovisno o kategoriji ceste i planiranom prometnom opterećenju po skupinama korisnika	UJC, MMPI, RSO, MUP, JLS, RCS	I., II., III.
		Izraditi analizu sigurnosti postojećih cesta na kojima se odvija 75% prometa sa stajališta infrastrukturnog rizika koji proizlazi iz postojećeg stanja	UJC, MMPI, RSO, MUP, JLS, RCS	I., II., III.
		Standardizacija - prihvaćanje europskih standarda i/ili definiranje nacionalnih minimalnih tehničkih standarda, normi i smjernica koji moraju biti barem jednako kvalitetni	UJC, MMPI, RSO, MUP, JSP, RCS	I.
		Analiza mogućnosti povećanja minimalnih tehničkih sigurnosnih standarda postojeće cestovne infrastrukture	UJC, MMPI, RSO, MUP, JLS, RCS	I.



Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
		Testiranje sigurnosti infrastrukture tunela sukladno preporukama EU	UJC, MMPI, RSO, MUP	I.
	Projektiranje sigurnog prometnog sustava	Odabir projektiranja prometno-tehničkih elemenata prometnog sustava tako da djeluje preventivno na povećanje sigurnosti	UJC, JLS, MMPI, RSO, MUP, RCS	I., II., III.
	Održavanje cestovne infrastrukture	Provesti analizu usklađenosti vertikalne i horizontalne signalizacije - usklađenost znakova s prometno-gradevnim oblikovnim elementima te dionica na kojima se učestalo događaju teške prometne nesreće	UJC, RSO, MUP	I.
		Izrada planova održavanja uz prioritizaciju lokacija/dionica sukladno potencijalnom riziku nastanka prometnih nesreća	MMPI, UJC, RSO, MUP	I.
	Tehnička rješenja za vožnju suprotnim smjerom	Unaprjeđenje horizontalne i vertikalne signalizacije ili implementacija ITS rješenja i na svim lokacijama gdje postoji potencijalna mogućnost ulaska u zabranjeni smjer vožnje	UJC, RSO	I.
	Istraživanja	Istražiti način i predložiti rješenja temeljem kojih će se definirati odgovornost projektanata i izvođača radova novoizgrađene cestovne infrastrukture za prometne nesreće koje nastaju kao posljedica neprimjene preporuka revizija cestovne sigurnosti i najviših tehničkih standarda projektiranja cesta	UJC, MMPI, RSO	I.
		Istražiti potencijal smanjenja posljedica prometnih nesreća prilikom slijetanja vozila u odvodne kanale uz cestu uz prijedlog učinkovitih rješenja	UJC, MMPI, RSO	II.
		Istražiti mogućnost i opravdanost davanja proširenih ograničenih ovlasti nadzora i kontrole prometa jedinicama lokalne samouprave i/ili upraviteljima cesta, a u svrhu povećanja sigurnosti i učinkovitosti (npr. nadzor nad žutim trakama i sl.)	MUP, JLS, UJC, RSO	I.
	Istrage prometnih nesreća	Pregled lokacija prometnih nesreća s poginulim i/ili teško ozlijeđenim osobama uz prijedlog mjera za povećanje sigurnosti temeljem utvrđenih nedostataka na lokacijama	RSO, MUP, UJC, MMPI, RCS	I.
	Implementacija sustava oprašajućih cesta	Usklađivanje sustava zaštitnih ograda s propisima	UJC, MMPI, RSO	I., II.
	Uvođenje i unaprjeđenje ITS-a	Unaprjeđenje sustava promjenjivih prometnih znakova te novelacija algoritma odabira scenarija i primjene ograničenja/ pojmova ovisno o prometnim uvjetima	UJC, MMPI, RSO	I., II., III.
		Unaprjeđenje ITS rješenja za povećanje sigurnosti	UJC, MMPI, RSO	I., II., III.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
	Rješavanje željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge	Izraditi Program rješavanja željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge u RH (2025. - 2027.) kojim se mora utvrditi konačni broj prijelaza koji će biti riješeni u skladu s izrađenim vremenskim planom rješavanja za svaku kalendarsku godinu	MMPI, UŽI, RSO	I.
		Opremiti ŽCP-e i PP-e digitalnim kamerama za nadzor prometa (brojanje, sigurnost) - razmotriti opciju da strojovođa ima pristup kameri kako bi unaprijed vidio situaciju na sljedećem ŽCP-u (sustav upozoravanja)	MMPI, UŽI, RSO	I., II., III.
		Smirivanje prometa u zoni željezničko-cestovnih prijelaza	MMPI, UŽI, RSO	I., II., III.
	Revizija cestovne sigurnosti	Utvrđivanje primarne cestovne mreže u Republici Hrvatskoj za planove i projekte podizanja razine sigurnosti cestovne infrastrukture sukladno Direktivi (EU) 2019/1936	MMPI, UJC, RSO	I.
		Proširenje obaveze revizije cestovne sigurnosti za primarnu prometnu mrežu i ostalu prometnu mrežu sukladno prometnom opterećenju, s posebnim osvrtom na prometnu mrežu gradova	MMPI, UJC	I.
<b>Zakonska regulativa</b>	Izmjena i dopuna zakonske regulative	Izmjena regulative u svrhu povećanja ulaganja u sigurnost županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta	MMPI, JLS, UJC	I.
		Proširenje inspeksijskog nadzora cesta i na nerazvrstane ceste (Zakon o inspekciji cestovnog prometa NN 22/14 i 98/19, Zakon o cestama NN 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19)	MMPI, JLS	I.
		Izmjena i dopuna zakonske i podzakonske regulative kojom se regulira cesta te prometna signalizacija i oprema na cestama s ciljem omogućavanja brzog usvajanja pozitivnih trendova razvoja novih tehnoloških rješenja	MMPI, MUP, JLS, RSO	I.
		Izmjena i dopuna Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi uz poseban osvrt na evaluaciju mogućnosti primjene propisa u gradskim sredinama	MMPI, MUP, JLS, RSO	I.



## 7.10. Sigurna vozila

Udio teških prometnih nesreća kojima je vozilo uzrok je manji od jedan posto. Pretpostavlja se da vozilo u kombinaciji s čovjekom sudjeluje u šest posto teških prometnih nesreća, dok u kombinaciji s čovjekom i infrastrukturom sudjeluje također u nešto manje od jedan posto teških prometnih nesreća.

Za potrebe smanjenja broja i posljedica teških prometnih nesreća kojima je uzrok vozilo definirano je 18 aktivnosti podijeljenih u sedam mjera:

- Osposobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti
- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Suradnja HUU-a i MUP-a
- Istraživanja
- Istraga prometnih nesreća
- Izmjena i dopuna zakonske regulative
- Tehnički pregledi.

Provođenjem definiranih mjera predviđa se povećati udio vozila s najvišim tehničkim standardima.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Osposobljavanje kandidata za vozače i vozački ispiti	Edukacija o novim sigurnosnim sustavima u vozilima i načinima njihova korištenja	HAK, CVH, MUP, RSO	I.
	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje edukacije korisnika vozila o načinu uporabe novih tehnologija u vozilima (sustavi za pomoć vozaču, različiti informacijski sustavi koji mogu biti izvor distrakcije ako se ne koriste ispravno i sl.)	HAK, CVH, MUP, RSO	I.
		Provođenje preventivne akcije s ciljem podizanja svijesti o važnosti tehničke ispravnosti vozila, s posebnim naglaskom na motocikle (Dani tehničke ispravnosti i sl.)	HAK, CVH, MUP, RSO	I.
	Poduzimanje promidžbene i druge aktivnosti s ciljem povećanja broja sigurnijih i ekološki podobnijih vozila (vozila opremljena modernim sustavima aktivne i pasivne sigurnosti)	HAK, CVH, MRRFEU	I.	
	Poduzimanje promidžbene i druge aktivnosti s ciljem povećanja opremanja novih vozila sigurnosnim sustavima i koji nisu obavezni	HAK, CVH, MRRFEU	I.	

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Inženjerska rješenja</b>	Suradnja HUO-a i MUP-a	Nastavak suradnje Hrvatskog ureda za osiguranje i Ministarstva unutarnjih poslova u svezi suzbijanja problema neosiguranih vozila	MUP, HUO	I.
	Istraživanja	Provoditi znanstvena istraživanja s ciljem utvrđivanja načina poboljšanja stanja različitih segmenata (M, N, O, itd.) voznog parka u Republici Hrvatskoj	RSO, CVH	II.
		Provesti ispitivanje o mogućnosti primjene i načinima obrade podataka iz uređaja koji snimaju podatke o dinamici kretanja vozila u sudarnim procesima. Izraditi metodologiju koja će definirati način prikupljanja podataka iz uređaja koji snimaju dinamiku kretanja vozila u sudarnim procesima.	RSO, CVH	II.
		Istražiti mogućnosti implementacije tehničkih rješenja koji se instaliraju u vozila, a služe za praćenje načina vožnje vozača (brzina kretanja, nagla ubrzanja i usporenja i sl.). U suradnji s osiguravajućim društvima potaknuti vozače na instalaciju tehničkih uređaja koji prate način vožnje vozača.	CVH, RSO, MUP	II.
		Provođenje znanstvenih istraživanja o utjecaju tehničke neispravnosti vozila na sigurnost cestovnog prometa	RSO, CVH, MUP	I.
Istraga prometnih nesreća	Obveza vještačenja vozila nakon teških prometnih nesreća	RSO, CVH, MUP	I.	
<b>Zakonska regulativa</b>	Izmjena i dopuna zakonske regulative	Prilagodba procedure očevida nakon teških prometnih nesreća	UJC, MMPI, MUP, RSO	I.
	Suradnja HUO-a i MUP-a	Suradnja MUP-a i Hrvatskog ureda za osiguranje s ciljem kvalitetnije razmjene podataka o sudionicima štetnih događaja	MUP, HUO	I., II.
		Iniciranje financiranja provedbe Plana od strane osiguravatelja	MUP, HUO	I., II.
	Tehnički pregledi	Uvođenje početnog i periodičkog pregleda vozila za utvrđivanje sukladnosti s međunarodnom normom (HR EN 1789 Medicinska vozila i njihova oprema - Cestovna medicinska vozila)	MMPI, CVH, HAK, MUP	I.
		Usklađivanje tehnologije pregleda i ocjene ispravnosti vozila s direktivama i preporukama EU	MMPI, CVH, HAK, MUP	I.
Kontinuirano usklađenje tehničkih pregleda vozila s razvojem tehnologije vozila		CVH, HAK, MUP	I.	
	Pravovremena (promptna) implementacija svih EU propisa o minimalnim tehničkim zahtjevima za prvu registraciju vozila	MMPI, CVH, HAK, MUP	I.	

## 7.11. Brze i učinkovite hitne službe

Brzo djelovanje hitnih službi u slučajevima teških prometnih nesreća nerijetko je ključno za smanjenje značajnih posljedica. Kako bi to bilo moguće potrebno je sustavno raditi na edukaciji i opremanju hitnih službi s ciljem minimiziranja vremena dolaska na mjesto nesreće i osposobljenosti za različite intervencije. Uz mjere za brzu i učinkovitu intervenciju hitnih službi, ključne su i mjere sigurnosti u vozilima koje automatski obavještavaju službe o vremenu i lokaciji nastanka prometne nesreće i sl.

Za potrebe smanjenja posljedica teških prometnih nesreća kroz pružanje brze i učinkovite pomoći kao i medicinske skrbi definirano je 15 aktivnosti podijeljenih u pet mjera:

- Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti
- Stjecanje dodatnih znanja i vještina za postupanje u hitnim intervencijama
- Načelo cjeloživotnog učenja
- Učinkovitost hitnih službi
- Određivanje zdravstvenih uzroka i posljedica prometnih nesreća.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
Edukacija	Provođenje preventivno-edukativnih i promidžbenih aktivnosti	Provođenje promotivno-edukativnih aktivnosti o važnosti i načinu kreiranja "hitnih koridora" u slučajevima incidentnih događaja na prometnicama	UJC, MUP, HGSS, MIZ, MMPI, HZHM	I.
		Provođenje aktivnosti u cilju podizanja važnosti o korištenju kutije prve pomoći HRN 1112 i važnosti o korištenju spremnika prve pomoći HRN1113 u motornim vozilima	MIZ, HCK	
		Obilježavanje Svjetskog dana sjećanja na žrtve prometnih nesreća	MZO, HAK, MMPI, MUP	I.
		Pružanje stručne psihološke pomoći žrtvama prometnih nesreća i njihovim obiteljima	HPD, MIZ	I.
		Organiziranje radionica za žrtve prometnih nesreća	HPD, MUP, MMPI	I.
	Stjecanje dodatnih znanja i vještina za postupanje u hitnim intervencijama	Izgradnja edukacijskih kapaciteta, nabava vatrogasne tehnike i provedba edukacije za postojeće i nove ugroze u cestovnom prometu	MUP, HGSS, HVZ	I.
		Poticanje koordinacijskog treninga između hitnih službi (policija, vatrogasci, hitna medicinska služba, Gorska služba spašavanja i dr.)	MUP, HZHM, HGSS, HVZ	I.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
	Načelo cjeloživotnog učenja	Edukacija policijskih djelatnika iz prve pomoći	MIZ, MUP, HCK	I.
		Uvođenje "Prve pomoći" kroz cjeloživotnu izobrazbu	HZHM, HZJZ, HCK, ZHM	I.
		Organizacija vježbi hitnih službi	HCK, HVZ, MUP	I.
<b>Inženjerska rješenja</b>	Učinkovitost hitnih službi	Uspostava helikopterske hitne medicinske službe	MIZ, MRRFEU, SAFU, HZHM, HAK	I.
		Uspostava hitne pomorske medicinske službe brzim brodicama	MIZ, MRRFEU, SAFU, MMPI, HZHM	I.
		Kontinuirano stručno osposobljavanje pripadnika hitnih službi	MIZ, HZHM, HVZ, MUP	I.
	Određivanje zdravstvenih uzroka i posljedica prometnih nesreća	Utvrđivanje uzroka smrti kod teških prometnih nesreća uključujući toksikološko praćenje	MIZ, MUP, HZJZ	I.
		Detaljna klasifikacija teških i lakih tjelesnih ozljeda za potrebe izvještavanja i praćenja, usklađena sa zemljama članicama EU.	MIZ, MUP, HZJZ	I.



## 7.12. Jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi

Uzimajući u obzir važnost redovitog nadzora i praćenja prometnih prekršaja definirano je područje koje se odnosi na jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi u čijoj je nadležnosti nadzor cestovnog prometa. Redoviti nadzor i praćenje nužni su za učinkovito djelovanje mjera prema svim područjima djelovanja.

Za potrebe smanjenja ukupnog broja i posljedica teških prometnih nesreća, jačanje kapaciteta prometne policije i inspeksijskih službi definirano je kroz 14 aktivnosti podijeljenih u četiri mjere:

- Stjecanje dodatnih znanja i vještina u nadzor i upravljanje prometom na cestama
- Stjecanje dodatnih znanja i vještina za postupanje u hitnim intervencijama
- Jačanje materijalno-tehničke opremljenosti
- Jačanje kapaciteta za provedbu redovitih i ciljanih nadzora vozača na cestama.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
<b>Edukacija</b>	Stjecanje dodatnih znanja i vještina za nadzor i upravljanje prometom na cestama	Osposobljavanje policijskih službenika i inspeksijskih službi za nadzor i upravljanje prometom na cestama	MUP, MMPI, RSO	I.
	Stjecanje dodatnih znanja i vještina za postupanje u hitnim intervencijama	Edukacija policijskih službenika i službenika inspeksijskih službi iz prve pomoći	MIZ, MUP, HCK	I.
<b>Provedba</b>	Jačanje materijalno-tehničke opremljenosti	Opremanje prometne policije i inspeksijskih službi materijalno-tehničkim sredstvima za provedbu nabrojanih aktivnosti	MUP, MMPI, JLS, UJC	I.
	Jačanje kapaciteta za provedbu redovitih i ciljanih nadzora vozača na cestama	Jačanje kapaciteta za provedbu represivnih aktivnosti prometne policije prema sudionicima prometa koji grubo krše ograničenja brzine i time uzrokuju teške prometne nesreće	MUP	I.
		Jačanje kapaciteta za provedbu represivnih aktivnosti prometne policije prema sudionicima prometa koji krše ograničenja vezana za vožnju pod utjecajem alkohola i opijata te time sudjeluju u teškim prometnim nesrećama	MUP	I.
		Jačanje kapaciteta za provedbu represivnih aktivnosti prometne policije prema sudionicima prometa koji koriste mobitel tijekom vožnje te pri tome sudjeluju u teškim prometnim nesrećama	MUP	I.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
		Jačanje kapaciteta za provedbu policijskih akcija za kontrolu i sankcioniranje prekršaja koji imaju najveći utjecaj na teške prometne nesreće s biciklistima, s posebnim osvrtom na bicikliste na prometnicama izvan naselja i vožnju biciklom noću te u uvjetima smanjene vidljivosti	MUP	I.
		Jačanje kapaciteta za provedbu represivnih aktivnosti policije prema vozačima motocikala i mopeda koji tijekom vožnje ne koriste sigurnosnu kacigu	MUP	I.
		Jačanje kapaciteta za provedbu zajedničke kontrole MUP-a i MMPI-ja koje se odnose na nadzor tahografa vezan uz poštovanje vremena upravljanja i radnih vremena (teretni automobili i autobusi)	MUP, MMPI	I.
		Stalni nadzor vozila za prijevoz djece	MMPI, MUP	I.
		Jačanje kapaciteta za provedbu represivnih aktivnosti policije prema sudionicima prometa koji upravljaju vozilom kojim prevoze putnike, a koji nisu vezani sigurnosnim pojasom	MUP	I.
		Jačanje kapaciteta za provedbu represivnih aktivnosti policije prema sudionicima prometa koji upravljaju vozilom i pritom ne koriste odgovarajući sigurnosni sustav za vezivanje djece prilikom vožnje	MUP	I.
		Jačanje kapaciteta za provedbu represivnih aktivnosti policije prema nadzoru i kontroli korištenja sigurnosnog pojasa na stražnjim sjedalima, odnosno putničkim sjedalima u vozilima s više redova sjedala	MUP	I.
		Jačanje kapaciteta za provedbu provjere tehničke ispravnosti vozila na cesti	MMPI, CVH, HAK, MUP	I.

## 7.13. Baza podataka i prikupljanje podataka

Učinkovito djelovanje na povećanje sigurnosti u cestovnom prometu moguće je samo ako postoje svi podaci potrebni za provođenje potrebnih analiza i istraživanja o uzročnicima i okolnostima prometnih nesreća. Kako bi to bilo moguće, prije svega je potrebno provoditi detaljne interdisciplinarnе analize uzročnika prometnih nesreća koje obuhvaćaju sve potencijalne elemente koji su mogli imati utjecaj na nastanak i posljedice prometnih nesreća.

S obzirom na to da često postoji više okolnosti koje su imale potencijalan utjecaj na nastanak prometne nesreće, nužna je integracija podataka o samoj nesreći, infrastrukturi, kao i karakteristikama prometnog toka. Nužno je i razmatranje utjecaja modalne razdiobe putovanja na sigurnost cestovnog prometa.

Za potrebe uspostavljanja učinkovite baze podataka definirano je 10 aktivnosti podijeljenih u tri mjere:

- Baza podataka
- Istraživanja
- Istraga prometnih nesreća.

Tip mjere	Mjera	Aktivnost	Odgovornost	Razdoblje provedbe
Inženjerska rješenja	Baza podataka	Izrada integrirane baze podataka (nesreće, infrastruktura, vozila, sudionici, karakteristike prometnog toka)	MUP, UJC, JLS	I.
		Redefiniranje klasifikacije prometnih nesreća po posljedicama (nesreće s teškim i lakim ozljedama)	MUP,	I.
		Poboljšanje kvalitete prikupljanja podataka vezanih za lokaciju prometnih nesreća (GPS lokacije)	MUP	I.
		Poboljšanje kvalitete prikupljanja podataka za infrastrukturu, pojas, autosjedalicu, mobitel	MUP	I.
		Integracija podataka o medicinskoj skrbi i karakteristikama prometnog toka	MUP, HZJZ, MMPI, MIZ	I.
		Dostupnost baza podataka sukladno normi ISO 17840-5:2019 – cestovna vozila- informacija za hitne službe – dio 5: Smjernice za hitni odgovor	MUP, HVZ	I.
	Istraživanja	Periodičko provođenje detaljnih statističkih analiza prikupljenih podataka o prometnim nesrećama i analiza učinkovitosti implementiranih mjera	MUP, RSO	I.
		Analiza postojeće metodologije za prikupljanje i elemenata baze podataka o prometnim nesrećama s prijedlogom mjera za unaprjeđenje	MUP, RSO	I.
		Periodičke provedbe anketa mobilnosti	MUP, RSO	I.
		Definiranje i sustavno praćenje ključnih pokazatelja uspješnosti po područjima djelovanja	MUP	I.
Istraga prometnih nesreća	Interdisciplinarna analiza uzročnika prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama	RSO, HPD, MUP, UJC, RCS	I.	

---

## 8. OKVIR ZA PRAĆENJE I VREDNOVANJE

---

### 8.1. Radna skupina

---

Na temelju pozitivnih pokazatelja o opravdanosti Nacionalnog plana, Vlada Republike Hrvatske kao nositelja određuje Ministarstvo unutarnjih poslova. Za djelotvorniju provedbu Plana ministar unutarnjih poslova imenovat će radnu skupinu na prijedlog ministarstava, znanstvenih i stručnih organizacija. U ime Ministarstva unutarnjih poslova kao nositelja Plana, imenovat će se voditelj, jedan zamjenik voditelja i dva člana, u ime Ministarstva mora, prometa i infrastrukture još jedan zamjenik voditelja i jedan član, u ime Ministarstva znanosti i obrazovanja, Ministarstva zdravstva, Ministarstva pravosuđa i uprave, Fakulteta prometnih znanosti, Hrvatskog autokluba, Centra za vozila Hrvatske, Hrvatskih cesta, Hrvatskih autocesta i Hrvatskog ureda za osiguranje po jedan član.

Radna skupina minimalno svake tri godine provodi evaluaciju provedbe Plana kroz praćenje rezultata provedenih mjera uz izradu detaljne statističke analize baze podataka o prometnim nesrećama, kao i analize trendova u područjima djelovanja.





---

## 8.2. Područje djelovanja Radne skupine

---

Članovi Radne skupine imaju stručnu ulogu.

Za svoj rad odgovaraju ministru nadležnom za unutarnje poslove.

Radna skupina provodi Nacionalni plan realizacijom sljedećih zadaća:

- predlaže plan potreba ministru unutarnjih poslova
- predlaže, razrađuje, odlučuje i prati donošenje i realizaciju mjera i aktivnosti
- provodi vrednovanje provedenih aktivnosti i evaluaciju provedbe Plana
- prema dobroj praksi EU imenuje znanstvenu instituciju za izradu godišnjih i evaluacijskih izvješća o provedbi Nacionalnog plana, temeljem kojih će predložiti mjere za poboljšanje stanja sigurnosti
- podnosi Vladi Republike Hrvatske godišnja izvješća o realizaciji Nacionalnog plana zajedno s financijskim izvješćem
- u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova izvješćuje širu javnost o planiranim aktivnostima i postignutim rezultatima.

---

## 9. INDIKATIVNI FINANCIJSKI PLAN

---

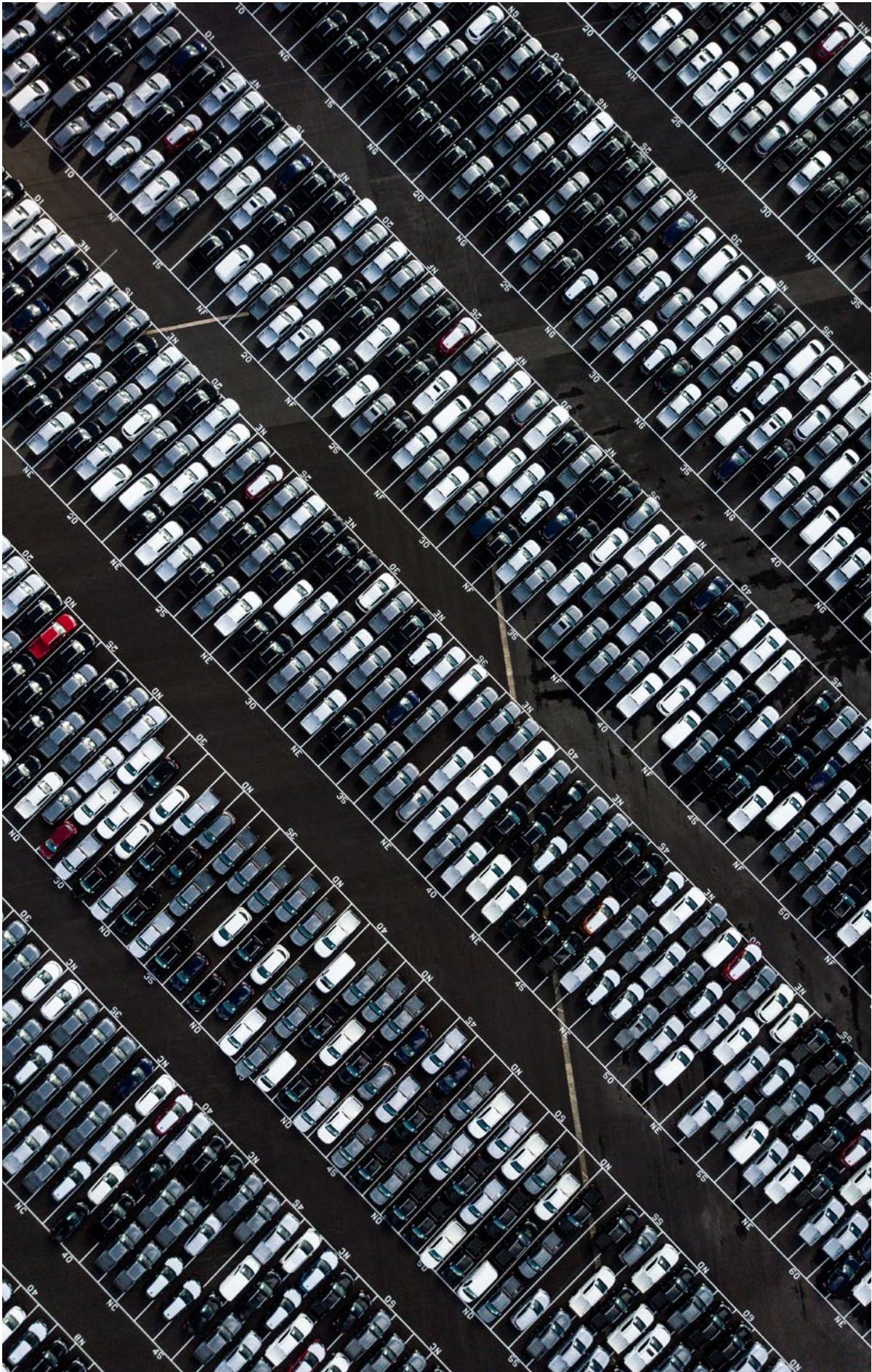
Financiranje aktivnosti predviđenih Nacionalnim planom sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021. do 2030. predviđeno je:

- sredstvima iz fondova Europske unije
- sredstvima stručnih organizacija utvrđenih posebnim ugovorom s MUP
- sredstvima osiguravajućih društava utvrđenih posebnim ugovorom s MUP
- sredstvima prikupljenim od donacija.

Financijska sredstva za provedbu Nacionalnog plana uplaćivat će se na račun Državnog proračuna u okviru Projekta K553092 Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa na izvor 43 - prihodi za posebne namjene (sredstvima koje stručne organizacije prikupe za prometnu preventivu prilikom obavljanja tehničkih pregleda i registracije vozila, sukladno posebnom ugovoru s MUP-om, te sredstva osiguravajućih društava utvrđena posebnim ugovorom s MUP-om) i na izvor 61 - donacije (sredstva prikupljena od donacija fizičkih i pravnih osoba). Sredstva iz fondova Europske unije uplaćivat će se u skladu s izvorom financiranja EU fondova. Za sufinanciranje će se koristiti sredstva uplaćena na izvoru 43 i 61. Na prijedlog Radne skupine, Financijski plan i Plan potreba za proračunsku godinu odobrava ministar nadležan za unutarnje poslove.

Sredstva uplaćena na izvor financiranja 43 Ostali prihodi za posebne namjene mogu koristiti i drugi nositelji mjera, za odobrene projekte i nabavu opreme koja se koristi za provedbu pojedinih mjera Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa iz njihove nadležnosti. Za isto će se Sporazumom detaljnije urediti prava i obveze između MUP-a kao korisnika sredstava nositelja i provedbe pojedinih mjera Nacionalnog plana. Stručne službe Ministarstva unutarnjih poslova izrađuju financijska izvješća o realizaciji Plana potreba Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa te o istom izvješćuju članove Radne skupine tromjesečno, a prema potrebi i više puta. Zapisnik Radne skupine o razmotrenom financijskom izvješću dostavlja će se svim subjektima koji financiraju Nacionalni plan.

Provedba Plana potreba za Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa provodit će se prema Zakonu o javnoj nabavi („Narodne novine“ br. 120/16).







NACIONALNI  
PLAN  
SIGURNOSTI  
CESTOVNOG  
PROMETA



NACIONALNI  
PLAN  
SIGURNOSTI  
CESTOVNOG  
PROMETA