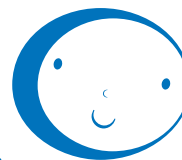
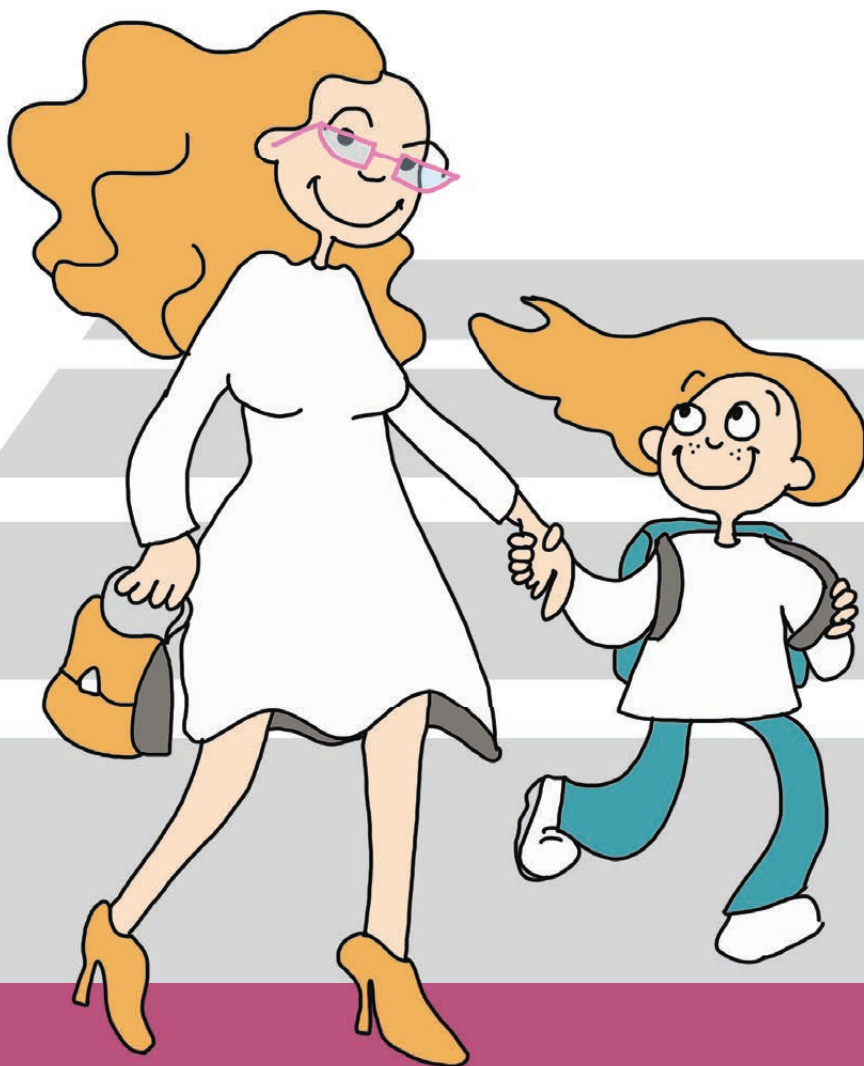


Dječja prava u prometu

ZBORNİK RADOVA S KONFERENCIJE.
„Zaštita prava djece u prometu –
gdje smo i što još moramo učiniti“



Republika Hrvatska
Pravobranitelj za djecu



Poruke djece:

“ „...Kao pješaci često se osjećamo kao da nam je oduzeta prednost prolaska, ne poštuje nas se u prometu. Još je gore u većim gradovima i po noći. Ima dosta pijanih vozača po cestama.“

“ „Bilo bi dobro da ima više edukacija o sigurnosti u prometu. Pamtim neke kampanje i reklame kao Šegrt Hlapić, Poštujte naše znakove,..."

“ „Želimo da sva vozila koja prevoze djecu, bilo gdje i bilo kuda u svijetu, budu sigurna.“



Zagreb, 2025.

Izdavač
Pravobranitelj za djecu
Zagreb, Teslina 10

Za izdavača
Helenca Pirnat Dragičević

Urednica
Maja Gabelica Šupljika

Recenzent
prof.dr.sc. Hrvoje Baričević

Lektorica
Ljiljana Breulj Štimac

Ilustracije
Zrinka Ostović

Grafičko oblikovanje
Valentina Dominić, Smak kolektiv d.o.o., Zagreb

Naklada
700 primjeraka

Tiskano u Zagrebu, 2025. godine

Konferencija o zaštiti prava djece u prometu – gdje smo i što još moramo učiniti? održana je
na Veleučilištu u Rijeci, 26. listopada 2023.

ISBN 978-953-7790-18-9

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu
Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu pod brojem 001263954.

Dječja prava u prometu

ZBORNİK RADOVA S KONFERENCIJE.
„Zaštita prava djece u prometu –
gdje smo i što još moramo učiniti“



Sadržaj

O temi.....	6
Riječ pravobraniteljice, Helenca Pirnat Dragičević	7
Urednički predgovor, Maja Gabelica Šupljika.....	8
Smanjimo smrtnost djece na europskim cestama, Antonio Avenoso, pripremila Danijela Žagar	10
Sigurnost djece na cestama u Republici Hrvatskoj, Miron Huljak.....	13
Zaštita prava djece u prometu - perspektiva Pravobranitelja za djecu, Danijela Žagar	15
Važno je da se i mene pita!, pripremila Danijela Žagar	30
Jačanje sigurnosti kroz odgoj, edukaciju i promjene u prometnoj infrastrukturi	36
Prometni odgoj i prometna kultura – put do sigurnijeg i odgovornijeg društva, Višnja Rajić, Alena Letina, Marko Šoštarić, Dario Baić i Lana Račić.....	37
Prometni odgoj u hrvatskom odgojno-obrazovnom sustavu, Igor Rukljač.....	44
Edukacija i mjere u cilju povećanja sigurnosti djece u prometu - iskustva Veleučilišta u Rijeci, Ivana Tomić Prpić.....	48
Ponašanje djece u zonama pješačkih prijelaza kao parametar za projektiranje sigurne pješačke infrastrukture, Aleksandra Deluka-Tibljaš	53
Projektiranje sigurne prometne infrastrukture prema smjernicama Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa, Ivica Barišić.....	58
Praktični okvir zaštite djece u prometu.....	64
Ozljede djece u prometu, Zoran Barčot	65
Psihološki kontekst stjecanja sigurnosnih vještina, navika i kompetencija u prometu, Ljiljana Mikuš.....	70
Suradnjom prema povećanju stope pravilnog korištenja autosjedalica i smanjenju ozljeda djece putnika u automobilima, Milka Bogunović Barbir	75
Autobusi kojima se organizirano prevoze djeca, Igor Marjanović	79
Udruga „Sigurna cesta“ i sigurnost u prometu djece rane i predškolske dobi, Nenad Zuber i Irena Vitaz.....	85
Izgradnja prometne kulture u srednjoj školi, Iva Bojčić i Kristinka Lemačić.....	89
Recenzija Zbornika radova „Dječja prava u prometu“, Hrvoje Baričević	94

O temi dječjih prava u prometu

Riječ pravobraniteljice¹

U prometnim je nesrećama smrtno stradalo 21 dijete u 2023. godini, što je najviše u posljednje tri godine u našoj zemlji. U namjeri da zaustavimo gubitak dječjih života i rastuće stradavanje djece u prometu, organizirali smo u suradnji s Veleučilištem u Rijeci znanstveno-stručnu konferenciju “Zaštita prava djece u prometu – gdje smo i što još moramo učiniti?”, koja se održala 26. listopada 2023. godine. Na konferenciji su se okupili istaknuti stručnjaci i predstavnici ključnih institucija iz Hrvatske i inozemstva, sve s ciljem razmatranja stanja sigurnosti djece u prometu i definiranja daljnjih koraka u zaštiti njihovih prava i interesa. Izlaganja održana na konferenciji pretočena su u ovaj Zbornik, koji objedinjuje ključne spoznaje, analize i prijedloge daljnjih mjera za povećanje sigurnosti djece u prometu.

Posebnu zahvalu upućujemo svim institucijama i organizacijama koje su svojim izlaganjima i sudjelovanjem na konferenciji podržale naše zagovaranje i promociju dječjih prava u prometu.

Svaka institucija i organizacija je kroz izlaganja i

tekstove svojih predstavnika, kao i autori dodanih tekstova, dala vrijedan doprinos unaprjeđenju spoznaja o ovoj složenoj i važnoj temi, pokrivajući različita područja sigurnosti djece u prometu – od obrazovanja i prevencije, preko intervencija zdravstvenog i socijalnog sustava, pa sve do pitanja cestovne infrastrukture, tehničke ispravnosti vozila i upravljanja sigurnošću.

Ovom prilikom želimo istaknuti doprinos Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu (MMS), čiji su članovi Srna, Egor i Erik pružili jedinstvenu perspektivu djece o ovoj važnoj temi. Njihova promišljanja dodatno su obogatila konferencijske rasprave i poslužila kao inspiracija za brojne zaključke izložene u Zborniku koji je pred vama.

Nadamo se da će ovaj Zbornik, koji objedinjavanjem svih izlaganja i rezultata konferencije ostaje trajan izvor znanja, inspirirati nove inicijative i poboljšanja u području sigurnosti djece u prometu. Pozivamo sve čitatelje da ga iskoriste kao stručnu referencu u svom daljnjem radu, promišljanju i planiranju aktivnosti.

¹ Helena Pirnat Dragičević, dipl. iur., pravobraniteljica za djecu

UREDNIČKI PREGOVOR²

Briga o djeci u prometu, odgovornost prema njihovoj dobrobiti i čuvanje njihova života direktno je povezano s četiri načela UN-ove *Konvencije o pravima djeteta* koja obvezuje sve institucije, grupe, pojedince i vlast u svakoj državi potpisnici. Ova načela, osim što je svako od njih i dječje pravo, sadrže u sebi sva druga prava te daju smisao pojedinim odredbama *Konvencije*. Načelo o nediskriminaciji i jednakosti određuje da svako dijete ima ljudska prava bez obzira na to tko je, gdje živi, čime mu se bave roditelji, kojim jezikom govori, je li dječak ili djevojčica, iz koje kulture potječe, ima li neku teškoću u razvoju, je li bogato ili siromašno. Načelo o dječjem sudjelovanju govori o tome da dijete ima pravo izraziti svoje mišljenje, a odrasli ga trebaju poslušati i ozbiljno razmotriti. Razmatranje najboljeg interesa djeteta je načelo koje kaže da odrasli trebaju postupati onako kako je najbolje za dijete, a kada donose odluke trebaju misliti na to kako će njihove odluke utjecati na djecu. A kada je riječ o sigurnosti i preživljavanju djeteta u prometu, valja krenuti od četvrtog načela koje se odnosi na djetetovo pravo na život i razvoj u svim vidovima života.

Sigurnost djece u prometu - na papiru

Prema Svjetskoj zdravstvenoj organizaciji, deset je strategija za povećanje sigurnosti djece u prometu: 1. kontrola brzine u prometu, 2. ograničenje alkohola u prometu, 3. korištenje kaciga za bicikliste i motocikliste, 4. prijevoz djece u sjedalicama /postoljima, 5. povećanje vidljivosti djece u prometu, 6. poboljšanje

Poznato je da su četiri glavne „ubojice“ u cestovnom prometu, zbog čijih posljedica pate i djeca i odrasli, prekoračenje brzine kretanja vozila, korištenje mobitela tijekom vožnje, nekorištenje sigurnosnog pojasa i upravljanje vozilom pod utjecajem alkohola. Djeca su često ugrožena i kada im se neopravdano i prije stjecanja prava dopušta da upravljaju biciklima, raznim vrstama motornih vozila poput motora, osobnih vozila, traktora, *quadova* i novih prijevoznih sredstava, kao što su električni romobili.

Osim što su, kao i njihovi roditelji, djeca izložena prometnom stresu, izložena su i prometnoj buci koje više nisu ni svjesni i ne smeta im, a s čime se njihov organizam i živčani sustav sigurno ne bi složili. Istraživanja pokazuju da izloženost trajnoj prometnoj buci predstavlja rizični faktor za zdravlje kroz posljedice kao što su smetnje spavanja, razdražljivost, srčane bolesti i kognitivne smetnje kod djece.³ Posljedice prometne buke, koja je uz sve rizike koje proizvodi povezana i sa zagađenjem zraka, trebale bi, zaključuje se u istraživanju, rezultirati mjerama koje imaju važnu ulogu u urbanom planiranju.

cestovne infrastrukture, 7. unaprjeđenje dizajna i sigurnosnih standarda vozila, 8. smanjenje rizika za mlade/nove vozače, 9. osiguranje zbrinjavanja djece ozlijeđene u prometnim nesrećama i 10. nadzor djece u blizini škola⁴. Ove strategije u stvari govore o postojećim problemima i izazovima.

Stockholmska deklaracija iz 2020. godine o sigurnosti na cestama i postizanju ciljeva do 2030.⁵ govori o tome da sigurnost na cestama treba biti integrirana u druga područja javnih politika, posebice u politikama vezanim za klimatske promjene, jednakost spolova, zdravlje i dobrobit, kvalitetno obrazovanje, smanjenje nejednakosti, održive gradove i zajednice, infrastrukturu i odgovornu potrošnju i proizvodnju.

Naglašava i da bi trebalo zajednički raditi na razmjeni iskustava o usvajanju i provedbi zakona o rizičnim ponašanjima, kao što su prebrza vožnja, vožnja pod utjecajem alkohola te nekorištenje sigurnosnih pojaseva, sigurnosni sustavi za djecu i motociklističke kacige i provedba mjera za ublažavanje takvih rizika, što bi moglo spasiti stotine života godišnje, ali još uvijek nije usvojeno u većini zemalja. *Deklaracija* prepoznaje i specifične i raznolike izazove sigurnosti na cestama i održivosti u urbanim i ruralnim područjima, kao i rastuće prijetnje za ranjive sudionike u gradskom prometu. Također se u njoj navodi da je zajednička odgovornost da kreatori prometnih sustava i sudionike u prometu potaknemo da prihvate ideju svijeta bez smrtnih

Stanje u Hrvatskoj

Iako prema statističkim pokazateljima sigurnost cestovnog prometa u Hrvatskoj iz godine u godinu bilježi trend poboljšanja, usporedbe sa zemljama EU pokazuju da se RH mora više angažirati kako bi unaprijedila cestovnu sigurnost i uložiti dodatne napore kako bi se spriječilo stradanje djece u prometu.

slučajeva i ozbiljnih ozljeda u cestovnom prometu.

Poziva da se treba baviti vezama između sigurnosti na cestama, mentalnog i tjelesnog zdravlja, razvoja, obrazovanja, ravnopravnosti i jednakosti spolova, održivih gradova, okoliša i klimatskih promjena, kao i društvenim odrednicama sigurnosti. *Deklaracija* ističe nužnost osiguranja pravovremenog pristupa visokokvalitetnim, hitnim i dugoročnim zdravstvenim uslugama za ozlijeđene i prepoznavanja da učinkovita skrb nakon prometne nesreće uključuje i mentalnu, društvenu i pravnu podršku žrtvama, preživjelima i obitelji.

Izješće Svjetske zdravstvene organizacije *Global status report on road safety 2023*⁶ otkrilo je da su prometne nesreće i dalje „stalna globalna zdravstvena kriza“ te da su djeca i drugi ranjivi sudionici u prometu suočeni s „akutnim i rastućim rizikom od smrti“.

Dječja deklaracija o sigurnosti na cestama Svjetske zdravstvene organizacije završava riječima: Ako nam sada osigurate sigurne ceste, možemo i hoćemo biti dobar primjer generacijama koje dolaze. Molimo vas, slušajte i djelujte.⁷

Kvaliteta života djeteta u Hrvatskoj i dalje bitno ovisi o mjestu gdje ono živi, koliko mu je škola daleko od njegovog doma, gdje se nalazi dječje igralište i gdje provodi slobodno vrijeme, stoga drugačije opasnosti vrebaju djecu na prometnicama u većim urbanim sredinama i gradovima u odnosu na prometnice u manjim mjestima.

² mr. sc. Maja Gabelica Šupljika, prof. psihologije, zamjenica pravobraniteljice za djecu

³ Hoffman, B. i Vienneau, D. (2024), *At the heart of the matter: do we still underestimate noise effects on cardiovascular health?*, www.thelancet.com Vol 47 December, 2024

⁴ chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfndmkaj/https://www.hzjz.hr/wp-content/uploads/2013/11/Deset-strategija-za-pove%C4%87anje-sigurnosti-djece-u-prometu.pdf

⁵ chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfndmkaj/https://zakoci.eu/media/tekstovi/Stockholmska%20deklaracija.pdf

⁶ https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023

⁷ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/child-declaration--en---final.pdf?sfvrsn=eacfb52f_3

Sigurnost i kvaliteta života ovise i o naizgled trivijalnim stvarima, kao što su broj parkirališta, broj voznih traka na kolniku i vrijeme trajanja zelenog semaforškog svjetla. Odgovor i posljedice odluka odgovornih i ovlaštenih za reagiranje govore o tome koliko su razni sustavi uspješni i učinkoviti za osiguravanje sigurnosti djece u odgovoru na dječju potrebu za kretanjem i općeljudsku potrebu za povezivanjem i u odnosu na prostor i u odnosu na ljude.

Valja podsjetiti da je Odbor za prava djeteta UN-a u lipnju 2022. u svojim *Zaključnim primjedbama o kombiniranom petom i šestom periodičnom izvješću Hrvatske o stanju prava djece*⁸, pozdravio izmjene i

U Zborniku govorimo o...

Na temelju iskustva koje smo u Uredu pravobranitelja za djecu stekli baveći se od 2006. temom sigurnosti djece u prometu, konferenciju u Rijeci 2023. zamislili smo kao susret stručnjaka iz različitih institucija, sustava i područja koji imaju zajedničku misiju kada se radi o djeci, a to je učiniti sve što se može da djeca odrastaju sigurno, imaju sretno djetinjstvo i sve uvjete za razvoj. Željeli smo utjecati i na donositelje odluka i kreatore politika da svoje odluke temelje na istraživanjima, dokazima, primjenjivim nalazima i maksimalnoj isplativosti u odnosu na dječje živote i njihovo fizičko i mentalno zdravlje.

Na konferenciji se govorilo o tome kako je danas djeci na cesti, o podacima o dječjem stradanju, kao i o smislenim aktivnostima i mjerama za dječju dobrobit i sigurno odrastanje. U pripremi teksta za ovaj zbornik *Dječja prava u prometu - gdje smo i što još moramo učiniti*, osim predstavnica Ureda pravobranitelja za djecu, sudjelovala je većina izlagača s konferencije te drugi stručnjaci i predstavnici različitih institucija (ministarstava, visokoškolskih ustanova, organizacija civilnog društva, itd.). U

dopune *Zakona o sigurnosti prometa na cestama* iz 2019. s ciljem poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa i prometne kulture. Međutim, preporučio je i da Republika Hrvatska provede dodatne mjere za sprječavanje prometnih nesreća, uključujući dodatne obrazovne programe o sigurnosti na cestama i prevenciji nesreća u svim školskim programima, javne kampanje za podizanje prometne svijesti djece, roditelja, učitelja i javnosti. Odbor je preporučio i strogu provedbu prometnih zakona, uključujući i one o korištenju mobilnih telefona zbog njihove povezanosti s nesrećama, kao i osiguranje sustavnog prikupljanja podataka za procjenu trenda cestovnih prometnih nesreća, uključujući uzroke i povezani morbiditet i smrtnost od prometnih nesreća.

zborniku prenosimo i riječi izvršnog direktora jedne međunarodne organizacije, kao i članova Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu.

Činjenica da više tekstova govori o istim temama na drukčiji način ukazuje nam na postojanje usporedivih mjera i odgovornosti prema djeci te svjesnost o tome da dobre i smislene mjere i aktivnosti mogu imati snažan dugoročni i strateški značaj za djecu. Svjesni smo da ima još važnih tema kojih se nismo dotakli. Neke od njih su pušenje u automobilu kao distraktor i štetan okolišni utjecaj na dijete, upornost vozača da istovremeno voze, razgovaraju i/ili tipkaju po mobitelu te poražavajuće posljedice smrti djeteta na obitelji. Važna tema je i utjecaj pogibije roditelja u prometu na živote njihove djece, zatim neučinkovitost sankcija zbog kršenja prometnih propisa ili dosezi prekršajne i kaznene odgovornosti prekršitelja, od kojih su neki i djeca.

Uvodni tekstovi u ovom zborniku govore o stanju na europskim cestama i načinima smanjenja stope smrtnosti djece na njima iz perspektive izvršnog

direktora Europskog vijeća za sigurnost prometa, savjetodavnog tijela Europske komisije za sigurnost prometa. Govore i o podacima Ravnateljstva policije Ministarstva unutarnjih poslova RH o stradanju djece u Hrvatskoj, perspektivi, podacima i aktivnostima Ureda pravobranitelja za djecu, kao i stavovima djece i članova Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu.

U dva sljedeća poglavlja autori ne prikazuju samo stanje, prepreke i izazove, već i složene procese kojima se dolazi do ishoda i ciljeva te rezultate istraživanja. Govore i o svakodnevnim nastojanjima, radu i praksi usmjerenoj zaštiti djece u prometu. Poglavlje *Jačanje sigurnosti kroz odgoj, edukaciju i promjene u prometnoj infrastrukturi* sadrži prijedloge o tome kakav bi trebao biti prometni odgoj, kompetencije učitelja i razvoj prometne kulture učenika u osnovnoj školi, o čemu pišu profesorice i profesori s Učiteljskog fakulteta i Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu te stručnjakinja za sigurnost cestovnog prometa. Predstavnik Ministarstva znanosti, obrazovanja i mladih govori o prometnom odgoju u hrvatskom odgojno-obrazovnom sustavu, a rezultate istraživanja o ponašanju djece na pješačkim prijelazima predstavlja profesorica s Građevinskog fakulteta u Rijeci. Predavačica s Veleučilišta u Rijeci upoznaje nas s iskustvima Veleučilišta u odnosu na mobilnost djece u cestovnom prometu te na odgoj i

obrazovanje za sigurnost djece u prometu, a njezin kolega s Veleučilišta govori o projektiranju sigurne prometne infrastrukture.

U poglavlju *Praktični okvir zaštite djece u prometu* dječji kirurg iz Klinike za dječje bolesti Zagreb govori o ozljedama djece u prometu, podacima iz raznovrsnih izvora, kao i o preporukama roditeljima i drugim odraslim osobama koje skrbe za djecu. Pročelnica Sekcije za prometnu psihologiju Hrvatskog psihološkog društva izlaže o stradanju djece, poveznici između sigurnosti djece u prometu, djetetovog razvoja i izvorima opasnosti za dijete te ujedno govori o roditeljskoj ulozi u prometnom odgoju i edukativnim programima i o osobnoj sigurnosti i mentalnom zdravlju. O važnosti korištenja autosjedalica i smanjenju ozljeda djece putnika u automobilima piše suvoditeljica programa *Sigurno u prometu* Udruge Roditelji u akciji, a dopredsjednik i članica Udruge za prometnu preventivu mladih „Sigurna cesta“ govore o projektima udruge i partnerstvima usmjerenima sigurnosti u prometu djece rane i predškolske dobi. Sigurnost djece u vožnji autobusa za organiziran prijevoz djece naglašava djelatnik iz Centra za vozila Hrvatske, dok autorice iz Industrijsko-strojarske škole u Zagrebu predstavljaju način izgradnje prometne kulture u srednjoj školi kroz iskustveni i zajednički rad učenika i kroz državno natjecanje.

8 https://dijete.hr/hr/uz-nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa-21-listopada/#_ftn1

I na kraju predgovora...

Nadamo se da će čitatelji dobiti mnoge informacije koje su im do sada možda bile nepoznate ili ih nisu smatrali toliko važnima. Htjeli smo započeti i raspravu o tome čemu dati prioritet, o broju trenutnih prioriteta u odnosu na dječje živote i njihovo mentalno zdravlje, što funkcionira, a što ne te kako se intervencije mogu učinkovito i pravedno provesti na što više mjesta.

Željeli bismo ovim zbornikom potaknuti sve one koji svojim znanjem, iskustvom i društvenim mandatima/ovlastima mogu doprinijeti tako važnom cilju kao što je djetetov život, sigurnost i zdravlje. Isto tako, sve one koji entuzijastično, stručno i motivirano ulažu svoje znanje i energiju kako bi djeca bila sigurna u prometu želimo ohrabriti da tako nastave.

Jer, kako navodi već spomenuta Stockholmska deklaracija: većinu smrtnih slučajeva i ozljeda u cestovnom prometu moguće je spriječiti, a desetljeće u kojem se nalazimo trebalo bi biti desetljeće djelovanja i postizanja rezultata. I, osim što nam ceste približavaju udaljena mjesta, one nas vode drugim ljudima i na njima srećemo druge ljude.

A što više budemo brinuli o sigurnosti na cestama, to će nam biti ugodnije i ljepše jer:

Ceste vode u nove krajeve. One vode ljudima. Ali i prekidaju ljudski put. No, na cesti se može naći i srce.

Srce je na cesti kada vozač zaustavi svoj auto kraj vašega i pita: "Treba li vam pomoć?" Motori u automobilima nemaju srca. I ceste ga nemaju. Imaju ga ljudi i njima mogu osvijetliti crne pruge ceste. Putovima što smanjuje udaljenosti i zbližuju ljude.⁹

Antonio Avenoso, Europsko vijeće za sigurnost prometa¹⁰

SMANJIMO SMRTNOST DJECE NA EUROPSKIM CESTAMA

Na konferenciji u Rijeci sudjelovao je i Antonio Avenoso¹¹, izvršni direktor Europskog vijeća za sigurnost prometa (*European Transport Safety Council - ETSC*). Rad za ovaj zbornik priređen je na temelju njegovog izlaganja na konferenciji, sadržaju PPT prezentacije i publikacije odnosno izvješća ETSC-a pod nazivom *Reducing Child Deaths on European Roads*¹² iz rujna 2022. U toj se publikaciji djecom smatraju osobe od 0 do 14 godina (uključivo).¹³

Europsko vijeće za sigurnost prometa je neovisna neprofitna organizacija sa sjedištem u Bruxellesu, posvećena smanjenju broja smrtnih slučajeva i ozljeda u prometu u Europi. Osnovana 1993. godine, Europskoj komisiji, Europskom parlamentu i europskim zemljama pruža nepristran izvor stručnih savjeta o pitanjima sigurnosti prometa.

⁹ Gabelica, Milivoj (1986.), *Razgovori s tobom*, priručnik za učenike nižih razreda osnovne škole, Školska knjiga, str. 137

¹⁰ Prema izlaganju izvršnog direktora Europskog vijeća za sigurnost prometa (*European Transport Safety Council - ETSC*) Antonia Avenosa *Reducing Child Deaths on European Roads*, pripremila Danijela Žagar.

¹¹ Antonio Avenoso je 13 godina izvršni direktor ETSC-a, a stručnjak je u području politike sigurnosti cestovnog prometa. Redovito predstavlja Vijeće na konferencijama o sigurnosti na cestama u Europi, Bliskom istoku i Aziji.

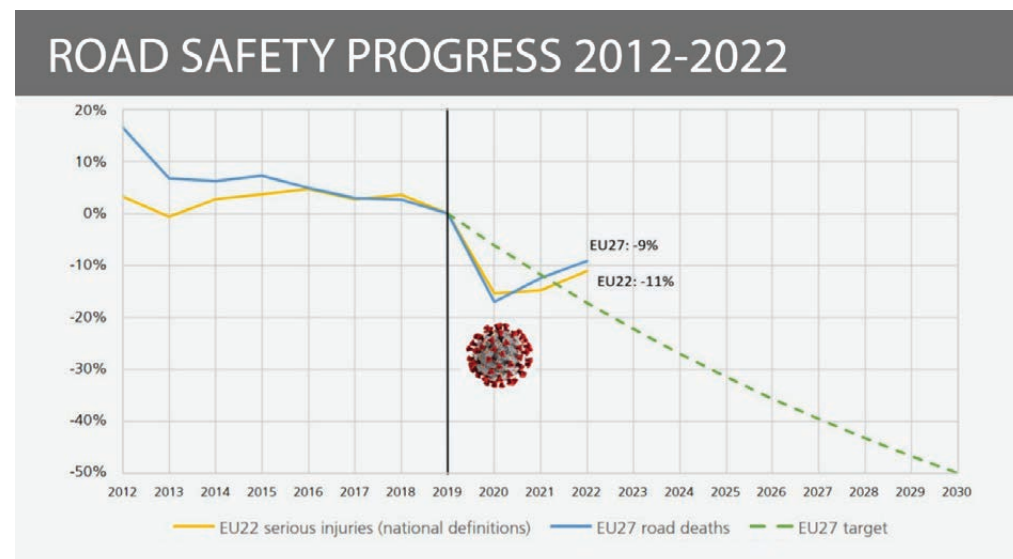
¹² *Reducing Child Deaths on European Roads*, https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH43-1.pdf

¹³ Ibid, stranica 13.

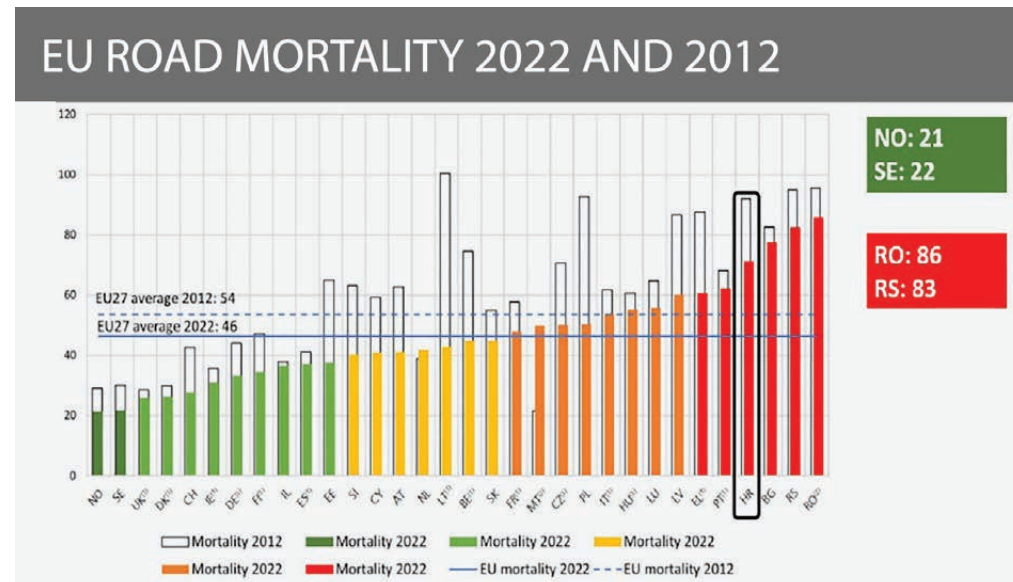
Stradavanje na europskim cestama

U 2022. godini 20 678 ljudi poginulo je u prometnim nesrećama u EU. U posljednjem desetljeću broj smrtnih slučajeva u cestovnom prometu diljem EU smanjio se za 22%. To znači da je u posljednjem desetljeću poginulo 39 554 manje ljudi nego što bi

bilo da se smrtnost nastavila na istoj razini kao 2012. (Slika 1.) Prosječna smrtnost na cestama u EU u 2022. godini je bila 46 poginulih na milijun stanovnika (u 2012. bila je 54). U dvije zemlje (Malta i Nizozemska) smrtnost je veća u 2022. nego u 2012. (Slika 2)¹⁴



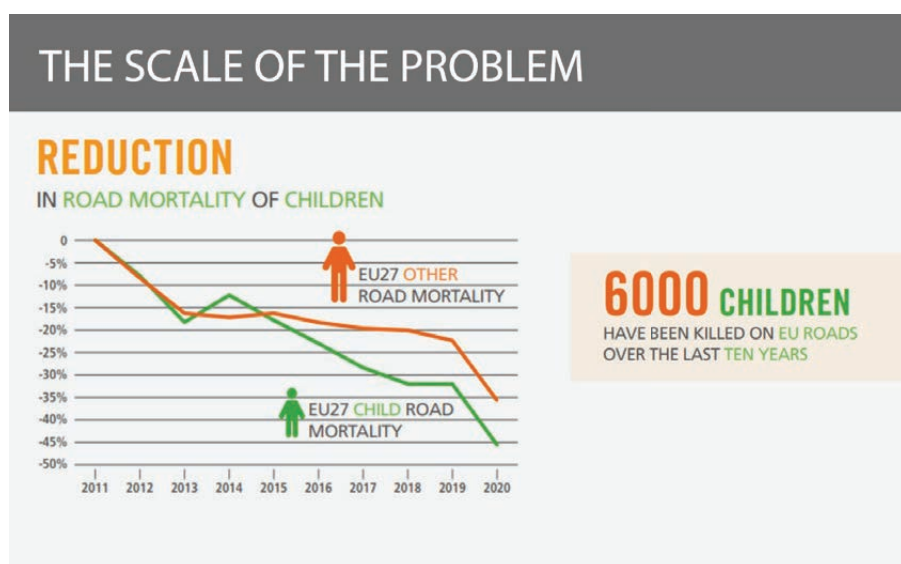
Slika 1. Prikaz napretka cestovne sigurnosti za period 2012.- 2022.



Slika 2. Prikaz smrtnog stradavanja na cestama u EU u 2012. i 2022. godini

¹⁴ Podaci u tablicama, grafikonima i slikama u ovom poglavlju prikazani su na engleskom jeziku kao u izvornom izlaganju izvršnog direktora ETSC-a.

Stradavanje djece u prometu na cestama



Slika 3. Razmjer problema

Sigurnost djece u cestovnom prometu značajno se poboljšala tijekom proteklog desetljeća u gotovo svim zemljama koje prati ETSC-ov program *Indeksa sigurnosti na cestama* (PIN).

Unatoč tome, svaki dan u Europskoj uniji u prometnim nesrećama više od osamnaestero djece bude teško ozlijeđeno, a jedno dijete pogine. 390 djece poginulo je na cestama u EU-u samo u 2020., a više od 6 000 poginulo je u posljednjih deset godina. Smrti djece na cestama predstavljale su 2% svih smrtnih slučajeva na cestama u 2020. Smrtnost djece na cestama (broj smrti na milijun djece stanovnika) smanjila se za 46% u usporedbi sa smanjenjem od 36% za sve ostale dobne skupine u razdoblju 2010.– 2020. (Slika 3.)

Relativno strmo smanjenje može se uočiti početkom desetljeća tijekom gospodarske recesije koja je uslijedila nakon financijske krize 2008. Još jedno strmo smanjenje može se vidjeti na kraju desetljeća kada su mjere usmjerene na kontrolu pandemije Covid-19 strogo ograničile kretanje ljudi, uključujući i djecu, koja povremeno nisu smjela ići u školu.

Djeca nemaju svugdje u Europi istu razinu sigurnosti u cestovnom prometu. Stopa smrtnosti djece u prometu u Rumunjskoj deset je puta veća nego u Norveškoj, Cipru ili Švedskoj. Tamo gdje je smrtnost djece na cestama relativno niska, smrtnost na cestama za ostatak stanovništva također ima tendenciju da bude relativno niska i obrnuto.

Tamo gdje je smrtnost djece relativno niska, a smrtnost ostatka stanovništva relativno visoka, to bi moglo biti zato jer roditelji radije voze djecu u školu nego da im dopuste da idu sama biciklom ili pješice.

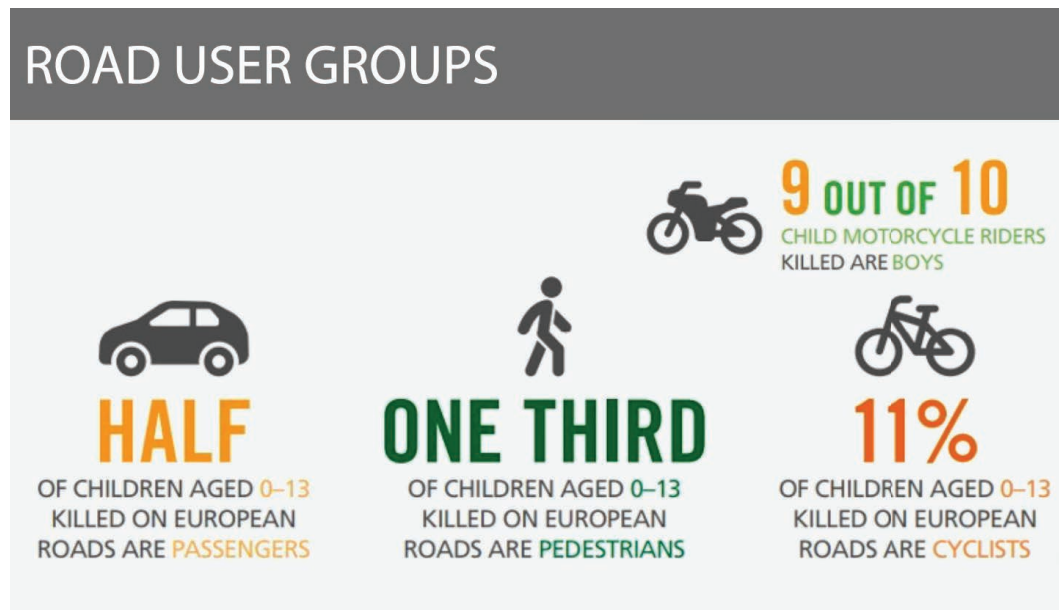
U prosjeku u EU jedno od 15 smrtnih slučajeva djece nakon prvog rođendana posljedica je prometnog sudara. Smrti djece na cestama čine 6,5% sve smrtno stradale djece, dok sve ostale smrti na cestama čine 0,4% svih ostalih smrti. Dakle, za djecu je smrtnost u cestovnom prometu puno veća od smrtnosti od drugih uzroka, u usporedbi s omjerom smrtnosti u prometu i opće smrtnosti za druge dobne skupine.

Prije pet godina u EU jedno od 13 djece bi umrlo nakon sudara, što u usporedbi s gore navedenim podatkom pokazuje napredak u smanjenju smrtnosti djece na cestama, koji je brži od smanjenja drugih slučajeva smrtnog stradavanja djece.

Djeca u dobi od 10 do 13 godina imaju veću smrtnost na cestama od djece u dobi od 5 do 9 godina. Kao dio normalnog dječjeg razvoja, djeca u dobi od 10 do 13 godina vjerojatnije će se kretati bez pratnje odraslih, posebice putujući u školu i iz škole. No, nakon što navrš 14 godina i postupno stječu pristup motociklima i automobilima,

njihova smrtnost na cestama počinje naglo rasti. Polovina poginule djece na europskim cestama u dobi od 0 do 13 godina stradala su kao putnici u vozilima. Jedna trećina poginule djece na europskim cestama u dobi od 0 do 13 godina stradala su kao pješaci, a 11% poginule djece na europskim cestama u dobi od 0 do 13 godina stradalo je u svojstvu biciklista. Devet od desetoro djece koja su poginula upravljajući motociklima bili su dječaci. (Slika 4.)

Smrt jednog od 15 smrtno stradale djece rezultat je prometne nesreće. (Slika 5.)



Slika 4. Prikaz stradavanja djece u prometu po svojstvu



Slika 5. Ilustracija smrtnih slučajeva djece na cestama u udjelu ostalih smrtnih slučajeva

Kako zaštititi djecu u prometu

ETSC poziva na akciju i posebne ciljeve za zaštitu djece sudionika u prometu, dajući oko 40 preporuka nacionalnim vladama i EU-u, koje sažeto prikazujemo.

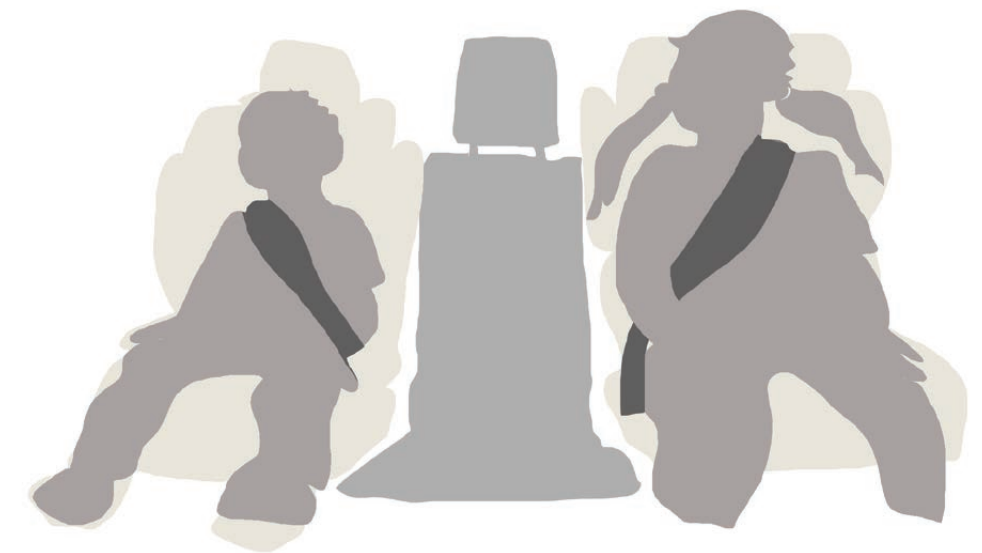
Glavne preporuke **nacionalnim vladama** odnose se na postizanje visoke razine ukupne sigurnosti na cestama, smanjenje motoriziranog prometa oko područja s visokim brojem djece, pješaka i biciklista, osiguravanje infrastrukture za pješake i bicikliste odvojene od motoriziranog prometa, obavezne blokade u slučaju alkoholiziranosti (*alcohol interlocks*) u svim školskim autobusima, drugim autobusima i taksijima koji služe kao školski prijevoz ili za prijevoz djece. Preporuča se i niz drugih mjera koje se odnose na siguran prijevoz djece u vozilima, naročito vezano za dječje autosjedalice (njihov položaj u automobilima, ispravno korištenje i cjenovnu dostupnost), prikupljanje podataka o sigurnom prijevozu djece, praćenje napretka i provođenju informativnih kampanji i obrazovanju za sigurnost na cestama.

Glavne preporuke donositeljima odluka u Europskoj uniji odnose na usvajanje posebnog cilja za smanjenje

smrtnih slučajeva i teških ozljeda u prometu među djecom i razvijanje popratnih mjera i istraživanja, sigurnost dječjih autosjedalica, njihovu cjenovnu dostupnost sniženjem stope PDV-a, reviziju standarda za testiranje biciklističkih kaciga i drugo.

Poboljšanje cestovne sigurnosti za djecu može se postići kombiniranim skupom mjera koje se odnose na sigurnost svih sudionika u prometu: unaprjeđenje cestovnog okoliša, projektiranje vozila koja bolje štite svoje putnike i one izvan vozila, provođenje prometnih zakona, promicanje ispravne upotrebe odgovarajućih sigurnosnih sustava za dijete, poboljšanje obrazovanja o cestovnom prometu i podizanje svijesti.

Usmjerenost politike na sigurnost djece koja rezultira stvarnim sigurnosnim mjerama također bi mogla dovesti do općeg poboljšanja sigurnosti na cestama za sve sudionike u prometu.¹⁵



15 Više informacija o ovoj značajnoj temi dostupno je na poveznici: https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH43-1.pdf

SIGURNOST DJECE¹⁷ NA CESTAMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Pitate li ljude koje je najveće bogatstvo ovoga svijeta, vjerojatni je odgovor, naša djeca. Njihovi osmjesi, veselja, uspjesi, hrane pozitivom duše odraslih. S druge strane, najgore što se nekom može dogoditi je bolest, stradavanje, smrt djeteta.

Ozbiljno shvaćajući i prihvaćajući gore spomenuto, postavlja se pitanje kako onda više od 50% djece najčešće stradava kao putnici u vozilima kojima upravljaju oni kojima su ta djeca sve na svijetu, koji ih neizmerno vole i koji će poduzeti sve da ona budu sigurna. Nešto ne štima.

Nema goreg iskustva od situacije kada roditeljima ili bliskima dolazite na kućna vrata obavijestiti ih o stradavanju djeteta.

Obavljajući posao vođe ekipe za očevide prometnih nesreća, imao sam nekoliko takvih iskustava, ništa gore i ne ponovilo se.



¹⁶ mr. sc. Miron Huljak, policijski savjetnik u Ravnateljstvu policije, Uprava za javni red i sigurnost, Služba prometne policije
¹⁷ U Republici Hrvatskoj, djeca koja su sudjelovala u prometnim nesrećama su osobe do navršene 14. godine života te se u skladu s tim vode statistike i raščlanjuju brojčani pokazatelji. Budući da je temelj rada Pravobraniteljice za djecu *Konvencija o pravima djeteta*, usvojena od Generalne skupštine UN-a, kojom se djeca definiraju kao osobe mlađe od 18 godina, ovaj tekst, odnosno podaci u njemu, odnosit će se na tu dobnu skupinu.

Brojčani pokazatelji¹⁸ o stradavanju djece

Na početnim stranicama Biltena o sigurnosti prometa na cestama, koji na godišnjoj bazi izdaje Ministarstvo unutarnjih poslova iščitava se: *Tisuće mrtvih na cestama predstavlja - statistiku, smrt jednog čovjeka - dramu.*

Teško je stradavanja djece izražavati brojkama, pogotovo kad znamo kakve tragične drame proživljavaju njihovi najbliži. Međutim, to je jedan od načina pokušaja detektiranja izazova i iznalaženja mogućih rješenja smanjenja najtežih stradavanja u prometu, a kada se radi o djeci, svođenje takvih stradavanja na nulu potrebno je odmah postići.

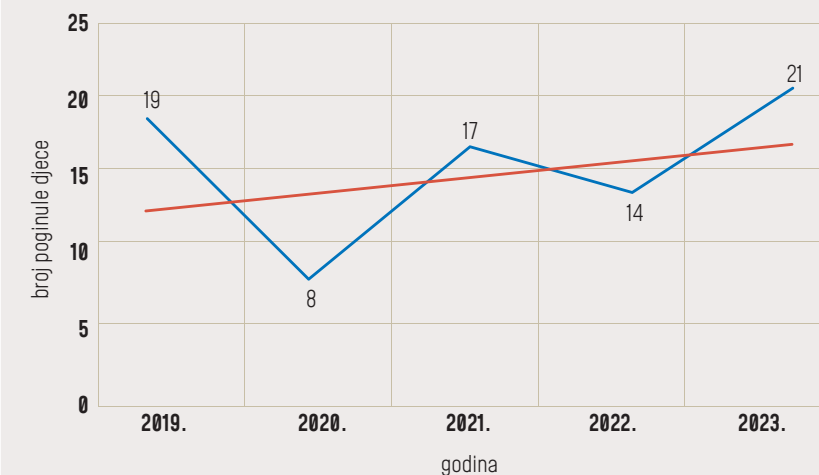
U grafikonu je vidljivo blago povećanje broja smrtnih stradavanja 2023. godine u odnosu na 2019. (2020. godina zbog pandemije COVID-19 nije relevantna).

Tablica 1 zorno prikazuje povećanje smrtno stradale djece u 2023. u odnosu na 2022. godinu. Treba istaknuti da je od sedam poginule djece vozača 2023. godine, njih šest bilo iz dobne skupine starijih od 14 godina. Jedan je poginuo kao vozač mopeda, čak tri kao vozači motocikla, a dvojica kao vozači osobnih automobila bez prava na upravljanje, odnosno bez položenog vozačkog ispita.

Činjenica koja se ponavlja iz godine u godinu jest ta da većina djece, pogotovo ona mlađe dobi, do 14. godine života, najviše stradavaju kao putnici u vozilima

¹⁸ Izvor: MUP RH

Smrtno stradala djeca u prometnim nesrećama od 2019. do 2023.



Grafikon 1

kojima upravljaju njihovi najbliži, a oni stariji u većini slučajeva kao putnici u vozilima kojima upravljaju mladi vozači, a često i njihovi vršnjaci bez vozačke dozvole. Kod mlađe djece je problem da ih odrasli vrlo često prevoze nepropisno bez sjedalica, postolja ili nevezane, i to pod parolom „idemo tu blizu, ništa se loše ne može dogoditi“. Gornji podaci nam dovoljno govore o ovoj stalno prisutnoj zabludi.

Budući da stanje sigurnosti cestovnog prometa, bez obzira na ukupno neznatno manji broj smrtno stradale u prometnim nesrećama, nikako nije bilo zadovoljavajuće tijekom 2023., a pogotovo u prvom polugodištu 2024. godine kada je broj smrtno stradale bio veći 26% u odnosu na isto razdoblje 2023. godine, poduzete su odlučne mjere temeljene na *Nacionalnom planu sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030.*

Po prvi puta je ostvareno stvarno sinergijsko djelovanje subjekata kojima je sigurnost cestovnog prometa barem dio njihove temeljne djelatnosti: Ministarstva

STRADAVANJA DJECE (DO 18. G.) U PROMETNIM NESREĆAMA PREMA SVOJSTVU SUDIONIKA U 2022. I 2023. GODINI

		vozač	udio u ukupnom broju nastradale djece	putnik	udio u ukupnom broju nastradale djece	pješak	udio u ukupnom broju nastradale djece	ukupno nastradale djece
2022.	POGINULI	2	14,3%	6	42,9%	6	42,9%	14
	TTO	82	32,2%	85	33,3%	88	34,5%	255
	LTO	255	20,6%	702	56,8%	280	22,6%	1237
	UKUPNO PO SVOJSTVU	339	22,5%	793	52,7%	374	24,8%	1506
2023.	POGINULI	7	33,3%	10	47,6%	4	19,0%	21
	TTO	140	44,3%	95	30,1%	81	25,6%	316
	LTO	304	21,4%	857	60,3%	261	18,4%	1422
	UKUPNO PO SVOJSTVU	451	25,6%	962	54,7%	346	19,7%	1759
2023. / 2022. +/- %	POGINULI	250,0%		66,7%		-33,3%		50,0%
	TTO	70,7%		11,8%		-8,0%		23,9%
	LTO	19,2%		22,1%		-6,8%		15,0%
	UKUPNO PO SVOJSTVU	33,0%		21,3%		-7,5%		16,8%

Tablica 1. Stradavanja djece (do 18 god.) u prometnim nesrećama prema svojstvu sudionika u 2022. i 2023. godini

*TTO – teške tjelesne ozljede

*LTO – lakše tjelesne ozljede

znanosti, obrazovanja i mladih, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Agencije za odgoj i obrazovanje, Ministarstva unutarnjih poslova, Hrvatskog autokluba i, kao izuzetno bitan element, Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

Temeljem već stare spoznaje da se razina društvenog razvoja može povećati isključivo stalnim učenjem, odnosno obrazovanjem od najranije životne dobi, pokrenut je projekt izmjene kurikuluma svih razreda osnovnih i srednjih škola, s ciljem da prometna sigurnost postane dio novih kurikuluma. U tom smislu,

sve osnovne škole u Republici Hrvatskoj imenovale su koordinateure koji će biti zaduženi za provođenje nastave o sigurnosti cestovnog prometa po postojećem programu, a nakon donošenja novih kurikuluma nastavit će provoditi edukaciju djece i mladih temeljem novih spoznaja.

Do sada je educirano više stotina koordinateura u osnovnim školama, koji su započeli rad s djecom. Nakon ovih aktivnosti slijedi pokretanje projekta u srednjim školama. Sve ove aktivnosti bile su izuzetno dobro medijski popraćene te se u javnosti puno govori

o sigurnosti prometa, posljedicama devijantnih ponašanja i načinima kako spriječiti besmislena stradavanja u prometu.

U razdoblju od siječnja do studenoga 2024. godine broj prometnih nesreća sa smrtnim ishodom je manji za 10,9%, a smrtno je stradalo 25 ljudi manje nego u istom razdoblju 2023., što čini umanjeno od 10% smrtno stradalih osoba. Vjerujemo da su jednim dijelom spomenute aktivnosti zaslužne za ovo izuzetno

poboljšanje.

U tablici koja slijedi vidljivi su pokazatelji stanja sigurnosti u jedanaest mjeseci 2024. godine s obzirom na stradavanje djece. Razvidno je smanjenje broja svih smrtno stradalih za 35%, a broj poginulih vozača je manji za čak 42,9 %. Svi su pokazatelji u pozitivno silaznom trendu, kao i kod prethodno prezentiranih ukupnih pokazatelja najtežeg stradavanja.

STRADAVANJA DJECE (DO 18. G.) U PROMETNIM NESREĆAMA PREMA SVOJSTVU SUDIONIKA U 2023. I 2024. GODINI - JEDANAEST MJESECI

		vozač	udio u ukupnom broju nastradale djece	putnik	udio u ukupnom broju nastradale djece	pješak	udio u ukupnom broju nastradale djece	ukupno nastradale djece
2023.	POGINULI	7	35,0%	9	45,0%	4	20,0%	20
	TTO	132	45,7%	82	28,4%	75	26,0%	289
	LTO	291	22,4%	780	59,9%	231	17,7%	1302
	UKUPNO PO SVOJSTVU	430	26,7%	871	54,1%	310	19,2%	1611
2024.	POGINULI	4	30,8%	6	46,2%	3	23,1%	13
	TTO	152	50,8%	85	28,4%	62	20,7%	299
	LTO	334	26,1%	722	56,4%	225	17,6%	1281
	UKUPNO PO SVOJSTVU	490	30,8%	813	51,0%	290	18,2%	1593
2024. / 2023. +/- %	POGINULI	-42,9%		33,3%		-25,0%		-35,0%
	TTO	15,2%		3,7%		-17,3%		3,5%
	LTO	14,8%		-7,4%		-2,6%		-1,6%
	UKUPNO PO SVOJSTVU	14,0%		-6,7%		-6,5%		-1,1%

Tablica 2. Stradavanja djece (do 18 god.) u prometnim nesrećama prema svojstvu sudionika u 2023. i 2024. godini

Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030.¹⁹

Nacionalni plan (tj. program do 2021. g.) provodi se od 1994. godine, a aktualni je donesen za razdoblje od 2021. do 2030. godine. Ovaj plan usklađen je sa svjetskim i europskim smjernicama zakonske regulative iz područja sigurnosti cestovnog prometa, a sastoji se od 13 područja djelovanja (mjera), s više od 200 aktivnosti. Aktivnosti s ciljem sigurnijeg prometovanja djece preporučene su u većini zacrtanih mjera. Predviđeno je trogodišnje usklađivanje mjera s obzirom na rezultate provođenja Plana i eventualne nove izazove. U sklopu Plana provodi se niz preventivnih projekata vezanih za sigurnost djece, koji se sufinanciraju sredstvima *Nacionalnog plana*. Primjerice, Hrvatski autoklub provodi nekoliko projekata: „Vidi i klikni“ (djeca starije vrtičke dobi i prvih razreda osnovne škole), „Klik“ (odgovorno ponašanje, srednjoškolci i vezanje pojasmom), „Sigurno u prometu“ (Državno natjecanje djece biciklista – 5. razredi osnovne škole). Također, provodi se osposobljavanje djece petih razreda osnovne škole za samostalno upravljanje biciklom u prometu na cestama (OŠ, HAK i MUP).

Zaključak

Sve što se provodi u cilju povećanja sigurnosti cestovnog prometa korisno je i dobro. Tijekom godina kroz razne prethodno spomenute aktivnosti educirani su deseci tisuća djece i mladih, koje se nastoji usmjeriti ka poželjnom ponašanju u prometu. Aktivnosti su sve na dobrovoljnoj bazi, a čim ne postoji obaveza, učinkovitost je šarolika. Izgleda da je došlo vrijeme, stoga su velika očekivanja od spomenutog projekta

Uz to, udruga Roditelji u akciji - RODA je doajen propisnog prijevoza djece u vozilima, dok se gotovo 20 godina provodi projekt „Prometna učilica“ za osnovnu školu, a unatrag sedam godina i „Prometna učilica“ za srednju školu. Radi se o internetskoj platformi namijenjenoj za učenje, poučavanje i provjeru znanja sadržaja prometne kulture te se ujedno provode državna natjecanja. „Prometne učilice“ bit će jedne od najvažnijih izvora tema i programa koje će provoditi prethodno spomenuti koordinatori, u kontekstu projekta promjene kurikulumu osnovnih i srednjih škola radi uvođenja kolegija vezanih za sigurnost prometa.

Mreža udruga Zagor jedan je od sjajnih primjera rada sa srednjoškolcima. Već deset godina u sklopu *Nacionalnog plana* provode projekt „Bez promila“ na razini Krapinsko-zagorske županije.

Treba spomenuti i Udrugu Sigurna cesta, Kazalište Smješko, Školu za cestovni promet – Zagreb, Strojarsku i prometna školu - Varaždin, Društvo naša djeca Zlata, Autoklub Čakovec, BASK Vinica, itd.

edukacije djece i mladih kroz obrazovni sustav, i to od najranije životne dobi - vrtičkog uzrasta - preko osnovnoškolaca do srednjoškolaca.

To je mukotrpan posao čiji će se rezultati vidjeti tek protokom duljeg vremenskog razdoblja, ali samo ćemo na taj način dobiti mlade punoljetne ljude koji će imati afirmativni stav prema sigurnosti cestovnog prometa.

¹⁹ Poveznica: https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf

Danijela Žagar²⁰, Ured pravobranitelja za djecu

ZAŠTITA PRAVA DJECE U PROMETU – PERSPEKTIVA PRAVOBRANITELJA ZA DJECU

Pregled stanja sigurnosti djece na cestama u Europi i Hrvatskoj

Prema podacima Europske komisije²¹, brojke za 2023. pokazuju zastoj u napretku u smanjenju broja smrtnih slučajeva u prometu u mnogim državama članicama Europske unije. Oko 20 400 ljudi poginulo je u prometnim nesrećama u EU-u u 2023., što je 1% manje nego u 2022. Unatoč određenom napretku od 2019., malo je država članica na putu da ispuni cilj smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama za 50% do 2030.

Nezavisna neprofitna organizacija *European Transport Safety Council* u svojem izvješću o napretku cestovne sigurnosti koje se odnosi na 32 države, uključujući Hrvatsku²², također upozorava na stagnaciju napretka cestovne sigurnosti u Europskoj uniji.

Od država se očekuju snažna politička volja, hitne mjere i dostatna ulaganja u sigurnu infrastrukturu kako bi se smanjila brojka od 500 smrti koje se događaju svaki tjedan na europskih cestama.

²⁰ Danijela Žagar, dipl. iur., savjetnica pravobraniteljice za djecu

²¹ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/2023-figures-show-stalling-progress-reducing-road-fatalities-too-many-countries-2024-03-08_en

²² ETSC, <https://etsc.eu/two-passenger-planes-crash-killing-everyone-on-board-this-is-how-many-people-die-on-eu-roads-every-week/>

Usporedbe radi, ova organizacija slikovito predočava ovu tjednu brojku smrti na cestama u EU, uspoređujući je sa situacijom dviju zrakoplovnih nesreća putničkih zrakoplova tjedno u kojima svi pogibaju, što bi zasigurno izazvalo snažan odjek te očekivanja javnosti za nužnim transformacijama. Kao što je zadnjih pedeset godina postignut napredak u zračnoj sigurnosti u Europi, takav pristup trebamo i u odnosu na cestovnu sigurnost.

Djeca i mladi su ugroženi u prometu prvenstveno zbog svojih dobnih ograničenja, neiskustva i nedostatnog sagledavanja mogućih opasnosti i rizika. Njihova sigurnost u prometu je briga i odgovornost odraslih koji moraju poduzeti sve kako bi djeca ostvarila svoje pravo na život i razvoj, na što ih obvezuje *Konvencija o pravima djeteta* Ujedinjenih naroda, koja globalno obvezuje države već 35 godina, a Republiku Hrvatsku od 1991. godine.

Iako prema statističkim pokazateljima sigurnost cestovnog prometa u Hrvatskoj iz godine u godinu općenito bilježi trend poboljšanja, usporedbe sa zemljama EU pokazuju da se RH mora više angažirati kako bi unaprijedila cestovnu sigurnost te uložiti dodatne napore za sprječavanje stradanja djece u prometu. Prema podacima Europske komisije, u 2022. i 2023. u Republici Hrvatskoj zabilježen je 71 smrtni slučaj na milijun svih stanovnika, što je znatno iznad prosjeka EU (46). Iza Hrvatske još slijede Bugarska i Rumunjska.

Prema podacima Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo²³, ozljede su vodeći uzrok smrtnosti djece i

mladih nakon prve godine života u Hrvatskoj. Tako je u posljednjih deset godina (2013. – 2022.) u Hrvatskoj od ozljeda umrlo 602 djece (0-19 godina), prosječno 60 djece (0-19 godina) godišnje, pri čemu su vodeći vanjski uzrok smrti u tom razdoblju bile prometne nesreće (47%). Iako je smrtnost od ozljeda kod djece u Hrvatskoj u padu, one još uvijek predstavljaju značajan javnozdravstveni problem i obiteljsku tragediju. No, većina ozljeda kod djece može se spriječiti, zbog čega je važna edukacija o prevenciji ozljeda.

Prema podacima MUP-a za prethodno desetljeće (2011.-2020.) u cestovnom je prometu poginulo čak 156 djece do 18 godina starosti, od čega 82 putnika, 39 vozača i 35 pješaka. Za usporedbu, zastrašujuće je da nam je u ovom desetljeću na cestama poginulo oko sedam školskih razreda ili cijela jedna manja osnovna škola.

Za 2023. godinu podaci MUP-a govore da je u prometnim nesrećama na hrvatskim cestama stradalo 1 629 djece do 18 godina, a poginulo čak 21 dijete. U razgovorima s djecom s kojom se susrećemo u Uredu pravobranitelja za djecu saznajemo njihova razmišljanja u vezi sigurnosti djece u prometu: od potrebe za povećanim ulaganjem u uređenje prometnica (rasvjeta, uspornici i nogostupi), osjećaju nesigurnosti na cesti zbog brzina i alkoholiziranih vozača do nejednake dostupnosti prijevoza zbog nedostatne cestovne infrastrukture.²⁴

Aktivnosti Ureda pravobranitelja za djecu

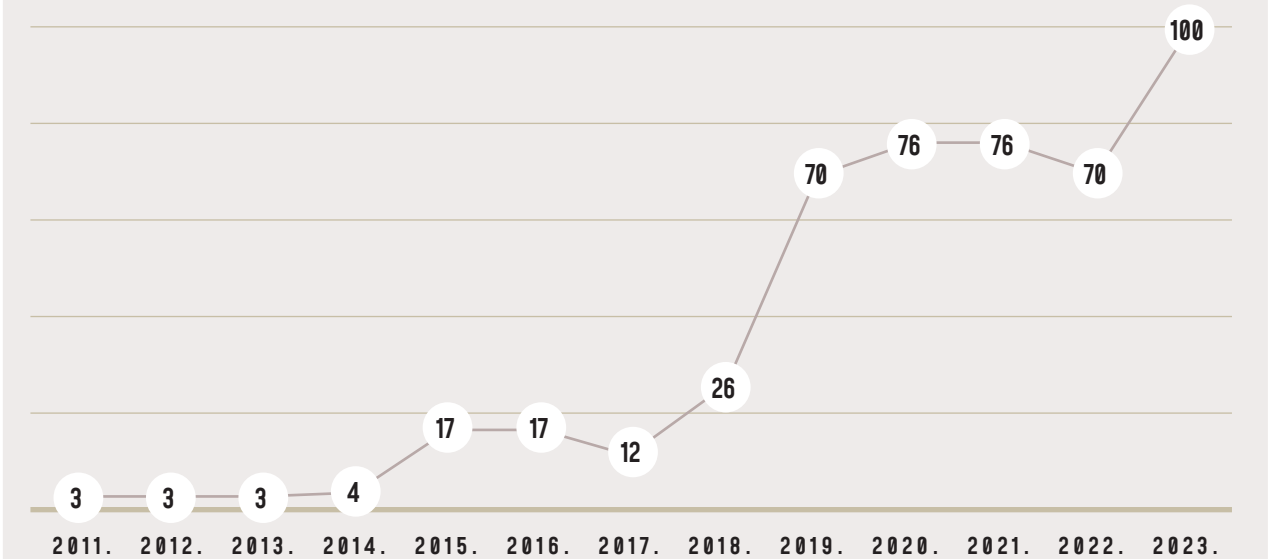
Ured pravobranitelja za djecu neovisno je tijelo koje temeljem *Zakona o pravobranitelju za djecu* prati, štiti i promiče prava i interese djece do 18 godina.²⁵ Iako područje sigurnosti djece u prometu predstavlja tek jedan segment rada, silno nam je važan jer može predstavljati prijetnju djetetovu životu, zdravlju i razvoju.

Zbog toga se Ured od svojega osnutka 2003. godine bavi temom sigurnosti prometa na cestama. Osim postupanja po pojedinačnim slučajevima stradanja i ugroženosti djece, poduzimamo opće inicijative, tražimo izmjene i dopune zakona i podzakonskih propisa, organiziramo sastanke s nadležnim ministarstvima, odborima Hrvatskog sabora, lokalnim zajednicama, fakultetima, organizacijama civilnog društva i raznim drugim subjektima na regionalnoj ili nacionalnoj

razini. Pratimo informacije i aktivnosti inozemnih tijela i organizacija, radi praćenja napretka, slabosti sustava i dobre prakse u Hrvatskoj. Ured pravobranitelja za djecu ima dobru suradnju s Ministarstvom unutarnjih poslova te redovito od više policijskih uprava prima informacije o stradanju djece u prometu.

Od 2007. godine godišnje izvješće o radu pravobranitelja za djecu sadrži posebno poglavlje o pravima djece u prometu. Iz Slike 1. i podataka od 2011. godine uočljivo je da Ured bilježi blagi porast pojedinačnih prijava ugrožavanja prava djece u prometu, a od 2018. taj porast je izrazit, što tumačimo intenzivnom suradnjom s Ministarstvom unutarnjih poslova koje nam prema dogovoru dostavlja podatke o stradanju djece u prometu.

Broj pojedinačnih predmeta po godinama



Slika 1. Prikaz pojedinačnih predmeta iz područja sigurnosti djece u prometu

²³ <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/odrzana-konferencija-ozljede-kod-djece-javnozdravstveni-izazov-kroz-zajednicku-suradnju/>

²⁴ Detaljnije informacije u radu *MMS -VAŽNO JE DA SE I MENE PITA! Stavovi djece i mladih, članova Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu o stanju cestovne sigurnosti u Hrvatskoj*

²⁵ Ured pravobranitelja za djecu: <https://dijete.hr/hr/>

Pritužbe roditelja i drugih građana ukazuju na potrebu poboljšanja cestovne infrastrukture diljem Hrvatske radi zaštite djece pješaka, biciklista, u novije vrijeme i vozača električnih romobila i sličnih vozila, a nužno je jačati i kvalitetu organiziranog prijevoza djece kvalitetnim i sigurnim autobusima i drugim vozilima, pratiti kvalitetu i sigurnost prijevoza i prijavljivati nepravilnosti.

Informacije o stradavanju djece govore nam da se djeca protivno propisima prevoze u osobnim automobilima.

Očito je da su, unatoč nizu preventivnih i represivnih aktivnosti policije, djeca u prometu nedovoljno zaštićena, pa čak i kad ih prevoze roditelji ili drugi članovi obitelji.

Dopuštanje djeci da prije stjecanja tog prava upravljaju osobnim automobilima, motociklima, mopedima, traktorima, neregistriranim vozilima i biciklima bez prethodne osposobljenosti s obzirom na dob, bez kacige i reflektirajuće opreme, kao i kretanje novim prijevoznim sredstvima, te nepropisni prijevoz djece u osobnim vozilima (bez sigurnosne sjedalice/postolja i sigurnosnog pojasa) predstavljaju zanemarivanje djece i kršenje njihovih prava, na što ukazujemo u svim prilikama.



Konferencija u Rijeci „Zaštita prava djece u prometu – Gdje smo i što još moramo učiniti?“

Ured pravobranitelja za djecu je, povodom *Nacionalnog dana sigurnosti na cestama* 26. listopada 2023., u suradnji s Veleučilištem u Rijeci organizirao konferenciju pod nazivom: *Zaštita prava djece u prometu – Gdje smo i što još moramo učiniti?*. Okupili smo brojne stručnjake i predstavnike važnih institucija i organizacija iz Hrvatske kao izlagače (iz Ministarstva unutarnjih poslova, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva znanosti, obrazovanja i mladih, Hrvatskog autokluba, Prometnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Klinike za dječje bolesti Zagreb, udruge Roditelji u akciji - RODA, Hrvatskog zavoda za socijalni rad, Hrvatskog psihološkog društva, Hrvatskih cesta, Centra za vozila Hrvatske, Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci i Veleučilišta u Rijeci te iz inozemstva (*European Transport Safety Council* - ETSC), kako bismo razgovarali o sigurnosti djece u prometu u Hrvatskoj i daljnjoj mogućnosti zajedničkog djelovanja u zaštiti njihovih prava i interesa.

Na konferenciji su sudjelovali predstavnici *Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu* (MMS) koji su predstavili svoja razmišljanja o ovoj temi.

Život i zdravlje djece i intervencije nadležnih sustava

- Potrebno je osvještavati da su ozljede u prometu vodeći uzrok smrti i invalidnosti kod djece.
- Zbrinjavanje djeteta žrtve prometne nesreće zahtijeva brzi i stručni pristup te je potrebno ulagati u poboljšanje hitnog medicinskog zbrinjavanja djece ozlijeđene u prometnim nesrećama.
- Potrebno je snažnije i učestalije sankcionirati počinitelje za „četiri ubojice u prometu“: nekorištenje pojasa, brzinu, alkohol i mobitel, naročito kada je u pitanju prijevoz djece.
- Potrebno je osvještavati dužnost prijave i suradnje radi zaštite djeteta kroz obavještanje Hrvatskog zavoda za socijalni rad o kršenju prometnih propisa na štetu djeteta, radi poduzimanja mjera za zaštitu osobnih prava i dobrobiti djece.
- Zdravstvenim kampanjama promovirati kretanje: hodaње i vožnju biciklom uz preduvjet sigurne cestovne infrastrukture.

Skup su pratili učenici i studenti, kao i gosti i predstavnici različitih odgojno-obrazovnih ustanova, Grada Rijeke, Hrvatskih cesta, Kliničkog bolničkog centra Rijeka, Policijskih uprava MUP-a, Nastavnog zavoda za javno zdravstvo, Obiteljskog centra, Općinskog suda u Rijeci, Ureda pravobranitelja za osobe s invaliditetom i Pučkog pravobranitelja, Primorsko-goranske županije, tvrtke Rijeka plus d.o.o. Rijeka, Zavoda za hitnu medicinu, županijskih uprava za ceste, ustanova socijalne skrbi, Autokluba Rijeka, Doma mladih Rijeka i udruga.

Konferencija je, osim što je okupila brojne praktičare i stručnjake, pokazala i sinergiju i veliku želju zainteresiranih da se nastavi promišljati o ovoj temi i doprinese unaprijeđenju položaja djece kao sudionika u prometu. Tijekom izlaganja i rasprave izlagača i sudionika govorilo se o brojnim aspektima sigurnosti cestovnog prometa koji se odnose na život i zdravlje djece i intervencije nadležnih sustava, na obrazovanje za sigurnost u prometu te cestovnu infrastrukturu, na sigurnost vozila i upravljanje sigurnošću, te su po tim područjima predloženi zaključci:

Obrazovanje za sigurnost u prometu

1. Sigurnost prometa na cestama ovisi prvenstveno o ponašanju sudionika u prometu te su odgoj, obrazovanje i primjena prometnog odgoja od najranije dobi osnova za postizanje cilja.
2. Obveza sudjelovanja u prometnim preventivnim aktivnostima značajno utječe na njihovu učinkovitost.
3. Nužno je educirati roditelje, jer djeca uče od njih i oponašaju njihove navike i radnje te roditelje osvještavati o njihovoj višestrukoj ulozi i važnosti u zaštiti djece u prometu.
4. Jačati preventivne aktivnosti s roditeljima na tečajevima za trudnice, kroz posjete patronažnih službi, u dječjim vrtićima i školama, o sigurnom prijevozu djece i mladih u vozilima, nabavci i korištenju sigurnosne opreme (autosjedalica, postolja, kaciga, svjetla, prsluka, itd.), važnosti razvijanja djetetove vještine upravljanja biciklom i romobilom, zakonskim ograničenjima i obavezama vezanim uz upravljanje vozilima (bicikli, romobili, motocikli, automobili i druga vozila) i roditeljske odgovornosti.
5. Provoditi nacionalne javne kampanje u medijima za podizanje svijesti roditelja i drugih odraslih osoba o ugroženosti djece u prometu, s naglaskom na njihovu ranjivost i neiskustvo.
6. Odgojno-obrazovne ustanove treba informirati o dostupnim preventivnim programima i projektima iz područja prometne sigurnosti te im omogućiti provedbu tih programa i projekata.
7. Jačati prometne preventivne aktivnosti i programe u odgojno-obrazovnim ustanovama s ciljem sveobuhvatnog dosega sve djece, kontinuirano svake godine u svakoj skupini/razredu od predškolske do srednjoškolske dobi.
8. Poticati odgojno-obrazovne ustanove da u svojem kurikulumu obavezno uvedu preventivne prometne programe u koje će uključiti svu djecu i njihove roditelje.
9. Jačati provedbu *Programa osposobljavanja za upravljanje biciklom* po školama uz uvođenje obaveze uključivanja u program svih učenika od 5. do 8. razreda.
10. Uvoditi i jačati programe prve pomoći po školama.
11. Na učiteljskim fakultetima treba unaprijediti temeljno obrazovanje odgajatelja, učitelja i nastavnika o dječjim pravima, te aspektu prava djece na zaštitu u prometu.
12. Uvesti kolegij vezan za prometnu preventivu u kurikulum obrazovanja na studijima za rani i predškolski odgoj i obrazovanje i učiteljskim studijima koji se izvode na učiteljskim fakultetima.

Cestovna infrastruktura

1. Podizati svijest o tome da uključivanje djece u aktivnu mobilnost ima puno pozitivnih efekata na njihovo zdravlje i razvoj prometne kulture, no kako bi se to ostvarilo, potrebno je prije svega imati sigurnu infrastrukturu koja uvažava specifičnosti djece – pješaka i/ili biciklista.
2. Poboljšati cestovnu infrastrukturu diljem Hrvatske radi zaštite djece pješaka, biciklista, vozača električnih romobila i sličnih vozila.
3. Unaprijediti biciklističku infrastrukturu.
4. Neophodno je prilagoditi planiranje i projektiranje prometne infrastrukture potrebama djece, za što je prvi korak analiza ponašanja ove skupine korisnika u stvarnim uvjetima.
5. Poticati institucije odgovorne za upravljanje javnim i nerazvrstanim cestama i sigurnošću u prometu da zahtijevaju od projektanata primjenu mjera *Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa* za projektiranje sigurnog prometnog sustava koje se odnose na projektiranje prometno-tehničkih

elemenata, na način da onemogućuju razvijanje velikih brzina (posebno u urbanim zonama) i da djeluju preventivno na povećanje sigurnosti.

6. Podržava se istraživanje i izrada *Smjernica za projektiranje sigurne prometne infrastrukture*, posebice za sigurno projektiranje u zonama škola ili veće koncentracije djece (vrtići, igrališta, dvorane i sl.), čime se osigurava primjena istovjetnih i sigurnih rješenja s obzirom na očekivane korisnike prometne, prostorne i druge uvjete.
7. Potrebno je poticati odgojno-obrazovne ustanove da se angažiraju u pripremi sigurnih prometnih ruta djece pješaka i biciklista do vrtića i škola, pripremi sigurnih mjesta za dovođenje djece

osobnim automobilima, osiguranja parkirališta za bicikle kojima dolaze djeca i praćenju da djeca imaju uvjete i sigurnu opremu za samostalno i sigurno sudjelovanje u prometu.

8. Informirati ravnatelje, učitelje, nastavnike i roditelje da prijavljuju sve nepravilnosti na cesti, kao što su oštećen kolnik ili pločnik, slaba vidljivost, potreba za smirivanjem prometa u blizini škola i dječjih vrtića te o mogućnosti uključivanja Službe inspekcije sigurnosti cesta Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u nadzor signalizacije za smirivanje prometa u zonama dječjih vrtića i škola, kao i na pješačkim koridorima koji vode do tih ustanova.

Sigurnost vozila i upravljanje sigurnošću

1. Prilikom raspisivanja natječaja za prijevoz učenika obvezati naručitelja prijevoza na standard prijevoza kvalitetnim autobusima, uključujući u odnosu na starost autobusa, a u ugovore o prijevozu djece obavezno uvesti klauzulu o raskidu ugovora i naknadi štete u slučaju utvrđivanja da prijevoznici krše propise o prijevozu djece.
2. Uvesti protokol između odgojno-obrazovnih ustanova i policije o obaveznoj provedbi izvanredne kontrole autobusa kojima se organizirano prevoze djece prije odlaska na izlete i druge vanjske aktivnosti, na poziv ravnatelja.
3. Preporuča se ravnateljima, učiteljima, nastavnicima i roditeljima da prate kakvim autobusima se prevoze djeca te da svaku sumnju na nepropisan organizirani i javni prijevoz djece prijave Prometnoj inspekciji Ministarstva mora, prometa infrastrukture i Ministarstvu unutarnjih poslova.
4. Kroz zakonodavne izmjene podizati razinu tehničkih zahtjeva za odobravanje autobusa za organizirani prijevoz djece.
5. Povećati broj pregleda za autobuse za organizirani prijevoz djece.

6. Potrebno je podržati i osnažiti suradnju svih javnih tijela državne, regionalne i lokalne razine, interesnih skupina, privatnog sektora i medija na području sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj, čime se pridonosi jačanju značaja i učinkovitosti mjera i aktivnosti u planu ili provedbi.
7. Cjenovno i poreznim olakšicama olakšati nabavu opreme za siguran prijevoz djece (uključujući sjedalice za djecu u taksiju, *rent-a-caru* i nabavke prilagođenih autosjedalica za djecu s teškoćama u razvoju).

Na primjeru konferencije održane u Rijeci vidljiva je sinergija brojnih sudionika i želja da se nastavi promišljati o ovoj temi i nastavi doprinositi unaprjeđenju položaja djece kao sudionika u prometu s ciljem zaštite njihovih života i unaprjeđenja sigurnosti na cesti. Informacije i zaključke konferencije poslali smo svim sudionicima konferencije i brojnim drugim sudionicima, kao i izvršnoj vlasti i nadležnim institucijama. Nadamo se da će pojedinci i institucije doprinijeti unaprjeđenju zaštite djece u prometu.

Pripremila Danijela Žagar, Ured pravobraniteljica za djecu

VAŽNO JE DA SE I MENE PITA!

Stavovi djece i mladih, članova Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu (MMS) o stanju cestovne sigurnosti u Hrvatskoj

Što znači participacija djece i kako to radi Ured pravobraniteljica za djecu

Prema *Konvenciji o pravima djeteta* svako dijete ima pravo na izražavanje mišljenja o svim važnim pitanjima koja se odnose na njega. Odrasli to mišljenje moraju pažljivo saslušati i uzeti ga u obzir pri donošenju odluka koje se tiču djeteta.

To pravo nazivamo pravom djeteta na participaciju ili sudjelovanje. Participacija je i načelo koje prožima sva područja djetetovih prava: pravo na život s roditeljima, pravo na obrazovanje, zdravlje, zaštitu od nasilja i sva druga prava.²⁶



Slika 1: Članovi MMS okupljeni na raspravi o cestovnoj sigurnosti na susretu u Jezerčici

26 Iz izvješća o radu pravobraniteljica za djecu, <https://dijete.hr/hr/izvjesca/izvjesca-o-radu-pravobraniteljica-za-djecu/>

Mreža mladih savjetnika (MMS), stalno savjetničko tijelo pravobraniteljice za djecu od 25 članova, djeluje od 2010. godine, a Forum mladih 16+ (FM 16+) savjetnička je skupina djece na pragu punoljetnosti, koju čini petnaest članova. Članovi MMS-a i FM-a 16+ djeluju kao savjetnici i suradnici pravobraniteljice te svojevrsni ambasadori koji svojim vršnjacima prenose informacije o svojim aktivnostima i radu pravobraniteljice te ih upoznaju s dječjim pravima i njihovom zaštitom. U sklopu svoje savjetničke uloge,

upoznaju pravobraniteljicu sa svojim stajalištima o položaju djece i mladih u društvu i problemima s kojima se suočavaju u sredinama u kojima žive te predlažu načine njihovog rješavanja. U ostvarivanju ovih prava ogleda se spremnost odraslih da doista uvažavaju djecu kao članove društvene zajednice, da im otvore prostor i mogućnost da izraze svoje mišljenje te to mišljenje ozbiljno razmotre i uzmu u obzir prilikom donošenja odluka koje se odnose na različita područja života djece.²⁷

Tematsko uključivanje djece i mladih

U povodu Nacionalnog dana sigurnosti cestovnog prometa 21. listopada 2023. i pripreme za tematsku konferenciju u Rijeci, Ured pravobraniteljica za djecu okupio je članove MMS-a na nacionalnom susretu u Jezerčici, gdje smo raspravljali o stanju cestovne sigurnosti u Hrvatskoj.

Članovi MMS-a su u fokus grupama raspravljali o pet tema. Razgovarali su o tome tko je sve utjecao na njihovo ponašanje u prometu, kako se osjećaju kao sudionici u prometu na cestama, kako procjenjuju stanje cestovne infrastrukture u Hrvatskoj, a kako dostatnost edukacije o sigurnosti u prometu, te o

organiziranom prijevozu djece i mladih i o dostupnosti i organizaciji javnog prijevoza.

Na konferenciji u Rijeci stavove i mišljenja djece i mladih o stanju cestovne sigurnosti u Hrvatskoj, predstavili su tri člana MMS-a iz Rijeke (Srna Ilić, Egor Elshin i Erik Černeka).

Sudjelovanje predstavnika Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu (MMS) na konferenciji u Rijeci sudionici su posebno pohvalili, a izlagači su naglasili da su djeca prepoznala ključne probleme u cestovnoj sigurnosti kojima se odrasli moraju pozabaviti.



Slika 2. Predstavljanje stavova djece na konferenciji u Rijeci

27 Ibid.

Iznosimo stavove mladih:

Subjekti koji utječu na ponašanje djece u prometu

Na prvom su mjestu roditelji.

„Roditelji nam uvijek, od malih nogu govore „Pazi!“, „Gledaj lijevo-desno!“, „Ne hodaj po cesti!... Kad mladi počnu voziti, roditelji su opet tu i govore „Ne vozi brzo! Ne pij dok voziš!“...“

Važnom smatraju prometnu kulturu i općenito kulturu u kojoj odrastaju, auto-škole i dječje vrtiće, dok osnovne škole navode tek u manjoj mjeri. Navode da su u neke škole sporadično dolazili policajci pa su imali predavanja, u nekim su školama bile i neke

predstave i radionice. Ima načina, ali aktivnosti nisu dostupne u svim školama i toga bi moglo biti puno više. „...sve je to malo, tek-toliko...“

Djeci je važna uloga medija, naročito kada prenose informacije o stradavanju u prometu i utječu na odgovorno ponašanje, ali nažalost to se događa tek nakon što ljudi stradaju. „Zauvijek ćemo se sjećati i pjevšiti Šegrta Hlapića (Čudna šuma) i Poštujte naše znakove! (Čuvajte nas, pazite nas, jer znakovi su premalo...valjda je i odraslima do djetinjstva našeg stalo...) ...Toga bi trebalo biti više, a ne samo početkom školske godine...“

Kako se osjećaju kao sudionici u prometu na cestama u svojim sredinama

„...Kao pješaci često se osjećamo kao da nam je oduzeta prednost prolaska, ne poštuje nas se u prometu. Još je gore u većim gradovima i po noći. Ima dosta pijanih vozača po cestama.“

Ne poštuje se prednost prolaska vozila – veća vozila oduzimaju prednost manjima, biciklima, romobilima, pješacima....

Zabrinjava nas vožnja motocikla mladih – koji često pokazuju neodgovorno ponašanje, svakako voze i često stradavaju, voze bez dozvole...

Zabrinjavaju nas tehnički neispravna vozila na cestama i kada mladi upravljaju vozilima bez dozvole

i neodgovorno se ponašaju na cestama.

Osjećamo se dosta nesigurno, kao mali i kao veći, kao djeca i kao odrasli.

„Stalno nešto moramo paziti, bojimo se brzina i alkoholiziranih vozača, moćnih vozila na cestama...“

Manjak policijskih kontrola utječe na cestovnu sigurnost, potrebne su veće policijske kontrole, barem dok se ne smanji broj stradavanja na cestama.“

Stanje cestovne infrastrukture u Hrvatskoj

„...Mislimo da je cestovna infrastruktura velik problem u Hrvatskoj.“

Stanje cesta je strašno, spomenut ćemo rupe po cestama i šahte na neobjašnjivim i nepraktičnim

mjestima po cestama. Često su pješački prijelazi teško uočljivi. Nedostaje dovoljan broj semafora koji nekada i ne rade. U nekim mjestima i gradovima gdje uopće nema biciklističkih staza, e-romobili se nemaju kuda voziti....“

Dostatnost edukacije o tome kako biti siguran u prometu

„Bilo bi dobro da ima više edukacija o sigurnosti u prometu. Pamtim neke kampanje i reklame kao Šegrta Hlapić, Poštujte naše znakove,...

Vidimo manjak edukacija, pogotovo u srednjim školama.

Mislimo da bi trebalo podignuti dobnu granicu za upravljanje motociklima, s 16 godina na 18 godina.

Dobro bi došlo više edukacija djeci, pogotovo u dobi od 14 do 15 godina, kao priprema za polaganje vozačkog ispita.

Bilo bi dobro pojačati sadržaje u okviru nastave tehničkog odgoja, a Prva pomoć bi trebala biti dio kurikuluma, npr. u sklopu nastave tjelesnog odgoja.

Biciklistički program u školi trebalo bi više prilagoditi dobi djece i povećati broj adekvatnih poligona.“

Organizirani prijevoz djece i mladih i dostupnost i organizacija javnog prijevoza

„Javni prijevoz – često je nepouzdan, smanjuje se broj autobusnih i tramvajskih linija, kasne...“

Treba povećati broj linija javnog prijevoza u vrijeme kada djeca idu u školu.

Osjećamo se frustrirano...npr. zbog gužvi u tramvaju i autobusima koji su pretrpani i u koje se ne može ući... pogotovo u najfrekventnije doba dana oko polaska u školu.

Bilo bi dobro da ima više noćnih linija, pogotovo petkom i vikendom kada mladi izlaze...Treba osigurati autobusne linije koje će prometovati tijekom cijele noći, posebice vikendom. Mlade djevojke se noću ne osjećaju sigurno

u taksiju pa o tome treba voditi računa.

Djeca i mladi biciklisti kacige na glavi uglavnom ne nose. Vodeći je princip „Nitko ne nosi kacigu pa neću ni ja“

„... promjeni stava doprinijele bi kampanje s informacijama o tome koliko bi ljudi preživjelo da je nosilo kacigu.... Policajci bi trebali više kažnjavati i upozoravati...“

U prevenciju je potrebno više uključiti privatni sektor - trgovine biciklima, koje bi trebale prodavati bicikle u paketu s kacigom. Cijene kaciga bi trebale biti prihvatljive.

Zaključno možemo reći da djeca navode da se u prometu osjećaju nesigurno i da im se oduzima prednost. Boje se brzina i alkoholiziranih vozača, moćnih vozila na cestama, tehnički neispravnih vozila te preporučuju češće policijske kontrole prometa. Osjećaju se frustriranim zbog gužvi u javnom prijevozu. Zbog nedostatne cestovne infrastrukture nemaju svi jednake mogućnosti dolaska do škola i vožnje bicikla. Željeli bi da se djeci nudi više edukacija o prometnoj sigurnosti, kampanji i da se organizira bolja dostupnost prijevoza.²⁸

Dječja deklaracija o sigurnosti na cestama

U ovom poglavlju podsjećamo i na Dječju deklaraciju o sigurnosti na cestama Svjetske zdravstvene organizacije.

Dječja deklaracija o sigurnosti na cestama (The

U posljednjem istraživanju „Kako ostvarujemo dječja prava u Hrvatskoj: mišljenja i stavovi djece i mladih u 2009. i 2023. godini“ koje je proveo Ured pravobranitelja za djecu u suradnji s UNICEF-om, djeca naglašavaju da je potrebno voditi računa o sigurnosti djece u prometu i više ulagati u uređenje prometnica, rasvjete, nogostupa i uspornika. 12% ispitanih djece i mladih navodi kako automobili i promet doprinose njihovom osjećaju nesigurnosti u sredini u kojoj žive.“²⁹

Promet predstavlja jednu važnu temu u životu djece i za novu generaciju Mreže mladih savjetnika, koji su ju već na svojem prvom zajedničkom sastanku u listopadu 2024. istaknuli kao jednu od tema kojom bi se htjeli baviti u svojem narednom, trogodišnjem mandatu.

*Child Declaration for Road Safety*³⁰) izrađena je 2015. godine s djecom iz cijelog svijeta, a uključuje i tehničke informacije od stručnjaka za sigurnost na cestama. Deklaracija je pozvala svjetske čelnike da poduzmu stvarne mjere za spašavanje života.

Tekst Dječje deklaracija o sigurnosti na cestama³¹

Zašto tisuće djece pogiba i bude ozlijeđeno na cestama diljem svijeta svaki dan? Jer se ne radi dovoljno. Vi, naše vođe, trebate slušati i djelovati.

Mi smo djeca. U budućnosti ćemo možda imati riječ, ali sada je na vama da nam pomognete. Potrebno je nešto poduzeti što je prije moguće ili mnoga djeca neće imati priliku dovoljno odrasti da se njihov glas čuje. I ovdje nam vi, naše vođe i druge odrasle osobe

možete pomoći tako da se pridružite ovom pozivu na akciju kako bismo osigurali da sva djeca mogu sigurno putovati.

Svi zaslužujemo sigurno putovanje u školu i iz škole. Ceste moraju biti sigurne kako bi djeca mogla hodati do škole.

28 Konzultacije s članovima MMS-a povodom Nacionalnog dana sigurnosti na cestama

29 Iz publikacije Kako ostvarujemo dječja prava u Hrvatskoj: mišljenja i stavovi djece i mladih u 2009. i 2023. godini, <https://dijete.hr/hr/publikacije/>

30 https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/child-declaration--en--final.pdf?sfvrsn=eacfb52f_3

31 Prevela D. Žagar

Želimo sigurne pješačke i biciklističke staze, želimo izbočine na cesti da usporavaju promet i želimo sigurne prijelaze kako bismo se mogli školovati bez straha i ozljeda.

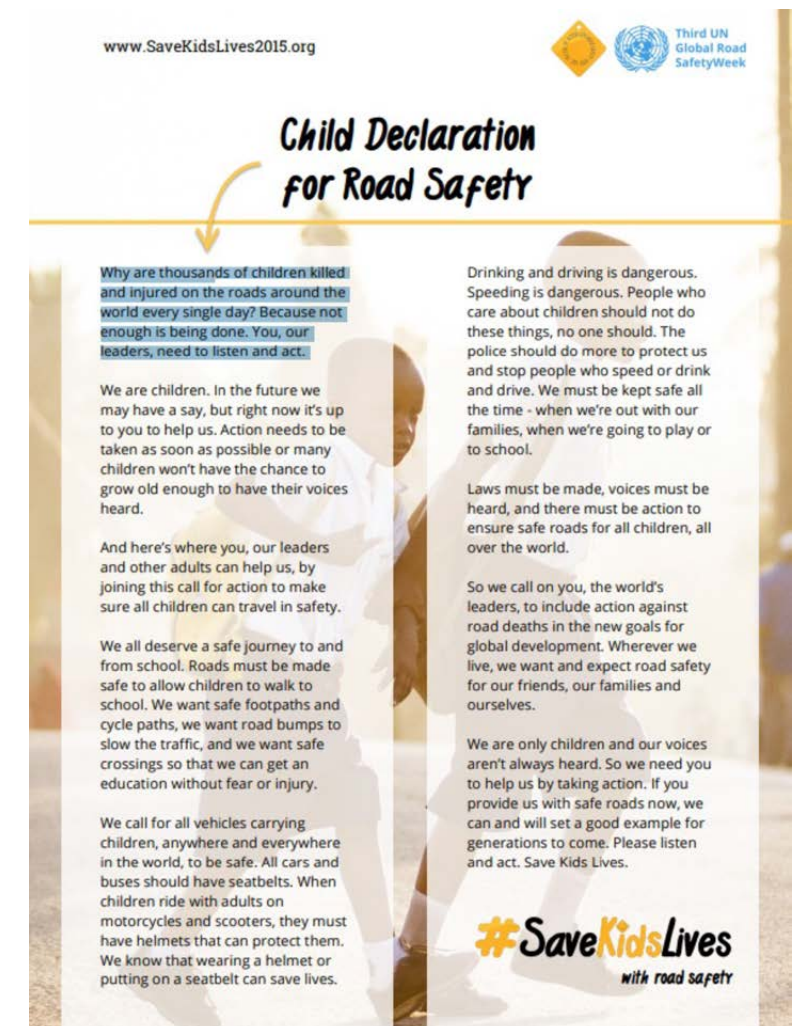
Želimo da sva vozila koja prevoze djecu, bilo gdje i bilo kuda u svijetu, budu sigurna. Svi automobili i autobusi trebaju imati sigurnosne pojaseve. Kada se djeca voze s odraslima na motociklima i skuterima, moraju imati kacige koje ih mogu zaštititi. Znamo da nošenje kacige ili sigurnosnog pojasa može spasiti živote.

Pijenje i vožnja su opasni. Brza vožnja je opasna. Ljudi koji brinu o djeci ne bi trebali raditi te stvari, nitko ne bi trebao. Policija bi trebala učiniti više da nas zaštiti i zaustavi ljude koji prebrzo voze ili voze pod utjecajem alkohola. Moramo biti sigurni cijelo vrijeme - kada smo vani sa svojim obiteljima, kada se idemo igrati ili idemo u školu.

Moraju se donijeti zakoni, moraju se čuti glasovi i mora postojati akcija kako bi se osigurala sigurne ceste za svu djecu, diljem svijeta.

Stoga pozivamo vas, svjetske vođe, da uključite djelovanje protiv smrtnih slučajeva na cestama u nove ciljeve globalnog razvoja. Gdje god da živimo, želimo i očekujemo sigurnost na cestama za naše prijatelje, naše obitelji i za sebe.

“ Mi smo samo djeca i naši se glasovi ne čuju uvijek. Stoga trebamo da nam pomognete poduzimanjem radnji. Ako nam sada osigurate sigurne ceste, možemo i hoćemo biti dobar primjer generacijama koje dolaze. Molim vas, slušajte i djelujte. Save Kids Lives with road safety. (Spasite dječje živote sigurnošću na cestama).



Jačanje sigurnosti kroz odgoj, edukaciju i promjene u prometnoj infrastrukturi

Višnja Rajić i Alena Letina, Učiteljski fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Marko Šoštarić i Dario Babić, Fakultet prometnih znanosti

Lana Račić, TRAFIKI³²

PROMETNI ODGOJ I PROMETNA KULTURA – PUT DO SIGURNIJEG I ODGOVORNIJEG DRUŠTVA

Dana 10. prosinca 1948. Opća skupština Ujedinjenih naroda usvojila je i proglasila *Opću deklaraciju o ljudskim pravima*.³³ Članak 3. ove Deklaracije kaže: "Svatko ima pravo na život, slobodu i osobnu sigurnost". Sigurnost cestovnog prometa predstavlja jedan od glavnih društvenih problema, kako s aspekta osobnih, tako i društvenih gubitaka³⁴. Republika Hrvatska izradila je *Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa*³⁵, koji je ugradio dobra iskustva tijekom provedbe prethodnog nacionalnog programa te pozitivne svjetske i europske smjernice, a posebno smjernice definirane *Deklaracijom iz Vallette (Valletta Declaration)* i Okvirne politike EU za sigurnost na cestama (*EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next Steps Towards Vision Zero*). Poseban fokus u strategijama sigurnosti cestovnog prometa usmjeren je na ranjive sudionike u prometu, među kojima su pješaci i odrasli i djeca, biciklisti i motociklisti.

Psihološki i emocionalni razvoj kod djece nije završen, stoga djeca nemaju dovoljne kapacitete za razumijevanje složenih situacija te se mogu lako zbuniti ili uplašiti i donijeti pogrešnu odluku.

Osim toga, djeca nisu uvijek svjesna opasnosti u prometu i ne posjeduju dovoljno iskustva za procjenu rizika. Njihova percepcija i reakcije su sporije od odraslih, a fizička snaga i brzina reakcije su ograničene. Nedostatak iskustva u procjeni brzine i udaljenosti vozila također doprinosi njihovoj ranjivosti. Zbog svega navedenog, djeca su u prometu izložena znatno većem riziku od ozljeda ili smrti u odnosu na odrasle, stoga je sustavno i pravovremeno obrazovanje o sigurnosti prometa od najranije dobi od presudne važnosti.

32 izv. prof. dr. sc. Višnja Rajić i izv. prof. dr. sc. Alena Letina, Učiteljski fakultet Sveučilišta u Zagrebu; izv. prof. dr. sc. tech. Marko Šoštarić i doc. dr. sc. Dario Babić, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu; Lana Račić, dipl. ing., TRAFIKI

33 Ujedinjeni narodi, (1948). *Opća deklaraciju o ljudskim pravima*

34 *European status report on road safety: towards safer roads and healthier transport choices*. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2009.

35 MUP (2021). *Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa RH za razdoblje 2021. - 2030. godine*. Preuzeto s https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf 1. 12. 2024.

Učitelji razredne nastave ključni su akteri u razvoju prometne kulture učenika osnovnih škola. Uz brojne obveze koje učitelji svakodnevno imaju postavlja se pitanje imaju li prostora i vremena za ostvarivanje nedovoljnog broja (op. a.) ishoda učenja koji se odnose na prometnu kulturu i sigurnost u prometu, te jesu li

učitelji kompetentni provoditi programe kojima se razvija prometna kultura učenika s obzirom na svoje inicijalno obrazovanje i programe profesionalnog razvoja. U konačnici, postavlja se pitanje jesu li učitelji odgovorni za organizaciju i provedbu ovih aktivnosti.

Aktivnosti oko unaprjeđenja edukacije djece o prometnom odgoju i prometnoj kulturi u Republici Hrvatskoj

Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu pokrenuo je inicijativu unaprjeđenja edukacije djece o prometnom odgoju i prometnoj kulturi u Republici Hrvatskoj te je u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova, Ministarstvom znanosti, obrazovanja i mladih, Agencijom za odgoj i obrazovanje, Učiteljskim fakultetom Sveučilišta u Zagrebu i Hrvatskim autoklubom organizirao tri stručna skupa na ovu temu.

Prvi stručni skup održao se 4. rujna 2024. godine pod nazivom „Inovativni pristupi i stručne kompetencije u promicanju prometne sigurnosti i kulture u osnovnoškolskom obrazovanju“ te je bio usmjeren prema ravnateljima osnovnih škola. Okupljanje je imalo za cilj jačanje svijesti ravnatelja o važnosti pružanja podrške učiteljima i učenicima u ostvarenju ishoda učenja vezanih uz sigurnost prometa i prometnu kulturu te

potaknuti kontinuirani profesionalni razvoj učitelja uz podršku ravnatelja škola. Skupu su, uz 370 ravnatelja osnovnih škola i oko stotinu ostalih zainteresiranih sudionika, prisustvovali i potpredsjednik Vlade RH i ministar unutarnjih poslova dr. sc. Davor Božinović, ministar znanosti, obrazovanja i mladih prof. dr. sc. Radovan Fuchs, državna tajnica istoga Ministarstva Zrinka Mužinić Bikić, rektor Sveučilišta u Zagrebu prof. dr. sc. Stjepan Lakušić te glavni ravnatelj policije Nikola Milina.

Nakon skupa, Ministarstvo unutarnjih poslova uputilo je osnovne i srednje škole da imenuju koordinatore za sigurnost djece i učenika u prometu, čiji je zadatak podizati svijest, smišljati, planirati i koordinirati aktivnosti edukacije djece i učenika.

Za imenovane koordinatore su organizirana dva stručna skupa: jedan u Vodicama 26. studenoga 2024. godine za županije smještene u južnom dijelu Hrvatske te drugi u Zagrebu 3. prosinca 2024. godine za kontinentalne županije. Cilj ovih skupova bio je osvijestiti koordinatore o važnosti edukacije vezane uz prometni odgoj i prometnu kulturu te pružiti pomoć u razradi plana provođenja edukativnih aktivnosti, suradnje s ravnateljima i učiteljima, nadležnim policijskom upravom, lokalnom zajednicom i roditeljima. Također, na skupovima je predstavljan *Tematski vodič*

za osmišljavanje preventivnih prometnih aktivnosti. Na oba skupa prisustvovalo je više od 800 sudionika.

Sve ove aktivnosti predstavljaju temelj za unaprjeđenje postojećih odgojno-obrazovnih programa primarno u osnovnim školama, što je jedan od sljedećih ciljeva svih dionika - Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Ministarstva unutarnjih poslova, Ministarstva znanosti, obrazovanja i mladih, Agencije za odgoj i obrazovanje, Učiteljskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu i Hrvatskog autokluba.

Unaprjeđenje odgojno–obrazovnih programa u području prometa je od ključne važnosti za suočavanje s rastućim izazovima modernog društva. Ne samo da će kvalitetniji programi doprinijeti razvoju pozitivnih stavova i obrazaca ponašanja vezanih uz promet, već će stvoriti generacije odgovornih i sigurnih sudionika u prometu, što će rezultirati smanjenjem prometnih nesreća i poboljšanjem kvalitete života svih članova društva.



Slika 1. Državni stručni skup za ravnatelje održan 4. rujna 2024. godine

Kompetencije učitelja razredne nastave za poučavanje prometne kulture

Već je svima dobro poznato da suvremeni način života pred učitelje stavlja nove i kompleksne izazove. Jedan od sve kompleksnijih izazova uslijed napućenosti gradova i povećanog broja automobila u školskom okruženju je osiguranje sigurnosti djece i učenika u prometu i razvoj prometne kulture kod učenika. Obrazovanje je bitan dio aktivnosti i pristupa sustava sigurnosti u prometu. Europske zemlje obvezale su

se osigurati obrazovanje o prometnoj sigurnosti i mobilnosti, posebice u školama na svim razinama. Međutim, takvo obrazovanje uvelike se razlikuje diljem Europe³⁶. Moguće je prepoznati različite pristupe obrazovanju prometne kulture u različitim zemljama, od pristupa cijele zajednice, pristupa cijele škole, implementacije prometne kulture u školski kurikulum ili u posebni predmetni kurikulum koji se odnosi na

36 European Transport Safety Council (2020). *Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education*. Preuzeto s: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/LEARN-Key-Principles.pdf> 1. 12. 2024.

prometnu kulturu.

Svakako, neovisno o pristupu poučavanju prometne kulture, od izuzetne je važnosti imati kompetentne i osposobljene učitelje.

U skladu sa standardom zanimanja učitelja/učiteljice razredne nastave izrađenog tijekom provedbe projekta financiranog u sklopu Europskog socijalnog fonda pod nazivom *INPUTS – Inoviranje programa učiteljskih i odgojiteljskih studija primjenom HKO-a* (Hrvatski kvalifikacijski okvir), utvrđeni su ključni poslovi učitelja/učiteljice razredne nastave, a jedan od njih je *Skrb za sigurnost i zdravlje učenika i osiguranje prava učenika razredne nastave*³⁷.

Zadaća je visokoškolskih ustanova koje obrazuju buduće učitelje osigurati razvoj kompetencija koje

omogućuju obavljanje ključnih poslova. Tako je kao jedan od skupova kompetencija koje svaki učitelj razredne nastave treba imati i *Zaštita zdravlja i dobrobiti učenika u razrednoj nastavi*³⁸.

Daljnjom analizom kompetencija unutar skupa kompetencija *Zaštita zdravlja i dobrobiti učenika u razrednoj nastavi*, vidljivo je da je moguće prepoznati kompetencije nužne za osiguranje prometne kulture učenika. Naime, učitelji unutar ovog skupa kompetencija razvijaju kompetencije potrebne za: sudjelovanje u planiranju, implementaciji i vrednovanju školskih preventivnih strategija i programa, postupanje u skladu sa zakonskim propisima koji se primjenjuju u kriznim situacijama, sudjelovanje u poslovima dežurstva i osiguranju uvjeta za sigurnost i zaštitu dobrobiti učenika, provedbu preventivnih mjera i programa u suradnji sa stručnjacima, a u cilju zaštite zdravlja, sigurnosti i dobrobiti učenika, primjenjivanje

- Sudjelovanje u izradi godišnjeg plana i programa škole i školskog kurikuluma
- Planiranje i pripremanje neposrednog odgojno-obrazovanog rada s učenicima razredne nastave
- Planiranje i provedba nastavnog procesa u razrednoj nastavi u skladu s načelima inkluzivnosti
- Pripremanje nastavnih medija, obrazovne tehnologije te okruženja za učenje i poučavanje u razrednoj nastavi
- Izvođenje drugih neposrednih oblika odgojno-obrazovanog rada s učenicima razredne nastave
- Primjenjivanje kreativnosti i inovativnosti u poučavanju učenika razredne nastave
- Vrednovanje postignuća učenika u razrednoj nastavi

- Vođenje pedagoške dokumentacije
- Suradnja i profesionalna komunikacija s roditeljima
- Suradnja i profesionalna komunikacija s drugim učiteljima, stručnim suradnicima, ravnateljem i drugim dionicima
- Osobno stručno usavršavanje i profesionalni razvoj učitelja razredne nastave
- Samovrednovanje i sudjelovanje u postupcima osiguranja kvalitete na razini razrednog odjela i škole
- Skrb za sigurnost i zdravlje učenika, osiguranje prava učenika razredne nastave

Tablica 1. Ključni poslovi učitelja razredne nastave

37 Registar HKO (2004). Standard zanimanja – učitelj/učiteljica razredne nastave. Preuzeto s <https://hko.srce.hr/registar/standard-zanimanja/detalji/589> 1. 12. 2024.

38 Ibid

- Organizacija odgojno-obrazovnog procesa u skladu s razvojnim karakteristikama učenika razredne nastave
- Planiranje odgojno-obrazovnog rada u razrednoj nastavi
- Sudjelovanje u organizaciji rada škole i odgojno-obrazovnog sustava
- Neposredan odgojno-obrazovni rad s učenicima u razrednoj nastavi
- Vođenje razreda u razrednoj nastavi

- Komunikacijske kompetencije učitelja razredne nastave
- Suradnja učitelja razredne nastave unutar škole, s obitelji i zajednicom
- Vrednovanje ishoda učenja i postignuća učenika u razrednoj nastavi
- Zaštita zdravlja i dobrobiti učenika u razrednoj nastavi
- Profesionalni i osobni razvoj učitelja razredne nastave

Tablica 2: Ključne kompetencije učitelja razredne nastave

postupaka za zaštitu zdravlja na grupnoj i individualnoj razini, primjenjivanje održivih rješenja u prostorima škole i njezina okoliša s ciljem očuvanja zdravlja učenika i smanjivanja negativnih utjecaja na okoliš, razvijanje vrijednosti i primjerene navike vezane za brigu o okolišu i održivom razvoju kod učenika.

S obzirom na to da su skrb za sigurnost i zdravlje učenika i osiguranje prava učenika razredne nastave prepoznati kao jedni od ključnih poslova učitelja, razvoj kompetencija za zaštitu zdravlja i dobrobiti

učenika u razrednoj nastavi zadaća je učiteljskih fakulteta.

Uz kvalitetno inicijalno obrazovanje potrebno je učiteljima osigurati podršku u daljnjem razvoju kompetencija i pristup potrebnim resursima kako bi mogli kvalitetno provoditi programe razvoja prometne kulture i sigurnosti u prometu³⁹.

Razvoj prometne kulture učenika u osnovnoj školi

Promet je sastavni dio svakodnevnog života, a učenici osnovnih škola, zbog svojih razvojnih obilježja, ograničenog iskustva i specifične percepcije prometnih situacija, izloženi su brojnim rizicima te predstavljaju posebno ranjivu skupinu sudionika u prometu. Stoga je sustavan i kontinuiran razvoj prometne kulture učenika u osnovnoškolskom obrazovanju od ključne važnosti za njihovu sigurnost, prevenciju prometnih nesreća i stvaranje sigurnijeg okruženja.

Sigurno sudjelovanje u prometu zahtijeva složen skup vještina i sposobnosti, uključujući vizualnu i auditivnu percepciju, socijalne i emocionalne kompetencije, psihomotoričke vještine te intelektualne i kognitivne funkcije, kao i njihovu međusobnu interakciju. Razvoj tih kompetencija ostvaruje se tijekom djetinjstva i mladosti, usko je povezan s neurokognitivnim razvojem te ovisi o interakciji bioloških, psiholoških i okolišnih čimbenika⁴⁰. Sudjelovanje u prometu ostvaruje se u složenom sustavu koji uključuje infrastrukturu,

39 Saunders, E. i Miller, A. (2009). *Principles for School Road Safety Education: A Research Summary*. Government of Western Australia, School Drug Education and Road Aware.

40 Schützhofer, B., Rauch, J., & Banse, R. (2017). *Verkehrssicherheitsarbeit mit Jugendlichen an der Schwelle zur motorisierten Straßenverkehrsteilnahme – welchen Beitrag kann die Verkehrspsychologie dazu leisten?* Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 63(5), 215-224.; Schützhofer, B. (2017). *Verkehrsreife – Theoretische Fundierung, Entwicklung und Erprobung der Testbatterie zur Erfassung der Verkehrsreife*. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH.

zakonske regulative, prometne propise i ponašanje drugih sudionika, stoga prometni odgoj i obrazovanje zahtijeva integrirani i interdisciplinarni pristup koji uključuje sve dionike prometnog sustava⁴¹.

Kvalitetni programi prometnog obrazovanja moraju biti znanstveno utemeljeni, kontinuirano evaluirani te strukturirani na način da se etapno nadograđuju, prateći razvojne mogućnosti djece i učenika.

Prema Warwritzu (2009)⁴², prometni odgoj i obrazovanje temelji se na sljedećim metodičkim načelima:

- *Učeničeva perspektiva*: Edukacija treba biti prilagođena iskustvima i interesima učenika, s naglaskom na usmjerenost prema djetetu.
- *Ciljno usmjerenje*: Sadržaji i metode trebaju biti usklađeni s jasno definiranim odgojno - obrazovnim ishodima učenja.
- *Prilagodba djeci*: Potrebno je primjenjivati interaktivne nastavne strategije i metode koje odgovaraju psiho-fizičkim obilježjima učenika.
- *Koncepcijska raznolikost*: Proces učenja treba uključivati višedimenzionalni pristup te biti interdisciplinarno obogaćen.
- *Realistični kontekst*: Učenje se treba oslanjati na realne prometne situacije kako bi učenici stekli praktične vještine. Aktivnosti se najprije trebaju ostvarivati u kontroliranim i sigurnim okruženjima, a kasnije u stvarnom prometnom okruženju.
- *Održivost*: Edukacija treba promovirati vrijednosti i omogućiti dugoročnu primjenu naučenog.
- *Sistematičnost*: Poučavanje i učenje treba biti strukturirano tako da postupno uvodi složenije koncepte i vještine.
- *Socijalni kontekst*: Učenje bi trebalo biti organizirano u zajedničkom, društvenom okruženju koje potiče suradnju.

Budući da je razvoj prometne kulture kontinuirani proces, ključno je s edukacijom započeti već u ranome djetinjstvu i nastaviti ju kroz sve stupnjeve obrazovanja. Takvi programi trebaju promicati aktivnu i samostalnu mobilnost djece, istovremeno ih poučavajući o utjecaju prometnog ponašanja na zdravlje i okoliš.

- *Pozitivna usmjerenost*: Edukacija treba motivirati učenike kroz konstruktivne i afirmativne pristupe.
- *Razvijanje samostalnosti*: Program mora poticati autonomiju, inicijativu i odgovornost učenika za vlastito ponašanje u prometu.

Sustavnim i kontinuiranim učenjem i poučavanjem te provedbom praktičnih aktivnosti, učenici razvijaju kompetencije potrebne za sigurno sudjelovanje u prometu kao pješaci, biciklisti ili putnici u vozilima. Učenjem o posljedicama nepoštivanja prometnih pravila postaju svjesni svoje uloge u stvaranju sigurnog prometnog okruženja i odgovornosti, što doprinosi smanjenju rizičnih ponašanja i povećanju sigurnosti svih sudionika u prometu.

Prometni odgoj i obrazovanje u hrvatskim osnovnim školama se, unatoč njegovoj važnosti, suočava s brojnim izazovima. Jedan od ključnih izazova je nedostatak kontinuiteta i sustavnosti u njegovoj provedbi. Odgojno-obrazovni ishodi i aktivnosti koji su usmjereni na razvoj prometne kulture učenika često su malobrojni, fragmentirani i samo djelomično integrirani u pojedine nastavne predmete (Priroda i društvo i Tehnička kultura) ili školske kurikulume.

Zaključak

Sigurnost na cestama mora biti prihvaćena kao ljudsko pravo kako bi se osigurao napredak društva⁴³. Odgoj i obrazovanje za razvoj prometne kulture i sigurnosti učenika u prometu preduvjeti su za ostvarivanje ovog prava na svim razinama, a posebice prava učenika u osnovnim školama.

Za unaprjeđenje prometnog odgoja i obrazovanja i razvoja prometne kulture u osnovnim školama potrebno je osigurati kontinuitet i sustavnost u provedbi nastavnih aktivnosti, interdisciplinarnu integraciju te omogućiti više vremena za provedbu inovativnih metodičkih pristupa koji uključuju primjenu strategija i metoda aktivnog učenja, poput iskustvenog i istraživačkog učenja, projektne nastave i didaktičkih igara, poput igara uloga. Ishodi učenja vezani uz razvoj prometne kulture učenika trebaju biti integrirani u različite nastavne predmete kako bi se osigurala njihova sustavna i kontinuirana realizacija. Integracija informacijsko-komunikacijskih tehnologija i multimedijalnih sadržaja može značajno doprinijeti realizaciji postavljenih ciljeva.

Pritom je kontinuirana edukacija učitelja o suvremenim metodama poučavanja prometnih sadržaja ključna za uspješnu implementaciju novih pristupa. Obrazovanje o sigurnosti u prometu složen je fenomen koji treba promatrati holistički, uzimajući u obzir povezanost

obrazovanja, infrastrukture i provedbe ovih obrazovnih aktivnosti⁴⁴.

Važno je stoga osnažiti suradnju s roditeljima i lokalnom zajednicom kako bi se ostvario holistički pristup ovome području. Suradnjom škola, roditelja, policije, lokalnih vlasti i udruga građana stvara se sinergijski učinak i podržavajuće okruženje koje značajnije doprinosi stvaranju sigurnijeg prometnog okruženja i potiče razvoj prometne kulture učenika. Organiziranjem integriranih i interdisciplinarnih aktivnosti poput radionica, kampanja i suradničkih inicijativa može se značajno povećati svijest o važnosti prometne sigurnosti. Uz to, sustavno praćenje i evaluacija programa prometne edukacije pružaju ključne podatke o učinkovitosti provedenih aktivnosti, omogućujući kontinuirano unaprjeđenje i prilagodbu programa specifičnim potrebama ciljnih skupina.

Kontinuirano i sustavno ulaganje u prometni odgoj i obrazovanje, uz intenziviranje suradnje s roditeljima i lokalnom zajednicom te implementaciju suvremenih nastavnih strategija i metoda, omogućit će razvoj kompetencija učenika za odgovorno i sigurno sudjelovanje u prometu. Daljnje zajedničke aktivnosti Učiteljskog fakulteta i Fakulteta prometnih znanosti, kao i ostalih ključnih dionika, nameću se kao imperativ i zajednička težnja.

41 Schützhofer i sur., 2017.

42 Warwitz, S. A. (2009). Verkehrserziehung vom Kinde aus: Wahrnehmen - Spielen - Denken – Handeln, Baltmannsweiler: Schneider-Verl. Hohengehren

43 Mohan, D. (2019). *Traffic safety: Rights and obligations. Accident Analysis & Prevention*. Vol. 128, 159-163. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.04.010>

44 Malan, L., van Dijk, G., i Fourie, D. (2016). *The strategy to align road safety education to the Further Education and Training band curriculum*. *Africa Education Review*, 13(2), 132–146. <https://doi.org/10.1080/18146627.2016.1224557>

PROMETNI ODGOJ U HRVATSKOM ODGOJNO-OBRAZOVNOM SUSTAVU

Početak poučavanja o prometnoj kulturi u hrvatskim školama seže još u vrijeme kada se promet počeo intenzivnije razvijati i kada je sigurnost svih sudionika u prometu postala opća društvena briga. Teško je precizno odrediti kada su prvi sadržaji prometnog odgoja uvedeni u hrvatske škole, ali početak 20. stoljeća bilježimo kao vrijeme značajnijeg razvoja prometa u Hrvatskoj.

U novije doba, prometni odgoj uveden je kao obvezan kroskurikularni dio programa, a za njegovo uspješno poučavanje napisani su brojni udžbenici, radni materijali te drugi obrazovni materijali koji pomažu odgojiteljima i učiteljima poučavanje prometnih sadržaja, a učenicima lakše i dugotrajnije usvajanje znanja i vještina potrebnih za sigurno kretanje u prometu.

Obrazovanje ima ključnu ulogu u razvoju prometne kulture. Kroz obrazovni sustav djeca i mladi usvajaju

znanja o prometu, razvijaju pozitivne stavove prema važnosti sigurnosti u prometu te stječu potrebne vještine za sigurno sudjelovanje u prometu. „Sigurnost prometa na cestama ponajprije ovisi o ponašanju sudionika u prometu. Zbog toga su odgoj, obrazovanje, primjena i usuglašavanje zakona osnova za postizanje cilja.“⁴⁶

Cilj prometnog odgoja i obrazovanja u nastavi Prirode i društva je usvajanje pravila ponašanja u prometu, koje će učenici kasnije na pravilan način primjenjivati u svakodnevnom životu.

Važno je naglasiti da znanja i vještine koje učenici usvajaju tijekom školovanja dosegnu pravu vrijednost tek kada ih učenici počnu primjenjivati u svakidašnjem životu⁴⁷.

Prometni odgoj danas

U skladu s tendencijom daljnjeg smanjenja smrtnosti na našim cestama izrađen je šesti *Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje 2021.-2030. godine*. Donijela ga je Vlada Republike Hrvatske 29. srpnja 2021. te je s tim datumom i stupio na snagu.

Djeca ranog, predškolskog i školskog uzrasta najugroženiji su sudionici u prometu. O pravilnom i sigurnom ponašanju u prometu djeca i učenici uče od najranije dobi. Oni su aktivni sudionici u prometu, bilo da su pješaci, biciklisti ili putnici u vozilima. Njihova sigurnost u prometu je iznimno važna, stoga je ključno da se od malih nogu poučavaju o sigurnom ponašanju na cesti. Djeci trebamo omogućiti aktivno sudjelovanje u prometu, ali isključivo uz odgovarajući prometni odgoj kako bi stekli životno važna prometna iskustva⁴⁸.

U ranom i predškolskom odgoju i obrazovanju prometni je odgoj integralni dio redovitog odgojno-obrazovnog programa, koji se sadržajno prilagođava psihofizičkom razvoju i dobi djeteta. U sklopu preventivnih programa realiziraju se prometne teme, a zastupljene su i u drugim vrstama posebnih programa (primjerice, sportski ili zdravstveni). S djecom se svakodnevno odlazi u šetnju te se u takvim, stvarnim životnim situacijama poučavaju prometnim pravilima. Za dijete je izrazito važno kakav model ponašanja u prometu svakodnevno pružaju njihovi roditelji, a i odrasli općenito. Osnovni cilj je osposobiti dijete za prepoznavanje potencijalno opasnih situacija vezanih za kretanje u prometu i njihovo izbjegavanje te usvajanje navika sigurnog kretanja djece u prometu kao pješaka. Da bi se taj cilj ostvario, nužno je kontinuirano upućivati dijete na važnost opreza u situacijama aktivnog sudjelovanja u prometnim situacijama te podučavati prometnim pravilima kretanja pješaka i uvježbavati pridržavanje tih pravila. Time se dijete

osposobljava za sigurno i aktivno sudjelovanje u prometu, a roditelji i odgajatelji su mu uzori u tome.

Ako bilo koji autoritet djetetu pokaže drugačiji oblik ponašanja u prometu od poželjnog, uspješnost sigurnog kretanja djeteta u prometu bit će značajno umanjena.

U osnovnoškolskom odgoju i obrazovanju prometni se odgoj usvaja odgojno-obrazovnim ishodima Prirode i društva, Sata razrednog odjela, Tehničke kulture te odgojno-obrazovnim očekivanjima međupredmetnih tema: Zdravlje, Učiti kako učiti te Građanski odgoj i obrazovanje.

Odgojno-obrazovni ishodi o prometu predstavljaju jasno definirane ciljeve koje učenici trebaju ostvariti nakon određenog vremenskog razdoblja, najčešće na kraju nastavne godine. Odgojno-obrazovna očekivanja navedenih međupredmetnih tema omogućuju učiteljima odrediti što će učenici naučiti, koje vještine će razviti i koje će stavove steći kako bi trajno razvili kompetencije za sigurno sudjelovanje u prometu.

Poštivanje prometnih pravila je temelj prometne kulture. Svatko tko sudjeluje u prometu, bilo kao vozač, pješak ili biciklist, mora poštivati prometne znakove, semafore i ostala prometna pravila. Obzirnost prema drugim sudionicima u prometu znači biti pažljiv prema pješacima, biciklistima, drugim vozačima, a posebno prema djeci i starijim osobama. Svaki sudionik u prometu odgovoran je za svoju sigurnost i sigurnost drugih.⁴⁹

Prometni odgoj u školama se ostvaruje usvajanjem prometnih pravila, učenjem prometnih znakova i

45 Igor Rukljač, mag. prim. educ. načelnik Sektora za rani, predškolski i osnovnoškolski odgoj i obrazovanje, Uprava za odgoj i obrazovanje Ministarstva znanosti, obrazovanja i mladih

46 Šimunović, Lj. i sur., (2018). *Sigurnost djece pješaka u zonama osnovnih škola*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti

47 De Zan, I., (1999). *Metodika nastave prirode i društva*. Zagreb: Školska knjiga

48 Klarić, D., (2007). *Znanje daje sigurnost*. Zagreb: Znanje daje sigurnost

49 Više o tome u radu: Posavec, Dino; Petrović-Sočo, Biserka; Novak, Vesna. *Prometni odgoj djece predškolske dobi // Škola, odgoj i učenje za budućnost* 5. međunarodna konferencija o naprednim i sustavnim istraživanjima. ECNSI 2011. Zagreb: Učiteljski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2011. str. 301-307

osvještavanjem potencijalnih opasnosti u prometu. Važan je dio praktična nastava u kojoj se najčešće simuliraju prometne situacije. Posjeti policijskim postajama u blizini škola posebno su vrijedan izvanučionički

Prometni odgoj u školskom kurikulumu

Prometni odgoj je integriran u školski kurikulum i obuhvaća pet sastavnica: prometne kurikularne sadržaje, školske inicijative i projekte, usavršavanje za odgajatelje i učitelje, suradnju s roditeljima te sudjelovanje u prometnoj zajednici.

a. Prometni kurikularni sadržaji – U prvom se razredu osnovne škole tijekom nastave Prirode i društva učenik upoznaje s pojmovima promet, pješak, vozilo, vozač i prometnice te osvještava nužnost poštivanja prometnih pravila i važnost odgovornog sudjelovanja u prometu.⁵⁰ Kako je nastava usmjerena na pedocentrički razvoj djeteta, učenici se poučavaju za ulogu pješaka ili vozača bicikla, što podrazumijeva sigurno i ispravno kretanje prometnicom te uočavanje prometne signalizacije. Učenici upoznaju organizaciju prometa, snalaženje u neposrednom okruženju doma i škole, upućuje ih se na poštivanje prometnih pravila te odgovorno ponašanje u prometu. U drugom razredu učenici usvajaju značenja prometnih znakova u okolini škole te uočavaju prometnu povezanost u zavičaju. Razumiju da se prometna povezanost može ostvariti putovanjem različitim javnim prometnim sredstvima: autobusom, vlakom, zrakoplovom i brodom. U trećem razredu učenici upoznaju kopneni, vodeni i zračni promet te razumiju da ih ljudi koriste za prijevoz s mjesta stanovanja do željenog

rad, jer prometni policajci na terenu pokazuju učenicima opremu koju koriste u svom radu te ih poučavaju osnovnim pravilima ponašanja u prometu.

odredišta. Učenici razlikuju vrste prometnica koje povezuju zavičaj s drugim mjestima u Republici Hrvatskoj. U petom razredu učenici nastavljaju s usvajanjem prometnih sadržaja koji se šire na ostale sudionike u prometu, navode sigurnosne i zakonske uvjete sudjelovanja u prometu u ulozi putnika i vozača bicikla te drugih dječjih prometnih sredstava, objašnjavaju značenje primjera prometne signalizacije, objašnjavaju primjere prometnih pravila i propisa te demonstriraju pravilno i sigurno sudjelovanje pješaka i biciklista u prometu.

b. Školske inicijative i projekti – Škole često provode inicijative i projekte koji promiču prometnu sigurnost među učenicima. To može uključivati natjecanja, edukativne kampanje ili suradnju s lokalnim prometnim tijelima.

c. Usavršavanje za odgajatelje i učitelje – Odgajatelji i učitelji se usavršavaju za poučavanje prometnog odgoja kako bi mogli efikasno prenositi znanje i vrijednosti učenicima. Agencija za odgoj i obrazovanje u suradnji s HAK-om i tijelima državne uprave provodi osposobljavanje zaposlenika vrtića i škola o sigurnosti prometa na cestama. Redovito se organiziraju državna školska natjecanja iz poznavanja prometnih pravila (npr. Sigurno u prometu i sl.).

d. Suradnja s roditeljima – Uključivanje roditelja u prometni odgoj ima važnu ulogu. Roditelji su partneri u poučavanju djece koje se odnosi na pridržavanje prometnih pravila i općenito razvijanje sigurnih prometnih navika.

e. Sudjelovanje u prometnoj zajednici – Škole i učitelji često surađuju s lokalnim prometnim tijelima, policijom i organizacijama za prometnu sigurnost kako bi osigurali praktičnu edukaciju i podršku.

Zaključak

Prometna kultura i obrazovanje su neraskidivo povezani. Kvalitetnim obrazovanjem može se doprinijeti većem broju odgovornih i savjesnih sudionika u prometu te smanjivanju broja prometnih nesreća, što

posljedično unaprjeđuje kvalitetu života. Kako bi se to i postiglo, potreban je redovit i intenzivan prometni odgoj, na svim razinama, već od najranijeg djetinjstva.



50 Više o tome: Ministarstvo znanosti i obrazovanja (2019). Nacionalni kurikulum nastavnoga predmeta Priroda i društvo, Ministarstvo znanosti i obrazovanja (2019), Nacionalni kurikulum nastavnoga predmeta Tehnička kultura

EDUKACIJA I MJERE U CILJU POVEĆANJA SIGURNOSTI DJECE U PROMETU – ISKUSTVA VELEUČILIŠTA U RIJECI

Na cestama svakodnevno dolazi do prometnih nesreća u kojima sudionici u prometu trpe više ili manje štetne posljedice. Nažalost, sigurnosti prometa na cestama pažnja se poklanja tek nakon prometnih nesreća, a preventivne i represivne mjere donose rezultate samo na kraće razdoblje. Sudionik u prometu

najvažnija je karika u lancu sigurnosti prometa na cestama, a sigurnost prometa na cestama ovisi prvenstveno o ponašanju njegovih sudionika. Zbog toga su odgoj, obrazovanje i primjena prometnog odgoja od najranije dobi osnova za postizanje cilja – poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa.

Mobilnost djece u cestovnom prometu

Mobilnost je osnovna ljudska potreba i temeljno pravo svakoga čovjeka. Ljudski opstanak i interakcije ovise o mogućnosti premještanja ljudi i robe. Mobilnost omogućuje djeci istraživanje svijeta oko sebe, a s druge ih strane izlaže rizicima. Međutim, ne smije se ograničiti mobilnost djece kako bi se povećala njihova sigurnost u prometu, već je potrebno poduzeti mjere za promicanje neovisne, autonomne mobilnosti djece prilagodbom prometnoga okruženja dječjoj dobi.

Naime, djeca pripadaju vrlo rizičnoj skupini sudionika u prometu, a prema istraživanjima ozljede su vodeći uzrok smrti djece u dobi od 1 do 19 godina. Najviše djece smrtno strada zbog prometnih nesreća. Djeca se mogu podijeliti prema godinama koje su u korelaciji s udaljenostima koje prijelaze i s aktivnostima koje obavljaju. Mlađa djeca u dobi od 0 do 6 godina, hodaju uz pratnju roditelja te s njima prelaze križanja i cestu,

a samostalno počinju hodati prilikom polaska u školu. Starija djeca, u dobi od 7 do 10 godina, sukladno godinama imaju i veći radijus kretanja te tako više pješače, voze se biciklima, igraju izvan naselja i susjedstva pa su time i izloženiji većim rizicima nastanka prometnih nesreća.⁵²

Dječja mobilnost razmatrana je kroz pitanja koliko, na kojim cestama, u kojem dijelu dana, s kim i s kojom svrhom putuju. Najviše hodaju djeca starosti između 11 i 15 godina. Godišnje naprave 432 putovanja, za razliku od 297 putovanja odraslih u dobi od 21 do 29 godina te 356 za grupu mladih od 16 do 20 godina. Putovanje od kuće do škole i natrag čini 35% putovanja djece starosti od 7 do 15 godina. 52% dječjih putovanja manje je od 1,5 kilometra. 10% djece starosti od 7 do 9 godina hoda po glavnim cestama, najčešće na putu prema školi, a 70% vremena su u društvu odraslih te

23% vremena u društvu starije djece. Starija djeca, od 10 do 15 godina, više hodaju lokalnim cestama, a preko glavnih cesta hodaju četiri puta više od svih ostalih pješaka svih dobi. Dječja percepcija kompleksnosti prometa i pravila vezanih za međusobno korištenje prometnog sustava s drugim prometnim objektima nije u potpunosti razvijena do desete godine. Dijete često ne čuje zvuk približavanja automobila; u igri i jurnjavi dijete često neoprezno zakorači s nogostupa na cestu, a zbog svoje visine nema jasni pregled nad prometnicama kao što to imaju odrasli. Djeca nisu svjesna svih opasnosti koje na njih vrebaju u prometu.⁵³

Među najvažnije rizike od stradavanja male djece u prometu ubrajaju se sljedeći razlozi:

Stradavanje djece u cestovnom prometu

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (WHO), diljem svijeta u cestovnom prometu godišnje pogine oko 186 300 djece, što iznosi više od 500 djece dnevno. U prometu djeca i mladi do 19. godine starosti najviše ginu kao pješaci (38%), zatim kao putnici (36%), motociklisti (14%), biciklisti (6%), a svi ostali razlozi iznose 7%. U prometnim nesrećama u svijetu pogine dvostruko više dječaka nego djevojčica u dobi od 10 do 14 godina, a 30% više u dobi od 5 do 9 godina. Nerazvijene i srednje razvijene zemlje imaju najveći udio prometnih nesreća sa smrtnim ishodom među ranjivim korisnicima: pješaci 58%, motociklisti 40% i biciklisti 10%. U nerazvijenim zemljama i zemljama u razvoju u prometu gine tri puta više djece nego u razvijenim zemljama.

U zadnjih deset godina na cestama u Europskoj uniji smrtno je stradalo 8 100 djece u dobi do 14 godina. Polovina poginule djece putovalo je u vozilima kao putnici, trećina su stradali kao pješaci, a 13% kao biciklisti.

- djeca zbog nižeg rasta nemaju dobru preglednost prometne situacije i teže su uočljivi ostalim sudionicima u prometu, osobito vozačima
- vozači nerijetko ne poštuju prometne propise vezane za siguran prijevoz djece u vozilima, brzinu, alkohol i drugo
- djeca nisu u mogućnosti pravilno procijeniti udaljenost i brzinu nadolazećeg vozila
- nedostatno životno iskustvo
- smanjene mogućnosti prosuđivanja, predviđanja i odlučivanja u odnosu na odrasle osobe
- djeca nisu svjesna opasnosti u prometu
- djeca ponekad reagiraju nenadano zbog zaigranosti, primjerice, istrčavaju na kolnik zbog lopte.⁵⁴

U Europskoj uniji jedan od 13 smrtnih slučajeva djece javlja se kao posljedica prometnih nesreća. Kod djece u dobi od 5 do 9 godina starosti prometne su nesreće četvrti uzrok smrtnosti, a u dobi od 10 do 14 godina treći uzrok smrtnosti. Prometne su nesreće glavni uzrok smrtnosti mladih osoba između 15 i 17 godina starosti.⁵⁵

Percepcija većine roditelja je da su njihova djeca ugrožena u prometu, stoga ih danas, više nego ikada prije, dovoze automobilima do škola. Ovakvim sudjelovanjem u prometu stvaraju dodatne gužve koje se obično poklapaju s vršnim periodima i tako vlastitu, ali i drugu djecu, dovode u opasnost. Školska djeca suočavaju se s ozbiljnim opasnostima na svim mjestima na kojima se kreću motorna vozila, bilo pri izlasku iz vozila u blizini škole ili dok hodaju putem do škole. Jedan od ciljeva edukacijskoga programa je promocija aktivnoga prijevoza (pješačenja, biciklizma i korištenja javnoga prijevoza), odnosno promjena ponašanja djece i roditelja.

51 Ivana Tomić Prpić, mag.ing.traff, predavačica, Prometni odjel Veleučilišta u Rijeci

52 Barišić, I., Tomić, I., (2019). *Mjere i aktivnosti za povećanje sigurnosti djece u prometu*, Zbornik radova, 43. Međunarodni stručni seminar o prometnoj infrastrukturi i sigurnosti u prometu, Rovinj, str. 158-169.

53 Zeeger., Hunter W., Staplin L., Bents F., Huey R., Barlow J., (2010). *Safer Vulnerable road Users: Pedestrians, Bicyclist, Motorcyclist and Older Users*, Federal Highway Administration

54 <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/sigurnost-djece-u-prometu/>

55 Barišić, I., Tomić, I., (2019). *Mjere i aktivnosti za povećanje sigurnosti djece u prometu*, Zbornik radova, 43. Međunarodni stručni seminar o prometnoj infrastrukturi i sigurnosti u prometu, Rovinj, str. 161

Edukacija i mjere u cilju povećanja sigurnosti djece u prometu – iskustva Veleučilišta u Rijeci

Jedni od ključnih načina educiranja djece o opasnostima u prometu su edukacija od najranije dobi i stalna provedba prometnog odgoja. Prometni odgoj odnosi se na svaku aktivnost u sklopu pripremanja djeteta za sigurno i kulturno ponašanje u prometu. Budući da dijete najviše vremena provodi u vrtiću i obiteljskom domu, to su dva okruženja u kojima djetetu treba osigurati uvjete za stjecanje znanja o sigurnom ponašanju u prometu.

Jedan od primjera dobre prakse provedbe prometnog odgoja je projekt Veleučilišta u Rijeci pod nazivom "Osnažimo sigurnost naše djece". Cilj ovog projekta je omogućiti djeci usvajanje znanja i osposobljavanje za što sigurnije sudjelovanje u prometu. Posebno se ističe sudjelovanje studenata završnih godina u projektu kroz nastavu iz kolegija "Sustav sigurnosti cestovnog prometa", a ogleda se u izradi projekata prometnih poligona, edukativnih materijala za roditelje i djecu te sudjelovanje u edukativnim radionicama.

Na temelju potpisanih Sporazuma suradnici u projektu su Dječji vrtić Rijeka, Dječji vrtić "More" te Centar za odgoj i obrazovanje Rijeka. Sporazumi se temelje na suradnji u provedbi edukacije i mjera u cilju povećanja sigurnosti djece u prometu. Sigurno ponašanje u prometu te poštivanje prometnih pravila usvajat će se u neposrednom životnom okruženju djece (šetnjama u okruženju vrtića, na prometnom poligonu te provođenjem edukativnih radionica u kojima će aktivni sudionici biti i roditelji).

Neki od oblika suradnje koji su definirani Sporazumom jesu:

- **stručno usavršavanje odgojitelja o pitanjima sigurnosti djece u prometu** - kontinuirano se nastoje provoditi stručna usavršavanja odgojitelja o važnosti prometnog odgoja. Studenti završnih godina studija

Cestovni promet izrađuju prezentacije o sigurnosti u cestovnom prometu te odgojitelje Dječjeg vrtića Rijeka i Dječjeg vrtića "More" informiraju o važnosti prometnog odgoja i mogućim načinima njegove provedbe u vrtiću.

- **edukativne radionice za djecu i roditelje o sigurnom ponašanju u prometu** - jedan od ciljeva Sporazuma i projekta je provođenje edukativnih radionica za djecu. Studenti Prometnog odjela izrađuju tijekom studija didaktičke i edukativne igre prometne tematike koje se kasnije koriste za edukacije djece predškolske dobi. Jednu od takvih radionica provela je predavačica Ivana Tomić u veljači 2024. godine. Cilj radionice bio je kroz didaktičke igre prometne tematike i razgovor s djecom osposobiti djecu za sigurno kretanje u prometu. Didaktičke igre prilagođene su uzrastu grupe za koju je igrice namijenjena. Na primjer, jedna od edukativnih igara koja se provela su poželjna i nepoželjna ponašanja u prometu. Poželjna ponašanja označena su zelenom kvačicom i podijeljena u sličice koje dijete mora staviti na zelenu ploču poželjnih ponašanja u prometu (npr. dijete vezano u autosjedalici, djeca stoje dok je na semaforu crveno svjetlo, djeca gledaju lijevo-desno dok prelaze pješački prijelaz i sl.) a nepoželjna ponašanja crvenim križićem, a koje također dijete mora samostalno staviti na crvenu ploču nepoželjnih ponašanja u prometu (npr. dijete nije vezano u autosjedalici, djeca prelaze cestu dok je na semaforu crveno svjetlo, djeca nisu pogledala lijevo-desno dok su prelazili pješački prijelaz i sl.). Za početak djeca moraju izrezati sve sličice, gdje ujedno vježbaju i motoričke sposobnosti, a zatim ih voditeljica radionice podijeli u grupe, svako dijete u grupi izabire određenu sličicu i stavlja ih na tabelu poželjnog ili nepoželjnog ponašanja. Ukoliko je dijete pogriješilo, ostala djeca iz grupe ga ispravljaju te uz voditelja objašnjavaju zašto je to nepoželjno ponašanje u prometu. Također, ukoliko se radi o poželjnom

ponašanju, voditelj objašnjava djeci zašto je ono bitno za njihovu sigurnost u prometu. Cijeli program edukacije prolazi kroz igru i priču sa djecom, pa djeca nerijetko otkrivaju u razgovoru kako njihovi roditelji vrlo često čine „nepoželjna“ ponašanja u prometu, npr. „mene tata ne stavlja u autosjedalicu, kaže da smo blizu doma“; „moja mama je jednom žurila pa je prešla na crveno“; „volim kada tata brzo vozi auto jer smo tako brži od svih“; „volim kada tata vozi a ja stavim glavu kroz prozor“ i sl. Međutim, isto tako u razgovoru potvrđuju da ih roditelji uče „poželjnim“ ponašanjima u prometu: „mama kaže da se cesta uvijek mora pogledati lijevo-desno“; „moj tata kaže da je ružno voziti i pričati na mobitel“; „mama i tata uvijek stanu na crveno svjetlo na semaforu“ i sl. Navedeno dokazuje kako prometni odgoj prvo kreće od kuće i da su roditelji ključni čimbenik u stvaranju odgovornog prometnog ponašanja.

- **izrada prometnih poligona te edukativnih materijala iz područja sigurnosti djece u prometu** - kao

Zaključak

Način na koji bi se mogla povećati sigurnost djece u prometu su u prvom redu provođenje prometnog odgoja, kako za djecu, tako i za roditelje (edukacija i informiranje o posljedicama nepravilnog prijevoza djece, sigurno kretanje nogostupom s djetetom i sl.). Smatra se da bi proces stjecanja znanja i vještina iz prometnog odgoja i obrazovanja trebao potaknuti razvoj prometne kulture koja je dio opće kulture cjeloživotnog učenja. Taj program temelji se na cestovnom prometnom odgoju predškolske djece te se u svakom kontekstu riječi „prometni odgoj i obrazovanje“ podrazumijeva „prometni cestovni odgoj i obrazovanje“. Međutim, program prometnog odgoja ne treba uključivati samo obrazovne ustanove, nego i roditelje. Naviku kulturnog i odgovornog ponašanja u prometu roditelji moraju kod svog djeteta stvarati i

rezultat suradnje, uz provedene edukacije nastao je i poligon za edukaciju djece u dvorištu vrtića „Mavrica“, a ove godine sličan će se poligon urediti i u dvorištu vrtića „Đurđice“. U tom su projektu sudjelovali i studenti koji su izradili više varijanti prometnih poligona, ali i edukativnih i prometnih materijala. Projekt je financirala Primorsko-goranska županija.

- **informiranje javnosti** - osim aktivnosti s djecom, odgojiteljima, roditeljima i izrade prometnih poligona, studenti Prometnog odjela Veleučilišta u Rijeci provode i prometno-preventivne aktivnosti kojima je cilj povećati u javnosti svjesnost o važnosti prometnog odgoja djece predškolske dobi. Neke od aktivnosti su podjela letaka koje su samostalno izrađivali i provođenje anonimnog anketiranja roditelja o sigurnosti njihove djece u prometu. Na ovaj način Veleučilište u Rijeci želi jačati prometno-preventivne aktivnosti te podići svijesti roditelja i drugih odraslih osoba o ugroženosti djece u prometu

razvijati od najranijeg djetinjstva. Praktično, čim ono prohoda treba početi s provođenjem prometnog odgoja i osposobljavanjem za kulturno, odgovorno i sigurno sudjelovanje u prometu. Također, bitno je naglasiti da je potrebna velika suradnja s medijima kroz pokretanje široke kampanje (na nacionalnoj razini) o posljedicama prometnih nesreća i stradanja djece koja nisu pravilno prevožena.

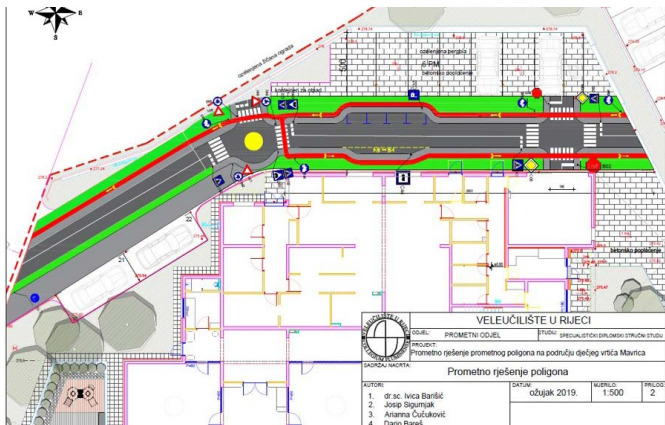
Činjenica je da se broj prometnih nesreća ne može smanjiti preko noći, međutim, vrijedi se potruditi, jer prometne nesreće nisu nešto što se događa samo drugima.



Slika 1: Edukacija odgajatelja u DV „More“
Izvor: obrada autora



Slika 2: Provođenje edukativnih radionica za djecu u DV „More“; Izvor: obrada autora



Slika 3: Poligon u DV „Mavrica“; Izvor: obrada autora



Slika 5 : Podjela letaka ispred vrtića; Izvor: obrada autora



Slika 4: Primjer edukativnih materijala za djecu
Izvor: obrada autora

Aleksandra Deluka-Tibljaš, Građevinski fakultet Sveučilišta u Rijeci⁵⁶

PONAŠANJE DJECE U ZONAMA PJEŠAČKIH PRIJELAZA KAO PARAMETAR ZA PROJEKTIRANJE SIGURNE PJEŠAČKE INFRASTRUKTURE

Prema podacima *European Transport Safety Councila*⁵⁷ u desetljeću od 2011. do 2020. na cestama u Europskoj uniji smrtno je stradalo 6 000 djece do 14 godina starosti. U odnosu na ovaj broj stradale djece u cestovnom prometu, prema podacima Europske komisije⁵⁸ 32% djece stradava u prometnim nesrećama kao pješaci, 13% kao biciklisti te njih 44% kao putnici u vozilima. Zabrinjava podatak da, kao pješaci i biciklisti, djeca stradavaju u većem udjelu od opće populacije kod koje se 20% smrtnih stradavanja događa kada su u ulozi pješaka, a 9% u ulozi biciklista. Podaci za Hrvatsku su posebno zabrinjavajući kada govorimo o djeci-pješacima, jer ih u toj ulozi na godišnjoj razini stradava oko 40%, što je značajno više od EU prosjeka. Osim toga, djeca iz Hrvatske stradavaju u urbanim područjima češće nego djeca u drugim dijelovima EU.⁵⁹ Unaprjeđenje prometne sigurnosti svih sudionika, pa tako i djece, ovisi o osnovnim parametrima sigurnosti odvijanja prometa – samim sudionicima u prometu i

njihovom prometnom ponašanju, infrastrukturi i vozilima. Kada govorimo o djeci kao aktivnim i samostalnim sudionicima u prometu, bitno je uzeti u obzir njihova objektivna ograničenja povezana s kognitivnim razvojem u određenoj dobi, a jedan od načina uvažavanja specifičnosti djece u prometu je i njima usmjerena prilagodba infrastrukturnih rješenja.

U ovome radu ukratko su prezentirani rezultati istraživanja ponašanja djece u zonama semaforiziranih pješačkih prijelaza⁶⁰ te preliminarni rezultati ponašanja djece u zoni nesemaforiziranog pješačkog prijelaza. Cilj istraživanja je bio utvrđivanje parametara koji utječu na ponašanje djece u zonama pješačkih prijelaza u kojima potencijalno može doći do ugrožavajućeg kontakta (konflikta) između pješaka i vozila te odabrati infrastrukturne i druge mjere koje kretanja djece mogu učiniti sigurnijima u zonama u kojima se djeca redovito kreću (poput prilaza osnovnim školama).

56 Prof.dr.sc. Aleksandra Deluka-Tibljaš, Građevinski fakultet Sveučilišta u Rijeci
57 <https://etsc.eu/6000-children-died-on-eu-roads-in-ten-years/>, pristupljeno rujan 2023.
58 European Commission (2022) Facts and Figures Children. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport
59 Ibid
60 Deluka-Tibljaš, A., Šurdonja, S., Ištoka Otković, I., & Campisi, T. (2022). *Child-pedestrian traffic safety at crosswalks—literature review*. Sustainability, 14(3), 1142.; Deluka-Tibljaš, A., Ištoka Otković, I., Campisi, T., & Šurdonja, S. (2021). *Comparative analyses of parameters influencing children pedestrian behavior in conflict zones of urban intersections*. Safety, 7(1); Deluka-Tibljaš, Aleksandra ; Šurdonja, Sanja ; Ištoka Otković, Irena *Analysis of Children's Traffic Behaviour at Signalized Crosswalks as a Precondition for Safe Children Routes Design: A Case Study from Croatia*, Journal of Advanced Transportation, 2021 (2021), 1-14.

Analiza ponašanja djece u prometu

Analiza ponašanja djece u prometu predmet je brojnih znanstvenih istraživanja u različitim dijelovima svijeta budući da na ponašanje djece bitno utječu lokalni uvjeti, kao što su opća prometna kultura i uvjeti odvijanja prometa. Nije pouzdano poopćavati zaključke pojedinih istraživanja niti preuzimati određena rješenja bez analize i prilagodbe lokalnim prostornim i prometnim uvjetima.

Iscrpnim pregledom dostupnih znanstvenih istraživanja⁶¹ utvrđeno je da se utjecaji na ponašanje, a posljedično i na stradavanje djece u prometu, mogu kategorizirati u tri glavne grupe:

- Sociodemografski utjecaji – dob i spol djece
- Utjecaj okruženja – prometni uvjeti, infrastruktura, izgrađenost i namjena zone i sl.
- Rizično ponašanje – utjecaj distraktora.

Kod sociodemografskih utjecaja najvažniju ulogu ima dob djece, jer kognitivni razvoj djece utječe na percepciju opasnosti, prostorno snalaženje i sposobnost procesiranja većeg broja informacija istovremeno. Zaključci vezani za spol djece nisu u istraživanjima jedinstveni, no u svim se istraživanjima pokazuje da su dječaci skloniji rizičnom ponašanju u prometu u odnosu na djevojčice.

Kada se analiziraju istraživanja vezana za utjecaj faktora okruženja na stradavanje djece u prometu, njihovi rezultati pokazuju da djeca češće stradavaju u gusto naseljenim urbanim područjima, u blizini škola, igrališta i parkova te na pješačkim prijelazima.

Ovakvi su zaključci logični s obzirom na to da se radi upravo o koridorima i područjima unutar gradova koje djeca najčešće koriste samostalno kao pješaci.

Istraživanje provedeno paralelno u Hrvatskoj (u Rijeci i Osijeku) i Italiji (Enna) pokazalo je da postoje značajne razlike u ponašanju djece⁶². Istraživanje se temeljilo na analizi brzine i ponašanja djece na nesemaforiziranim pješačkim prijelazima koje djeca redovito koriste na putu do škole. Djeca su snimana te je na osnovu snimki na uzorku od 300 prijelaza u svakom od gradova, bez ulaženja u osobne podatke o djetetu, provedena analiza. Cilj je bio utvrditi što utječe na ponašanje djece, a parametri su definirani prema tri ranije navedene kategorije (sociodemografski utjecaji, prometni i infrastrukturni utjecaji te rizično ponašanje).

Rezultati su potvrdili da je ponašanje djece uvjetovano lokalno. Brzina kretanja djece pješaka u Rijeci bila je statistički značajno veća od brzine kojom su se kretala djeca u Osijeku i u talijanskom gradu Enni. U sve tri sredine dob djece pokazala se kao parametar koji ima značajan utjecaj na ponašanje djece. Mlađa djeca i tinejdžeri hodali su sporije od djece u dobi od 9 do 12 godina, a spol djece pokazao se značajnim samo za djecu iz Italije, gdje su djevojčice bile sporije od dječaka. U svim sredinama hodanje u grupi značajno je utjecao na ponašanje djece. Djeca su se u grupi kretala pješačkim prijelazom sporije nego kada su hodala samostalno.

Od infrastrukturnih parametara značajnim se pokazala duljina puta koju djeca prolaze u kritičnoj zoni – dijelu kolnika na kojem se može dogoditi konflikt sa vozilom. Pokazalo se da brzina djece-pješaka raste kada na raspolaganju imaju kraće zeleno pješačko vrijeme i kada moraju prijeći više od dvije prometne trake (širina kolnika veća od 7 m). Dio rezultata prikazan je u Tablici 1.

Analiza regulative i prakse projektiranja svjetlosne signalizacije u Europi i šire je pokazala da se pri

projektiranju pješačkih prijelaza uobičajeno uzima vrijednost od 1,2 m/s, iznimno 1,0 m/s. Istraživanja provedena u Hrvatskoj na analizi podataka iz dva grada (Rijeka i Osijek) pokazala su da bi u cilju uvažavanja brzine kretanja najmlađe djece (koja hodaju najsporije) semafore trebalo projektirati prema brzini pješachenja od 0,8 (ili 0,9) m/s⁶³. Rezultati navedenih istraživanja s detaljnim zaključcima dostupni su u publiciranim znanstvenim radovima⁶⁴.

	duljina	uzorak	V _{sred}	*V ₁₅
Osijek	do 7m	46	1.12 m/s	0.92 m/s
	9.2 do 10.5 m	179	1.35 m/s	1.06 m/s
	više od 14 m	75	1.53 m/s	1.28 m/s
Rijeka	do 7m	20	1.47 m/s	0.87 m/s
	9.2 do 10.5 m	211	1.59 m/s	1.24 m/s
	više od 14 m	69	1.61 m/s	1.33 m/s

*V₁₅ – brzina kojom hoda do 15% pješaka, smatra se relevantnom pri analizi brzine pješaka

Tablica 1: Brzina hoda djece-pješaka ovisno o širini kritične zone pješačkog prijelaza

Studija slučaja – osnovna škola u Rijeci

Nastavak ranije opisanih istraživanja usmjeren je na analizu ponašanja djece na nesemaforiziranim pješačkim prijelazima u blizini osnovnih škola. Jedna od škola analiziranih u Rijeci bila je osnovna škola smještena u blizini raskrižja preko kojega se odvija promet iz i prema vrlo gusto naseljenom stambenom naselju, kao i pješački promet u smjeru škole. Analiza sigurnosti u zoni ove osnovne škole provedena je kombinacijom nekoliko metoda.

U suradnji sa školom provedeno je anketiranje roditelja, a istovremeno je provedeno i terensko istraživanje na obližnjem nesemaforiziranom trokrakom raskrižju – automatski je bilježen promet i brzina kretanja vozila. Temeljem odobrenja za snimanje na javnoj površini (Grad Rijeka), snimana su djeca pri prijelazu pješačkih prijelaza u blizini škole te je njihovo ponašanje (brzina kretanja, način kretanja i ponašanje u prometu) potom analizirano pregledavanjem snimki.

61 Deluka-Tibljaš, A., Šurdonja, S., Ištoka Otković, I., & Campisi, T. (2022). *Child-pedestrian traffic safety at crosswalks—literature review. Sustainability*, 14(3), 1142.

62 Deluka-Tibljaš, A., Ištoka Otković, I., Campisi, T., & Šurdonja, S. (2021). *Comparative analyses of parameters influencing children pedestrian behavior in conflict zones of urban intersections. Safety*, 7(1), 5.

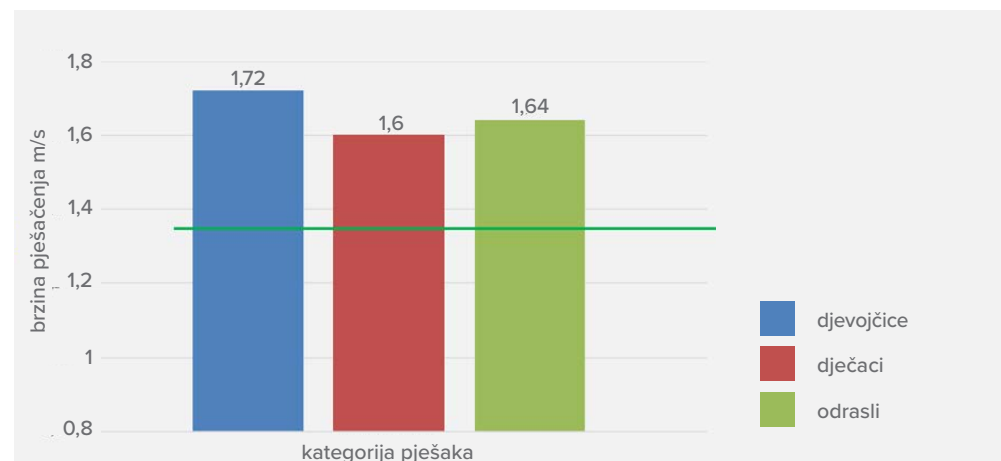
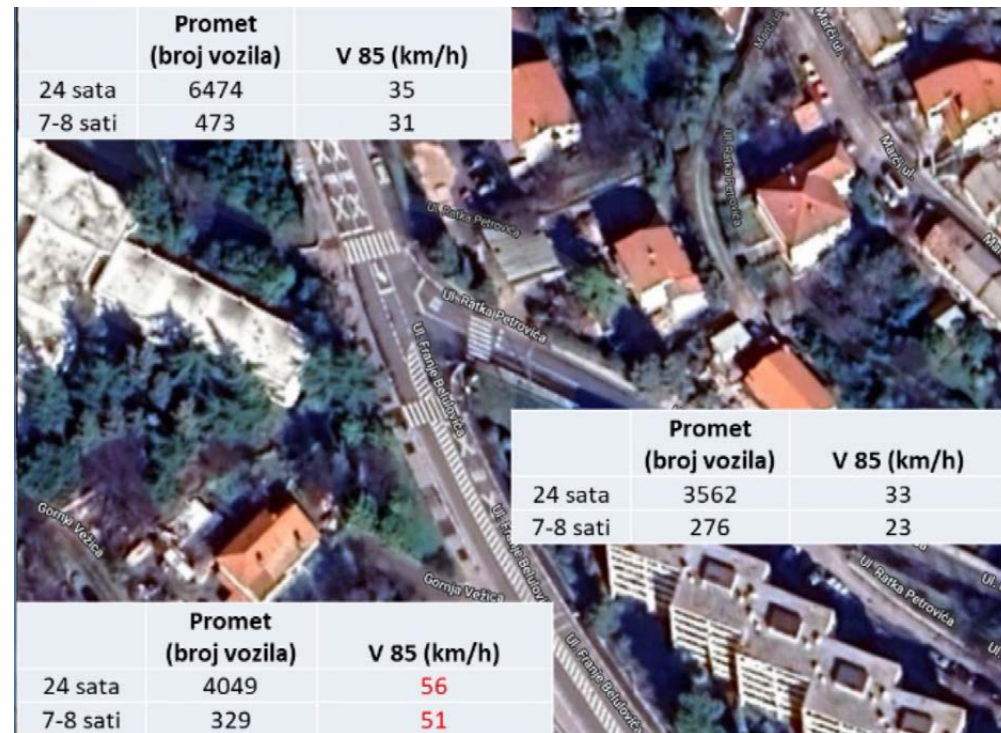
63 Deluka-Tibljaš, Aleksandra ; Šurdonja, Sanja ; Ištoka Otković, Irena: *Analysis of Children's Traffic Behaviour at Signalized Crosswalks as a Precondition for Safe Children Routes Design: A Case Study from Croatia*, Journal of Advanced Transportation, 2021 (2021), 1-14.

64 Deluka-Tibljaš, A., Šurdonja, S., Ištoka Otković, I., & Campisi, T. (2022). *Child-pedestrian traffic safety at crosswalks—literature review. Sustainability*, 14(3), 1142.; Deluka-Tibljaš, A., Ištoka Otković, I., Campisi, T., & Šurdonja, S. (2021). *Comparative analyses of parameters influencing children pedestrian behavior in conflict zones of urban intersections. Safety*, 7(1), 5.; Deluka-Tibljaš, Aleksandra ; Šurdonja, Sanja ; Ištoka Otković, Irena: *Analysis of Children's Traffic Behaviour at Signalized Crosswalks as a Precondition for Safe Children Routes Design: A Case Study from Croatia*, Journal of Advanced Transportation, 2021 (2021), 1-14

Anketiranje na uzorku od 155 roditelja pokazalo je da u ovu osnovnu školu 50% djece dolazi pješice - samostalno ili u grupi, bez pratnje odraslih osoba. Roditelji čija djeca ne dolaze samostalno zamoljeni su navesti razlog – 32,5% roditelja je kao razlog zbog kojeg dijete ne pješači samostalno u školu navelo neprilagođenu infrastrukturu (uske pločnike, nedovoljno zaštićene pješačke prijelaze), a njih još 10% prometne uvjete (brzinu i količinu vozila u blizini škole). U blizini iste škole provedena je i

analiza postojećih prometnih uvjeta cjelodnevnim mjerenjem količine i brzine vozila.

U analizu su, osim tri grupe ranije navedenih parametara, uključeni i oni koji se odnose na ponašanje vozača i djece. Kod vozača je analizirano u kojoj su mjeri propuštali djecu na pješačkom prijelazu, a kod djece u kojoj su mjeri prije prijelaza ulice provjeravala prometnu situaciju. Na osnovu mjerenja i video snimki utvrđeni su osnovni pokazatelji:



Slika 1: Pokazatelji motornog prometa na analiziranom raskrižju (gore), brzina kretanja pješaka (dolje)

količina prometa i brzina unutar 24 sata i u jutarnjem vršnom satu (JVS) te brzina kretanja pješaka u JVS (posebno za dječake, djevojčice i odrasle pješake). U ovom slučaju jutarnji vršni sat je vrijeme najvećeg prometnog opterećenja u prvom dijelu dana, između 7 i 8 sati.

Na Slici 1 prikazani su rezultati brzine djece-pješaka samo za kritični privoz, na kojem su operativne brzine (brzina kojom vozi do 85% vozila u prometnom toku - v85) izrazito velike, jer se pokazalo da na privozima (prometna traka kojom se promet kreće prema raskrižju) na kojima je brzina vozila manja, djeca sporije, pa time i sigurnije, prelaze ulicu. Rezultati

Zaključak

Rezultati istraživanja upućuju na zaključak da u Hrvatskoj postoji prostor za unaprjeđenje planiranja i projektiranja pješačke prometne infrastrukture koju redovito koriste djeca, uzimajući u obzir njihove specifičnosti. Neke od vrlo jednostavnih mjera bile bi formiranje pješačkih otoka (uzdignuta površina koja se nalazi na kolniku) na sredini prijelaza u prometno opterećenijim ulicama kojima se kreću školska djeca i produljivanje trajanja zelenih pješačkih vremena na mjestima na kojima se očekuju djeca koja pribjegavaju rizičnom ponašanju (pretrčavanju kolnika) kada imaju kraće raspoloživo vrijeme za prijelaz ulice. Ovo je samo primjer mogućih jednostavnijih infrastrukturnih mjera.

U brojnim europskim zemljama se kao rješenje unaprjeđenja prometnih uvjeta u zonama osnovnih škola predviđaju tzv. školske ulice, što podrazumijeva zatvaranje dijela cestovne mreže oko škola u vrijeme dolaska/odlaska djece.

na Slici 1 pokazuju da su se na kritičnom prijelazu svi pješaci kretali značajno brže od onoga što se smatra standardnom brzinom pri prijelazu pješačkog prijelaza (1,2 m/s). Iako postoje određene mjere smirivanja prometa na kritičnom privozu raskrižju, pokazuje se da u ovom slučaju nisu dovoljne da bi usporile promet (operativna brzina je veća od 50 km/sat) i da bi se djeca osjećala sigurno. Analiza video snimki pokazala je da je 57% vozača tijekom analiziranog sata zaustavilo vozilo i propustilo dijete-pješaka, 34% vozača ja usporilo, a 8% vozača se nije zaustavilo iako je na pješačkom prijelazu bio pješak (dijete). Sva su se djeca prije stupanja na kolnik uvjerila da to mogu učiniti sigurno.

Ovakvo rješenje sigurno može unaprijediti sigurnost u neposrednoj blizini škole, ali ako želimo da djeca koriste aktivne oblike mobilnosti, važno je da cijeli put od mjesta stanovanja do škole prolaze samostalno – kao pješaci ili biciklisti. Potrebno je stoga analizirati kako unaprijediti uvjete odvijanja prometa na različitim pješačkim/biciklističkim koridorima do škola i, po mogućnosti, primjenjivati istovjetna rješenja na lokacijama škola smještenim u sličnim uvjetima.

Unificiranje, primjerice širine pločnika, pješačkih prijelaza, mjera smirivanja prometa i drugih prometno-građevinskih elemenata u široj zoni sigurno bi imalo pozitivan utjecaj na ponašanje djece, jer bi se osjećala sigurnije u prepoznatljivom okruženju. Ujedno bi utjecalo na ponašanje vozača koji bi prepoznavali upozorenje da se nalaze u blizini škole.

U tom smislu, dobar su primjer zemlje poput Irske ili Slovenije koje imaju smjernice za projektiranje pješačkih i biciklističkih putova do škola.

PROJEKTIRANJE SIGURNE PROMETNE INFRASTRUKTURE PREMA SMJERNICAMA NACIONALNOG PLANA SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

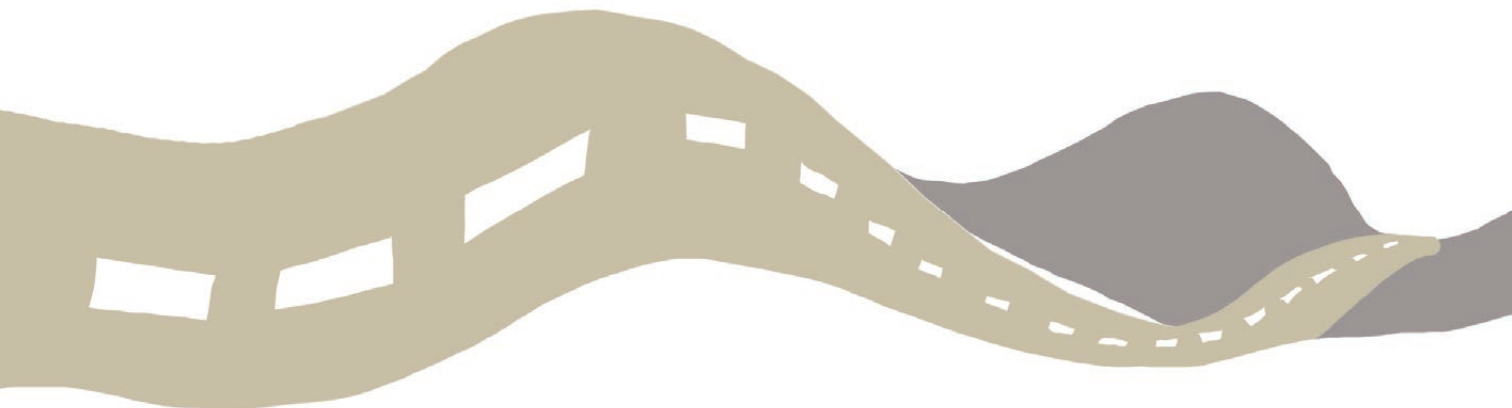
Odgovor na pitanje zašto je cestovni promet toliko problematičan po pitanju sigurnosti i zašto ima toliko stradalih mogli bismo, između više drugih razloga, potražiti u sljedeće četiri tvrdnje:

- Cestovni prometni sustav je otvoren i nedovoljno dobro organizirani sustav, u kojem vrijedi princip slobodnog korištenja na vlastitu odgovornost, za razliku od drugih prometnih sustava, kao što su željeznica, pomorski ili zračni promet, koji su više ili manje zatvoreni.
- Mnogi su korisnici cestovnog prometnog sustava, kao što su pješaci, djeca, biciklisti i vozači romobila,

bez ikakve prethodne formalne naobrazbe i obuke.

- Nerijetko se javljaju greške u planiranju i projektiranju elemenata cestovne infrastrukture, koje za posljedicu imaju nastajanje opasnih točaka u prometu.
- Zbog složenosti sustava veoma rijetko se može izdvojiti samo jedan stvarni uzrok za prometnu nesreću.

U ovom radu poseban naglasak stavljen je na treću točku i pitanje kako organizirati sustav da se pri planiranju i projektiranju cestovne infrastrukture znatno više uzimaju u obzir elementi sigurnosti.



65 Dr.sc. Ivica Barišić, prof. str. Studija, Prometni odjel Veleučilišta u Rijeci

Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030.

Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa RH strateški je dokument, čiji je cilj strukovnim i znanstvenim pristupom definirati mjere i aktivnosti kojima će se podići razina sigurnosti cestovnog prometa. Ovaj plan usklađen je sa svjetskim i europskim smjernicama iz područja sigurnosti cestovnog prometa. 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.⁶⁶ Plan je nastao na pristupu temeljenom na sigurnosti sustava (*Safe System Approach*).⁶⁷ 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 ozljeđanja.

Pristup se, osim toga, temelji i na principu da sustav treba „oprašati“, a prometne nesreće bez obzira na neposredni uzrok, ne smiju rezultirati smrću ili teškim ozljedama. Primjerice, u sustavu koji „oprašta“ postavljene su dodatne zaštitne ograde za motocikliste, pa ako vozač motocikla i pogriješi te prevelikom brzinom uđe u zavoj, izgubi nadzor nad motociklom i padne, dodatna zaštitna ograda bit će taj element koji „oprašta“ odnosno spašava od gotovo sigurne smrti tog motociklistu.

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.

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 ovom pristupu 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 je nužno stalno upozoravati na 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.

66 *Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030.* dostupno na: https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf

67 Ibid, str. 33

Nacionalni plan temelji se na podjeli odgovornosti prema sigurnosti cestovnog prometa te podrazumijeva zajedničku suradnju na svim razinama, kako je prikazano na slici 1.⁶⁸

U aktualnom *Nacionalnom planu* usvojen je koncept *Vision Zero*, koji ne prihvaća smrtno posljedice i teške ozljede. Prema filozofiji koncepta *Vision Zero*, prije svega se podrazumijeva promjena razumijevanja odgovornosti sigurnosti, gdje se odgovornost stavlja na čovjeka - ne samo kao korisnika prometnog sustava, nego i kao upravitelja i kreatora prometnog sustava. Tako je odgovornost podijeljena na sve sudionike i pojedince 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.⁶⁹

S ciljem povećanja cestovne sigurnosti u Republici Hrvatskoj, *Nacionalnim planom* planirano je više od 200 aktivnosti, koje su kategorizirane u 13 područja djelovanja, a aktivnosti su generalno svrstane u tri osnovne kategorije - edukacijske, inženjerske i zakonske – te u više od 35 mjera.⁷⁰

Sukladno cilju, naglasak Plana, pa tako i aktivnosti, je na edukaciji i podjeli odgovornosti između korisnika, kreatora i upravitelja cestovne infrastrukture. S obzirom na opsežnost mjera i aktivnosti koje su definirane Planom, ovdje se daje pregled mjera koje se odnose na inženjerska rješenja za projektiranje sigurnog prometnog sustava.

Projektiranje sigurnog prometnog sustava

Prema analiziranim podacima iz *Nacionalnog plana*, 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.⁷¹

Kako bi se smanjio broj osoba poginulih u prometnim nesrećama, kao i posljedice teških prometnih nesreća, *Nacionalnim planom* definirane su 33 aktivnosti podijeljene u 15 mjera. Kada se govori o mjeri koja se odnosi na projektiranje sigurnog prometnog sustava, navode se sljedeće aktivnosti:

- Projektiranje prometno-tehničkih elemenata lokacija i dionica na način da onemogućuju razvijanje

velikih brzina (posebno u urbanim zonama);

- Implementacija opreme za smirivanje prometa u slučaju kada nije moguće utjecati na prometno-tehničke elemente ili je potrebno brzo djelovati s ciljem povećanja sigurnosti;
- Projektiranja prometno-tehničkih elemenata prometnog sustava tako da djeluje preventivno na povećanje sigurnosti.

Unatoč tomu što se *Nacionalnim planom* ističe važnost projektiranja prometno-tehničkih elemenata i dionica na način da se onemogućuje razvijanje velikih brzina (posebno u urbanim zonama), danas u praksi imamo mnogo primjera gdje se taj princip nije poštivao. Jedan od tih primjera je ulica Petra



Slika 1. Podjela odgovornosti prema sigurnosti cestovnog prometa



Slika 2. Prepoznatljivi znak VIZIJE NULA



Slika 3. Ulica Petra Zoranić u zoni škole i vrtića, Maslenica

68 *Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske*, str. 34
 69 *Ibid.*, str. 35
 70 *Ibid.*, str.44

71 *Ibid.* Str. 13

Zoranića kroz naselje Maslenica (Općina Jasenice), u zoni škole, vrtića i drugih javnih sadržaja, gdje su projektirani i izvedeni takvi elementi ceste koji omogućavaju razvijanje daleko većih brzina od onih koje su propisane postavljenim prometnim znakom. Na sljedećoj slici prikazana je situacija predmetne ulice.

Nije dovoljno postaviti znak ograničenja brzine 30 km/h, a cestu izvesti s ovakvim elementima, jer se gotovo nitko od vozača u ovakvim okolnostima ne pridržava ovakvog ograničenja brzine. Dapače, na

Smjernice za projektiranje sigurne prometne infrastrukture

Danas u Republici Hrvatskoj, na žalost, ne postoje smjernice za projektiranje sigurne prometne infrastrukture kakve postoje, primjerice, u Sloveniji, Nizozemskoj i drugim zapadnim zemljama. Osnovna svrha smjernica je da se osigura primjena uniformnih i sigurnih rješenja s obzirom na prometne, prostorne i druge uvjete te očekivane prevladavajuće korisnike (djeca, starije osobe, biciklisti, motociklisti i sl.). To znači da su prometna rješenja izvedena za slične situacije na isti način.

Dosljednom primjenom projektnih rješenja propisanih u smjernicama postiže se učinak jednolikosti prometnih rješenja, a time se doprinosi podizanju razine prometne sigurnosti. Jednoliko oblikovanje i uređenje dionica ceste, primjerice, u zonama škola, stvara kod sudionika u prometu "sliku očekivanog stanja", što rezultira prepoznatljivim ponašanjem svih sudionika kojim se podiže razina sigurnosti u prometu. Postizanjem ovog efekta podiže se razina prometne sigurnosti na prometnici ili raskrižju. Rezultati mnogobrojnih istraživanja u svijetu potvrdili su ispravnost ovakvog promišljanja.

Nadalje, smjernicama za projektiranje sigurne prometne infrastrukture olakšao bi se posao

ovoj dionici razvijaju se velike brzine, što stvara potencijalno opasnu situaciju s obzirom na sadržaje koji se nalaze uz ulicu. Stoga bi u ovim okolnostima, kada je cesta s ovakvim elementima već izvedena, trebalo čim prije pristupiti implementaciji opreme za smirivanje prometa, postavu dodatne signalizacije i opreme, primjerice uzdignute plohe, kojima bi se vozače upozorilo na zonu gdje se u većem broju kreću djeca (škola, vrtić, igralište) i prisililo da prilagode brzinu propisanom ograničenju u zoni.

upraviteljima cesta koji bi onda od projekatnata mogli zahtijevati primjenu takvih rješenja. Smjernice bi služile i kao edukacija za sve dionike u sustavu te bi se njima pratili novi trendovi u svijetu po pitanju implementacije provjerenih i sigurnih rješenja. Smanjili bi se troškovi, jer bi bilo manje izmjena projektne dokumentacije, kao i manje zahvata na izgrađenoj cestovnoj infrastrukturi ukoliko bi se slijedile smjernice. Mnogo je primjera gdje se cesta izvede prema projektu koji nije uzeo u obzir elemente sigurnosti, da bi se naknadno moralo intervenirati i ugrađivati dodatnu opremu za smirivanje prometa.

Primjenom smjernica zasigurno bi se smanjio i broj prometnih nesreća, a s time i svi oni negativni učinci koje izazivaju prometne nesreće. Ovdje valja istaknuti i činjenicu da ulaganje u unaprjeđenje stanja prometne sigurnosti, pored izuzetno snažne moralne dimenzije, ima i veoma isplativu društveno-ekonomsku posljedicu. Prema norveškim iskustvima, odnos ulaganja u unaprjeđenje sigurnosti prometa i ostvarenih ušteda zbog smanjenja prometnih nesreća i svih popratnih troškova iznosi preko 1:10. Ovo svakako treba uzeti u obzir prilikom odlučivanja o potrebi ulaganja u unaprjeđenje prometne sigurnosti.

Svakako bi trebalo podržati i potaknuti istraživanje i izradu *Smjernica za projektiranje sigurne prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj*, posebice za

Zaključak

U kontekstu teme projektiranja sigurne prometne infrastrukture prema smjernicama *Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa* zaključno se posebno ističu aktivnosti:

- Projektiranje prometno-tehničkih elemenata lokacija i dionica na način da onemogućuju razvijanje velikih brzina (posebno u urbanim zonama)
- Odabir projektiranja prometno-tehničkih elemenata prometnog sustava tako da djeluje preventivno na povećanje sigurnosti.

Ovo je potrebno posebno istaknuti s obzirom na nerijetke slučajeve kada su kod projektiranja cesta kroz urbane sredine izabrani takvi prometno-tehnički elementi ceste koji jednostavno „vuku“ vozače da voze brzinama znatno većim od propisanih, umjesto da su izabrani projektno-tehnički elementi koji bi postigli suprotan učinak, takav da „natjeraju“ vozače da se kreću propisanom brzinom.

Također se kao jedna od aktivnosti *Nacionalnog plana* navodi i potreba pronalaženja rješenja temeljem kojih će se definirati odgovornost projekatnata i izvođača radova novoizgrađene cestovne infrastrukture za prometne nesreće koje nastaju kao posljedica neprimjene preporuka revizija cestovne sigurnosti i

sigurno projektiranje u zonama škola ili veće koncentracije djece (vrtići, igrališta, dvorane i sl.)

najviših tehničkih standarda projektiranja cesta. Ovo je svakako novi pogled na sustav sigurnosti cestovnog prometa i promjena u pristupu i razumijevanju odgovornosti prema sigurnosti.

Odgovornost bi trebala biti općenito čovjekova - ne samo onog čovjeka koji koristi prometni sustav (prvenstveno u ulozi vozača), nego i čovjeka kao upravitelja i kreatora prometnog sustava (projektant, izvođač, nadzor).

Ovakav pristup svakako treba pozdraviti i podržati, uz želju da se čim prije ustanovi i krene s primjenom.

U tom kontekstu veliku ulogu imaju institucije odgovorne za upravljanje javnim i nerazvrstanim cestama i upravljanje sigurnošću u prometu (Uprave za ceste, gradovi/općine, MUP), koje se potiče da zahtijevaju od projekatnata da primjenjuju mjere *Nacionalnog plana za projektiranje sigurnog prometnog sustava*, posebice one koje se odnose na projektiranje prometno-tehničkih elemenata na način da onemogućuju razvijanje velikih brzina (posebno u urbanim zonama) i da djeluju preventivno na povećanje sigurnosti cestovnog prometa.

Praktični okvir zaštite djece u prometu

Zoran Barčot, Referentni centar za traumatizam dječje dobi Ministarstva zdravstva RH
Klinike za dječje bolesti Zagreb⁷²

OZLJEDE DJECE U PROMETU

Djeca i mladi posebno su ugrožena skupina u prometu, prvenstveno zbog svojih dobnih ograničenja, neiskustva i nedostatnog sagledavanja mogućih opasnosti, rizika u prometu te posljedica do kojih može doći. Nažalost, često su ugrožena i zbog nepropisnog prijevoza u vozilima te zbog nesagledavanja opasnosti kada im se dopušta da nepropisno voze bicikle, električne romobile, pa čak i motorna vozila. Stoga, sigurnost djece u prometu jest briga i odgovornost odraslih koji moraju poduzeti sve kako bi djeca ostvarila svoje pravo na život, osiguranje opstanka i razvoja.⁷³

Ozljede su vodeći uzrok smrti i invalidnosti kod djece u Europskoj uniji (EU).

U Europi više djece umire od nesreća nego od svih drugih bolesti dječje dobi zajedno.

Vodeći uzroci smrti uslijed nesreća kod djece (0-14 godina) u EU su sljedeći: 48% - prometne nesreće, 11% - utapanje, 11% - namjerne ozljede, 5% - požari u kući, 5% - padovi s visine, 2% - otrovanja i 18% - ostalo. U odnosu na smrtni ishod prema broju hospitalizacija i pregleda, podaci pokazuju da na jedan smrtni ishod zbog ozljede u dječjoj dobi dolazi 160 hospitalizacija i 2 000 pregleda u hitnim službama. Statistike ozljeda

djece pješaka u EU prema satu i danu u tjednu pokazuju da ih najveći broj strada tijekom dana od 14 do 19 sati i to najčešće petkom.⁷⁴ Možemo pretpostaviti da je razlog tome što je petak uglavnom zadnji dan škole u tjednu i da se ozljede događaju nakon i izvan škole zbog slabije fokusiranosti djece pješaka na promet oko njih i zbog umora.

Prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova RH broj smrtno stradale djece u prometnim nezgodama u dobi od 0 do 13 godina u periodu od 1995. (8,67 na 100 000 djece) do 2014. godine (1,33 na 100 000 djece) bio je u dobrom trendu poboljšanja, no u prvih 11 mjeseci 2022. godine podaci govore o 1,66 smrtna stradanja na 100 000 djece.

Kada se nezgoda već dogodi, nastoji se omogućiti kvalitetnu, odgovarajuću i pravovremenu hitnu medicinsku skrb u izvanbolničkoj hitnoj pomoći, kako zemaljskim putem, tako i korištenjem helikopterske hitne medicinske skrbi. Time hitna medicinska skrb omogućava kvalificiranom medicinskom osoblju brzi pristup životno ugroženoj ozlijeđenoj djeci, dijagnostiku i provođenje hitnih medicinskih postupaka na mjestu intervencije te njihovo zbrinjavanje tijekom žurnog prijevoza u bolnicu kroz primarne i sekundarne intervencije i međubolnički prijevoz.⁷⁵

72 Prim. Zoran Barčot, dr. med. specijalist dječje kirurgije, Pročelnik Objedinjenog hitnog bolničkog prijema, Referentni centar za traumatizam dječje dobi Ministarstva zdravstva RH Klinike za dječje bolesti Zagreb

73 <https://dijete.hr/hr/nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa/>

74 https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en

75 <https://www.hzhm.hr/novo-poglavlje-u-sustavu-hitne-medicine-s-radom-krenula-helikopterska-hitna-medicinska-sluzba/>

Objedinjeni hitni bolnički prijem Klinike za dječje bolesti Zagreb

Klinika za dječje bolesti Zagreb središnja je i jedinstvena ustanova za zdravstvenu skrb za djecu i adolescente u našoj zemlji te se u njoj nalazi i Referentni centar za traumatizam dječje dobi Ministarstva zdravstva Republike Hrvatske.

Podaci Objedinjenog hitnog bolničkog prijema (OHBP) Klinike za dječje bolesti Zagreb na temelju ukupno 384 bolničke prijave kriminalističkoj policiji u periodu od 1.10.2022. do 1.10.2023. prikazani su u tablici 1.⁷⁶ Iz tablice je vidljivo da se u promatranom jednogodišnjem periodu od 384 policijske prijave iz naše Klinike čak 56% prijava odnosi na prometne nezgode djece i adolescenata u dobi od 0 do 18. godine života.

S obzirom na prijevozno sredstvo, ozljede u djece i adolescenata uzrokuju automobili, kamioni, autobusi, vlakovi, radni strojevi (traktor), bicikli i električni bicikli, motori, romobili i električni romobili, koturaljke/role, *segwayi*, *hoverboardi*, *skateboardi*, itd.

Od navedenih 218 slučajeva prometnih nezgoda, najviše je djece i adolescenata stradalo u sudarima osobnih automobila (45%), a potom u naletu osobnog automobila na pješaka (29%) i naletu automobila na biciklista i dijete - vozača električnog romobila (11%). Primjetan je značajan udio ozljeda pri korištenju bicikla, električnih romobila i motora (24%). Promatrajući dobne skupine prometnih stradalnika, podaci govore o podjednakom omjerima u grupama 0 - 7 godina (33%) i 14 -18 godina (30%), s nešto većim brojem u grupi 7 -14 godina (37%).

Distribucija djece i maloljetnika po dobi i vrsti prometne nezgode prikazana je u tablici 2.

Što se tiče vrsta ozljeda u djece stradale u prometnim nezgodama, najčešća su natučenja, podljevi, oguljotine, nagnječenja, uganuća, rane, iščašenja, prijelomi i politraume (istodobne teške ozljede najmanje dviju tjelesnih regija), gdje najmanje jedna ozljeda ili

kombinacija više njih ugrožavaju život, a najčešće uključuju šok, hipotenziju zbog krvarenja ili ozljedu vitalnih organa. U posebno opasne ozljede ubrajamo kranio-cerebralne ozljede, tupe traume abdomena, ozljede prsnog koša i opekline.

Zbrinjavanje traumatiziranog djeteta započinje na mjestu nastanka ozljede, nastavlja se tijekom transporta i završava u bolničkoj ustanovi specijaliziranoj za liječenje djece i adolescenata gdje ga u OHBP-u preuzima bolnički traumatološki tim za zbrinjavanje: dječji kirurg, anesteziolog, neurokirurg i pedijatar.

U početnoj dijagnostici važni su klinička slika i anamneza, nalazi hematološkog i biokemijskog laboratorija te

slikovne radiološke metode: ultrazvuk, RTG snimke, kompjuterizirana tomografija, magnetska rezonancija i scintigrafija.

Liječenje traumatiziranog djeteta, ovisno o vrsti ozljede, može se nastaviti ambulantno ili hospitalizacijom na kirurškom odjelu ili Jedinici intenzivnog liječenja.

Za razumjeti je da se svako sudjelovanje djeteta u prometnoj nezgodi, posebno onoj s težim posljedicama, odražava i na njegov život nakon toga. Početni bolovi uslijed ozljede neposredno po prometnoj nezgodi, hospitalizacija i operativni zahvati te ponekad dugotrajne rehabilitacije doprinose razvoju određene razine stresa djeteta, ali i njegove obitelji. Pri tom treba uvažiti i moguće psihičke posljedice radi odvojenosti od obitelji i vršnjaka, kao i izostanka iz školskih aktivnosti tijekom bolničkog liječenja i rehabilitacije.

VRSTA POLICIJSKE PRIJAVE	BROJ DJECE I ADOLESCENATA U DOBI OD 0 DO 18 GODINA ŽIVOTA
Prometna nezgoda	218
Vršnjačko nasilje	44
Obiteljsko nasilje	28
Nasilje na ulici, u noćnom klubu, školi	69
Spolno nasilje	4
Eksplozivne naprave / pirotehnika	3
Ugriz psa	9
Igraonice i igrališta	4
Samoozljeđivanje	5
UKUPNO	218 + 166 = 384

Tablica 1. Bolničke prijave kriminalističkoj policiji u periodu od 1.10.2022. do 1.10.2023.

VRSTA PROMETNE NEZGODE	DOB DJECE I MALOLJETNIKA U GODINAMA							
	0 - 3	3 - 7	7 - 10	10 - 12	12 - 14	14 - 16	16 - 18	ukupno
Sudar OA*	30	21	7	6	7	14	13	98
Nalet OA na pješaka	2	8	13	9	10	16	5	63
Nalet OA na biciklista / vozača el. romobila	1	2	5	4	5	7	1	25
Sudar OA i motora	1				2	1	3	7
Nalet motora / bicikla / vozača el. romobila na pješaka		4		2	1	2		9
Pad s bicikla / motora / el. romobila		3	1	3	2	2	1	12
Nesreće pri korištenju javnog prijevoza			1	1	1	1		4
UKUPNO	34	38	27	25	28	43	23	218

Tablica 2. Distribucija djece i maloljetnika po dobi i vrsti prometne nezgode
* OA = osobni automobil

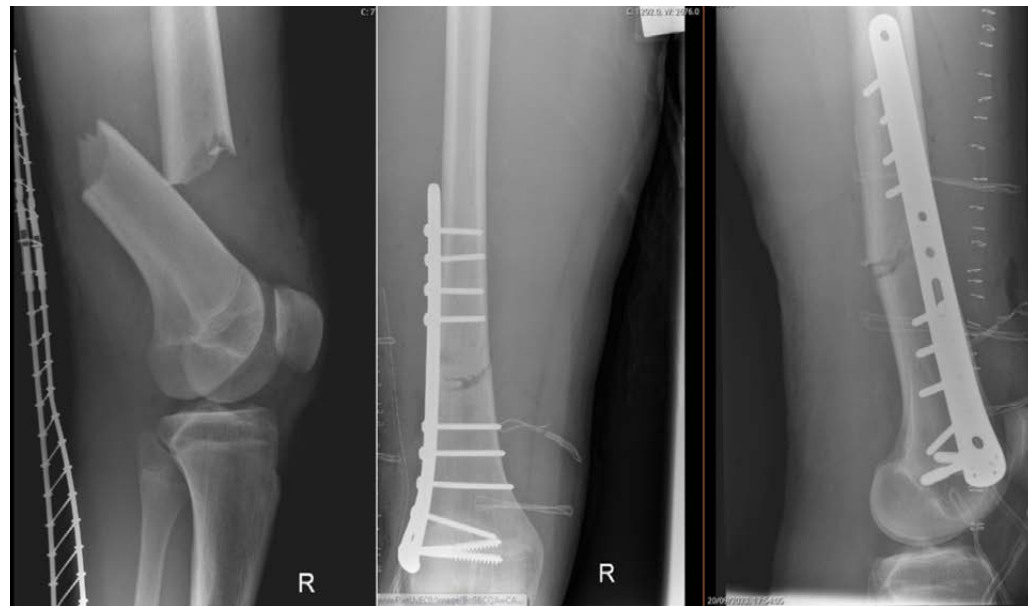
Različite ozljede – različita medicinska skrb

KVALIFIKACIJA OZLJEDE	DOB DJECE I MALOLJETNIKA						
	0 - 3	3 - 7	7 - 10	10 - 12	12 - 14	14 - 16	16 - 18
Bez ozljede (23)	19	2	0	0	0	1	1
Laka (167)	13	33	25	21	23	35	17
Teška (27)	2	3	2	4	4	7	5
Osobito teška (1)	0	0	0	0	1	0	0
Smrtonosna (0)	0	0	0	0	0	0	0
UKUPNO	34	38	27	25	28	43	23

Tablica 3. Distribucija djece i maloljetnika po dobi i kvalifikaciji ozljede

Distribucija djece i maloljetnika po dobi i kvalifikaciji ozljede prikazani su u tablici 3. Najveći broj djece i adolescenata zadobio je lake tjelesne ozljede (76%), slijede teške ozljede (12%) i stradalnici bez evidentiranih tjelesnih ozljeda (10%), uz jednog s osobito teškim ozljedama i na sreću bez smrtnih ishoda tijekom boravka u našem OHBP-u. U grupi bez

ozljeda pretežno su zastupljena predškolska djeca do 7. godine života (korištenje autosjedalice), dok su djeca u dobi od 12 do 18 godina najzastupljenija u grupi teških i osobito teških ozljeda. Iznimno rijetko vidimo ozljede kod djece koja su bila sudionici prometnih nezgoda, a pri tom su ispravno koristili primjerenu autosjedalicu koja je spriječila ozljeđivanje.



Slika 1. Operacijsko kirurško liječenje prijeloma natkoljenice osteosintezom

Fotografije prikazuju tešku ozljedu - prijelom natkoljenice s dislokacijom koštanih ulomaka koja zahtijeva operacijsko liječenje s primjenom osteosintetskog materijala, što je povezano s duljom hospitalizacijom i kasnijom rehabilitacijom.

Najbolja mjera za smanjenje ozljeda je prevencija koju treba provoditi i u vrtićima i školama. Djecu treba educirati o izbjegavanju prometnih cesta i igre uz kolnik, a u automobilima uvijek koristiti autosjedalice i sigurnosne pojaseve.⁷⁷ U prevenciji prometnog traumatizma i smrtnosti djece od velike su važnosti

i aktivnosti Ureda pravobranitelja za djecu (poput Konferencije o sigurnosti djece u prometu), tradicionalne godišnje akcije MUP-a RH („Poštujte naše znakove“) i HAK-a („Sigurno u školu s HAK-om“) te programi različitih udruga koje se dugi niz godina bave sigurnošću djece u prometu kao što je RODA („Sigurno u autosjedalici“).

Na više tematskih sjednica Odbora za obitelj, mlade i sport Hrvatskog sabora o zaštiti prava djece u prometu istaknuto je kako smrtno stradavanje djece u prometu treba svesti na nulu podižući razinu njihove sigurnosti.⁷⁸

Zaključak

Mjerama zaštite često se ne može izbjeći ozljeđivanje, ali se može ublažiti težina ozljede, osobito glave i vrata, a što je glavni uzrok smrtnosti kod djece stradale u prometu. Djecu treba educirati o ponašanju u prometu.

U cilju povećanja sigurnosti djece u prometu, Hrvatski zavod za javno zdravstvo objavio je preporuke roditeljima i drugim odraslim osobama koje skrbe za djecu⁷⁹:

- Osobnim primjerom pokažite djetetu kako se treba ponašati u prometu

- Razgovarajte s djecom o prometu i ukažite im na potencijalne opasnosti
- Vježbajte s djecom sigurni prelazak kolnika
- Objasnite im svrhu pješačkog prijelaza i semafor-skih uređaja te prometnog policajca
- Odaberite najsigurniji put do škole i uvježbajte ga s djetetom, posebno predškolcem
- Ako se Vaše dijete kreće u prometu noću ili u uvjetima smanjene vidljivosti, pobrinite se da bude vidljivo (reflektirajuće stvari na torbi, odjeći, obući)
- Naučite dijete koristiti kacigu za vrijeme vožnje biciklom
- Djecu u vozilima prevozite na propisan način uz korištenje pojasa i autosjedalice.

77 Karlo R., Škarica R., Bukvić N., Zekanović D. (2011). *Ozljede djece u prometnim nezgodama*, Med Jad, br:41 (3-4), str. 143-146
 78 <https://sup.hr/38-tematska-sjednica-odbora-za-obitelj-mlade-i-sport-sabora-rh/>
 79 <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/sigurnost-djece-u-prometu/>

PSIHOLOŠKI KONTEKST STJECANJA SIGURNOSNIH VJEŠTINA, NAVIKA I KOMPETENCIJA U PROMETU

Specifični rizici za vozače koji upravljaju cestovnim motornim vozilom, odnosno rizici za sigurnost prometa postoje u svakoj životnoj dobi. Kod mladih vozača, onih u dobi od 18 do 24 godine i s manje od dvije godine vozačkog iskustva, najveći rizik predstavlja loša procjena potencijalno opasnih situacija u prometu, do koje dolazi zbog zajedničkog djelovanja nekoliko čimbenika: nedostatka vozačkog iskustva, nedovoljne razvijenosti kognitivnih sposobnosti za shvaćanje ozbiljnosti kritičnih situacija te emocionalne i psihosocijalne nezrelosti.

Na kognitivni, emocionalni i psihosocijalni razvoj djece i mladih utječu, osim genetskog nasljeđa, različiti

čimbenici iz okoline: stimulacija (igranje, čitanje, nova iskustva), interakcija s roditeljima, kvaliteta obrazovanja, emocionalna podrška, kulturni kontekst i socijalno okruženje. Na većinu čimbenika iz okoline može se utjecati. Odgoj i obrazovanje djece i mladih, kojemu je cilj povećati njihovu sigurnost u prometu, potrebno je započeti u najranijoj životnoj dobi, u obitelji, vrtiću, putem predškolskog odgoja te obrazovanjem u osnovnoj i srednjoj školi. Važno je naučiti djecu i mlade ljude o tome kako brinuti o osobnoj sigurnosti, kako prepoznati moguće opasnosti u okruženju u kojemu se nalaze i kako se od njih zaštititi, i to ne samo u prometu, nego i u drugim životnim situacijama.



80 mr. Ljiljana Mikuš, prof. psihologije, prva dopredsjednica Hrvatskog psihološkog društva, pročelnica Sekcije za prometnu psihologiju, Hrvatsko psihološko društvo

Djeca i pojam sigurnosti

Uloge u prometu se mijenjaju, djeca i mlade osobe sudjeluju u prometu kao pješaci, biciklisti, vozači električnih romobila, putnici u automobilu ili sredstvima javnog prijevoza i svaka od tih situacija u nekom trenutku može ih dovesti u opasnost⁸¹. U prošlosti, djeca su najviše stradavala kao pješaci, dok su danas ugrožena i kao pješaci i kao putnici u vozilu kojim upravljaju odrasle osobe. Uzroci ozljeda i smrtnih ishoda djece u prometu najčešće su pogreške koje čine vozači: nepravilno korištenje ili nekorištenje sigurnosne sjedalice, nekorištenje sigurnosnog pojasa, brzina neprimjerena uvjetima vožnje, alkoholiziranost vozača te upotreba mobitela i drugih *distraktora* u vožnji⁸².

U cestovnom prometu sudjeluje sve veći broj vozila, sve je veća urbanizacija prostora i sve manje je prostora za pješake.

Djeca provode manje vremena u igri na otvorenom prostoru, obitelji sve više koriste automobil za prijevoz i djeca sve manje sudjeluju u prometu kao pješaci. Sve to umanjuje njihovo praktično iskustvo u događanjima u prometu, kao i svijest o mogućim opasnostima.

Djeca uglavnom ne mogu shvatiti apstraktne, općenite ideje o važnosti prometne sigurnosti. Primjećuju stvari koje ih trenutno zanimaju, dok druge zanemaruju.

Iako su upoznata s osnovnim prometnim pravilima, u složenijim prometnim situacijama možda neće reagirati na odgovarajući način. Loše predviđaju

opasnosti i rizične situacije u prometu, posebno ako su iznenadne i neočekivane.

U odnosu na odrasle osobe, djeca imaju suženo vidno polje, tako da možda neće na vrijeme primijetiti bočno približavanje vozila. Djeca loše lociraju zvukove i teško mogu odrediti iz kojeg smjera dolazi zvuk motora nekog vozila, kojeg neće ni čuti ako imaju slušalice na ušima. Teško mogu procijeniti brzinu kretanja vozila, odnosno njegov zaustavni put. Mogu reagirati impulzivno i bez razmišljanja, naprimjer u situaciji kada ih s druge strane ceste čekaju prijatelji⁸³. Osjećaj nesigurnosti i nedostatak samopouzdanja može učiniti djecu podložnijom pritisku vršnjaka, navodeći ih da poduzimaju nepotrebne rizike kako bi se uklopili u društvo.

Djeca mogu samostalno sudjelovati u prometu u trenutku kada pokažu da su upoznali i da razumiju značenje prometnih pravila, da su svjesni objektivnih i subjektivnih opasnosti u prometu, usredotočeni su na prometnu situaciju te sposobni procijeniti rizik i donijeti odluku o sigurnom prelasku ceste.

Važno je i da mogu prepoznati vlastite mogućnosti i ograničenja, da nemaju osjećaj pretjerane tjeskobe ili straha, da su stekli dovoljno prakse i iskustva pod nadzorom u različitim prometnim okruženjima te oblikovali pozitivne stavove i motivaciju za odgovorno ponašanje u prometu.

81 Prema *Biltenu o sigurnosti cestovnog prometa 2023.* (Ministarstvo unutarnjih poslova RH, Zagreb, 2024.): „Prometne su nesreće i nadalje ubojica broj jedan mladih ljudi u dobi između 10 i 25 godina u cijelom svijetu pa i u Hrvatskoj. Najviše su ugrožena djeca, mladi ljudi i druge najugroženije skupine - biciklisti, mopedisti, motociklisti i pješaci“.

82 <https://www.fpz.unizg.hr/zps/2020/01/06/vrednovanje-utjecaja-cimbenika-distrazije-mladih-vozaca-na-sigurnost-prometa/>

83 <https://zmigavac.hr/djeca-ne-prave-razliku-između-vidjeti-i-bitividen/>

Izvori opasnosti za sigurnost djece u prometu

Školska djeca suočavaju se s ozbiljnim opasnostima u prometu, posebno u urbanim sredinama. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu proveo je istraživanje⁸⁴ na djeci i roditeljima (njih ukupno oko 300) iz pet prometno najrizičnijih osnovnih škola u gradu Zagrebu o rizičnim ponašanjima drugih sudionika u prometu. Najčešće primjedbe koje su dali ispitanici bile su: „smetaju mi parkirana vozila; ne učim dovoljno o sigurnosti prometa u školi; nema dovoljno nogostupa; vozači prebrzo voze; autobus stane na cesti (gdje prolaze druga vozila); nema dovoljno prometnih znakova i oznaka na kolniku; nema dovoljno pješačkih pothodnika i opasne prometnice su preblizu“. Ovi odgovori u skladu su s ranije poznatim infrastrukturnim nedostacima koji predstavljaju opasnost za djecu u prometu: lokacija škole u blizini opasnih, brzih prometnica, nedostatak nogostupa, nedostatak biciklističkih staza, nedostatak ugibališta za autobuse, loše dizajnirani pješački prijelazi, nedostatak rasvjete ili neodgovarajuća rasvjeta te loša preglednost ceste. Dodatnu opasnost predstavlja nedostatak parkirališta u blizini škole, zbog čega roditelji zaustavljaju vozilo

Dijete u vozilu

Iako su djeca ugrožena skupina sudionika u prometu u kojima trebamo brinuti, i ona sama mogu ometati pažnju vozača za vrijeme vožnje i taj utjecaj nije zanemariv. Istraživači iz Centra za istraživanje nesreća Sveučilišta Monash u Australiji⁸⁵ proveli su istraživanje o utjecaju ponašanja djece u vozilu na sigurnost vožnje njihovih roditelja. Koristili su vozila opremljena sustavom snimanja koji je nadgledao vožnju 12 obitelji, s prosječno dvoje djece starosti od jedne do osam godina, u razdoblju od tri tjedna. Analizirana su 92 putovanja za svaku potencijalno ometajuću aktivnost koju su poduzeli vozači. Rezultati su pokazali da roditelji – vozači tijekom 16-minutnog putovanja prosječno 3 minute i 22

na neprikladnim mjestima i dovode u opasnost djecu, sebe i druge sudionike u prometu.

Odgoj i obrazovanje djece i mladih ljudi za sigurno sudjelovanje u prometu je važno, ali uvjet bez kojega se ne može je cestovna prometna infrastruktura koja je prilagođena njihovoj ranjivosti i psihofizičkim sposobnostima za sudjelovanje u prometu. Sustavni pristup izgradnji prometne infrastrukture trebao bi uzeti u obzir da su mogućnosti za sudjelovanje u prometu ugroženih skupina smanjene. Osim na djecu, ovo se odnosi i na starije osobe, osobe s invaliditetom, ali i na sve sudionike u prometu koji u određenom trenutku imaju nedostatnu psihofiziološku ili zdravstvenu sposobnost za sudjelovanje u prometu. Prometni sustav trebao bi u svim segmentima biti prilagođen ranjivim skupinama sudionika u prometu, koji se ne bi trebali osjećati diskriminiranim u odnosu na ostale sudionike. Također, sva prometna infrastrukturna rješenja trebala bi se provoditi na državnoj razini, neovisno o motivaciji, kompetencijama i dostupnim financijskim sredstvima lokalnih vlasti.

sekunde nisu gledali cestu nego su rješavali različite probleme vezane uz djecu u automobilu. Djeca mogu ometati vozače na različite načine: plakanjem, vikanjem, postavljanjem pitanja; vozači mogu posegnuti za igračkama i predmetima koje je dijete ispustilo (maknuvši ruke s upravljača i pogled s ceste); pomagati kod zakopčavanja sigurnosnih pojaseva; smirivati djecu koja se svađaju ili igraju na stražnjem sjedalu, što može stvoriti kaotično okruženje koje ometa vozača. Briga o sigurnosti i ponašanju djece može zaokupiti vozačeve misli, izazvati stres, pri čemu je smanjena pozornost na važna događanja u prometu.

84 Projekt iz NPSCP RH 2011-2020 - Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu: „Sigurnost djece pješaka u zonama osnovnih škola“, ur. prof.dr.sc. Ljupko Šimunović, Zagreb, 2018.

85 <https://www.monash.edu/news/articles/children-more-distracting-than-mobile-phones>

Zbog toga, prije namjeravane vožnje s djecom, treba poduzeti odgovarajuće mjere koje će osigurati

ugodno okruženje za dijete u vozilu i mogućnosti za ometanje vozača svesti na najmanju moguću mjeru.

Uloga roditelja u prometnom odgoju

Djeca uče promatrajući ono što roditelji rade, i to je važnije od onoga što govore, koliko god njihove verbalne poruke bile dobronamjerne i točne. Djeca često oponašaju ponašanje svojih roditelja.

Ako roditelji prebrzo voze, prolaze raskrižjem unatoč crvenom svjetlu na semaforu, voze bez sigurnosnog pojasa, krše prometne propise, svađaju se s drugim vozačima ili koriste mobitel tijekom vožnje, dijete može takve postupke smatrati prihvatljivima, normalnima i sigurnima.

Edukativni programi

Prema iskustvima i dobroj praksi nekih skandinavskih država koje imaju izuzetno nisku stopu poginulih u prometu, kod provođenja edukativnih programa namijenjenih djeci, roditeljima i nastavnicima⁸⁶ potrebno je uzeti u obzir razvojne faze djeteta i svakoj dobnoj skupini prilagoditi obrazovanje o prometnoj sigurnosti.

Djeca već u dobi od 1 do 2 godine počinju razgovarati o prometu i prepoznavati vrste vozila. U dobi od 3 do 4 godine počinju uvježbavati kretanje nogostupom, razgovarati o prometnim znakovima, semaforu, pješačkom prijelazu, o vožnji javnim prijevozom i vožnji s roditeljima. Prije polaska u školu potrebno je naučiti kretanje nogostupom i prelazak ulice, značenje osnovnih prometnih znakova te osnovna pravila sudjelovanja u prometu.

86 Ljiljana Mikuš: *Prikaz edukativnog programa za sigurnije ponašanje u prometu djece-pješaka i roditelja*, u Knjiga sažetaka 25. godišnje konferencije hrvatskih psihologa, Zadar, 2017.

Važno je educirati roditelje o tome kako mogu najbolje utjecati na razvoj sigurnosnih vještina svoje djece u prometu, uzimajući u obzir njihove psihološke i emocionalne potrebe.

Važno je da roditelji pruže djetetu emocionalnu podršku, da ih pohvale i ohrabre kad pokažu sigurno ponašanje, kao i da postupno jačaju njihovo samopouzdanje, prihvate njihov osjećaj straha i zabrinutosti i postupno izlažu dijete prometnim situacijama. Kako dijete raste, treba ga poticati da preuzme više odgovornosti za svoju sigurnost, što će potaknuti njihovu neovisnost i samopouzdanje. Razgovor i uvježbavanje sigurnosnih navika u prometu dobra je prilika da se zajedničko vrijeme djece i roditelja provede na zanimljiv i konstruktivan način.

Djeca u ranoj školskoj dobi, od 6 do 10 godina, razumiju i složenija prometna pravila i bolje slijede upute. U dogovoru s roditeljima, planiraju najsigurniji put do škole. Djeci treba pomoći da osvijeste opasnosti koje im se mogu dogoditi u raznim prometnim situacijama te važnost zaštite: kacige za bicikliste, sjedalice za malu djecu, sigurnosnog pojasa u autu te kako osigurati da budu vidljiva vozačima.

U dobi od 10 do 14 godina počinju putovati sama ili s vršnjacima, što zahtijeva bolje razumijevanje sigurnosti u prometu. Osvještava se briga za vlastito sigurno ponašanje u prometu te opasnosti do kojih može doći zbog stresa, umora, neispavanosti i korištenja mobitela i slušalica. Razvijaju bolje vještine procjene rizika, ali još uvijek mogu podcijeniti opasnosti, posebno ako

su pod utjecajem vršnjaka i zbog osjećaja neranjivosti. S odrastanjem napušta se dječji egoizam, povećava briga i empatija za druge osobe, realnije sagledavaju socijalni odnosi i djeca postaju svjesnija utjecaja vlastitog ponašanja na događaje u životu, pa tako i u prometu. U edukaciju za djecu u višim razredima

Osobna sigurnost i mentalno zdravlje

Mentalno zdravlje je osnovno ljudsko pravo i ključno je za osobni, društveni i ekonomski razvoj. Iako ispod europskog prosjeka, učestalost mentalnih poremećaja u dobnoj skupini od 10 do 19 godina u Hrvatskoj iznosi visokih 11,5 posto, odnosno oko 50 tisuća djece ima neki problem vezan uz mentalno zdravlje⁸⁷. Prema preporuci UNICEF-a, potrebno je identificirati rizične i zaštitne čimbenike mentalnog zdravlja i donijeti strategiju temeljem koje će se poduzimati intervencije kako bi se smanjili rizici, izgradila otpornost i uspostavilo okruženje koje je podrška mentalnom zdravlju pojedinih skupina djece i mladih.

Na koji način oblikovati sigurno i odgovorno ponašanje i izbjeći rizike može se naučiti i primijeniti i za mnoga druga područja ljudskog funkcioniranja, ne samo za sudjelovanje u prometu. Neka od tih područja su: briga o zdravlju, prehrani i fizičkoj aktivnosti, učenje

Zaključak

Temeljni zaključci vezani uz psihološki kontekst stjecanja sigurnosnih vještina, navika i kompetencija u prometu su:

- Cestovna prometna infrastruktura treba biti prilagođena zaštiti ugroženih skupina u prometu (djeca, starije osobe, osobe s invaliditetom);
- Odgoj i obrazovanje djece i mladih o sigurnom ponašanju u prometu potrebno je započeti u ranom djetinjstvu te nastaviti tijekom školskog obrazovanja;

osnovne škole uvode se teme, poput kako odolijevati pritisku za neprihvatljivim ponašanjem u prometu od strane vršnjaka i prijatelja, kako se postaviti prema rizičnom ponašanju u prometu drugih osoba, tko su prometni zlostavljači i kako se od njih zaštititi te posljedice nasilnog ponašanja u prometu.

socijalnih vještina, tolerancije, prepoznavanje rizika u području međuljudskih odnosa (socijalno oponašanje, konflikti, pritisci na društvenim mrežama), prepoznavanje diskriminacijskih stavova i ponašanja, načini rješavanja problema i odlučivanja, kontrola emocija, razvoj empatije prema ugroženim skupinama, rizični životni stil i vožnja (umor, noćna vožnja, stres, alkohol, brzina, nespavanje), kako izbjeći i zaštititi se od raznih oblika nasilja, kako prepoznati internetsko nasilje, financijski rizici, ljudska prava i odgovornost.

Važno je naučiti djecu i mlade ljude o osobnoj sigurnosti i o tome kako da prepoznaju moguće opasnosti u okruženju u kojemu se nalaze te kako se od njih zaštititi. Dobro osmišljenom strategijom i njenom učinkovitom provedbom možda je moguće zaustaviti rast broja mentalnih poremećaja u populaciji i zaštititi mentalno zdravlje djece i mladih osoba.

- Potrebno je naučiti djecu i mlade ljude o tome kako brinuti o osobnoj sigurnosti, kako prepoznati moguće opasnosti u okruženju u kojemu se nalaze i kako se od njih zaštititi, ne samo u prometu, nego i u drugim životnim situacijama;
- O prometnoj sigurnosti potrebno je educirati roditelje i nastavnike;
- Sigurnost i podrška koju djeca dobivaju tijekom odrastanja ključan je čimbenik njihove kasnije životne otpornosti i zrelosti odnosno mentalnog zdravlja.

Milka Bogunović Barbir, Roditelji u akciji - RODA⁸⁸

SURADNJOM PREMA POVEĆANJU STOPE PRAVILNOG KORIŠTENJA AUTOSJEDALICA I SMANJENJU OZLJEDA DJECE PUTNIKA U AUTOMOBILIMA

Prema tvrdnjama AASHTO-a (American Association of State Highway and Transportation Officials), jedna od 90 osoba koje se danas rode umrijet će uslijed posljedica prometne nesreće u nekom trenutku svojeg života, a 70 od 100 osoba koje se danas rode bit će ozlijeđeno

Djeca kao najugroženija skupina u prometu

Djeca su najugroženija skupina u prometu, i kao pješaci i kao putnici u vozilima svojih roditelja. Dok automobili postaju sve sigurniji za putnike i smrti uzrokovane ozljedama među odraslima imaju sve manju učestalost, među djecom je broj stradanja i dalje zabrinjavajuće visok. Naime, prometne nesreće i njihove posljedice i nadalje su vodeći uzrok smrti u djece i mladih od 5 do 29 godina prema podacima navedenim u *Nacionalnom planu sigurnosti cestovnog prometa 2021.-2030.* Iako je svaka smrt koja je mogla biti spriječena velika tragedija, nenadana smrt djeteta ima mnogostruko teže učinke. Ona devastira užu i širu obitelj te utječe

u prometu u nekom trenutku svojeg života.

Takva perspektiva treba nam biti potpuno neprihvatljiva kad znamo da postoje brojne učinkovite metode s kojima su neke zajednice uspjele postići značajna smanjenja stradanja u prometu, stoga je potrebno podizanje razine znanja svih sudionika u prometu.

na cijelu zajednicu u kojoj je dijete živjelo, vršnjake u vrtiću, razredu, odgajatelje i učitelje.

Zakon o sigurnosti cestovnog prometa posebnu pažnju posvećuje djeci u prometu kao najugroženijoj skupini sudionika u prometu, zato zabrinjava saznanje da su djeca u prometu najugroženija upravo dok su u automobilima svojih roditelja, i to zbog nekorištenja ili nepravilnog korištenja sjedalice i sigurnosnih pojaseva. Već punih 20 godina udruga Roditelji u akciji - Roda educira o važnosti pravilnog vezivanja djece tijekom vožnje automobilom uz slogan: *Autosjedalica - uvijek i bez iznimke.*

87 https://www.unicef.org/croatia/media/8446/file/Stanje_djece_-_Europa.pdf

88 Milka Bogunović Barbir, suvoditeljica programa *Sigurno u prometu*, Roditelji u akciji

Aktivnosti udruge RODA

Rodine aktivnosti obuhvaćaju edukaciju roditelja, policijskih službenika i službenica, stručnjaka i stručnjakinja koji rade s djecom i roditeljima, ali i cijele javnosti, pružanje praktičnih savjeta, organizaciju besplatnih radionica i predavanja te zagovaranje zakonskih promjena i poboljšanje praksi nadzora kako bi se osigurala što bolja zaštita djece u prometu. Roda informira roditelje o važnosti pravilne upotrebe autosjedalica pokazujući kako ih ispravno postaviti i koristiti. Na besplatnim pregledima autosjedalica koje Roda održava diljem Hrvatske Rodini savjetnici i savjetnice za autosjedalice provjeravaju ispravnost autosjedalica u vozilima, datum proizvodnje, odgovara li sjedalica dobi djeteta, način na koji su postavljene, kao i smještaj djeteta u sjedalici, pomažući roditeljima uputama i savjetima da osiguraju maksimalnu sigurnost svoje djece.

Sigurnosni pojasevi i autosjedalice ključni su elementi sigurnosti u vozilu, no iskustva upravo iz direktnog rada u zajednici koji Roda provodi pokazuju zabrinjavajuće trendove u vezi s njihovom upotrebom. Rodine statistike s pregleda autosjedalica otkrivaju da, iako je 95% autosjedalica koje Rodine savjetnice i savjetnici pregledaju tehnički ispravno i 94% autosjedalica odgovara uzrastu djeteta, samo 66% njih ispravno je postavljeno u vozila, a tek 36% djece pravilno je vezano. Ovi podaci su još porazniji ako se uzme u obzir činjenica da se ne radi o slučajnom uzorku, već o informiranim i senzibiliziranim roditeljima koji su sudjelovali na Rodinim besplatnim pregledima sjedalica.

Nužnost prilagođene i kvalitetne autosjedalice

Da bi ti isti sustavi bili djelotvorni i za djecu, koja su podložnija ozljedama zbog nerazvijene tjelesne građe, treba ih prilagoditi djeci uz pomoć autosjedalica ili posebnih postolja, ovisno o stupnju tjelesnoga razvoja djeteta. *Zakon o sigurnosti cestovnog prometa*

Prema analizi situacije koju je Roda metodologijom snimanja prometa na prometnicama u većim gradovima provela 2020. godine, čak 55% djece u automobilima potpuno je nezaštićeno, tj. nisu vezana sigurnosnim pojasom i/ili nisu u autosjedalici tijekom vožnje, što predstavlja ozbiljnu ugrozu djece, čak i pri sudarima u gradskim vožnjama i pri vrlo malim brzinama.

Kada se ispravno koriste, autosjedalice spašavaju živote djece u sudarima i smanjuju rizike od teških ozljeda za više od 90%. Autosjedalice koje se postavljaju u smjeru suprotnome od smjera vožnje, u poluležećem položaju, skoro u potpunosti uklanjaju rizik od teške ozljede najmlađih putnika. Od prvoga dana života one pružaju jedinstvenu i neophodnu zaštitu u potpunosti podupirući glavu djeteta, vrat i kralježnicu pri sudaru ili naglome kočenju. Utjecaj sila sudara na djetetovo tijelo zorno pokazuje usporedba da je prilikom sudara pri brzini od 60 km/h udarac nevezanog djeteta u objekte unutar automobila ili van automobila jednak udarcu pri padu s visine petog kata.

Sustavi zaštite u vozilima, sigurnosni pojasevi i zračni jastuci, dizajnirani su tako da pružaju zaštitu osobama visine iznad 150 cm i težine veće od 36 kg, dakle odraslim putnicima.

postavlja minimalne uvjete sigurnosti djeteta, a na roditelju i vozaču je odgovornost da dijete bude primjereno vezano u vozilu. U Hrvatskoj problem neadekvatne, nesigurne i nepropisne vožnje djece kao putnika u automobilu ima mnogostruke uzroke, a

jedan od njih je i nedovoljno kažnjavanje vozača koji krše prometna pravila. *Zakon o sigurnosti cestovnog prometa* propisuje obvezu korištenja autosjedalica i sigurnosnih pojaseva za djecu, ali provedba tih odredbi u praksi često je neadekvatna. Mnogi vozači koji prekrše propise o vezivanju djece suočavaju se samo s upozorenjima, što se opravdava socijalnom osjetljivošću. Međutim, ovakav blagi pristup umanjuje ozbiljnost situacije.

Sankcioniranje vozača koji ugrožavaju sigurnost djece nije samo pitanje zakonske obveze, već i snažan alat za mijenjanje ponašanja i podizanje svijesti o posljedicama nepravilnog postupanja.

Analiza rezultata kontrolnih akcija MUP-a pokazuje da je problem nepravilne upotrebe autosjedalica sveprisutan. Na primjer, u Karlovačkoj županiji zabilježeno je 253 prekršaja vezanih uz autosjedalice tijekom 2022. godine, dok u Bjelovarsko-bilogorskoj županiji brojke također pokazuju trend porasta.

Okolo 90% prometnih sudara u Hrvatskoj uzrokovano je pogreškom vozača, a jedna od njih je i skretanje pozornosti na dijete tijekom vožnje te posljedično manje praćenje situacije na cesti. Također, gotovo 80% sudara s nastradalima događa se upravo na malim relacijama i u svakodnevnim vožnjama, unutar naselja, gdje je promet gušći i dinamičniji. S druge strane, kao roditelji vozači su skloni vjerovati da im se u blizini kuće, na kratkim relacijama i na poznatim prometnicama ništa loše neće dogoditi i da se za takve relacije autosjedalica ne treba koristiti.

Kao sljedeće prepreke u pravilnoj upotrebi autosjedalica identificirani su nedostatak informiranosti o rizicima i sigurnosti te neadekvatna motivacija u okolini. Roditelji nisu svjesni ispravnih načina vezanja djece ili im nedostaje odgovarajuća podrška. Mnogi

roditelji misle da je u vožnji za njihovo dijete sigurnije da je na prednjem sjedalu kako bi ga vozač u slučaju potrebe mogao lako dosegnuti.

Međutim, velik rizik u Hrvatskoj je upravo prijevoz djece na prednjem sjedalu. Iako *Zakon* dopušta neke situacije u kojima je to dozvoljeno, osim što je dijete na prednjem sjedalu snažan distraktor roditeljske pažnje, za putnike je to najnesigurnije mjesto u automobilu u trenutku sudara. Činjenica da je prednje sjedalo najopasnije sjedalo u vozilu dovela je i do dizajniranja te ugrađivanja zračnih jastuka ispred vozačeva i suvozačeva sjedala. Zračni jastuci ispred prednjih sjedala aktivirat će se pri udarcu u vozilo sprijeda u brzini do 300 km/h u jednoj dvadesetini sekunde. Udarac zračnoga jastuka može imati smrtonosne posljedice na dijete, posebno u slučaju udarca u sjedalicu postavljenu unatrag. Neki zračni jastuci imaju ugrađen prekidač za isključivanje ili senzore težine putnika u sjedalu. Međutim, oni se ponekad aktiviraju u sudaru usprkos isključenom prekidaču ili niskoj težini putnika. Zato se u slučaju vožnje djeteta na prednjem sjedalu, zračni jastuk mora fizički deaktivirati. Stražnje sjedalo ima dodatnu prednost - odijeljenost stražnjega sjedala može imati ključnu ulogu u zadržavanju djeteta u vozilu u trenutku sudara. U četiri od pet izlijetanja putnika iz vozila dolazi do smrti putnika.

Čak i kad je dijete vezano sigurnosnim pojasom, pogreške roditelja poput nepravilnog vezanja djeteta u autosjedalici, primjerice prelabavog pojasa iz straha da je djetetu neugodno ili ostavljanja djeteta u debeloj jakni tijekom vožnje, mogu ozbiljno ugroziti sigurnost djeteta u slučaju nesreće. Debela jakna stvara lažnu sigurnost, jer pojas ne prijanja dovoljno čvrsto uz tijelo, što povećava rizik izlijetanja ili ozljeda.

Kod male djece ključnu ulogu u dosljednom korištenju sjedalica i pojasa imaju odrasli koji svojim ponašanjem postavljaju standarde sigurnosti. Djeca uče promatranjem, stoga su odrasli koji dosljedno koriste sigurnosni pojas tijekom vožnje ne samo odgovorni putnici, već i izvrstan primjer najmlađima.

Kada djeca vide da njihovi roditelji i skrbnici koriste sigurnosne pojaseve, to ponašanje doživljavaju kao normalno i usvajaju ga kao vlastitu naviku, što je temelj za njihovu sigurnost i odgovorno sudjelovanje u prometu u budućnosti.

Nadalje, izuzetno je važna uloga odgojno-obrazovnih ustanova koje mogu pomoći u izgradnji sigurnijeg prometnog okruženja i stvaranja okruženja u kojem se promovira sigurno ponašanje u prometu. Vrtići i škole mogu organizirati radionice o sigurnosti u prometu, a teme vezane uz pravilnu upotrebu autosjedalica i sigurnosnih pojasa trebale bi postati dio kurikuluma.

Zaključak

Prometne nesreće i njihove posljedice imaju devastirajući učinak na obitelji i zajednice, a pravilna upotreba autosjedalica može značajno smanjiti broj stradanja djece. Međutim, postizanje održivih promjena zahtijeva suradnju svih dionika. Udruga Roda već godinama doprinosi povećanju svijesti o važnosti pravilne upotrebe autosjedalica, ali taj napor mora biti podržan boljim provođenjem zakona, edukacijom i većim uključivanjem institucija. Naša djeca zaslužuju sigurnost u svakom trenutku, a na nama odraslima je odgovornost da im to omogućimo. Samo koordiniranim djelovanjem, strožim kaznama i kontinuiranom edukacijom možemo postići značajne promjene i osigurati sigurnije prometno okruženje za najmlađe.

Zdravstveni sustav također može pridonijeti sigurnosti pružanjem informacija o pravilnoj upotrebi autosjedalica još tijekom trudnoće. Edukacija trudnica o važnosti autosjedalica te organizacija e-tečajeva mogu biti učinkoviti alati za podizanje svijesti. Također, treba napomenuti da su prilagođene autosjedalice za djecu s teškoćama u razvoju često višestruko skuplje, što dodatno otežava njihovu dostupnost.

Policija mora pojačati nadzor i dosljedno kažnjavati vozače koji krše propise vezane uz sigurnost djece. Kazne trebaju biti visoke kako bi djelovale odvraćajuće, a istovremeno je važno osigurati subvencije za nabavu autosjedalica za obitelji slabijeg imovinskog stanja, kao i za djecu kojoj je potrebna posebna vrsta sjedalice zbog njihovog zdravstvenog stanja.



Igor Marjanović, Centar za vozila Hrvatske⁸⁹

AUTOBUSI KOJIMA SE ORGANIZIRANO PREVOZE DJECA

S ciljem jedinstvenog organiziranja i stručnog praćenja poslova vezanih za rad stanica za tehnički pregled vozila te obavljanja poslova ispitivanja vozila, 1971. godine je osnovana stručna organizacija Centar za vozila Hrvatske d.d. (CVH). Temeljem svojih javnih ovlasti, Centar za vozila Hrvatske stručna je podrška različitim državnim institucijama, a prije svega onima koje su nadležne za područje cestovnih vozila.

U svom djelokrugu rada, Centar organizira sustav i obavlja poslove jedinstvenog provođenja tehničkih pregleda vozila i registracije vozila, bavi se edukacijom zaposlenika stanica za tehnički pregled vozila, obavlja održavanje i periodičku kontrolu ispravnosti uređaja i opreme u stanicama za tehnički pregled vozila.

Uvjeti koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca

U Republici Hrvatskoj na snazi je propis kojim su definirani tehnički zahtjevi za autobuse i uvjeti organiziranog prijevoza djece. Riječ je o *Pravilniku o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca* („Narodne novine”, broj 100/08 i 20/09). Pod organiziranim prijevozom djece, u smislu navedenog *Pravilnika*, podrazumijeva se prijevoz skupine

Centar za vozila Hrvatske, je, osim toga, ovlaštena stručna organizacija i za poslove ispitivanja konstrukcijskih značajki i uređaja vozila, vozila za prijevoz opasnih tvari (ADR⁹⁰), vozila za međunarodni prijevoz (ITF-CEMT⁹¹) i komora za prijevoz lakopokvarljivih prehrambenih proizvoda (ATP⁹²). Centar obuhvaća i akreditirane laboratorije: Mjeriteljski laboratorij, Laboratorij za homologacijska ispitivanja, Laboratorij za određivanje značajki motora, više laboratorija za umjeravanje tahografa i slično.

Uz navedeno, u ispitnim mjestima (stanicama za tehnički pregled vozila) obavlja se i ispitivanje te provjera minimalnih uvjeta i tehničkih zahtjeva autobusa kojima se organizirano prevoze djeca.

djece, pri čemu se u autobusu voze isključivo djeca ili djeca u pratnji roditelja, nastavnika, trenera i sl. Djecom se smatraju osobe do 18. godine života.

Tehnički zahtjevi koji moraju biti ispunjeni za siguran prijevoz djece mogu se za potrebe ovog teksta raspodijeliti u pet grupa:

89 Igor Marjanović, dipl. ing. stroj., Voditelj pododjela za ispitivanje vozila, Centar za vozila Hrvatske d.d.

90 Više na stranici: <https://www.cvh.hr/gradani/ispitivanje/ispitivanje-vozila-za-prijevoz-opasnih-tvari/>

91 Više na stranici: <https://www.cvh.hr/gradani/ispitivanje/itf-cemt-potvrda/>

92 Više na stranici: <https://www.cvh.hr/gradani/ispitivanje/atp-prijevoz-lakopokvarljivih-prehrambenih-proizvoda/>

Prva grupa zahtjeva odnosi se na uočljivost oznaka, čistoću i neoštećenost:

- autobusi kojima se prevoze djeca moraju biti obilježeni znakom za obilježavanje, koji se postavlja na vanjsku prednju i stražnju stranu autobusa i mora biti izveden od retroreflektirajućeg materijala te se ne smije koristiti kada se autobusom ne prevoze djeca;
- unutrašnjost autobusa mora biti čista i neoštećena (sjedala, pod, bočne stranice, rasvjetna tijela i sl.);
- autobus mora imati osnovni pribor za interventno čišćenje vozila (metla, lopatica, posuda, spužva i sl.);
- autobus mora imati ispravan uređaj za zagrijavanje i prozračivanje putničkog prostora;
- vanjske površine autobusa moraju biti neoštećene, a ako su sanirane, sanacija mora biti uredno izvedena;
- svi znakovi obavijesti, upute i natpisi unutar autobusa moraju biti napisani na hrvatskom jeziku (ulaz, izlaz, izlaz u slučaju opasnosti, upute za otvaranje izlaza u slučaju opasnosti i sl.).



Slika 1. Primjer znaka za obilježavanje autobusa kojim se organizirano prevoze djeca

Druga grupa zahtjeva odnosi se na sigurnost sjedala:

- sva sjedala moraju biti tapecirana i imati naslon za glavu koji može biti konstrukcijski izveden zajedno s naslonom sjedala;
- sigurnosni pojas mora biti ugrađen na svim sjedalima;
- na svim sjedalima moraju biti nasloni za ruke;
- ako u autobusu postoje mjesta za stajanje, ona se ne smiju koristiti.

U trećoj grupi zahtjeva su oni koji govore o kočionom sustavu, instalacijama, sigurnosnoj opremi i situacijama spašavanja:

- kočni sustav autobusa mora biti opremljen ABS uređajem;
- instalacija za napajanje gorivom motora i pomoćnih uređaja (npr. grijač putničkog prostora) mora biti izvedena na način da, u slučaju curenja goriva iz instalacije i spojnih elemenata, gorivo ne curi po cijevima ispušnog sustava već istječe na kolnik;
- u autobusu mora biti ugrađena sigurnosna sklopka za smanjenje opasnosti od požara nakon zaustavljanja vozila, koja mora biti postavljena na način da je lako dostupna vozaču dok sjedi u vozačkom sjedalu kako bi je po potrebi mogao aktivirati (aktiviranje sklopke brzo zaustavlja pogonski motor te odvaja iz električnog kruga barem jednog pola akumulatora kako bi se, u slučaju požara, njegovo širenje svelo na što manju mjeru);
- mora biti predviđen prostor za smještaj vatrogasnih aparata, od kojih jedan mora biti u blizini vozačevog sjedala, što mora biti vidljivo označeno;
- mora biti predviđen prostor za smještaj najmanje

dvije kutije prve pomoći, a taj prostor mora biti vidljivo označen;

- autobus mora imati izlaz za spašavanje na stražnjoj strani vozila;

- autobus mora imati otvor za spašavanje na krovu namijenjen kao izlaz za putnike u slučaju opasnosti.

Četvrta grupa se odnosi na vrata, izlaze i prolaze:

- autobus mora imati ugrađene optičke ili druge naprave (ogledalo, kamera i sl.) koje omogućavaju vozaču autobusa da sa svog mjesta provjeri prisutnosti putnika u blizini svih vrata iznutra i izvana;
- sva vrata za putnike moraju biti izvedena na način da se mogu otvoriti iz putničkog prostora, npr. u slučaju opasnosti, a upravljanja trebaju biti lako uočljiva i jasno prepoznatljiva kad se stoji ispred vrata;
- sva vrata za putnike moraju imati pokazno svjetlo koje mora u cijelosti biti vidljivo vozaču, kad sjedi u položaju za vožnju, u svim uvjetima okolnog osvjetljenja i koje signalizira vozaču da neka od vrata nisu potpuno zatvorena;
- u slučaju kada vrata za putnike sa servo upravljanjem

pri zatvaranju naiđu na prepreku, automatski mora doći do njihovog otvaranja, kako bi se u slučaju uklještenja putnika mogućnost ozljede svela na što je moguće manju mjeru;

- svi izlazi u slučaju opasnosti (bočni prozori, stražnji prozor ili vrata, krovni otvori, vrata za izlaz u slučaju opasnosti) moraju biti označeni natpisom "IZLAZ U SLUČAJU OPASNOSTI" ili sličnim te s jasnim postupkom i uputama za upravljanje otvaranjem izlaza;
- hodnik i stube moraju biti pokriveni protukliznim materijalom, a rubovi stuba moraju biti takvi da se opasnost od spoticanja svela na najmanju moguću mjeru te da su svijetle kontrastne boje u odnosu na okolinu.

Zadnja, peta grupa zahtjeva odnosi se na putnicima primjerenu opremu unutrašnjosti autobusa:

- najmanje dva sjedala, koja su najpogodnija za ulaženje i najbliže sjedalu vozača, moraju biti namijenjena osobama s invaliditetom i označena kao takva;
- unutrašnje osvjetljenje mora osvjetljivati sve prostore za putnike, sve stube, prilaz izlazima i mjesta gdje ima prepreka;
- prečke i rukohvati moraju biti postavljeni s obje strane vrata za putnike, tj. stepeništa za putnike tako da olakšavaju ulaz i izlaz iz vozila;

- na mjestima gdje postoji opasnost da putnik koji sjedi bude gurnut naprijed i padne u otvor stubišta kao posljedica naglog kočenja mora biti ugrađena zaštitna ograda oko otvora stubišta

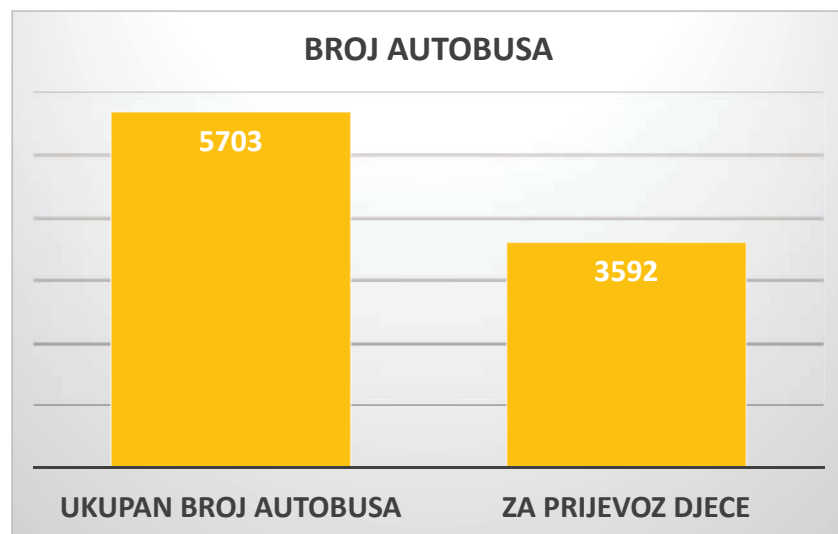
Navedeni uvjeti u osnovi se oslanjaju na tehničke zahtjeve propisane na razini homologacijskog ispitivanja i odobravanja autobusa na razini Ujedinjenih Naroda (UN).

Statistika voznog parka autobusa u Republici Hrvatskoj

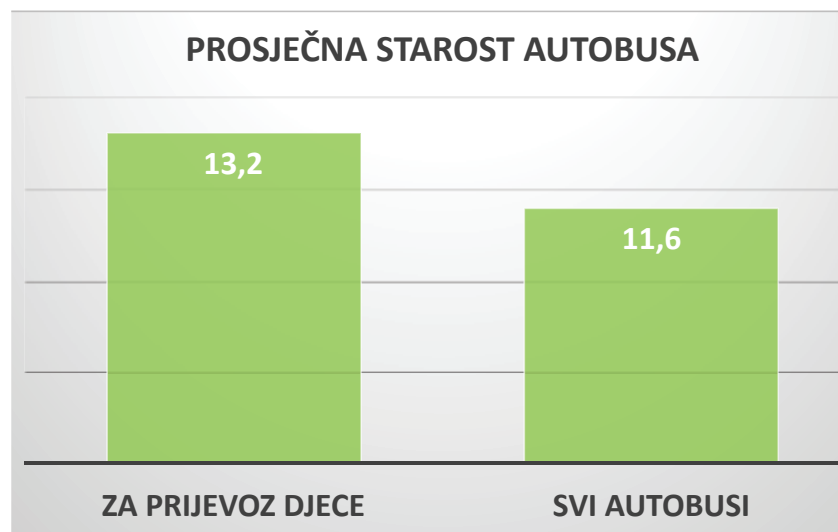
Slika 2 prikazuje ukupan broj autobusa u RH i broj onih autobusa koji imaju valjanu potvrdu za prijevoz djece. Radi se o vozilima koja imaju važeću Prometnu dozvolu na dan 15.9.2023., a u ukupnom broju autobusa njih 63% ima potvrdu za prijevoz djece.

Iz slike možemo zaključiti da se za prijevoz djece koriste starija vozila. Unazad nekoliko godina prosječna starost autobusa malo je varirala, međutim trend je i dalje nepromijenjen u smislu da se za prijevoz djece uglavnom koriste stariji autobusi.

Slika 3 prikazuje prosječnu starost svih autobusa u RH i onih koji imaju valjanu potvrdu za prijevoz djece.



Slika 2. Broj autobusa s važećom Prometnom dozvolom u RH



Slika 3. Prosječna starost autobusa u godinama

Najčešće neispravnosti utvrđene na tehničkom pregledu autobusa

Broj neispravnih autobusa za prijevoz djece i ukupan broj grešaka utvrđenih na tim autobusima prikazan je na slici 4.

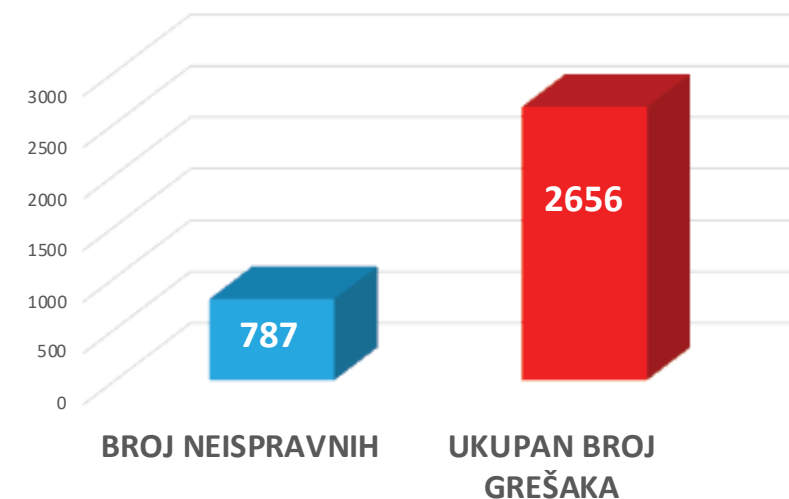
tehničkog pregleda. Takvih grešaka koje spadaju u manje nedostatke na redovnom tehničkom pregledu svih autobusa za prijevoz djece bilo je ukupno 1485.

Od 3 592 autobusa za organizirani prijevoz djece, 787 ih je imalo neispravnosti koje su utjecale na prolaz na posljednjem redovnom tehničkom pregledu, što je u prosjeku 3,4 greške po autobusu. Prema slici 4., 22% autobusa za prijevoz djece nije prošlo na redovnom tehničkom pregledu iz prvog puta. Svih 787 autobusa je imalo ukupno 2 656 grešaka zbog kojih nisu prošli na redovnom tehničkom pregledu.

U odnosu na veće i opasne nedostatke utvrđeno je da 37,7% otpada na greške uređaja za koč enje, 13,8% otpada na greške svjetlosno signalne opreme, 10,4% otpada na greške osovina, kotača, pneumatika, ovjesa te 4,0% otpada na greške uređaja za upravljanje.

Na prolaznost na tehničkom pregledu utječu veći i opasni nedostaci, dok manji nedostaci ne utječu na prolaznost, ali ih treba otkloniti do sljedećeg

Ostali, veći i opasni nedostaci odnose se na koroziju i oštećenje karoserije, šasije, vrata, poklopaca na vozilu, neispravnosti vezane uz pogonski motor, neispravnost rada kontrolnih i signalnih uređaja, izostanak opreme vozila, itd.



Slika 4. Neispravnosti autobusa za prijevoz djece utvrđene na tehničkom pregledu

Najčešći nedostaci utvrđeni u postupku ispitivanja

Za udovoljavanje minimalnim tehničkim uvjetima neke autobuse treba dodatno prilagoditi te uskladiti pojedine dijelove i sklopove sa zahtjevima važećeg propisa koji se odnose na organizirani prijevoz djece. Neki od najčešćih nedostataka utvrđenih u postupku ispitivanja su: postavljanje neodgovarajućih sjedala,

sjedala bez sigurnosnih pojaseva, nepostojanje izlaza za slučaj opasnosti na stražnjoj strani vozila, postavljanje dodatnog prtljažnika na stražnju stranu vozila u području prostora stražnjih vrata za slučaj opasnosti čime ona postaju nefunkcionalna, nepostojanje krovno otvora za slučaj opasnosti te broj ugrađenih

sjedala u autobusu ne odgovara broju evidentiranom u Prometnoj dozvoli, što nije dopušteno.

Ukoliko se u postupku ispitivanja utvrdi da autobus udovoljava svim propisanim uvjetima, izdaje se *Potvrda o ispunjavanju uvjeta za autobus kojim se prevoze*

Zaključak

Djeca su osobito ugrožena i socijalno osjetljiva skupina sudionika u prometu. Zbog nedostatka iskustva često reagiraju neočekivano i impulzivno. Najizloženija su stradavanju kada sudjeluju u prometu kao putnici u vozilima kojima upravljaju odrasle osobe.

Trenutni tehnički zahtjevi za autobuse i uvjeti prijevoza djece su jasno i detaljno propisani, a postupak provjere, ispitivanja i odobravanja autobusa za organizirani prijevoz djece obavlja se na zahtjev vlasnika vozila na svakom pojedinačnom vozilu zasebno u stanicama za tehnički pregled vozila.

Međutim, s obzirom na stalan napredak tehnologije u automobilskoj industriji i učestalo uvođenje novih tehničkih rješenja, prvenstveno sustava aktivne i pasivne sigurnosti, trebalo bi razmisliti o podizanju razine tehničkih zahtjeva za odobravanje autobusa za organizirani prijevoz djece, čime bi se osigurala bolja, a u pojedinim segmentima i povećala sigurnost prilikom prijevoza. Uz to, preporuka za poboljšanje sustava trebala bi ići i u smjeru povećanja broja pregleda za autobuse za organizirani prijevoz djece.

djeca, koja sadrži osnovne tehničke i administrativne podatke o autobusu te podatke o Prometnoj dozvoli autobusa (slika 5.), a kojom se dokazuje usklađenost autobusa s propisanim zahtjevima.



Slika 5. Izgled Potvrde o ispunjavanju uvjeta za autobus kojim se prevoze djeca

Nenad Zuber i Irena Vitaz, Udruga „Sigurna cesta“⁹³

UDRUGA „SIGURNA CESTA“ I SIGURNOST U PROMETU DJECE RANE I PREDŠKOLSKE DOBI

Udruga „Sigurna cesta – prometna preventiva mladih (UPPM)“ osnovana je u svibnju 2011. sa svrhom izrade strategije i provedbe projekata za promicanje prometne preventive mladih, razvitka prometne kulture i unaprjeđenja zaštite djece u prometu. Djelokrug rada Udruge u skladu je s globalnim i nacionalnim potrebama prevencije sustava cestovne sigurnosti, ublažavanja posljedica stradavanja u prometu na cestama, cjeloživotnog učenja i odgoja za sigurno sudjelovanje i ponašanje u prometu, uvažavajući potrebe najmlađih i najugroženijih sudionika prometa, kao što su djeca, pješaci, biciklisti, vozači mopeda i motociklisti.

Realizacija proklamiranih zadataka i projekata nalagala je korištenje različitih metoda, strategija i alata za njihovu učinkovitu i kvalitetnu realizaciju. Njihovoj realizaciji je doprinijela i suradnja i uključenost nadležnih institucija, stručnih organizacija, tijela državne uprave, lokalne uprave i drugih društvenih subjekata, udruga, a poglavito županijskih timova prometne preventive u svim županijama Republike Hrvatske i Gradu Zagrebu. Posebno treba istaknuti kako bi rad Udruge „Sigurna cesta“ na promicanju prometne preventive i razvoja prometne kulture za najmlađe bio nezamisliv bez predanog, stručnog i nesebičnog rada i doprinosa niza naših članova i volontera – odgajateljica i odgajatelja, ravnateljica

i ravnatelja dječjih vrtića kao i njihovog stručnoga osoblja.

Od osnutka Udruge, a zajedno s projektnim partnerima Agencijom za odgoj i obrazovanje, Ministarstvom znanosti, obrazovanja i mladih te Ministarstvom unutarnjih poslova, Udruga „Sigurna cesta“ pokrenula je nekoliko preventivno-edukativnih projekata:

- *Projekt za promicanje, preventivu, razvitak i unaprjeđenje zaštite djece vrtićke i predškolske dobi u prometu,*
- *Prometna preventiva djece rane i predškolske dobi u Republici Hrvatskoj,*
- *Odgajitelji i roditelji partneri u prometnoj preventivi djece rane i predškolske dobi te*
- *Prometna preventiva u predškolskim ustanovama.*

Prvi državni stručni skup u organizaciji Udruge održan je 2013. s ciljem edukacije članova Županijskih timova za prometnu preventivu. Članovi udruge i stručni suradnici izradili su *Strategiju prometne preventive u dječjem vrtiću 2013. - 2020.*, koju je usvojila Radna skupina zadužena za provedbu i praćenje *Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske*. Te godine pokrenuta je i mrežna stranica „Sigurna cesta - prometna preventiva mladih“ www.sigurnacesta-ppm.hr.

93 mr. sc. Nenad Zuber, dipl. ing. prometa, dopredsjednik Udruge „Sigurna cesta“ i Irena Vitaz, odgojiteljica djece ranog i predškolskog uzrasta, članica Udruge „Sigurna cesta“

Od tada do danas, uz pomoć partnera, Udruga „Sigurna cesta“ organizirala je i provela pet državnih stručnih skupova s ciljem educiranja odgojiteljica u dječjim vrtićima s područja cijele RH te stjecanja i proširenja temeljnih znanja i iskustava u kreiranju planova za rad s roditeljima i djecom rane i predškolske dobi.

Osim državnih stručnih skupova, organizirali smo i diseminacijske, regionalne stručne skupove i proveli edukaciju odgojiteljica i zaposlenika u dječjim vrtićima iz Međimurske i Varaždinske županije u Čakovcu, Koprivničko–križevačke i Bjelovarsko–bilogorske županije u Bjelovaru te Sisačko–moslavačke u Novskoj.

Svakogodišnje, kontinuirane aktivnosti Udruge vezane su za sustavnu realizaciju programa stručnog osposobljavanja/usavršavanja odgojitelja, ravnatelja, stručnih suradnika u dječjim vrtićima na očekivanim obrazovnim ishodima u području prometne preventive na državnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

Osim toga, Udruga radi na razvoju i podizanju standarda didaktičkih materijala, opreme i zaštitnih sredstava. Do sada je realizirano niz projekata koji su rezultirali odgojno-obrazovnim i didaktički oblikovanim materijalima, poput četiri slikovnice iz serijala *Mudro i sigurno u prometu: (Pažljivo i snalažljivo pješice - djeca pješaci u prometu, Sretno i sigurno u vožnji – Djeca putnici u vozilima roditelja, Spretno i pametno u javnom prijevozu – Djeca putnici u vozilima javnog prijevoza i Vješto i oprezno na cesti– Djeca vozači dječjih prijevoznih sredstava)*.

Izrađeni su i radni listići – didaktičko-edukativni materijal za aktivno i interaktivno poučavanje djece o prometu i za njihovo sigurno sudjelovanje u prometu

(materijal će se tijekom godina sukcesivno nadopunjavati i sadržajno pratiti izdavanje slikovnica).

Tiskan je priručnik za odgojitelje, stručne suradnike i ravnatelje u dječjim vrtićima *Prometna preventiva od najranije dobi*⁹⁴.

Mrežna stranica Udruge www.sigurnacesta-ppm.hr informativna je i stručna platforma za komunikaciju s volonterima odgojiteljima, stručnim suradnicima, ravnateljima u dječjim vrtićima, partnerima te ostalim zainteresiranim subjektima.

Radi što potpunijeg, jasnijeg i transparentnijeg ostvarivanja javnosti rada Udruge tiskamo *Glasilu o radu Udruge* (bilten), koje je do sada objavljeno 14 puta.

Za sva dosadašnja tiskovna izdanja Udruga „Sigurna cesta“ ima pozitivne stručne recenzije i stručna mišljenja Ministarstava znanosti, obrazovanja i mladih, Ministarstva unutarnjih poslova i Agencije za odgoj i obrazovanje.

Rad članova Udruge prepoznat je i izvan naše domovine. Za potporu i doprinos u promicanju prometne preventive za djecu rane i predškolske dobi u Hrvatskoj, predstavnici Udruženja javnih i privatnih tvrtki koje se bave tehničkim pregledima motornih i priključnih vozila (CITA- *International Motor Vehicle Inspection Committee*), čiji je cilj unaprjeđivanje sigurnosti cestovnog prometa i zaštite okoliša, te Centra za vozila Hrvatske (CVH) odobrili su udruzi donaciju kao priznanje za uspješan dosadašnji rad, ali i kao daljnji poticaj sustavnog i kontinuiranog rada na podizanju razine sigurnosti djece sudionika prometa i utjecaja na ponašanja najmlađih sudionika u prometu.

Perspektiva dugogodišnje odgojiteljice i članice Udruge „Sigurna cesta“

Da su djeca ranog i predškolskog uzrasta najranjiviji dio društva, svi će se brzo složiti. Da je najisplativije ulagati u preventivne programe, također. Realnost nam pokazuje da na tome često sve staje. Čini nam se da je obrazovanje odgojitelja, po pitanju sigurnosti djece u prometu, nekada bilo kvalitetnije nego danas. Odgojitelji su u sustav rada dolazili spremni, a vrtići su raspolagali didaktikom namijenjenom za provođenje prometnog odgoja. Tamo gdje je to prostorno bilo moguće nije bilo upitno hoće li se napraviti, opremiti i održavati prometni poligon.

Danas, u vrijeme velikog napretka tehnologije i svijesti, novac i entuzijazam pojedinaca diktiraju rad na prometnoj preventivi. Iz sustava visokog obrazovanja izlaze kadrovi koji se tek ulaskom u svijet rada susreću s prometnim odgojem.

Cjeloživotno obrazovanje odgojnih djelatnika oskudno je i ovisi o volji i spretnosti pojedinca, jer kvalitetna edukacija košta, a odgojno - obrazovne ustanove raspolažu s malim budžetom pa ne mogu priuštiti većini odgojitelja kvalitetne edukacije i putne troškove. Isti je problem i s prometnim poligonima, didaktikom i dostupnom stručnom literaturom.

Rijeka ima dobar preventivni program *Promet u predškoli*, koji su osmislili odgojitelji u suradnji s djelatnicima Doma mladih, ustanove koja se dugi niz godina uspješno bavi prometnom preventivom djece i mladih. Međutim, zbog ograničenih sredstava za prijevoz, oni koji nisu u blizini Doma mladih dođu tek na jednu do dvije radionice umjesto na četiri koliko

ih se organizira tijekom pedagoške godine.

Veliki trud u pomicanju s mrtve točke posljednjih deset godina u sustavno povezivanje institucija, edukaciju odgojitelja i izradu alata za rad na prometnoj preventivi uložili su članovi Udruge „Sigurna cesta“. Iako su za svoj rad dobili deklarativnu podršku Ministarstva unutrašnjih poslova, Ministarstva odgoja, obrazovanja i mladih te Agencije za odgoj i obrazovanje, novčana potpora je nedostatna.

Nakon problema s novcem vraćamo se na pojedinca, odnosno skupinu pojedinaca koji svojom voljom i zalaganjem mogu učiniti promjenu. U Rijeci su se na zajedničko djelovanje odazvali Prometni odjel Veleučilišta u Rijeci, Županijski savjet za sigurnost cestovnog prometa, Auto klub Rijeka, a nadamo se skorom pridruživanju entuzijasta s Građevinskog fakulteta. Ti ljudi su svjesni problema i činjenice da se na svaki daleki put krene prvim korakom.

A teškoće na tom putu proizlaze iz stavova poput: *Samo ponekad bismo popili koju čašicu više, na mobitel se uvijek treba javiti, pa samo u žurbi s djecom pretrčavamo ulicu, kroz crveno smo prošli ali nas policija nije vidjela...* Ostaje pitanje što će omogućiti dostizanje cilja *Vision Zero*, koncepta usvojenog u *Nacionalnom planu sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske* - promjena zakona, velike kazne i/ili promjena svijesti odraslih o osobnoj odgovornosti?

I da se vratimo na našu najranjiviju skupinu.

Poražavajuća je činjenica da djeca najviše stradavaju dok su u pratnji roditelja.

94 Gunc, Z., Vidović, T., Zuber, N. (2019)., Zagreb: Sigurna cesta, Udruga prometna preventiva mladih. Priručnik je doživio tri izdanja. Treće izdanje tiskano je uz pomoć i potporu Dječjeg vrtića More iz Rijeke, Hrvatskih autocesta d.o.o. Zagreb, Jadran-Galenski laboratorij d.d. Rijeka, Liburnia Riviera Hoteli d.d. Opatija i Metis d.d. Kukuljanovo.

Iako statistike pokazuju pad smrtno stradale djece, to nije činjenica kojoj se možemo veseliti. Na jednoj od edukacija za odgojitelje tadašnji ravnatelj Dječje bolnice u Zagrebu dr. Zoran Bahtijarević podsjetio nas je da se to dogodilo i zbog bolje dostupnosti zdravstvenim uslugama te činjenice da dio djece preživi, ali ostaju teški invalidi. Gdje su nestale dobre stare navike da se djeca vode za ruku kako ne bi istrčala pod auto, da zbog vlastitog primjera vodimo djecu preko ulice samo na za to predviđenim mjestima? Roditelji nerijetko hodaju s djetetom odsutno razgovarajući na mobitel, ne nadzirajući kretanje djeteta ili ga nepropisno voze u automobilu.

Zaključak

Djelatnici u sustavu predškolskog odgoja trebaju bolju primarnu edukaciju iz prometnog odgoja, na koju bi se nadogradila kvalitetna edukacija kroz cjeloživotno obrazovanje. Trebaju više novaca za kvalitetne preventivne programe, didaktiku i prometne poligone, koje ne mora imati svaki vrtić. Dovoljno je da bude

Zahvaljujući donatorima, u Rijeci se u travnju 2024. godine ipak uspjela održati edukacija za odgojitelje i stručne djelatnike. Dipl. pedagoginja Zlata Gunc govorila je o kreiranju programa odgoja i obrazovanja djece za prometnu kulturu i sigurnost u prometu i o tome kako poticati roditeljske kompetencije u okviru prometne preventive. U sklopu tog susreta promovirano je i treće izdanje priručnika *Prometna preventiva od najranije dobi*. Podršku skupu pružili su djelatnici Prometnog odjela Veleučilišta u Rijeci te savjetnica iz Ureda pravobranitelja za djecu.

jedan u županiji, ali kvalitetno opremljen sadržajima.

Osim toga, potrebno je uložiti dodatne napore u motiviranje roditelja na edukaciju i osvještavanje putem kampanja ili obvezujućih programa, što će dovesti do veće sigurnosti djece u prometu.



Iva Bojčić i Kristinka Lemaić, Industrijska strojarska škola u Zagrebu⁹⁵

IZGRADNJA PROMETNE KULTURE U SREDNJOJ ŠKOLI

Srednja škola – vrijeme i mjesto za jačanje prometne kulture

Prometna kultura vitalni je aspekt našeg svakodnevnog života, posebno za srednjoškolce koji se pripremaju postati odgovorni vozači, dok su kao putnici i pješaci mnoga pravila već i savladali. Razumijevanje načina na koji se sigurno i odgovorno kretati cestama ključno je za sve, a posebno za učenike.

Dok učimo o prometnim pravilima i propisima, razvijamo vještine koje nam pomažu u donošenju informiranih odluka dok hodamo, vozimo bicikl ili automobil. Time osiguravamo ne samo našu sigurnost, već i sigurnost drugih na cesti.

Školsko razdoblje nije samo učenje pravila koja se primjenjuju na cesti; to je prilika za podizanje svijesti, promicanje sigurnosti i poticanje odgovornog

ponašanja među djecom i mladima.

Prometna kultura odnosi se na ponašanja, navike i stavove koje pojedinci pokazuju u interakciji s vozilima i cestama te svim sudionicima u prometu. Za učenike je razumijevanje ove kulture ključno, jer izravno utječe na njihovu sigurnost i sigurnost drugih. Njegujući snažnu prometnu kulturu možemo umanjiti broj nesreća i stvoriti sigurnije okruženje za sve.

Jedan od prvih koraka u jačanju prometne kulture podizanje je svijesti. Mnogi učenici možda neće u potpunosti razumjeti posljedice nepromišljenog ponašanja, kao što je slanje poruka tijekom vožnje ili ignoriranje signala za pješake, stoga ponavljanjem i usvajanjem sadržaja iz poznavanja prometnih propisa učenici doprinose vlastitoj i općoj sigurnosti te podizanju razine prometne kulture.

⁹⁵ Iva Bojčić, mag. educ. croat. et soc., nastavnica savjetnica Hrvatskoga jezika i Etike i Kristinka Lemaić, inž. stroj, voditeljica Praktične nastave u zvanju mentorice

Prometna učilica - državno natjecanje u poznavanju prometnih propisa

Državno natjecanje učenika u poznavanju prometnih propisa ima za cilj poboljšanje ukupnog stanja sigurnosti cestovnog prometa i smanjenja broja stradanja djece i mladih u prometu, a organizira se u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova Republike Hrvatske te s Ministarstvom znanosti, obrazovanja i mladih, CARNET-om i poduzećem Moj Telekom d.o.o. koje je nositelj prava za *Prometnu učilicu*. Provodi se u sklopu *Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine* u okviru preventivno-edukativnih programa s ciljem poboljšanja ukupnog stanja sigurnosti cestovnog prometa i smanjenja broja stradanja djece.

Natjecanje je posebno organizirano za osnovne, a posebno za srednje škole. Provodi se tijekom dva mjeseca, a osim bodovanja učenika, boduju se i škole i razredi zasebno te postoji i dodatna kategorija pod nazivom *SuperStar*.

Učenici pokazuju svoje razumijevanje prometnih zakona i sigurne vožnje. Provjerava se njihova sposobnost prepoznavanja prometnih znakova, razumijevanja pravila prednosti prolaska i primjene sigurne prakse za pješake te sva pravila za sigurnu vožnju biciklom.

Ciljevi provođenja državnog natjecanja u poznavanju prometnih propisa

Industrijska strojarska škola strukovna je škola i učenje je temeljeno na radu. Također, veliku važnost pridajemo mnogim izvannastavnim aktivnostima. Uspjesi naše škole na državnom natjecanju u poznavanju prometnih propisa uvijek su pri samom vrhu te se škola svake godine nalazi među prvih deset škola u državi.

Učenici Industrijske strojarske škole se za svako natjecanje marljivo pripremaju, proučavaju prometne propise, proučavaju edukativne video priloge koji su postavljeni na mrežnoj stranici *Prometne učilice* i uvježbavaju svoje odgovore i reakcije na potencijalne scenarije s kojima bi se mogli susresti na cesti.

Učenici time stječu znanja i sigurnost u poznavanju i primjeni prometnih pravila i propisa te se osnažuju u poželjnom i ispravnom načinu sudjelovanja u prometu, čime postaju i ostaju savjesni i odgovorni sudionici u prometu. Dodatno ih potiče i sudjelovanje u nastavnom predmetu Škola i zajednica (tzv. ŠIZ), koji zbog svoje fleksibilnosti u pristupu poučavanja podrazumijeva i suradnju s ostalim nastavnicima te učenici dio priprema odrađuju i u tom dijelu predmeta. Sama činjenica da se predmet Škola i zajednica temelji na postavci da je za ostvarivanje osobne i društvene dobrobiti kod učenika nužno razvijati znanja, vještine i stavove o važnosti povezanosti u zajednici i aktivnog djelovanja pojedinca govori o zajedničkom cilju - obrazovanje učenika o prometnoj kulturi važno je za njihovu sigurnost i dobrobit njihovih zajednica.

Natjecanje u poznavanju prometnih propisa putem *Prometne učilice* pridonosi prevenciji u području sigurnosti cestovnog prometa. Učenici stječu znanja i sigurnost u poznavanju i primjeni prometnih pravila i propisa te se osnažuju u poželjnom i ispravnom načinu sudjelovanja u prometu, čime postaju i ostaju savjesni i odgovorni sudionici u prometu.

Ciljevi ovog natjecanja su:

- kontinuirana edukacija srednjoškolaca u svrhu stjecanja odgovarajućeg prometnog znanja i prometne kulture te prihvaćanju temeljnih načela pravilnog ponašanja u prometu
- utjecaj na savjesno i odgovorno ponašanje mladih u prometu
- povećanje sigurnosti prometa kod ove skupine sudionika u prometu i
- smanjenje broja stradalih u prometu.

Dodatno, pripremanje za natjecanje naglašava timski rad i suradnju. Učenici formiraju timove, radeći zajedno na rješavanju problema i kretanju kroz izazove. Ovo iskustvo ne samo da poboljšava njihovo razumijevanje prometnih propisa, već i potiče prijateljstva među sudionicima. Ohrabrujuće je vidjeti kako učenici iz različitih škola surađuju, ujedinjeni zajedničkim ciljem promicanja sigurnosti na cestama.

Razumijevanje prometnih pravila važno je za sve sudionike u prometu

Prometna pravila neophodna su za osiguranje sigurnosti na cestama. Pomažu nam razumjeti kako se ponašati dok vozimo, hodamo ili vozimo bicikl.

Zašto su prometna pravila važna?

Prometna pravila su poput skupa uputa koje svakoga čine sigurnim. Ona sprječavaju nesreće i osiguravaju da vozila, biciklisti i pješaci mogu dijeliti cestu. Učeći ova pravila, mladi vozači mogu donositi informirane odluke kojima štite sebe i druge.

Osnovna pravila koja su ključna za zapamtiti među tinejdžerima su da se prometni signali uvijek moraju poštivati, kao npr. uvijek se zaustaviti na crvenom svjetlu i prijeći ili prolaziti na zelenom. Za pješaka i

Sudjelovanje u ovom natjecanju može uvelike utjecati na mlade kroz podizanje svijesti i edukaciju o prometnoj kulturi.

za mladog vozača automobila, motocikla ili bicikla, kao i za odrasle vozače, pravila su uvijek ista.

Sudjelovanje u natjecanjima poput državnog natjecanja u poznavanju prometnih propisa potiče učenike na temeljitije učenje ovih pravila. Pomaže im u razvoju osjećaja odgovornosti i svijesti o sigurnosti na cestama. Učenici se pripremaju za ovo natjecanje proučavajući različite prometne zakone koji mogu dovesti do boljih vozačkih navika.

Uspjesi Industrijske strojarske škole

Od 2018. godine naša škola sudjeluje u godišnjem državnom natjecanju u poznavanju prometnih propisa, na koje se prijavljuju učenici iz mnogih škola u Republici Hrvatskoj. Svake godine sudjeluje više od dvjesto učenika naše škole, a najuspješniji učenici budu i nagrađeni.

Godine 2020. učenik Fran Stjepan Lozić ostvario je izvanredan rezultat, osvojivši 5. mjesto u Republici Hrvatskoj, a učenik Karlo Grbiniček 9. mjesto. Najuspješniji učenik 2023. godine bio je Marko Jeleč iz 3.d razreda, koji je osvojio 2. mjesto u kategoriji *SuperStar*, a sve to u konkurenciji tisuće učenika

iz petstotinjak škola u Republici Hrvatskoj koje se svake godine prijave na ovo natjecanje.

Učenici tijekom priprema i samog natjecanja pokazuju iznimnu angažiranost i volju za učenjem prometnih propisa, iako je za svaku pohvalu i saznanje da su s mnogim pravilima i propisima već upoznati. U natjecanje se uključujemo svake godine, jer je prijeko potrebno educirati nove učenike te kontinuirano raditi na podizanju razine prometne kulture među mladim generacijama. Ovime se nastojimo približiti cilju nulte stope stradanja djece u prometu i potaknuti učenike da uz *Prometnu učilicu* bezbrižno odrastaju.⁹⁶

Prijatelji djece u prometu su, po odabiru učenika, najuspješniji profesori za doprinos u promicanju prometne kulture i poželjnog ponašanja u prometu učenika srednjih škola putem *Prometne učilice*.

Možemo ponoviti da je sudjelovanje naših učenika na državnom natjecanju iz prometnih propisa uvijek zapaženo. Njihova predanost, timski rad i znanje očiti su tijekom cijelog događanja. Ponosni smo na njihova postignuća i radujemo se što će nastaviti promovirati sigurnu vožnju u našoj zajednici. Svojim trudom značajno utječu na sigurnost na cestama i daju izvrstan primjer za druge.



Slika 1. Učenici i mentori Industrijske strojarske škole, dobitnici zahvalnica i povelja u državnom natjecanju *Prometna učilica*, 2022. godine

⁹⁶ Voditeljica ovog projekta od 2018. godine u Industrijskoj strojarskoj školi je nastavnica Iva Bojčić, a ostali koordinatori natjecanja koji kroz godine motiviraju učenike za natjecanje su: Kristinka Lemaić, Josip Filić, Mate Sabol, Ivana Šutalo Dujmenović, Ivana Macan i Vanja Jug, uz podršku ravnatelja Nenada Pavlinića. Uspjesi učenika su izvrsni, stoga su tako 2022. godine nastavnicama mentoricama Ivi Bojčić i Ivani Šutalo Dujmenović dodijeljene i plakete "Prijatelj djece u prometu", a škola je zauzela mjesto najbolje škole u Gradu Zagrebu prema rezultatima.

Zaključak

Prometna kultura podrazumijeva razumijevanje i poštivanje pravila prometa. To uključuje: svjesnost o važnosti poštivanja i provođenja prometnih pravila i njihovog utjecaja na sigurnost, poštovanje tuđih života i odgovornost za vlastite postupke

Promicanjem jake prometne kulture među tinejdžerima i mladim vozačima možemo smanjiti broj nesreća i stvoriti sigurnije zajednice.

Razumijevanje prometnih propisa ključno je za sve mlade. Državno natjecanje iz poznavanja prometnih propisa odlična je platforma za učenje i promicanje navika sigurne vožnje. Sudjelovanjem u ovakvim aktivnostima učenici se ne samo pripremaju za natjecanje, već i doprinose sigurnijem okruženju za sve sudionike prometa na cesti, jer biti odgovoran vozač počinje znanjem i poštivanjem pravila!

Kao rezultat zapaženog uspjeha, naši su učenici dobili brojne nagrade i priznanja. Ovakva ih priznanja motiviraju da nastave zagovarati sigurnu vožnju i podijele ono što su naučili sa svojim vršnjacima. Nadaju se da

će potaknuti druge da budu svjesniji prometnih zakona i ključne uloge koju imaju u osiguravanju sigurnosti svih na cestama.

Jedan od naših ovogodišnjih natjecatelja, Dominik Potočki, učenik 3.d razreda izjavio je: "Sudjelovanje na državnom natjecanju o prometnim propisima, u ove tri godine koliko se natječem do sada, za mene je bilo uzbudljivo i obogaćujuće iskustvo. Toliko puno sam naučio o pravilima i sigurnosnim mjerama koje nas štite na cestama.

Ovo natjecanje ne samo da je poboljšalo moje znanje o prometnim zakonima, već me i osvijestilo o važnosti odgovorne vožnje.

Oduševljen sam što mogu podijeliti s vama da je učenje o ovim propisima produbilo moje razumijevanje načina na koji štite nas i druge u našoj zajednici. Timski rad, izazovi i radost natjecanja motivirali su me da širim svijest o sigurnosti u prometu među svojim vršnjacima. Sve u svemu, ovo je iskustvo bila fantastična prilika za rast i učenje, a uz sve to je i zabavno!"

RECENZIJAZBORNIKARADOVA „DJEČJA PRAVA U PROMETU“

Zbornik radova s naslovom „Dječja prava u prometu“ izdavača Pravobranitelj za djecu Republike Hrvatske je po svom karakteru monografska zbirka više autora. Pisana je jednostavnim stilom, razumljivo i dostupno u formi i strukturi s elementima istraživačkog karaktera. Ima višestruku namjenu za sve institucije i pojedince u javnom prostoru, kao i sve one koji podržavaju i potiču afirmativni pristup u zaštiti djece u prometu. Cilj je utjecati na donositelje odluka i kreatore politika da svoje odluke temelje na istraživanjima, dokazima, analitičkim raspravama i primjenjivim metodama, u svrhu postizanja višeg nivoa zaštite fizičkog i mentalnog zdravlja najmlađe populacije. Razvidan je senzibilizirani pristup svih autora ovoj specifičnoj tematici s obzirom na raznolikost njihovih stručnih profila i kompetencija. Naravno, razlog je univerzalan – u fokusu su djeca!

Korisnost ovog Zbornika neupitna je glede interdisciplinarnog pristupa, a svoje mjesto u prezentiranim radovima imaju praktički sve stručne discipline i znanstvena područja: prirodna, tehnička, društvena, zdravstvena, humanistička i druga. Uvodni tekstovi u ovom Zborniku odnose se na perspektivu, podatke i aktivnosti Ureda pravobranitelja za djecu, stavove djece i članova Mreže mladih savjetnika

pravobraniteljice za djecu i izlaganje o smanjenju smrtnosti djece na europskim cestama izvršnog direktora Europskog vijeća za sigurnost prometa, koje je ujedno savjetodavno tijelo Europskoj komisiji za sigurnost prometa, te na niz podataka i poslova Ministarstva unutarnjih poslova. U tekstovima se navode aktualne mjere u praksi usmjerene zaštiti djece, prijedlozi o prometnom odgoju u hrvatskom odgojno-obrazovnom sustavu, rezultati istraživanja o ponašanju djece u raznim situacijama u prometu, načini poboljšanja cestovne infrastrukture i izgradnje prometnih poligona u dječjim vrtićima, zdravstveni (medicinski) aspekti prilikom stradavanja djece u prometu, tehničkim standardi u prijevozu djece raznim prijevoznim sredstvima, korištenje autosjedalica, itd. U konačnici se citira *Stockholmska deklaracija*, prema kojoj je „većinu smrtnih slučajeva i ozljeda u cestovnom prometu moguće spriječiti, a desetljeće u kojem se nalazimo trebalo bi biti desetljeće djelovanja i postizanja rezultata.“

Osnovni podaci o djelu su sljedeći: nakon *Riječi pravobraniteljice i Uredničkog predgovora*, prezentirano je 15 radova s pripadajućim pozivnim bilješkama i bibliografijom, na ukupno 96 stranica.

U ovom Zborniku stručnih radova u cijelosti su predočene sve bitne odrednice zaštite djece u prometu prema načelima i mjerama koje su verificirane *Stockholmskom deklaracijom, Nacionalnim programom sigurnosti prometa na cestama RH, Zaključcima Odbora za prava djeteta UN-a* i drugim relevantnim dokumentima. Vrijednost ovog djela je u originalnosti te sublimaciji primjene istraživačkih metoda i stručnih analiza s mjerama kojima je moguće ostvariti zadane ciljeve. Ovaj Zbornik svojom koncepcijom, strukturiranom uravnoteženošću i aktualnošću predstavlja izdanje visoke vrijednosti. Pisan je na hrvatskom književnom jeziku, a stručni izričaj je koherentan, odmjeren, raznolik i harmoniziran.

U ovu izuzetno korisnu i zanimljivu ediciju uloženo je mnogo rada, iskustva i strpljenja njezinih autora, kao i svih onih koji će participirati u konačnom izdavanju. Nekima od njih sugerirane su određene korekcije, koje su u cijelosti i usvojene, kako bi ovo djelo dostiglo što viši stupanj kvalitete. Ovakve publikacije uvijek služe i kao uzor drugim institucijama koje žele s pravom i ponosom istaknuti svoja postignuća u jednoj tako važnoj aktivnosti, kao što je u ovom slučaju zaštita najranjivijih sudionika u prometu. Predmetna stručna edicija s elementima istraživačkog djela bit će vrlo korisna širokom krugu čitatelja.



⁹⁷ prof. dr. sc. Hrvoje Baričević redoviti je profesor u trajnom zvanju te je obnašao niz dužnosti vezanih uz promet na Sveučilištu u Rijeci, na Pomorskom fakultetu u Rijeci, Zavodu za tehnologiju i organizaciju u pomorstvu i prometu i u Hrvatskoj komori inženjera tehnologije prometa i transporta.

Poruke djece:

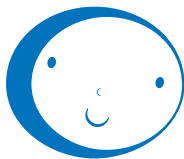
“ „U prevenciju je potrebno više uključiti privatni sektor - trgovine biciklima, koje bi trebale prodavati bicikle u paketu s kacigom. Cijene kaciga bi trebale biti priuštive.“

“ „Zašto tisuće djece pogiba i bude ozlijeđeno na cestama diljem svijeta svaki dan? Jer se ne radi dovoljno. Vi, naše vođe, trebate slušati i djelovati.“

Dječja prava u prometu

ZBORNİK RADOVA S KONFERENCIJE.

„Zaštita prava djece u prometu – gdje smo i što još moramo učiniti“



 Republika Hrvatska 
Pravobranitelj za djecu

ISBN 978-953-7790-18-9