

Analiza mogućnosti unapređenja sigurnosti djece u prometu

Tomić, Ivana

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **The Polytechnic of Rijeka / Veleučilište u Rijeci**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:125:864626>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-18**



Repository / Repozitorij:

[Polytechnic of Rijeka Digital Repository - DR PolyRi](#)



VELEUČILIŠTE U RIJECI

Ivana Tomić

ANALIZA MOGUĆNOSTI UNAPREĐENJA SIGURNOSTI DJECE U PROMETU (specijalistički završni rad)

Rijeka, 2019.

VELEUČILIŠTE U RIJECI
Prometni odjel
Specijalistički diplomski stručni studij Cestovni promet

**ANALIZA MOGUĆNOSTI UNAPREĐENJA SIGURNOSTI
DJECE U PROMETU**
(specijalistički završni rad)

MENTOR

Dr.sc. Ivica Barišić, prof.v.š.

STUDENT

Ivana Tomić

MBS: 2429000127/16

Rijeka, srpanj 2019.

VELEUČILIŠTE U RIJECI
Prometni odjel

Rijeka, 11. 02. 2019.

ZADATAK
za specijalistički završni rad

Studentica: IVANA TOMIĆ

MBS: 2429000127/16

Studentici specijalističkog stručnog studija Promet izdaje se zadatak završni rad – tema završnog rada pod nazivom:

ANALIZA MOGUĆNOSTI UNAPREĐENJA SIGURNOSTI DJECE U PROMETU

Sadržaj zadatka:

U radu obraditi sigurnost cestovnog prometa i čimbenike koji utječu na sigurnost cestovnog prometa te prikazati kratku analizu sigurnosti cestovnog prometa u Hrvatskoj u odnosu na europsku. Analizirati mobilnost djece u prometu i pitanje sigurnosti djece u prometu. Opisati ključne europske strategije za povećanje sigurnosti djece u prometu. Na temelju provedene analize dati prijedlog mjera za povećanje sigurnosti djece u prometu a koje ne zahtijevaju velika ulaganja. U praktičnom dijelu rada prikazati primjer dobre prakse u Gradu Rijeci koje se provode u pojedinim riječkim vrtićima.

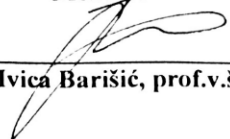
Preporuka:

Rad obraditi sukladno odredbama Pravilnika o završnom radu Veleučilišta u Rijeci.

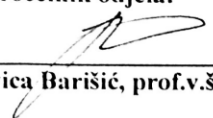
Zadano: 11. 02. 2019.

Predati do: 15. 07. 2019.

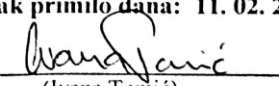
Mentor:


dr.sc. Ivica Barišić, prof.v.š.

Pročelnik odjela:


dr. sc. Ivica Barišić, prof.v.š.

Zadatak primilo dana: 11. 02. 2019.


(Ivana Tomić)

Dostavlja se:

- mentoru
- pristupnici

IZJAVA

Izjavljujem da sam specijalistički završni rad pod naslovom „Analiza mogućnosti unapređenja sigurnosti djece u prometu“ izradila samostalno pod nadzorom i uz stručnu pomoć mentora dr.sc. Ivica Barišić, prof.v.š.

Ivana Tomić


(potpis studenta)

SAŽETAK

Svakodnevno na cestama 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 samo na kraće razdoblje donose rezultate. Sudionik u prometu najvažnija je karika u lancu sigurnosti prometa na cestama, bez obzira na primijenjene tehničke mjere i efikasnost politike. Sigurnost prometa na cestama ovisi prvenstveno o ponašanju sudionika u prometu. Zbog toga su odgoj, obrazovanje i primjena prometnog odgoja od najranije dobi osnova za postizanje cilja odnosno, poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa.

Ključne riječi: preventivne mjere, represivne mjere, sudionik u prometu, sigurnost cestovnog prometa

SADRŽAJ:

1. UVOD	1
2. SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA.....	3
2.1. Čimbenici sigurnosti cestovnog prometa.....	4
2.2. Ključne točke europske politike cestovne sigurnosti.....	5
2.3. Analiza podataka sigurnosti prometa u Republici Hrvatskoj.....	7
3. MOBILNOST DJECE U CESTOVNOM PROMETU	10
3.1. Stradavanja djece u cestovnom prometu	11
3.2. Analiza stradavanja djece u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj	14
4. EUROPSKE STRATEGIJE ZA POVEĆANJE SIGURNOSTI DJECE U PROMETU	17
5. PRIJEDLOG MJERA ZA POVEĆANJE SIGURNOSTI DJECE U CESTOVNOM PROMETU.....	22
5.1. Uloga roditelja u prometnom odgoju.....	23
5.2. Prometni odgoj u predškolskim i školskim ustanovama	28
5.3. Prijevoz djece u vozilima	29
5.4. Školska prometna jedinica.....	32
5.5. Prijevoz djece školskim autobusom	33
5.6. Hodajući školski autobus	34
5.7. Komunikacija s medijima u cilju promocije prometnog odgoja.....	37
6. PRIMJERI DOBRE PRAKSE U GRADU RIJECI	38
6.1. Prometni odgoj u vrtićima	39
6.2. Suradnja dječjih vrtića s Veleučilištem u Rijeci.....	45
6.3. Suradnja s udrugom RODA	46
6.4. Suradnja s Domom mladih	47
6.5. Suradnja s policijom.....	48
7. ZAKLJUČAK.....	49
LITERATURA	51
Popis slika.....	53
Popis grafikona	54

1. UVOD

Svake godine u svijetu sve više ljudi umre zbog prometnih nesreća ili bude teško ozlijeđeno. Takve situacije teške su za obadvije strane. I za žrtvu ali i za počinitelja. No, treba shvatiti da osim žrtve i počinitelja pati i njihova obitelj, dosta novaca odlazi na sanaciju štete, zdravstveno osiguranje, sudske sporove i slično. Svaka prometna nesreća je teška, međutim najteže su one kada u njima strada nevino i nedužno dijete, bilo da je to kao putnik u osobnom vozilu, biciklist, pješak ili dijete vozač. Veliki se broj prometnih nesreća i ozljeda može spriječiti a jedan od načina je se dijete od malena odgoji u svjesnog i odgovornog sudionika prometa. Stoga, glavna svrha završnog rada je ukazati na važnost oblikovanja prometnog sudionika od najranije dobi dok je glavni cilj završnog rada ukazati na važnost zaštite djece u prometu kroz pojedine mjere koje ne zahtijevaju promjenu na prometnoj infrastrukturi, nove tehnologije na prijevoznim sredstvima nego prometni odgoj djece, osvještavanje roditelja o prometnim nezgodama i njihova bolja edukacija.

Materija završnog rada podijeljena je u sedam cjelina od kojih su prva uvod a posljednja zaključak završnog specijalističkog rada.

U drugom dijelu rada obrađena je sigurnost cestovnog prometa, odnosno prikazani su čimbenici koji utječu na sigurnost cestovnog prometa te je prikazana kratka analiza sigurnosti cestovnog prometa u Hrvatskoj u odnosu na europsku.

Treći dio orijentiran je na mobilnost djece u prometu te su analizirani njihovi pravci kretanja sukladno godinama i korištenje prijevoznih sredstava, prikazani su razlozi koji utječu na stradavanje djece u prometu uz analizu stradavanja djece u Hrvatskoj u svojstvu putnika, pješaka, biciklista i djeteta vozača.

Četvrti dio opisuje ključne europske strategije za povećanje sigurnosti djece u prometu kao što su: poboljšanje obrazovanja i osposobljavanja sudionika u prometu, povećanje provedbe cestovnih pravila i sigurnija cestovna infrastruktura

Peto poglavlje usmjereno je na prijedlog mjera za povećanje sigurnosti djece u prometu a koje ne zahtijevaju velika ulaganja. Naglasak je prvenstveno na prometnom odgoju u predškolskim ustanovama ali i Osnovnom školama. Također, istaknut je bitan utjecaj roditelja na ponašanje djece u prometu.

Šestim poglavljem opisuju se primjeri dobre prakse u Gradu Rijeci koji se provode u pojedinim riječkim vrtićima. Prikazan je i plan prometnog odgoja koji se od 2018. godine provodi u dječjem vrtiću „More“.

Na kraju rada prikazan je popis literaturnih jedinica, slika, grafikona i tablica korištenih u izradi rada.

2. SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

Cestovni promet predstavlja prijevoz ljudi ili robe s jednog mjesta na drugo, koji se realizira prema pozitivnim pravnim propisima i prometnim pravilima. Cestovni promet je neizostavna sastavnica svakodnevnog ljudskog života u suvremenom društvu. Osim važnih socio-ekonomskih blagodati, cestovni promet donosi i štetne posljedice – primarno one uzrokovane prometnim nesrećama. (Medved, 2017:303)

Prometna nesreća je događaj na cesti koji je izazvan nepoštivanjem prometnih propisa u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili je poginula, ili je izazvana materijalna šteta. Ukoliko je osoba preminula od posljedica prometne nesreće u roku od 30 dana, to se također smatra prometnom nesrećom (NN. 84/11). Velik broj poginulih i ozlijeđenih objašnjava se raznim uzrocima poput naglog povećanja broja vozila, visokog postotka neispravnih vozila u prometu, nedovoljne prometne kulture vozača i pješaka, neprilagođenosti cesta zahtjevima suvremenog prometa, nedovoljnog broja prometnih znakova, slabe preventive i kaznenih mjera. U općem smislu, promet je postao jedan od glavnih problema današnjice i jedan od važnih čimbenika koji određuje brzinu razvoja svake zemlje (Medved, 2017., 303.).

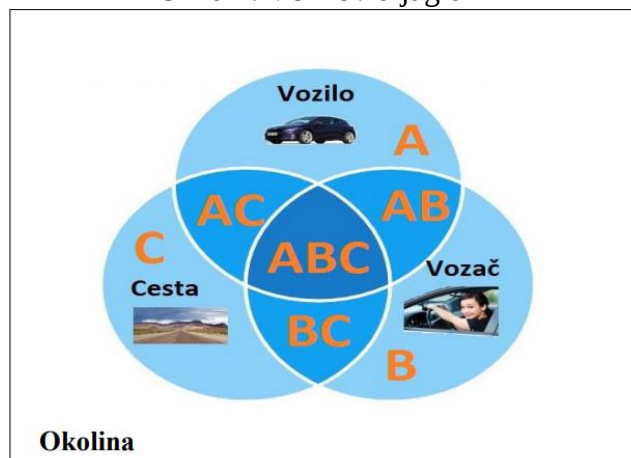
Međutim, iako su prometne nesreće vrlo složen problem, one su predvidive i moguće ih je spriječiti. A to dokazuju brojne razvijene zemlje svojim opsežnim strategijama, koje uključuju provedbu zakona o kontroli brzine i konzumiranja alkohola, promicanje uporabe sigurnosnih pojaseva i kaciga, uvođenjem prometnog odgoja te sigurnijega oblikovanja i korištenja cesta i vozila, koje su se pokazale učinkovitima u sprječavanju prometnih nesreća. Strategije i iskustva razvijenih zemalja mogu se prenijeti u zemlje koje nemaju takvo iskustvo.

Svrha i cilj spomenutih strategija je povećanje sigurnosti cestovnog prometa. Sigurnost cestovnog prometa podrazumijeva da svaki sudionik u prometu započeto putovanje završi bez štetnih ili neželjenih posljedica koje nastaju djelovanjem čimbenika prometnog sustava.

2.1. Čimbenici sigurnosti cestovnog prometa

Osnovni čimbenici sigurnosti prometa su vozilo, vozač i cesta. Sudionik je u prometu najvažnija karika u lancu sigurnosti prometa na cestama, neovisno o primijenjenim tehničkim mjerama i učinkovitosti politika. Sigurnost prometa na cestama ponajprije ovisi o ponašanju sudionika u prometu. Zbog toga su odgoj, obrazovanje, primjena i usuglašavanje zakona osnova za postizanje cilja. Sustav sigurnosti na cestama mora uzeti u obzir i mogućnost ljudske pogreške i neprihvatljivoga ponašanja te ga pokušati ispraviti koliko je to moguće. Korisnici ceste, vozilo i cesta kao (tro)dionici dinamičkoga prometnoga sustava tretiraju se kao ključni elementi prometne sigurnosti. Čimbenici sigurnosti, kao što su vozila i cestovna infrastruktura, trebaju ispravljati ljudske pogreške. (Šimunović, 2018., 53)

Slika 1: Vennov dijagram



Izvor: www.fpz.zg, 13.02.2019

No, u takav sustav se mora uključiti i čimbenik „promet na cesti“ pa se tako ta četiri čimbenika pojavljuju uvijek u sustavu ako postoji promet vozila i pješaka na prometnicama. Međutim, treba uzeti u obzir i ostale neočekivane elemente koji utječu na sigurnost cestovnog prometa, a uglavnom to su atmosferske prilike i drugi elementi (divljač, kamenje, ulje ili blato na cesti i slično). Zbog toga se javlja potreba za uvođenjem još jednog čimbenika, kako bi se istaknulo njegovo nesustavno i neočekivano pojavljivanje, a taj čimbenik se naziva „incidentni čimbenik“. Stoga, opasnost od nastanka prometnih nesreća postaje funkcija pet čimbenika koji čine sustav:

1. čovjek,
2. vozilo,
3. cesta,
4. promet na cesti,
5. incidentni čimbenik

Čovjek je sa svojim ponašanjem i karakteristikama svakako najznačajniji čimbenik koji utječe na prometne nesreće. Na ponašanje čovjeka kao čimbenika sigurnosti u prometu utječu:

- osobne značajke vozača
- psihofizičke osobine
- obrazovanje i kultura (Cerovac, 2001., 15)

Prema podacima PIARC-a (The world road association) pojedinačno je čovjek odgovoran za nastanak prometne nesreće u 57 % slučajeva, a u kombinaciji s ostala dva čimbenika, vozilom i cestom, u 93% slučajeva. Slijedi ga cesta, čiji je samostalni utjecaj 3%, u kombinaciji s drugim čimbenicima 34% i vozilo, čiji je pojedinačni utjecaj 2%, a skupni 13%. (www.piarc.org/en/, 30.01.2019.)

2.2. Ključne točke europske politike cestovne sigurnosti

Europska unija posebnu pozornost posvećuje sigurnosti prometa u svim granama, a posebno u cestovnom, te se može zaključiti kako je podizanje svijesti o sigurnosti prometu postala je jedna od društvenih briga.

Dugoročni, optimistični planovi polazili su od vizije da će se na razini EU do 2050. godine približiti nuli broj cestovnih nesreća sa smrtnim posljedicama. U skladu s tim ciljem, EU postavila je srednjoročni cilj da će se do 2020. godine prepoloviti broj žrtava na cestama. Prema statističkim podacima bilježi se trend smanjenja broja poginulih na cestama u EU, posebice u odnosu na 2010 g. kada je poginulo 31.595 osoba. Međutim, na žalost taj trend ne slijedi onu planiranu dinamiku, i zadnjih godina broj smrtno stradalih u EU kreće se negdje oko 25.000 tako da je teško za očekivati ispunjenje planiranog cilja smanjenja broj poginulih do 2020 za 50% u odnosu na broj poginulih

iz 2010. godine, što bi značilo smanjenje na razinu od oko 16.000 poginulih. (Barišić, Tomić, 2019., 159.)

Europska politika cestovne sigurnosti snažno podržava inicijative na području tehnologije, provođenja, obrazovanja i posvećivanje posebne pažnje ranjivim cestovnim korisnicima koje su ključne za značajno smanjivanje daljnjih gubitaka života. Ključne točke europske politike cestovne sigurnosti su sljedeće:

- poboljšanje obrazovanja i osposobljavanja sudionika u prometu – potrebno je poboljšati kvalitetu sustava dozvola i osposobljavanja, s naglaskom na mlade vozače
- povećanje provedbe cestovnih pravila – suradnja u uspostavi sustava prekogranične razmjene informacija u području cestovne sigurnosti, zajednička strategija cestovne sigurnosti
- sigurnija cestovna infrastruktura – sredstva EU-a odobravaju samo za infrastrukturu koja zadovoljava sigurnosne zahtjeve EU-a (revizija cestovne sigurnosti). Naglasak na primjeni odgovarajućih načela sigurnog upravljanja u sekundarnoj cestovnoj mreži u zemljama EU-a
- sigurnija vozila – nastavak poticanja napretka sigurnosti vozila, djelovanje u području usklađivanja i progresivnog jačanja zakonodavstva EU-a o testovima tehničke ispravnosti i tehničkim pregledima na cesti;
- poticanje korištenja moderne tehnologije za povećanje cestovne sigurnosti – poticati korištenje ITS-a za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa. „e-poziv”;
- poboljšanje hitnih usluga i usluga nakon ozljeda (zlatni sat)
- zaštita ugroženih sudionika u prometu – poboljšavanjem sigurnosti motociklista, biciklista, i drugih ugroženih sudionika u prometu (posebice pješaka i djece) (Barišić, Tomić, 2019., 161.)

Poseban naglasak u europskoj politici cestovne sigurnosti stavljen je na zaštitu ugroženih sudionika u prometu, posebice pješaka i djece

2.3. Analiza podataka sigurnosti prometa u Republici Hrvatskoj

Sigurnost u prometu sastavni je dio života svih stanovnika Europske unije. Korištenje prometnog sustava dio je svakodnevnog života stanovnika Europske unije, no nažalost, tijekom godina time dolazi do povećanja stradalih osoba i velike financijske štete uzrokovane prometnim nesrećama. Iako su ceste dio ljudske svakodnevnice, svake godine gotovo 30.000 osoba smrtno strada na cestama u zemljama članica Europske unije, dok oko 250.000 osoba biva teško ozlijeđeno.

Slika 2: Prikaz usporedbe 10 vodećih uzročnika bolesti i stradanja u 2020. godini u odnosu na 1990. godinu

10 vodećih uzročnika bolesti i stradanja			
Bolest ili ozljeda - 1990. godina	Rang	Bolest ili ozljeda - 2020. godina	Rang
Respiratorne infekcije	1.	Bolesti srca	1.
Bolesti probavnoga sustava	2.	Depresija	2.
Perinatalni uvjeti	3.	Prometne nesreće	3.
Depresija	4.	Cerebrovaskularne bolesti	4.
Bolesti srca	5.	Kronične bolesti pluća	5.
Cerebrovaskularne bolesti	6.	Respiratorne infekcije	6.
Tuberkuloza	7.	Tuberkuloza	7.
Male boginje	8.	Ratovi	8.
Prometne nesreće	9.	Bolesti probavnoga sustava	9.
Urođene mane	10.	HIV/AIDS	10.

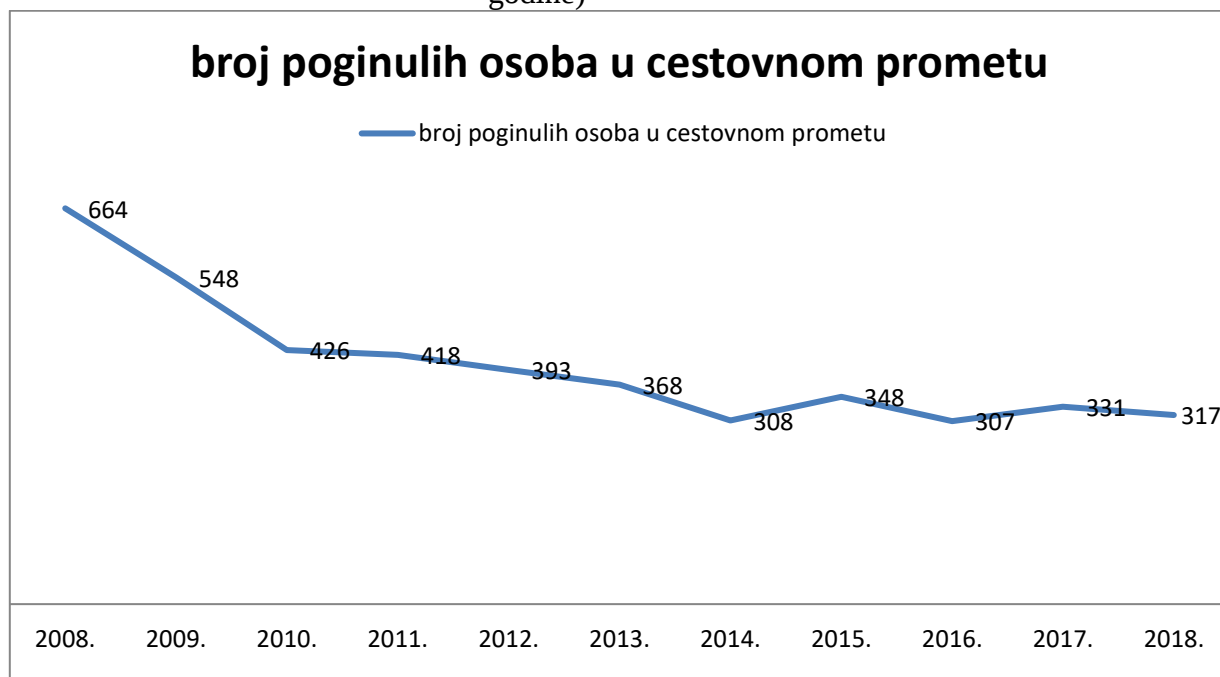
Izvor: www.fpz.hr, 30.01.2019

Svaka nesreća iza sebe ostavlja i veliki financijski gubitak, po nekim proračunima svake godine prometne nesreće uzrokuju velike stvarne društveno-ekonomske troškove u iznosu od dva posto BDP-a Europske unije. Ipak u odnosu na te podatke, nastavlja se bilježiti pozitivan pad smrtno stradalih na europskim cestama, iako je svejedno broj smrtnih slučajeva u cestovnom

prometu 12 puta veći u odnosu na zračni i željeznički promet zajedno. U odnosu na ostale zemlje Europske unije, Republika Hrvatska, prema prihvaćenim kriterijima održive prometne sigurnosti, nalazi se u donjem dijelu ljestvice europskih država, te je zbog toga potrebno uložiti dodatne napore kako bi se povećala sigurnost sudionika u prometu. (Tomić, Barišić, 2019.)

U Republici Hrvatskoj u posljednjem desetljeću, na godišnjoj razini, prometnim nesrećama prosječno je stradavalo oko 20 tisuća ljudi. Od tog broja 80% bilo je lakše ozlijeđeno, 18% teško ozlijeđeno, te 2% smrtno stradalih osoba. Prema najnižim procjenama stručnjaka za osiguranja i ekonomskih analitičara, Republika Hrvatska danas zbog prometnih nesreća ima izravan gubitak društvenih vrijednosti u iznosu od najmanje dva posto BDP-a, dok su posredni gubici višestruki. (SENSoR project results, 2014.)

Grafikon 1: Broj poginulih osoba u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj (2008.-2018. godine)



Izvor: obrada autora prema Biltenima sigurnosti cestovnog prometa

Prema statističkim podacima Ministarstva unutarnjih poslova u Republici Hrvatskoj u 50 godina poginulo je 47.091 osoba, za usporedbu Grad Dubrovnik ima 42.615 stanovnika (2011. g.).

Tijekom 1990. g. u prometu je poginulo 1.360 osoba, 2010. g. je poginulo 426 osoba to je 122 osobe manje nego 2009. g., što čini smanjenje od 22,3 %. U 2011. g. u Hrvatskoj je u prometnim nesrećama poginulo 418 osoba, što je znatno manje od kritične 2008. g. kada je poginulo 664 osobe. U 2013. g. poginulo je 368 osoba što je 25 osoba manje u odnosu na 2012. g. Trend snižavanja poginulih u prometu nastavljen je 2014. g. kada je poginulo 308 osoba. Nažalost, tijekom 2015. g. stanje je se pogoršalo pa je poginulo 348 osoba dok je 2016. g. zabilježen blagi pad poginulih u prometu no još uvijek prevelik broj, u iznosu od 307 osoba, dok se u 2017. broj poginulih povećao i iznosio je 331 osobu. U 2018. broj poginulih na cestama iznosio je 317 osoba, a prema NPSCP cilj je bio 256 poginulih, što čini odstupanje od 61. U prva četiri mjeseca 2019. godine poginula je 64 osoba. (www.mup.hr, 20.05.2019)

Iako je službeno zabilježen pad broja poginulih u prometu to je još uvijek prevelika brojka te samim time Hrvatsku svrstava u sam vrh Europske unije po broju smrtno stradalih u cestovnom prometu. Lošije stanje od Hrvatske imaju samo u Rumunjskoj i Bugarskoj. Dok je primjerice za 2015. godinu broj poginulih na 100.000 stanovnika na razini EU iznosio 5.1, u Švedskoj 2.7, iste godine je u Republici Hrvatskoj broj poginulih na 100.000 stanovnika iznosi 8.2. Što znači da Hrvatska ima čak tri puta više poginulih na 100.000 stanovnika u odnosu na Švedsku ili Norvešku. (Barišić, Tomić, 2019., 159.)

Ako se uzme, za usporedbu, činjenica da je broj poginulih u Domovinskom ratu (1991. - 1995. g.) na hrvatskoj strani iznosio (zajedno s nestalim osobama) 15.970 osoba (prema Draženu Živiću, znanstvenom suradniku Instituta društvenih znanosti "Ivo Pilar“) u periodu 1991. – 2017.g. na hrvatskim cestama broj poginulih iznosio je 16.416. osoba. Što znači da je u RH više ljudi poginulo na cestama nego kroz cijeli Domovinski rat. Tomu treba dodati još oko 120.000 teško ozlijeđenih osoba. (Barišić, Tomić, 2019., 159.)

Međutim, iako se u službenim dokumentima konstantno navodi pad broja poginulih u prometu navedenim podatci ipak nisu u potpunosti točni jer nigdje nije provedeno realno istraživanje. S obzirom da je smanjena baza (broj stanovnika) za 150.000 do 200.000, odnosno, istodobno je se promijenila struktura stanovništva, jer se iselila mlada/radna populacija time i prometno najaktivnija stoga se ne može potvrditi pad smrtno stradalih u prometu

3. 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, nikako se ne smije ograničiti mobilnost djece kako bi se povećala njihova sigurnost u prometu. Stoga, potrebno je poduzeti mjere za promicanje neovisne, autonomne mobilnosti djece prilagodbom prometnoga okruženja dječjem uzrastu.

Naime, djeca pripadaju vrlo rizičnoj skupini sudionika u prometu a prema provedenim istraživanjima ozljede su vodeći uzrok smrti djece u dobi od 1 do 19 godina, a najviše djece smrtno strada zbog prometnih nesreća. Djeca se mogu podijeliti prema godinama koja su u korelaciji sa udaljenostima koje prijelaze i sa aktivnostima koje obavljaju. Prema tome, mlađa djeca od 0 do 6 godina, hodaju uz pratnju roditelja te s njima prijelaze križanja i cestu, a samostalno počinju hodati prilikom polaska u školu. Starija djeca, od 7 do 10 godina, sukladno godinama imaju i veći radijus kretanja te tako više pješake, voze se biciklima, igraju izvan naselja i susjedstva pa su time i izloženiji većim rizicima nastanka prometnih nesreća. (Barišić, Tomić, 2019., 161.)

Dječja mobilnost razmatrana je kroz pitanja koliko, na kojim cestama, u koje vrijeme, dana, s kime i s kojom svrhom putuju. Najviše hodaju djeca između 11 i 15 godina. Godišnje naprave 432 putovanja, za razliku od 297 putovanja odraslih od 21 do 29 godina te 356 za grupu mladih od 16 do 20 godina. Putovanje u školu i nazad kući čini 35% putovanja djece starosti od 7 do 15 godina. 52% dječjih putovanja manji su 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 i hodaju preko glavnih cesta 4 puta više od svih ostalih pješaka svih uzrasta. Dječja percepcija kompleksnosti prometa i pravila vezanih za međusobno korištenje prometnog sustava sa drugim prometnim objektima nije u potpunosti razvijena do desete godine. Dječji mozak je zaigran i često ne čuje zvuk približavanja automobila, u igri i jurnjavi dijete često neoprezno zakorači s nogostupa

na cestu, zbog svoje visine nema jasni pregled nad prometnicama kao što to imaju odrasli. Djeca nisu svjesna svih opasnosti koje na njih vrebaju u prometu. (Zeeger ., Hunter W, 2010.)

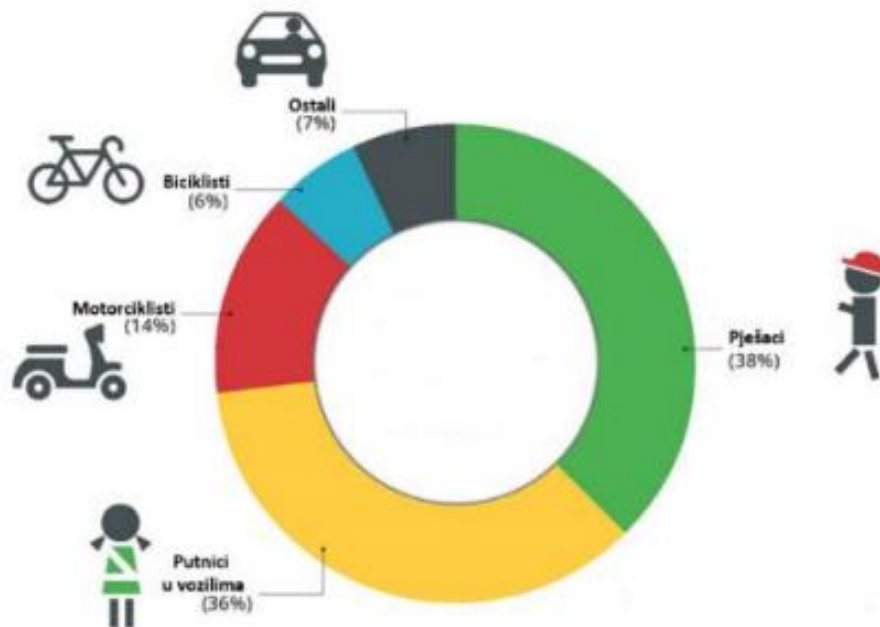
Među najvažnije rizike za stradavanje male djece u prometu ubrajaju se sljedeći razlozi:

- 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 (www.hzjz.hr, 30.01.2019)

3.1. Stradavanja djece u cestovnom prometu

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) širom 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 gine 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. (Barišić, Tomić, 2019., 161.)

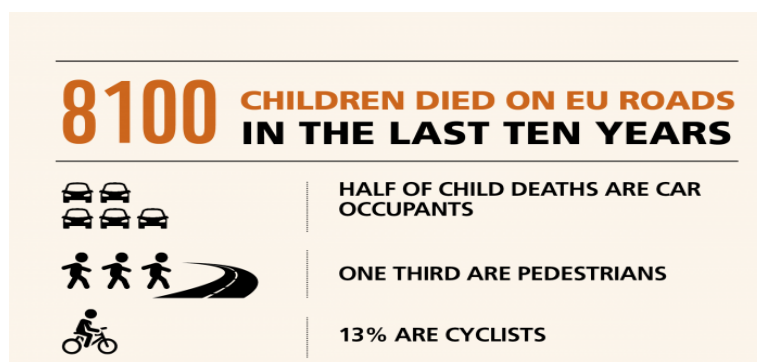
Slika 3: Udio stradavanja osoba do 19. godine prema modalnoj razdiobi



Izvor: Global status report on road safety, World Health Organization

U zadnjih deset godina na cestama u Europskoj uniji smrtno stradalo je ukupno 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. U Europskoj uniji jedan od 13 smrtnih slučajeva djece javlja se kao posljedica prometnih nesreća. (Barišić, Tomić, 2019., 162.)

Slika 4: Stradavanje djece na Europskim prometnicama



Izvor: European Transport Safety Council, Reducing Child Deaths on European Roads, 2018.

Percepcija je većine roditelja kako su njihova djeca ugrožena u prometu. Stoga ih danas, više nego ikada prije, dovoze automobilima do škola. Svojim 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 dok izlaze iz vozila u blizini škole ili dok hodaju putem do škole. Jedan je od ciljeva edukacijskoga programa promocija aktivnoga prijevoza (pješačenja, biciklizma i korištenja javnoga prijevoza), odnosno promjena ponašanja djece i roditelja. (Barišić, Tomić, 2019., 162.)

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 (Global status report on road safety, World Health Organization)

Tabela 1: Rangiranje uzroka smrtnosti po dobnim strukturama djece

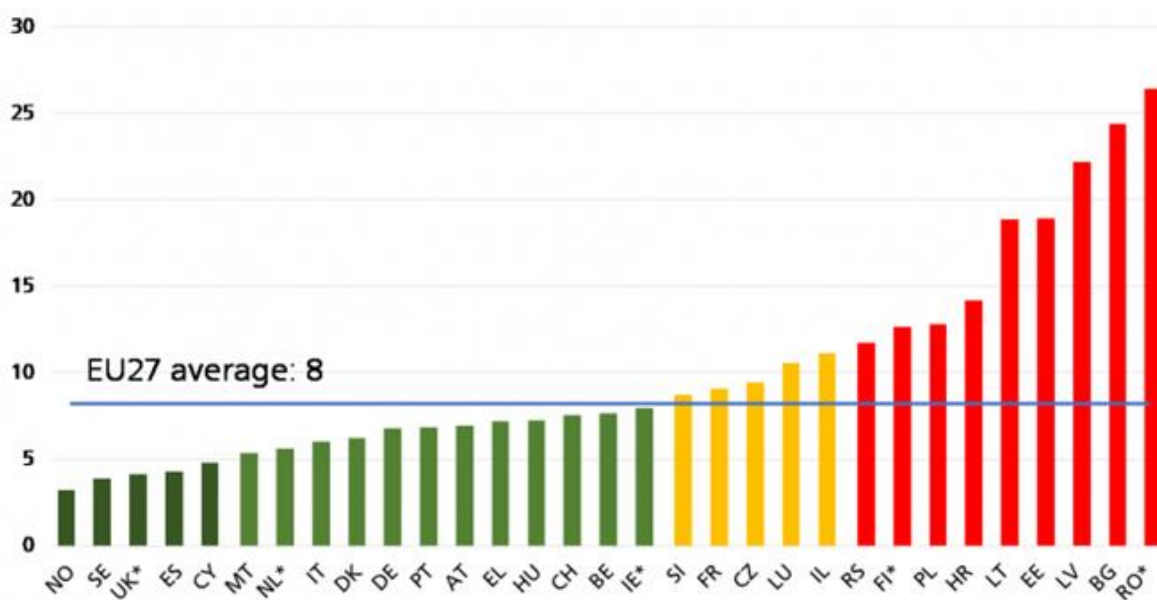
Rang	< 5 godina	5-9 godina	10-14 godina	15-17 godina
1.	Komplikacije s prijevremenim rođenjem	Bolesti probavnog sustava	HIV/AIDS	Prometne nesreće
2.	Respiratorne infekcije	Respiratorne infekcije	Bolesti probavnog sustava	Samoubojstvo
3.	Smrt pri porodu	Meningitis	Prometne nesreće	Međuljudsko nasilje
4.	Bolesti probavnog sustava	Prometne nesreće	Respiratorne infekcije	HIV/AIDS

Izvor: obrada autora prema Global status report on road safety, World Health Organization

Prema statističkim podacima stradavanje djece u prometu na cestama u EU može se vidjeti da broj stradale djece u prometu značajno oscilira po pojedinim državama. Najmanji broj stradale

djece je u Norveškoj (nije članica EU) i Švedskoj, dok je najviše stradale djece u Bugarskoj i Rumunjskoj. Prosjek broja poginule djece u prometu na milijun djece na razini EU iznosi 8. Na žalost Republika Hrvatska je i ovdje daleko iznad prosjeka. (Barišić, Tomić, 2019., 163)

Grafikon 2: Prosječan broj smrtno stradale djece u razdoblju 2014.-2016. u EU (broj poginule djece na milijun djece)



Izvor: European Transport Safety Council, Reducing Child Deaths on European Roads, 2018.

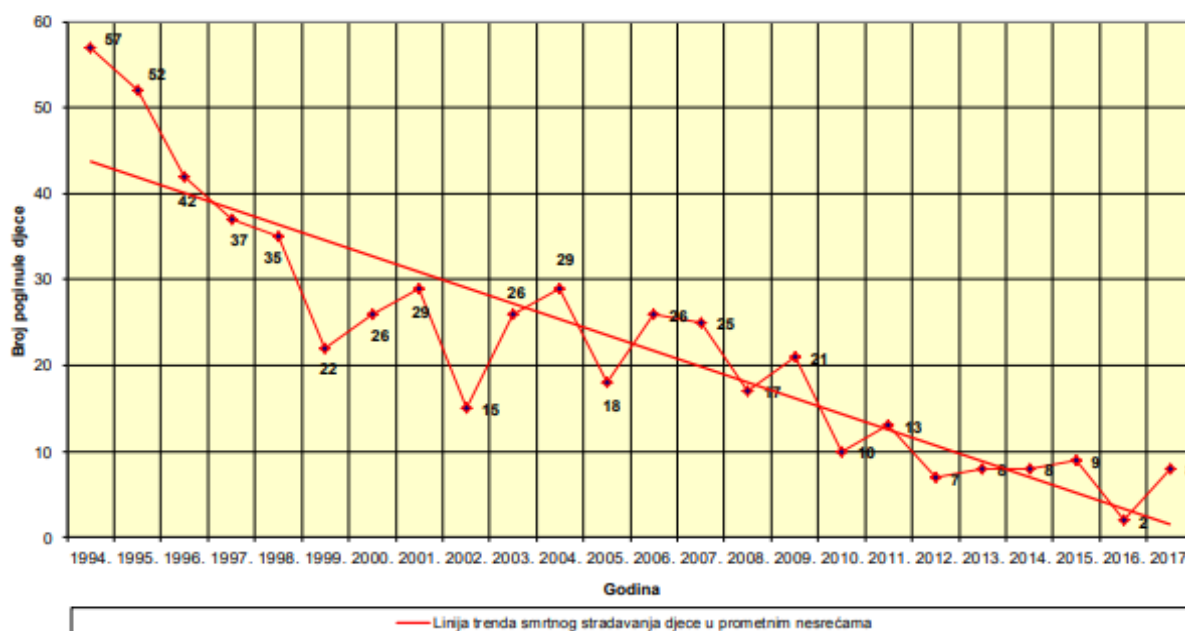
3.2. Analiza stradavanja djece u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj

Prema podacima MUP-a u prometnim je nesrećama u Hrvatskoj 2015. godine nastradalo 974 djece u dobi od 0 do 13 godina (ukupno umrli i ozlijeđeni) što znači da je nastradalo dvoje djece više nego u 2014. godini. Od ukupnog broja devetoro djece je smrtno stradalo što je povećanje od 12,5 % u odnosu na 2014. godinu dok je njih 118 imalo teške tjelesne ozlijede te se tu bilježi blagi pad od 13,9 % u odnosu na 2014. godinu, lakše tjelesne ozlijede zadobilo je njih 847.

Tijekom 2016. godine nastradalo je 994 djece u dobi od 0 do 13 godina (ukupno umrli i ozlijeđeni). Ukupno je smrtno stradalo dvoje djece i to u svojstvu pješaka, dok je njih 127 imalo teške tjelesne ozlijede a 865 lakše tjelesne ozlijede. Tijekom 2017. godine nastradalo je 965 djece u dobi od 0

do 13 godina (ukupno umrli i ozlijeđeni). Poginulo je osmero, a ozlijeđeno 957 djece. Njih 618 (64%) stradalo je u svojstvu putnika, 242 (25,1%) kao pješaci, a 105 (10,9%) kao vozači. Od osmero poginule djece petero je smrtno stradalo u svojstvu putnika, dvoje u svojstvu pješaka, a jedno dijete u svojstvu vozača. Tijekom 2018. godine ukupno je nastradalo (ukupno umrli i ozlijeđeni) 859 djece što je smanjenje od 12% u odnosu na 2017. godinu. Smrtno stradalo je ukupno troje djece, svoje u svojstvu vozača a jedno u svojstvu putnika. Od ukupnog broja ozlijeđenih 244 je u svojstvu pješaka, 88 u svojstvu vozača a 524 u svojstvu putnika. Prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova RH u posljednjih se dvadeset godina bilježi trend smanjenja smrtnosti djece od prometnih nesreća. Međutim, 859 stradale djece na oko 4,125.700 stanovnika Hrvatske je još uvijek prevelika brojka. Cilj je težiti na ukupno 0 stradale djece jer i 1 stradalo dijete je veliki gubitak (www.mup.hr, 28.04.2019).

Grafikon 3: Smrtno stradala djeca u prometnim nesrećama od 1994. do 2017. godine



Izvor: www.mup.hr, 30.01.2019.

U Republici Hrvatskoj broj djece koja su smrtno stradala kao putnici iznosi skoro dvije trećine. Ovaj podatak govori dovoljno o tome da roditelji ili osobe koje prevoze djecu moraju preuzeti znatno veću odgovornost za sigurnost djece pri prijevozu.

U grafikonu br. 2 vidljivo je osjetno smanjenje smrtnog stradavanja djece u razdoblju od 1994. do 2017. godine . Bez obzira na pozitivne pomake, unatrag deset godina, na hrvatskim prometnim površinama smrtno su stradala 103 djeteta, a ozlijeđeno ih je 11.839. Smanjenje broja najtežih stradavanja, sigurno je za istaknuti, pogotovo kada je riječ o djeci, ali zabrinjava nešto drugo. Naime, struktura smrtno stradale djece prema svojstvu u kojem su sudjelovala u nesrećama, bitno se promijenila. Prije petnaestak godina djeca su najviše stradavala kao pješaci, a danas najviše stradavaju kao putnici u vozilima. Najgore je da su djeca putnici najčešće u vozilima svojih roditelja ili najbližih osoba s kojima bi trebala biti i najsigurnija, ali stvarnost je drugačija. Djeca se nepropisno prevoze na prednjim sjedalima, sjede na stražnjim sjedalima nevezana ili se nalaze u neadekvatnim sjedalicama koja ne zadovoljavaju najosnovnije uvjete sigurnosti. To je problem na koji će se, između ostalog, i dalje usmjeravati preventivno i represivno djelovanje policije. (Izvor: www.mup.hr, 30.01.2019.)

4. EUROPSKE STRATEGIJE ZA POVEĆANJE SIGURNOSTI DJECE U PROMETU

Europska unija posebnu pozornost posvećuje sigurnosti prometa u svim granama, a posebno u cestovnom, te se može zaključiti kako je podizanje svijesti o sigurnosti prometu postala je jedna od društvenih briga.

Dugoročni, optimistični planovi polazili su od vizije da će se na razini EU do 2050. godine približiti nuli broj cestovnih nesreća sa smrtnim posljedicama. U skladu s tim ciljem, EU postavila je srednjoročni cilj da će se do 2020. godine prepoloviti broj žrtava na cestama. Ukoliko se pogledaju prethodno navedeni podatci u radu može se uočiti trend smanjenja broja poginulih na cestama u EU, posebice u odnosu na 2010 g. kada je poginulo 31.595 osoba. Na žalost taj trend ne slijedi onu planiranu dinamiku, i zadnjih godina broj smrtno stradalih u EU kreće se negdje oko 25.000 tako da je teško za očekivati ispunjenje planiranog cilja smanjenja broj poginulih do 2020 za 50% u odnosu na broj poginulih iz 2010. godine, što bi značilo smanjenje na razinu od oko 16.000 poginulih. (Tomić, Barišić, 2019.)

Europska politika cestovne sigurnosti snažno podržava inicijative na području tehnologije, provođenja, obrazovanja i posvećivanje posebne pažnje ranjivim cestovnim korisnicima koje su ključne za značajno smanjivanje daljnjih gubitaka života. Ključne točke europske politike cestovne sigurnosti su sljedeće:

- poboljšanje obrazovanja i osposobljavanja sudionika u prometu – potrebno je poboljšati kvalitetu sustava dozvola i osposobljavanja, s naglaskom na mlade vozače
- povećanje provedbe cestovnih pravila – suradnja u uspostavi sustava prekogranične razmjene informacija u području cestovne sigurnosti, zajednička strategija cestovne sigurnosti
- sigurnija cestovna infrastruktura – sredstva EU-a odobravaju samo za infrastrukturu koja zadovoljava sigurnosne zahtjeve EU-a (revizija cestovne sigurnosti). Naglasak na primjeni odgovarajućih načela sigurnog upravljanja u sekundarnoj cestovnoj mreži u zemljama EU-a

- sigurnija vozila – nastavak poticanja napretka sigurnosti vozila, djelovanje u području usklađivanja i progresivnog jačanja zakonodavstva EU-a o testovima tehničke ispravnosti i tehničkim pregledima na cesti;
- poticanje korištenja moderne tehnologije za povećanje cestovne sigurnosti – poticati korištenje ITS-a za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa. „e-poziv”;
- poboljšanje hitnih usluga i usluga nakon ozljeda (zlatni sat)
- zaštita ugroženih sudionika u prometu – poboljšavanjem sigurnosti motociklista, biciklista, i drugih ugroženih sudionika u prometu (posebice pješaka i djece). (Barišić, Tomić, 2019., 165)

Poseban naglasak u europskoj politici cestovne sigurnosti stavljen je na zaštitu ugroženih sudionika u prometu, posebice pješaka i djece. Prema istraživanjima svjetske zdravstvene organizacije (WHO) svake 4 minute jedno dijete u svijetu izgubi život. Također, istraživanja pokazuju da je više ozlijeđene djece nego spašene. Ti traumatični događaji uzrokuju neizmjernu patnju i tugu ali i ekonomske poteškoće za obitelj, prijatelje a osim toga koštaju i društvo. Međutim, treba naglasiti da je to situacija koja je teška za obje strane i žrtve i počinitelje. Upravo zbog toga je organiziran globalna akcija: „Desetljeće sigurnosti u cestovnom prometu 2011.-2020. godine“ čiji je cilj stvoriti sigurne ceste jer će sigurne ceste značiti i sigurnu djecu u prometu. Plan ističe ono što je potrebno za poboljšanje sigurnosti na cestama za svakoga. Za vlade to uključuje donošenje zakona oko ključnih rizika poput prebrze vožnje, pijanih vozača, kacige, korištenje sigurnosnih pojaseva, korištenje dječje sjedalice, izgradnju sigurnijih cesta, proizvodnju sigurnijih vozila i sl. Dodatne akcije koje se fokusiraju na djecu posebno mogu pomoći da ih bolje zaštitite u cestovnom prometu. Također, u planu je opisano deset strategija koje bi se trebale primjenjivati kao paket mjera kako bi se postigao cilj - da djeca budu sigurna na cestama.

1. Kontrola brzine u prometu

Prekomjerna ili neprimjerena brzina jedan je od najvećih rizika za nastanak prometnih nesreća. Smatra se da prekomjerna/neprimjerena brzina doprinosi nastanku najmanje jedne trećine prometnih nesreća u visokorazvijenim državama, dok je u slabo i srednje razvijenim državama taj udio i veći. Sljedeće strategije mogu smanjiti brzinu:

- ograničavanje brzine sukladno kategorizaciji ceste
- ograničiti brzinu do 30 km/h u dijelovima prometa s povećanim brojem pješaka
- koristiti kamere za brzinu
- koristiti prometne znakove, prometna svjetla i opremu za smirivanje prometa (primjerice uzdignute plohe i izbočine)

U Londonu je u posljednjih dvadeset godina uvedeno obavezno ograničenje brzine na 30 km/h u okolini škola, što je dovelo do smanjenja stradavanja pješaka za 50 %, a biciklista za 28 % u razdoblju od 1987. do 2006. godine.

2. Smanjivanje alkoholiziranih vozača

Alkohol je jedan od poznatih rizika za prometne nesreće. Rizik za nastanak prometnih nesreća je povećan i kod koncentracije alkohola od 0.04 g/dl (0.4 promila) u krvi vozača. Stoga se preporučuje zakonskim odredbama ograničiti maksimalno dopuštenu količinu alkohola u krvi vozača na 0.5 promila ili manje, a za mlade vozače 0.02 promila ili manje, povećati primjenu zakonskih odredbi češćim provjerama koncentracije alkohola u krvi vozača te zakonski ograničiti prodaju alkohola maloljetnicima.

3. Korištenje kaciga za bicikliste i motocikliste

Za djecu koja voze bicikl i/ili moped/motocikl, korištenje kaciga je najbolja mjera zaštite od ozljeda glave. Pravilno korištenje kaciga smanjuje rizik od ozljeda glave za 69 % u biciklista svih dobi, kod motociklista za 40 %, a od težih ozljeda glave za čak 70 %.

Stoga bi se trebalo osigurati primjenu standarda za određene tipove kaciga, osigurati dostupnost kaciga za potencijalne korisnike, poticati edukaciju roditelja i djece o važnosti upotrebe zaštitnih kaciga pri vožnji bicikla/mopeda/motocikla.

4. Prijevoz djece u sjedalicama/postoljima

Kako bi se smanjilo ozljeđivanje djece u vozilima, djeca trebaju biti smještena i pravilno vezana u odgovarajućim stolicama ili postoljima sukladno svojoj dobi, visini i težini. U usporedbi s korištenjem samo sigurnosnog pojasa za odrasle, korištenje postolja u djece dobi od 4 do 7 godina smanjuje rizik od težih ozljeda prilikom prometnih nesreća za 59 %. Preporuke za siguran prijevoz djece uključuju izradu i primjenu zakonskih odredbi za siguran prijevoz djece (autosjedalice, postolja), osiguranje dostupnosti dječjih

autosjedalica, obvezu proizvođača automobila za ugradnju isofix sustava za bolje učvršćivanje autosjedalica, edukaciju roditelja za pravilno korištenje auto sjedalica i postolja za djecu.

5. Povećanje vidljivosti djece u prometu

Kako bi se smanjilo stradavanje pješaka i biciklista u prometu, preporučuje se nošenje svijetle odjeće, korištenje reflektirajućih materijala na odjeći, torbama i sličnoj opremi, obavezna uporaba svjetala na biciklima, korištenje upaljenih svjetala na motociklima tijekom cijelog dana, te primjereno osvjetljenje prometnica.

6. Poboljšanje cestovne infrastrukture

Prilikom izgradnje novih prometnica treba voditi računa o sigurnosnim mjerama. Isto tako, postojeće prometnice treba poboljšati da bi se povećala sigurnost svih sudionika u prometu. To se može postići postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova, svjetala, signalizacije, pješačkih prijelaza, zatim primjerenim osvjetljenjem prometnica, odvajanjem različitih sudionika u prometu, izgradnjom nogostupa za pješake, biciklističkih staza i fizičkim odvajanjem prometnica za kretanje vozila u suprotnim smjerovima.

7. Unapređenje dizajna i sigurnosnih standarda vozila

Dizajn i primjena sigurnosnih standarda pri proizvodnji vozila doprinosi povećanju sigurnosti odraslih i djece kako u samom vozilu tako i izvan njega, primjerice redizajn vanjskog prednjeg dijela vozila u cilju smanjenja ozljeda prilikom naleta na pješake, zračni jastuci, ugradnja kamera i alarmnog sustava za detekciju manjih objekata i sl.

8. Smanjenje rizika za mlade/nove vozače

U nekim je državama dozvoljena donja dobna granica za upravljanje osobnim vozilima 15 godina. Mladi vozači su posebno rizična skupina sudionika za stradavanje u prometu. Zbog neiskustva, češće upotrebe alkohola ili droga, potrebe za dokazivanjem pred vršnjacima (brza vožnja posebno za mlade vozače muškog spola) češće uzrokuju prometne nesreće. Da bi se smanjio broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju mladi ili novi vozači, preporučuje se uvođenje obaveznog osposobljavanja za upravljanje vozilima kroz više stupnjeva.

U državama u kojima je uvedeno obavezno osposobljavanje vozača za upravljanje vozilom kroz razrede/stupnjeve došlo je do smanjenja prometnih nesreća u kojima su sudjelovali novi/mladi vozači za 46 %.

9. Osiguranje zbrinjavanja djece ozlijeđene u prometnim nesrećama

Unapređenje hitnog medicinskog zbrinjavanja, transporta i rehabilitacije ozlijeđenih u prometnim nesrećama povećava preživljavanje i smanjenje teških posljedica kao što je invalidnost. Potrebno je osigurati edukaciju prosvjetnih radnika i drugih osoba koji se brinu o djeci za primjenu osnovnih postupaka pružanja prve pomoći kod ozljeda, te osigurati primjenu suvremenih metoda zbrinjavanja, primjeren transport ozlijeđene djece do zdravstvenih ustanova, i vozila hitne pomoći s posebnom opremom za zbrinjavanje djece. Isto je tako potrebno povećati broj bolnica prijatelja djece u cilju pružanja sveobuhvatnog zbrinjavanja djece, uključujući i psihičke posljedice stradanja u prometnim nesrećama te unaprijediti pedijatrijske zdravstvene zaštite djece predškolske dobi i osigurati savjetovaništva o legislativnim i financijskim aspektima prometnih nesreća.

10. Nadzor djece u blizini škola

Mala djeca ne mogu potpuno procijeniti opasnosti iz okoline, stoga roditelji i drugi staratelji imaju važnu ulogu u podučavanju djece opasnostima prometa i učenju sigurnog ponašanja u prometu. Nadzor u blizini škola podrazumijeva provjeru nošenja zaštitnih kaciga kod djece biciklista, pravilan prijevoz djece u vozilima (u auto sjedalicama i postoljima) te postavljanje protokola za sigurne zone oko škole. (www.who.int, 30.01.2019.)

5. PRIJEDLOG MJERA ZA POVEĆANJE SIGURNOSTI DJECE U CESTOVNOM PROMETU

Prema razvojnoj psihologiji odgovorno i savjesno ponašanje prema sebi i prema drugim osobama usvaja se socijalnim učenjem koje počinje od najranijega djetinjstva. Prema tome smatra se da je odgovornog i savjesnog vozača a i sudionika u prometu potrebno oblikovati dok je još dijete. Mnoge nesreće izravan su odraz slabe prometne kulture i prometnog odgoja mladih, ali i odraslih osoba općenito. Naviku kulturnog i odgovornog ponašanja u prometu roditelji moraju kod svog djeteta stvarati i razvijati od najranijeg djetinjstva. Praktično, čim ono prohoda, treba početi s provođenjem prometnog odgoja i osposobljavanjem za kulturno, odgovorno i sigurno sudjelovanje u prometu. Na žalost, najčešće se to ne čini pa dijete prva znanja i iskustva stječe tek u vrtiću i školi. (Posavec at all., 2016., 230.)

Roditelji, škole, stručnjaci za sigurnost prometa te vozači vozila moraju podijeliti odgovornost pri obrazovanju školske i predškolske djece u prometu. Najprije se polazi od kućnog odgoja, a zatim se mora raznim programima u vrtićima i školama osposobiti dijete da što bolje može razumjeti opasnu situaciju u prometu, te reagirati na pravi način.

Osim problema ponašanja sudionika u prometu za sigurnost djece važna je cestovna infrastruktura i karakteristike prometnoga toka (brzina, volumen, struktura, rizični pješački prijelazi, rasvjeta i signalizacija, neodgovarajuće parkiranje vozila i sl.) posebice u zoni škola. Svaki parametar sa svojim karakteristikama utječe na mogućnost nastanka i posljedica prometnih nesreća.

Na temelju dosadašnjih iskustava jasno je kako kažnjavanje sudionika u cestovnom prometu i pojedini zahvati na prometnoj donose vrlo slabe promjene i ne zadovoljavajuće rezultate. Stoga, potrebno je uvesti sustavni pristup koja će se temeljiti na konstantnoj edukaciji koja mora početi još od predškolskih ustanova i domova djece. Također, poželjno je uključivanje medija koji bi kroz razne kampanije trebale educirati javnost o svakodnevnim stradavanjima djece u prometu te im ukazati kako je sigurnost njihove djece u najvećem dijelu u njihovim navikama i odgovornosti. (Posavec at all., 2016., 230.)

5.1. Uloga roditelja u prometnom odgoju

Obitelj je prvo mjesto u kojem se oblikuju vrijednosti, stavovi, kontrola emocija i ponašanja u mnogim područjima života, pa tako i u prometu. Kad se govori o kretanju djece u prometu, ono će se naravno u više od 90% slučajeva odvijati uz prisutnost roditelja, odnosno, odrasle osobe. Malo tko će pustiti dijete mlađe od sedam godina da se samostalno kreće gradom prije no što usvoji najvažnije lekcije o sigurnosti. Kada se s djecom pješaci kroz grad ili mjesto u kojem žive, roditelji imaju izvrsnu priliku učiti djecu kako se u različitim situacijama ponašati i biti sigurni, kako se ne bi dogodila situacija da je polazak u osnovnu školu pred vratima, a dijete je potpuno nesamostalno i ne razumije osnovne prometne principe. Posavec et al., 2016., 230.)

Važno je imati na umu da dječji mozak još nije dovoljno razvijen kako bi prepoznao složene prometne situacije. Dječji mozak je zaigran i često ne čuje zvuk približavanja automobila, u igri i jurnjavi dijete često neoprezno zakorači s nogostupa na cestu, zbog svoje visine nema jasni pregled nad prometnicama kao što to imaju odrasli. Ukratko, djeca nisu svjesna svih opasnosti koje na njih vrebaju u prometu, pa je zadatak roditelja upravo to – osvijestiti te opasnosti te uporno ponavljati djetetu pravila i lekcije ponašanja u prometu dok ih dijete ne usvoji i samoinicijativno ne počne primjenjivati

Neki od savjeta za roditelje su:

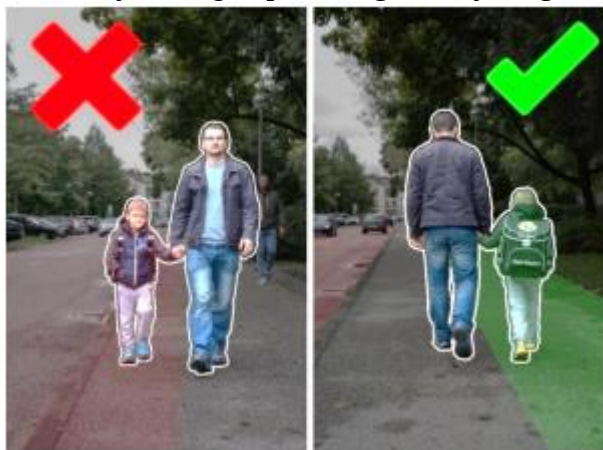
1. Uvijek odraslu osobu držati za ruku : jedna od najgorih noćnih mora svakog roditelja je da će dijete iznenada istrčati ili skočiti pred auto ili neko drugo vozilo. Rješenje za to je da roditelj uvijek drži dijete za ruku. To neka bude pravilo koje se mora poštivati. Kad roditelj dijete drži uz sebe, lakše je kontrolirati njegove iznenadne kretnje, ali i razgovarati i objašnjavati mu situacije u prometu. Djeci starijoj od 6. godina, kada roditelj procijeni da je to sigurno, može dozvoliti da hoda pokraj njega bez da ga drži za ruku, a kako bi vježbao neovisnost i samostalnost u donošenju odluka i izbora u prometu.

2. Lijevo-desno i drugi termini: učenje lijeve i desne strane ne počinje kod sve djece u isto vrijeme i ne savladavaju ga sva djeca jednako brzo i lako. Ipak, ne treba odustajati, jer to je osnova

za snalaženje u prostoru. Također, predlaže se učiti dijete i druge prometne termine – što je nogostup, čemu služe prometni znakovi i semafori, zašto se zebra zove zebra, što je pješački prijelaz i slično.

3. Uvijek biraj nogostup: djecu učite da uvijek izaberu najsigurniji put. Što to znači? Svaki put na ulici, pokazati djetetu koji je put za kretanje najsigurniji. To doslovno može izgledati: *“Ako idemo lijevo, nismo sigurni jer moramo hodati uz rub ceste. Zato ćemo ići desno jer tu imamo nogostup. Uvijek hodamo nogostupom jer on je napravljen samo za pješake i bicikliste i tu smo najsigurniji”*. Uvijek treba učiti djecu da izaberu sigurni put s nogostupom, pa čak i kad je on puno duži od nekog alternativnog manje sigurnog prijelaza.

Slika 5: Primjer lošega i pravilnog hodanja nogostupom



Izvor: www.fpz.hr, 02.06.2019.

4. Pazi na bicikliste i uvijek nosi kacigu!: neki nogostupi imaju označenu biciklističku stazu. Nužno je učiti dijete da hoda po traci koja je namijenjena pješacima. Isto tako, ako se i roditelj odluči za vožnju biciklom, neka dijete uvijek nosi zaštitnu kacigu. To je uostalom propisano i zakonom.

5. Stani sa strane da ne smetaš: ako dijete treba stati da si nešto izvadi iz ruksaka ili u njega pospremi, roditelji bi ga trebali naučiti da uvijek stane sa strane kako ne bi smetao drugim pješacima i biciklistima koji se kreću nogostupom, odnosno da ne bi došlo do “sudara”.

6. Nikad ne trči na cestu: na igralištu ili u parku, uvijek treba upozoravati dijete da ne istrčava naglo na cestu ili nogostup (po kojem možda voze biciklisti). Također, potrebno je naučiti dijete da nikada ne iskorači na cestu između dva parkirana automobila, jer niti dijete vidi vozača koji se eventualno približava, niti vozač vidi dijete zbog njegove male visine.

7. Uvijek, ali uvijek ići preko pješačkog prijelaza: kada želi prijeći cestu, dijete uvijek, ali baš uvijek treba ići preko pješačkog prijelaza. Ovu lekciju najbolje se djetetu prenijeti vlastitim primjerom. Roditelji trebaju paziti da nikada dijete ne vuku za ruku i pretrčavaju cestu na neoznačenom dijelu. Čak i ako roditelj to napravi samo nekoliko puta, dijete dobiva poruku da je u redu ponekad zatrčati se preko prometnice ako ti je zebra daleko.

Slika 6: Primjer prelaženja ceste preko pješačkoga prijelaza sa svjetlosnom signalizacijom



Izvor: www.fpz.hr, 02.06.2019.

8. Crveno – zeleno: djeca već oko druge godine počinju učiti boje pa će lako prepoznati razliku između crvenog i zelenog. Kada roditelj dolazi na zebru sa semaforom, dijete treba naučiti sljedeću lekciju: „Stani na rub nogostupa“, „čekaj zeleno svjetlo“, „kada se upali zeleno, pogledaj lijevo i desno i tek tada kreni preko zebre“.

9. Ne trčimo preko zebre: djeca često trče preko zebre jer imaju strah od promjene boje semafora ili im se jednostavno žuri, no umjesto trčanja, treba ih naučiti da hodaju normalnim korakom i

uvijek vozače koji su stali na crveno, gledaju u oči. Kad uspostave kontakt očima s vozačima, veća je vjerojatnost da će sigurno preći cestu. Tada ih vozač doista vidi.

Slika 7: Primjer lošega i dobrog prelazjenja ceste preko obilježenoga pješackoga prijelaza



Izvor: www.fpz.hr, 02.06.2019.

10. Stani! Čekaj! Gledaj! Slušaj!: Kada roditelj s djetetom prelazi zebriu koja nema semafor, vrlo je važno naučiti ga da slijedi četiri glavna pravila:

- Stani na rub nogostupa (čak i kad trenutno nema vozila koja bi se približavala zebri, dijete treba uvijek stati)
- Čekaj da svi automobili stanu (kako bi propustili pješake)
- Gledaj lijevo, pa desno, pa opet lijevo (ali i vozače koji su se zaustavili u oči)
- Osluškuje približava li se možda automobil iz sporedne ulice (kojeg još ne vidiš, ali ga čuješ).

11. Oprez na parkiralištu: djeca koja se igraju na parkiralištima ispred zgrada, moraju biti jako oprezna, jer ih vozači zbog toga što su maleni često ne vide kako se kreću oko automobila. Mora se naučiti dijete da na parkiralištu vrijede ista pravila kao i na bilo kojoj prometnici.

Slika 8: Primjer obilaženja zaustavljenoga vozila



Izvor: www.fpz.hr, 02.06.2019.

12. Vlak je uvijek brži: prije polaska u školu dijete bi trebalo upoznati i s pružnim prijelazima. Na njima uvijek treba stati, jako dobro pogledati lijevo, desno, pa opet lijevo i tek kad se tri puta uvjerite da vlak ne dolazi, možete prijeći prugu.

13. Reflektirajući prsluci i trake: neki kažu da se reflektirajući prsluci trebaju nositi samo kad su vremenske prilike nepovoljne (magla i kiša) i kad je vidljivost vozačima zbog svitanja ili sumraka ograničena. No, mala djeca trebala bi uvijek kad se kreću prometnicama nositi reflektirajuća obilježja da ih vozači jasnije i bolje vide.

14. Uvijek se vezati: još od kad su bebe, djeca se moraju vezati u autosjedalima pojasom. To je navika koju svakako treba sustavno i kontinuirano njegovati. Uz to, roditelji trebaju uvijek biti dobar primjer i prije kretanja autom, uvijek zavezati sebi i svim putnicima pojas. (www.klinfo.rtl.hr, 07.01.2019.)

5.2. Prometni odgoj u predškolskim i školskim ustanovama

Program je akt kojim se propisuju opći ciljevi i sadržaji, materijalni uvjeti i nositelji odgojno-obrazovnog rada prema programskom usmjerenju predškolskog odgoja i obrazovanja predškolske djece. 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“. Pojedina istraživanja psihologa i pedagoga (Jung, C., G., Piaget, J. Montessori) potvrdila su činjenicu kako je razdoblje predškolske dobi najvažnije u životu čovjeka za stjecanje vještina, znanja te spoznaja u svim razvojnim područjima. Time je veća odgovornost i uloga svih čimbenika koji se nalaze u okruženju djeteta i utječu na njegov život, razvoj i odgoj (Stevanović, M., 2003., 15.).

Dijete predškolske dobi trebali bi naučiti osnovna pravila sigurnoga kretanja u prometu uz pratnju odrasle osobe. Didaktička sredstva, materijali, igračke i pomagala u dječjem vrtiću predstavljaju podlogu na kojoj se prožimaju odgojno-obrazovani sadržaji kvalitativno i kvantitativno primjereni za djecu predškolske dobi. Didaktičke igre sadržajno vezane uz prometni odgoj i obrazovanje pridonose stjecanju potrebnoga teorijskog znanja o pravilnom kretanju u cestovnom prometu. Tako će dijete teorijska znanja stjecati činjenjem, putem vlastite prakse s konkretnim i simboličkim didaktičkim materijalima i sredstvima iz prometnog odgoja i obrazovanja.

Cilj programa prometnog odgoja je prevenirati opasnosti koje bi mogle ugroziti dijete u cestovnom prometu i omogućiti djetetu da uz pratnju odrasle osobe (odgojitelji, roditelj, skrbnik i dr.) usvoji osnove prometnih pravila sigurnoga kretanja u cestovnom prometu. Odgojno-obrazovne zadaće:

- Omogućiti djetetu da zajedničkim kretanjem ulicama iz pratnju odrasle osobe stekne praktična iskustva u prometu
- Poticati dijete da percipira prometne situacije

- Omogućiti djetetu da putem igre doživljavajući i promatrajući stječe iskustvo u prometu
- Razvijati osjećaj povjerenja i suradnje kada je dijete sudionik u prometu
- Pobuđivati interes za promet pomažući djetetu da što lakše shvati i usvoji pravila ponašanja u prometu
- Osposobljavati dijete za lakše snalaženje u okolini gdje je promet njen sastavni dio
- Nastojati da dijete stekne potreba znanja o prometu kao organiziranom kretanju pješaka i vozila. (Posavec at all., 2016., 231.)

Prema praksi predškolskih ustanova u Norveškoj predviđeno je da djeca u dobi od 1 do 2 godine slušaju priče o vozilima, prometu, osluškiju promet, prepoznaju vrste automobila. U dobi od 3 do 4 godina počinju uvježbavati kretanje nogostupom, razgovara se o prometnim znakovima, semaforu, pješačkom prijelazu, o vožnji javnim prijevozom i vožnji s roditeljima. Prije polaska u školu dijete treba uvježbati kretanje nogostupom i prelazak ulice, poznavati značenja osnovnih prometnih znakova te naučiti osnovna pravila sudjelovanja u prometu u različitim situacijama. U dobi od 8 do 15 godina djeca već mogu početi kritički razmišljati o porukama koje šalju mediji, a odnose se na sigurnost u prometu. Za djecu u višim razredima osnovne škole rizičnost je uzimanja droge i alkohola povezana s ponašanjem u prometu, uključujući umor, pospanost, zabrinutost te općenito rizičan životni stil. (Izvor: www.fpz.hr, 30.03.2019.)

5.3. Prijevoz djece u vozilima

Posljednjih godina djeca najviše stradavaju kao putnici u vozilima svojih roditelja, a ne zbog naleta vozila na cesti, u svojstvu pješaka ili biciklista. Zašto je tako, možda najbolje pokazuje jedno „blic“ istraživanje Hrvatskog autokluba (iz 2013. godine, provedeno u Zagrebu, Rijeci i Osijeku). Uvidom u konkretnu situaciju, pred dječjim vrtićima, pratio se način prijevoza djece u automobilima, odnosno, kako roditelji smještaju djecu u svoje automobile i kako ih prevoze. Ispravan prijevoz djece uključivao je: propisan smještaj djeteta u automobilu, smještaj djeteta u dječju sjedalicu ili na propisano postolje, propisno vezivanje djece sigurnosnim pojasom, a kao neispravan prijevoz uključivao je: prijevoz bez dječje sjedalice, nevezivanje ili pogrešno vezivanje sigurnosnim pojasom, nepropisno sjedenje na suvozačkom sjedalu ili u krilu roditelja na vozačkom sjedalu, opasno stajanje između prednjih i zadnjih sjedala, sjedenje pokraj dječjih sjedalice ili

sjedenje u sjedalicama ali bez korištenja sigurnosnog pojasa, smještaj na zadnjem sjedalu i vezivanje pojasom ali na opasan način (pojas prolazi po vratu djeteta) zbog nedovoljne visine djeteta. Posebno treba napomenuti da je istraživanje provedeno u zimsko vrijeme, kada su uvjeti na cestama puno zahtjevniji, daleko od idealnih (magla, poledica, mokra cesta), uz stalno prisutnu opasnost i povećan rizik (Izvor: www.sigurno-voziti.net/, 23.03.2019.)

Slika 9: Ispitivanje propisnog prijevoza djece u automobilu

Grad	Frekvencija %	
	Ispravno	Neispravno
Zagreb	35	65
Rijeka	29	71
Osijek	33	67
Ukupno	33	67

Izvor: www.hak.hr, 23.03.2019.

Na temelju istraživanja može se uvidjeti da ne postoje odstupanja od grada do grada već su rezultati podjednaki. Dobiveni rezultati su dokaz loše edukacije roditelja, negativnog stava prema korištenju autosjedalice, niska usvojenost sigurnosnih propisa i visoko precjenjivanje vlastitih sposobnosti.

Slika 10: Primjer lošeg prometnog odgoja djeteta

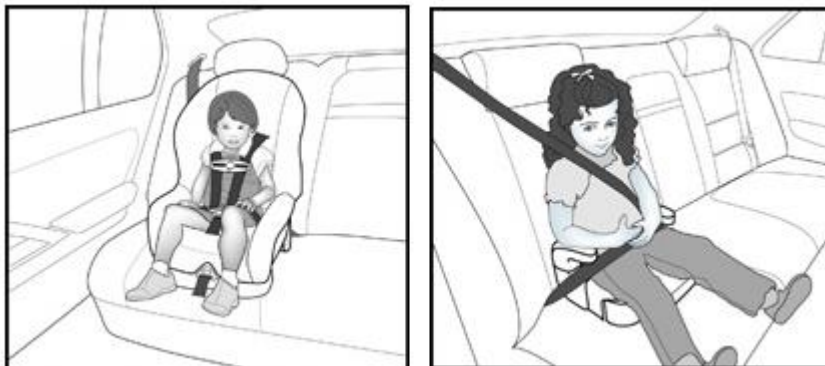


Izvor: <http://autosnova.com>, 30.03.2019.

Sukladno Zakonu o sigurnosti prometa na cestama prijevoz djece u motornim vozilima propisan je na sljedeći način:

- vozač motornog vozila za prijevoz osoba koje osim sjedala za vozača ima još najviše osam sjedala i vozila za prijevoz tereta u kojim su ugrađeni sigurnosni pojasevi ne smije prevoziti djecu nižu od 150 centimetara, ako nisu smještene u posebnoj sigurnosnoj sjedalici/postolju, koja je za vozilo pričvršćena sigurnosnim pojasom vozila ili posebnim kopčama i suprotno načinu koji je odredio proizvođač posebne sigurnosne sjedalice
- vozač motornog vozila koje osim sjedala za vozača ima još najviše osam sjedala i u kojem su ugrađeni sigurnosni pojasevi, smije na sjedalima koja nisu prednja prevoziti djecu nižu od 150 centimetara, a visoku barem 135 centimetara, koja nisu smještene u sigurnosnoj sjedalici/postolju, ukoliko su ona pravilno vezana sigurnosnim pojasom za odrasle osobe
- vozač motornog vozila za prijevoz osoba koje osim sjedala za vozača ima još najviše osam sjedala i vozila za prijevoz tereta u koja nisu ugrađeni sigurnosni pojasevi ne smije u takvim vozilima prevoziti djecu mlađu od tri godine, a djeca stara tri godine i više, a niža od 150 centimetara ne smiju se smjestiti na prednje sjedalo
- vozač motornog vozila ne smije prevoziti dijete smješteno u sigurnosnoj sjedalici okrenutoj suprotno od smjera vožnje na putničkom sjedalu zaštićenom prednjim zračnim jastukom, ako zračni jastuk nije deaktiviran, čak i u slučajevima kada se zračni jastuk automatski isključuje
- vozač bicikla stariji od 18 godina može prevoziti osobe starije od 8 godina samo ako se na biciklu nalaze posebna sjedala za svaku osobu, držač za ruke i noge, odnosno pedale, dok djecu mlađu od 8 godina može prevoziti samo u posebnom sjedalu, prilagođenom veličini djeteta i čvrsto spojenom s biciklom, a dijete mora imati propisanu i uredno pričvršćenu zaštitnu kacigu
- dijete mlađe od 12 godina ne smije se prevoziti na mopedu i motociklu (NN 108/17).

Slika 11: Ispravan prijevoz djece



Izvor: <http://www.sigurno-voziti.net>, 30.03.2019.

5.4. Školska prometna jedinica

Školska prometna jedinica uvodi se s ciljem povećanja sigurnosti djece u blizini osnovnih škola. Zadatak je školske prometne jedinice obavješćivanje vozača o mjestu na kojem pripadnici školske prometne jedinice osiguravaju prijelaz djece preko kolnika ili obilježenoga pješačkoga prijelaza. U Republici Hrvatskoj pripadnik prometne jedinice mladeži može biti učenik srednje škole koji je navršio punih 16 godina života ili student. Također, pripadnik školske prometne jedinice može biti i učenik osnovne škole koji je navršio 12 godina života ukoliko ima suglasnost roditelja odnosno skrbnika za izvršavanje zadataka školske prometne jedinice. Odrasle i starije osobe ne mogu biti pripadnici školskih prometnih jedinica. Školske prometne jedinice djeluju u okviru nadležne policijske uprave prema godišnjem planu i programu koji donosi upravno tijelo nadležne policijske uprave. Školsku prometnu jedinicu vodi učitelj – voditelj školske prometne jedinice. U neposrednoj blizini osnovnih škola ove jedinice osiguravaju prijelaz djece preko obilježenih pješačkih prijelaza. Zaustavljanje motornih vozila i biciklista ispred obilježenoga pješačkoga prijelaza obavlja se s ruba kolnika gdje je početak pješačkoga prijelaza. Stojeći uz pješački prijelaz u posebnoj odori sa stop pločicom zaustavljaju vozila kako bi djeca mogla sigurno prijeći kolnik. Školske prometne jedinice nisu obvezne u osnovnim školama i organiziraju se dragovoljno (www.fpz.hr, 30.03.2019)

Voditelj školske prometne jedinice s pomoću policijskih službenika organizira osposobljavanje budućih pripadnika školskih prometnih jedinica, određuje lokacije na kojima će se nalaziti pripadnici školskih prometnih jedinica i određuje vrijeme rada pripadnika. Također, pripadnici školskih prometnih jedinica sudjeluju u predavanjima, preventivnim akcijama i drugim aktivnostima koje su vezane uz sigurnost prometa na cestama[9]. Na području Grada Zagreba nalaze se 162 osnovnoškolske ustanove. Od toga broja samo njih 19 ima organiziranu školsku 82 prometnu jedinicu, odnosno 11,72 %. Razlogom je tomu nedovoljna svijest osoba u osnovnim školama o sigurnosti cestovnoga prometa te nedovoljna uključenost lokalne zajednice i policije u osvješćivanje škola o važnosti organiziranja školskih prometnih jedinica. (www.fpz.hr, 30.03.2019)

Slika 12: Primjer rada školske prometne jedinice na pješačkom prijelazu



Izvor: www.radioslatina.hr, 31.03.2019.

5.5. Prijevoz djece školskim autobusom

Prijevoz do škole i od škole organizira se za učenike od 1. do 4. razreda koji žive u naseljima koja su udaljena od škole više od tri kilometara, kao i za učenike od 5. do 8. razreda koji žive u

naseljima udaljenima od škole više od pet kilometara. Ako dijete putuje u školu iz naselja u kojem ne postoji javni prijevoz ili mora koristiti prometnice bez nogostupa, prijevoz se zbog sigurnosti učenika može organizirati neovisno o udaljenosti od škole. Osiguravanje prijevoza obveza je jedinica lokalne i područne samouprave. Za sve učenike s teškoćama u razvoju prijevoz se osigurava neovisno o udaljenosti od škole. Prijevoz je također osiguran i pratitelju učenika ukoliko ga učenik mora imati zbog vrste i stupnja teškoće. Troškovi prijevoza za učenike s teškoćama u razvoju i za njihove pratitelje plaćaju se iz državnoga proračuna. Pod organiziranim prijevozom djece podrazumijeva se prijevoz skupine djece, pri čemu se u autobusu voze isključivo djeca ili djeca u pratnji roditelja, nastavnika, trenera i sl. Autobusi kojima se prevoze djeca moraju imati oznaku koja se postavlja na vanjsku prednju i na stražnju lijevu stranu autobusa i mora biti izvedena od retroreflektirajuće materije (Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi (NN 07/17))

Pri vožnji do škole i od škole školski autobus smije ukrcati i iskrcati djecu samo na za to predviđenim prometnim površinama (autobusnim stajalištima, ugibalištima ili na kolodvorima). Za vrijeme vožnje školskoga autobusa djeca moraju sjediti na svojim mjestima te moraju biti vezana sigurnosnim pojasevima. Nastavno bi osoblje trebalo dočekati djecu pri ulasku i izlasku iz školskoga autobusa i otpratiti ih do ulaza u školu. Prije uvođenja školskoga autobusa u promet potrebno je izraditi trasu i vrijeme prometovanja školskoga autobusa kako bi taj prijevoz bio što sigurniji i ekonomičniji. Stoga je nužan prometni elaborat koji se temelji na broju korisnika, udaljenosti mjesta stanovanja od škole i prometnoj infrastrukturi.

5.6. Hodajući školski autobus

To je skupina djece koja hoda u školu i iz škole u pratnji jedne ili više odraslih osoba. U početku se kreće od bližega susjedstva, a kasnije se može potaknuti i šira zajednica (gradska četvrt), više djece, više ruta, izgradnja strukturiranoga programa u koji će biti uključeni ravnatelji i predstavnici lokalne zajednice. U takvom bi se programu razmatrala pitanja odgovornosti za sigurnost djece i za provođenje zakona, koordinacija, uključivanje volontera u rad itd. (Izvor: www.guide.saferoutesinfo.org/walking_school_bus/, 04.04.2019.)

Prednosti organiziranja hodajućega školskoga autobusa jesu
(<http://www.walkingschoolbus.org/>, 04.04.2019.):

a) za djecu

1. Veći broj djece koja pješake
2. Usvajanje pravila sigurnoga hodanja u pratnji odrasle osobe
3. Sudjelovanje u fizičkoj aktivnosti
4. Poticanje zdravih navika
5. Smanjenje broja pretilih djece
6. Bolja socijalna uključenost djece
7. Upoznavanje djece iz susjedstva
8. Postizanje osjećaja neovisnosti
9. Postizanje boljeg uspjeha u školi
10. Zabava

b) za roditelje

1. Upoznavanje drugih roditelja i obitelji
2. Ušteda goriva potrebnoga za vožnju djece
3. Više vremena za sebe i za druge poslove
4. Osjećaj sigurnosti jer su njihova djeca pod nadzorom odrasle osobe
5. Tjelesna aktivnost

c) za školu

1. Smanjenje prometnoga zagušenja oko škole
2. Smanjenje potreba za prijevozom
3. Djeca dolaze na vrijeme, svježija i spremna za nastavu

d) za zajednicu

1. Manje automobila na cesti
2. Manje opasnosti za djecu pješake i putnike

3. Smanjenje zagađenja okoliša
4. Osjećaj zajedništva i kompaktnosti
5. Spoznaja kako je hodanje održiva prometna opcija

Prepreke hodajućem školskom autobusu su:

1. Neodgovarajuća prometna infrastruktura
2. Nedovoljno znanje djece o opasnostima u prometu
3. Neoprezni i nesavjesni vozači
4. Mogućnost prometnih nesreća.

Uspjeh navedenog koncepta ovisi o udaljenosti škole od mjesta stanovanja i o (ne)postojanju sigurnih ruta do škole. Program „Hodajući školski autobus” ne bi trebao početi dok se sigurne rute do škole ne definiraju.

Slika 13: Primjer hodajućeg busa u Kanadi



Izvor: <http://walkingschoolbus.me>, 04.04.2019.

Hodajući školski autobus nudi razne koristi članovima zajednice, no moguće su i određene opasnosti. Sigurnost djece koja pješače u školu i iz škole mora biti zajamčena kvalitetnom i sigurnom prometnom infrastrukturuom, moraju biti definirane sigurne rute i djeca moraju biti

educirana o tom kako se trebaju ponašati u prometu. Primjena je hodajućega školskoga autobusa moguća onda kada su zadovoljeni svi navedeni uvjeti.

(<http://www.walkingschoolbus.org/>, 04.04.2019.)

5.7. Komunikacija s medijima u cilju promocije prometnog odgoja

Kako bi se prepoznao rad nekakve udruge, odnosno zajednice predlaže se suradnja s medijima. Međutim, za razliku od drugih situacija poruka koju bi ovaj put slali mediji trebala bi djelovati edukativno na one koji ju primaju. Poseban problem je privući pažnju medija pa se stoga predlaže započeti suradnju s nekakvim lokalnim medijima, bilo da su to lokalne televizije, radio, internet portali ili društvene mreže. Predlaže se da se na to usmjere predškolske i školske ustanove kako bi obavijestile okolinu o svome radu te tako potakle one koji to ne čine da počnu. Jedna od učinkovitih edukativnih mjera svakako bi bila pokretanje široke kampanje u medijima (na nacionalnoj razini) o posljedicama prometnih nesreća i stradavanja djece koja nisu pravilno prevožena kroz izradu “šokantnih” edukativnih videospotova i plakata za roditelje i odrasle o posljedicama stradavanja djece koja se prevoze na taj način. Bilo bi uputno izraditi videospotove i plakate na temu: što se događa kada roditelj (putnik) drži dijete u naručju ili što se događa kada roditelj (vozač) drži dijete ispred sebe dok upravlja vozilom u slučaju (i lakše) prometne nesreće.

Nadalje, izraditi “šokantan” edukativni plakat za roditelje o posljedicama stradavanja djece koja nisu pravilno prevožena, te takav plakat izvijesiti u svim vrtićima u RH na oglasnim pločama da ga roditelji moraju primijetiti.

Svaki taj roditelj na koga se odnose poruke kampanje voli svoje dijete, ali ti ljudi jednostavno nisu svjesni kakvoj opasnosti izlažu svoju djecu. Jednom takvom kampanjom efikasno bi se utjecalo na svijest takvih roditelja. Sve dok ljudi imaju nepotpunu i nejasnu predodžbu ne mogu shvatiti ozbiljnost problema koji se odnosi na sigurnost u cestovnom prometu.

Elementi ovakve šokantne kampanje trebali bi se temeljiti na principima sličnih kampanja koje se vode protiv pušenja ili kampanja koje vode udruge za zaštite životinja i sl.

6. PRIMJERI DOBRE PRAKSE U GRADU RIJECI

Riječ je o suradnji započetoj u okviru nacionalnog projekta „Prometna preventiva u predškolskim ustanovama“ u organizaciji Ministarstva znanosti i obrazovanja, Agencije za odgoj i obrazovanje, Ministarstva unutarnjih poslova i udruge Sigurna cesta. Udruga Sigurna cesta je jedinstvena nacionalna udruga u koju se slobodno i dragovoljno udružuju fizičke i pravne osobe radi djelovanja i zauzimanja za sigurnost prometa, smanjenje broja prometnih nesreća, smanjenje broja smrtno stradalih i teško ozlijeđenih osoba Osnovana u svrhu izrade strategije, izrade i provedbe projekata za promicanje prometne preventive mladih, razvitka i unaprjeđenja zaštite u prometu djece predškolske, školske i srednjoškolske dobi, kao i mladih vozača. Osnovni su ciljevi Udruge:

- edukacija odgajatelja – provoditelja aktivnosti u vrtićima
 - poticanje razvoja inovativnih sadržaja
 - pedagoški pristup cijelo- životnom učenju
 - unaprjeđenje kvalitete usavršavanja nastavnika i nenastavnog osoblja
 - unaprjeđenje sigurnosti i zaštita najmlađih i mladih sudionika prometa
 - smanjivanje broja smrtno stradale i ozlijeđene djece
 - uvođenje i realizacija kvalitetnih programa prometnog odgoja i aktivan rad s predškolskom i školskom djecom, poglavito odgoj za sigurno sudjelovanje u prometu
 - edukacijom utjecati na promjenu negativnih stavova i ponašanja mladih u prometu
 - utjecati na mlade, na njihova znanja, vještine i odgovornost kao sudionika u prometu.
- (<https://www.sigurnacesta-ppm.hr/>, 30.05.2019.)

Naime, udruga jednom godišnje organizira edukacije za djelatnike predškolskih udruga te tako stječu potrebna znanja i kvalifikacije za provođenje prometnog odgoja u predškolskim ustanovama. Time se otvorio put za provođenjem integrirane suradnje u odgojno-obrazovnim skupinama i u Gradu Rijeci kojom će djeca rane i predškolske dobi stjecati temeljna znanja, vještine i sposobnosti u području prometne kulture. Tako se od rujna 2019. godine u pojedinim vrtićima Grad Rijeke

provodi prometni odgoj predškolske djece ali i kroz razna savjetovanja usmjeravanje roditelja kako da pravilno provode prometni odgoj od kuće.

6.1. Prometni odgoj u vrtićima

Na temelju edukacije provedene na stručnom seminaru u okviru nacionalnog projekta „Prometna preventiva u predškolskim ustanovama“ koja je provedena pod Udrugom „Sigurna cesta“ odgajateljice u riječkih dječjih vrtića stekle su kvalifikacije za provođenjem prometnog odgoja u dječjim vrtićima.

Program prometnog odgoja u predškolskim ustanovama se sastoji od sklopa aktivnosti:

- dijete kao pješak
- dijete „vozač“ biciklist,
- dijete putnik u osobnom vozilu,
- dijete putnik u javnom prijevozu.

Tabela 2: Program prometnog odgoja dječji vrtić “More” Rijeka

	<i>Dijete pred polazak u školu</i>	Očekivani ishodi učenja	Kontekst i izvori učenja
	Kompetencija		
Aspekt: dijete pješak	-Dijete poznaje prometne površine i pravilno ih koristi -Dijete zna i razlikuje lijevu i desnu stranu	-Dijete uočava, opisuje i primjenjuje što zna (npr. smjer kretanja) -Osvrće se na lijevu i desnu stranu kada prelazi kolnik -Zna i može sigurno i samostalno koristiti pločnik, pješački prijelaz i semafor -Zaobilazi auto parkiran na cesti -Prelazi pješački prijelaz	-Vrtić: dvorište, aktivnosti i igre u sobi, -Izlasci u grad tijekom posjeta i izleta -Slikovnice,priručnici, didaktika,audiovizualni materijali, pjesmice -Suradnja s MUP-om -Prometni poligon, -Roditelji,obitelj,odgajatelji

	Dijete poznaje prometne površine i pravilno ih koristi	-Dijete zna objasniti kojom se prometnom površinom kreću pješaci, automobili i biciklisti -Dijete zna pokazati koja mu je desna a koja lijeva ruka. Dijete zna objasniti da se nogostupom hoda desnom stranom, ali što dalje od kolnika i zašto se cestom bez nogostupa hoda lijevom stranom -U grupnoj šetnji naseljem dijete je smireno, pažljivo i pridržava se dogovorenih pravila, pokazuje spremnost pomoći mladima u kretanju ulicom -Dijete zna objasniti i pokazati kako se pravilno prelazi kolnik na pješačkom prijelazu -Dijete raspoznaje i imenuje osnovne boje. Dijete zna objasniti i pokazati kako se prelazi ulica sa svjetlosnom signalizacijom -Dijete zna objasniti koji položaj ruku prometnika zabranjuje, a koji dozvoljava pješacima prelazak preko kolnika -Dijete zna objasniti da je opasno prelaziti kolnik između parkiranih automobila ili velikih spremnika jer ne vide vozila niti vozači vide dijete. Dijete zna pokazati kako se pravilno prelazi kolnik iza automobila parkiranog na nogostupu.	-Slikovni materijali (fotografije, slikovnice, plakati, brošure, prometne karte i sl.), filmovi prometne tematike, didaktički materijali prometne tematike te vezano uz prostorne odnose, boje i oblike, računalne igre (npr. Sunčica u prometu), radni listići, društvene igre, igre s pravilima prometne tematike -Radno praktične aktivnosti izrade prometnih maketa, vozila i znakova Simboličke igre u prometnom centru. -Izrada plakata prometnih pravila za djecu i pješake -Simulacije i praktične vježbe na sobnom ili dvorišnom poligonu -Interaktivne igraonice s roditeljima i policijskim službenicima -Kviz ili ispit za pješake (test uz pomoć radnih listića, simulacije na maketi ili prometnom poligonu) -Organizirane šetnje naseljem (uz osiguranje dovoljnog broja odraslih osoba u pratnji, žutih prsluka za djecu i identifikacijskih kartica)
--	---	--	---

		-Dijete razumije važnost znakova za sigurnost vozača i pješaka u prometu. Svjesno je da neki vozači ne poštuju znakove i da zato djeca moraju biti jako oprezna u prometu. -Dijete prepoznaje i imenuje geometrijske oblike: trokut, krug, pravokutnik, kvadar. -Dijete zna objasniti značenje pojedinih znakova važnih za pješake koje susreće u svom naselju.	
	Dijete poznaje osnovne znakove važne za pješake		
Dijete vozač biciklist	-Naučiti voziti bicikl i savladati vještinu vožnje bicikla -Naučiti prometna pravila i osvijestiti samozaštitne oblike ponašanja -Sudjelovati u prometu	-Poznavati dijelove bicikla (kočnice, svjetla, kotači) -Prepoznavati prometne znakove i signalizaciju -Upotrebljavati zaštitnu kacigu -Spremno je voziti bicikli biciklističkom stazom, parkom i igralištem	-Roditelji, obitelj, odgajatelji -Prometni poligoni sa znakovima -Društvene igre -Radni listići -Didaktičke igre -Posjeti biciklističkom klubu -Posjet prometnog policajca

	Dijete poznaje pravila sigurne vožnje biciklom. <i>Napomena: dijete u vrtiću ne treba učiti voziti bicikl, već ga samo podučiti sigurnosnim pravilima vožnje biciklom.</i>	-Dijete poznaje osnovne dijelove bicikla i njihovu funkciju. Dijete zna objasniti zašto je na biciklu važno imati ispravno svjetlo, zvonce i kočnice. -Dijete prepoznaje prometne površine -Dijete zna objasniti zašto je pri vožnji bicikla bitno imati kacigu -Dijete zna da bicikli može voziti samo pod nadzorom roditelja u parkovima, igralištima i zonama smirenog prometa.	-Biciklistički centar (radionica za popravak bicikala) u prostoru vrtića -Vježbe na prometnom poligonu -Šetnja naseljem -Slikovni, filmski i didaktički materijali, radni listići -Izrada plakata(dijelovi bicikla, pravila vožnje biciklom) -Posjet prodavaonici bicikala -Interaktivna igraonica s članovima biciklističkog društva ili kluba -Vrtićka bicikljada ili biciklistički izlet s roditeljima
Dijete putnik u osobnom vozilu	-Osviješteno je o načinima kojima postiže razinu vlastite sigurnosti -Kao pasivni sudionik u prometu uočava važnost prometne sigurnosti -Prepoznaje važnost ne ometanja vozača	-Sposobnost samostalnog sjedanja u autosjedalicu -Prihvaćanja vezanja sigurnosnog pojasa -U vožnji ne ometa vozača -Prihvaća da tijekom vožnje ne pije i ne jede	-Primjer roditelja -Neposredni primjer drugih vozača -Slikovnice -Letci -Pjesme (npr. Idemo na put, tata vozi polako) -Autosjedalica-igračka kao simulator za imitativne igre -Filmovi i računalne igrice

	Dijete poznaje pravila sigurne vožnje u automobilu i dosljedno ih se pridržava.	-Dijete zna objasniti zašto je važno da se u automobilu vozi na stražnjem sjedalu u dječjoj sjedalici ili postolju i propisno vezano sigurnosnim pojasom. -Dijete bez pogovora prihvaća vožnju na stražnjem sjedalu i vezano, čak i na kratkim relacijama. -Dijete zna objasniti zašto je važno da iz automobila izlazi na nogostup a ne na kolnik. -Dijete zna objasniti zašto je opasno u vožnji ometati vozača, jesti ili piti.	-Simboličke igre u prometnom centru obogaćenom autosjedralicom -Interaktivne igraonice s članovima HAK-a -Akcija provjere pravilnog postavljanja i korištenja autosjedalica (u suradnji s policijskim službenicima ili udrugom RODA) -Slikovni, filmski, didaktički materijali, radni listići, računalne igre -Prometne akcije u suradnji s roditeljima, npr. Dan bez automobila, Europski tjedan mobilnosti i sl.
Dijete putnik u javnom prijevozu	-Spoznati pravila ponašanja u javnom prijevozu -Razumijevanje namjene javnog prijevoza	-Dijete prepoznaje sredstva javnog prijevoza -Primjenjuje pravilno ponašanje u javnom prijevozu: korištenje pojasa, držanje rukohvata i sl. -Zna na kojoj stanici čekati autobus i prepoznaje broj autobusa -Prepoznaje sjedala za trudnice i invalide te ih poštuje	-Posjet autobusnom kolodvoru -Društvene igre na temu prometnih sredstava javnog prijevoza -Izrada prometnog poligona -Izrada plakata

	Dijete poznaje pravila sigurnog i kulturnog ponašanja u javnom prijevozu.	-Dijete u autobusu (npr. na izletu) strpljivo čeka i ulazi bez guranja, veže se sigurnosnim pojasom, mirno sjedi na sjedalu ne ometajući drugu djecu, pažljivo sluša i slijedi upute odraslih (odgajatelja, vodiča) -Dijete prepoznaje i imenuje brojeve od 1 do 10. Dijete zna koji broj autobusa vozi od njegove kuće do vrtića. Dijete je sposobno orijentirati se u prostoru i zna na kojoj strani ulice treba čekati autobus. Dijete zna objasniti da se na autobusnoj stanici ne smije gurati, igrati, istrčavati na kolnik niti trčati za autobusom. -Dijete zna objasniti pravila kulturnog ponašanja u gradskom autobusu (bez guranja i vikanja) i zašto prednost sjedenja imaju trudnice, invalidi, starije osobe.	-Slikoviti, filmski i didaktički materijali (osobito s brojevima), radni listići, računalne igre. -Izrada plakata sigurnog i kulturnog ponašanja u vozilima javnog prijevoza -Provjera znanja i ponašanja na izletima organiziranim autobusima.
--	---	---	--

Izvor: obrada autora prema uputama Irene Vitez i Mirjam Kukuljan, Dječji vrtić „More“

Na temelju danog pregleda u tabeli br. 3 odgajateljice i djeca samostalno izrađuju didaktičke igre prometne tematike. Spajaju se životno praktične i radne aktivnosti pa tako nastaju automobili od voća i povrća, kolačići u obliku semafora, keksići u obliku prijevoznih sredstava i sl. Također, samostalno izrađuju raznovrsne igre prometne tematike kao što su puzzle, spajanje dijelova automobila, „čovječe ne ljuti se“ u prometu, „monopol u prometu“ i sl. Isto tako provode društvene i društveno zabavne aktivnosti gdje pokušavaju uključiti roditelje pa tako na primjer djeca glume policijskog službenika a roditelji moraju pravilno preći pješački prijelaz, kretanje po kolniku zajedno sa roditeljem, sigurno vezanje u autosjedalici i sl.

Uz navedeno, imaju program raznovrsnog istraživanja i stvaranja pa tako nastaju prometni znakovi od štapića, automobili od papirnatih tanjura i makete grada. U slobodno vrijeme čitaju priče i gledaju crtiće prometne tematike.

Slika 14: Iskustva iz prakse dječjeg vrtića „More“ Rijeka



Izvor: obrada autora gđa. Irena Vitez

6.2. Suradnja dječjih vrtića s Veleučilištem u Rijeci

Jedan od primjera dobre prakse je potpisan Sporazum Veleučilišta u Rijeci i Dječjeg vrtića u Rijeci o suradnji u provedbi edukacije i mjera u cilju povećanja sigurnosti djece u prometu. Cilj Sporazuma je omogućiti djeci usvajanje znanja i osposobljavanje za što sigurnije sudjelovanje u prometu. Sigurno ponašanje u prometu te poštivanje prometnih pravila usvajati 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,
- provođenje edukativnih radionica za djecu i roditelje o sigurnom ponašanju u prometu,
- izrada prometnih poligona te edukativnih materijala iz područja sigurnosti djece u prometu, uključivanje studenata Veleučilišta u Rijeci u program edukacije djece i roditelja
- informiranje javnosti o provedenim zajedničkim aktivnostima.

Posebno se ističe sudjelovanje studenata završnih godina u program suradnje 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.

Slika 15: Dio edukativnog materijala studenata Veleučilišta u Rijeci



Izvor: Veleučilište u Rijeci

6.3. Suradnja s udrugom RODA

Roda je skupina građanki i građana, roditelja i budućih roditelja, koja se zauzima za dostojanstvenu trudnoću, roditeljstvo i djetinjstvo u Hrvatskoj. Uz suradnju s riječkim vrtićima Rodini savjetnici i savjetnice za autosjedalice roditeljima i ostalim vozačima/icama ispred riječkih vrtića dijelili su savjete i informacije o važnosti i pravilnom korištenju autosjedalica, te odgovarali na sva pitanja. Naime, unatoč tome što je poziv bio i javno objavljen jako mali broj roditelja se odazvao na njega. Međutim, Udruga Roda organizira i besplatne preglede tijekom cijele godine. Pregled prvenstveno služi da bi roditelji mogli provjeriti jesu li pravilno postavili autosjedalicu u svoje vozilo i smještaju li pravilno svoje dijete u nju. U Hrvatskoj se broj pravilno korištenih

autosjedalica kreće od 10 % do 20 %, a to su brojke koju volonterke i volonteri udruge Roda pregledima nastoje povećati. Kako bi savjeti o pravilnoj upotrebi autosjedalica bili što učinkovitiji, Roda moli vozače koji dolaze na pregled da, ako je to moguće, sa sobom donesu upute proizvođača sjedalice te da svakako dovedu i svoje dijete.

Slika 16: Rodin pregled autosjedalica



Izvor: www.evarazdin.hr, 16.04.2019.

Osim samog pregleda, Rodini savjetnici i savjetnice za autosjedalice roditeljima i ostalim vozačima/icama dijelit će savjete i informacije o važnosti i pravilnom korištenju autosjedalica, te odgovarati na sva pitanja. Pozvane su i sve trudnice sa svojim partnerima, ako im treba savjet u odabiru prve autosjedalice. (www.roda.hr/, 16.04.2019.)

6.4. Suradnja s Domom mladih

Dom mladih Rijeka gradska je ustanova čija je osnovna djelatnost organizacija slobodnog vremena djece i mladih. Djeluje već preko pet desetljeća i stekao je status poznate i specifične ustanove koja daje poseban pečat gradu Rijeci i njezinu školstvu. Stoga na jednom mjestu djeca i mladi mogu pjevati, svirati, plesati, glumiti, crtati ili pak snimati filmove, fotografirati, izrađivati avione, nakit, upravljati dronovima i robotima, voziti bicikl na poligonu, učiti o prirodi i njezinoj zaštiti, igrati šah, debatirati, svirati u bendu. Dom mladih je do sada pružao aktivnosti vezano za prometni odgoj djece svih uzrasta. Međutim, od 2018. pokrenuta je ozbiljnija suradnja između

Doma mladih i predškolskih ustanova Grada Rijeke. Na temelju suradnje pokrenuta je i radna skupina za osmišljavanje Programa prometne preventive djece u godini pred polazak u školu te su drugi u Hrvatskoj koji su dobili verificirani program prometa u predškoli. Pilot program je u tijeku. Obuhvaća ukupno 6 vrtića iz neposredne blizine Doma mladih te osam odgojnih skupina. Program je namijenjen u prvom redu djeci u 6. godini života a sastoje se od četiri radionice.

6.5.Suradnja s policijom

Riječkim vrtićima dodijeljena službenica službe za sigurnost cestovnog prometa koja je posjećivala vrtiće i obučavala djecu predškolske dobi o prometnim znakovima, pravilnom sjedenju u autosjedalici, pravilnom kretanju ulicom, kako pravilo preći obilježeni pješački prijelaz. Kako bi posjet učinili što zanimljivijim na predavanje su znali ponijeti i pijane naočale te uz pomoć pijanih naočala demonstrirati kako je to biti pijan i koliko je to zapravo opasno u prometu. Također, djeca su se upoznala s policijskim značkama, kapama, pendrecima, lisicama, reflektirajućim prslucima i ono najbitnije naučili djecu da im je policajac prijatelj.

Slika 17: Iskustva dječjeg vrtića “More” s policijskim službenicima



Izvor: obrada autora gđa. Irena Vitaz

7. ZAKLJUČAK

Unatrag proteklih dvadeset godina dolazi do sve većeg društvenog i ekonomskog razvoja urbanih gradskih okruženja a sukladno tome i sve veća potreba za mobilnošću ljudi i robe. Potreba za mobilnošću ljudi i robe rezultirala je sve većim broj osobnih automobila na prometnicama. Međutim, osim zadovoljavanjem potrebe za mobilnošću veliki stupanj motorizacije danas rezultira i velikim brojem prometnih nesreća koje, nažalost, za sobom nose i veliki broj smrtno stradalih osoba.

Posebice je zabrinjavajuća činjenica što u sve većem broju prometnih nesreća stradava najranjivija skupina sudionika u prometu – djeca. U zadnjih deset godina na cestama u Europskoj uniji ukupno je smrtno 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. U Europskoj uniji jedan od 13 smrtnih slučajeva djece javlja se kao posljedica prometnih nesreća. Danas svako drugo poginulo dijete u prometnim nesrećama, stradava kao putnik, najčešće zbog nepropisnog i neprimjerenog prijevoza u vozilu s roditeljima ili bliskom osobom u neposrednoj blizini kuće. Sve prethodno navedeno rezultat je nedostatka prometnog odgoja kako u obrazovnim ustanovama tako i u domovima unesrećene djece.

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 razvijati od najranijeg djetinjstva. Praktično, čim ono prohoda, treba početi s provođenjem prometnog odgoja i osposobljavanjem za kulturno, odgovorno i sigurno sudjelovanje u prometu.

U Republici Hrvatskoj navedene probleme je prepoznala Udruga Sigurna cesta koja uz suradnju Ministarstva znanosti i obrazovanja, Agencije za odgoj i obrazovanje, MUP-a te

dragovoljnih pravnih i fizičkih osoba provodi edukaciju djelatnika predškolskih ustanova za pravilnim provođenjem prometnog odgoja. Na osnovi edukacije Udruge od 2018. godine provodi se prometni odgoj u pojedinim riječkim vrtićima. Odgajateljice i djeca samostalno izrađuju didaktičke igre prometne tematike. Spajaju se životno praktične i radne aktivnosti pa tako nastaju automobili od voća i povrća, kolačići u obliku semafora, keksići u obliku prijevoznih sredstava i slično. Tijekom provođenja prometnog odgoja djeca su naučila uz pomoć službenika MUP-a sigurno prelaziti cestu, znaju kako se ponašati u osobnom automobilu i javnom gradskom prijevozu, raspoznaju i imenuju osnovne boje, znaju objasniti i pokazati kako se prelazi ulica sa svjetlosnom signalizacijom, kojom se prometnom površinom kreću pješaci, automobili i biciklisti te koje je značenje pojedinih znakova važnih za pješake koje susreće u svom naselju i slično. Također, kroz pojedine igre prometne tematike nastoje se što više educirati i roditelji.

Iz svega navedenog može se zaključiti da su vozači (najčešće roditelji) najviše odgovorni za stradavanje većine najmlađih u prometu. Način na koji bi se mogla povećati sigurnost djece u prometu su u prvom redu provođenje prometnog odgoja kako za djecu tako za roditelje (edukacija i informiranje o posljedicama nepravilnog prijevoza djece, sigurno kretanje nogostupom s djetetom i sl.). Također, bitno je naglasiti da je potrebna velika suradnja s medijima kroz pokretanje široke kampanje (na nacionalnoj razini) o posljedicama prometnih nesreća i stradavanja 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.

LITERATURA

KNJIGE

1. Cerovac, V., Tehnika i sigurnost prometa, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.
2. Stevanović, M., Predškolska pedagogija, Rijeka, 2003.
3. Šimunović, Lj., Sigurnost djece pješaka u zonama Osnovnih škola, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2018.

PRIRUČNICI

4. Zeeger ., Hunter W., Staplin L., Bents F., Huey R., Barlow J.: Safer Vunerable road Users: Pedestrians, Byciclist, Motorcyclist and Older Users, Federal Highway Administration, 2010.

PRAVILNICI I ZAKONI

5. Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14)
6. Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi (NN 87/08, 86/09, 92/10, 105/10, 90/11, 5/12, 16/12, 86/12, 126/12, 94/13, 152/14, 07/17)
7. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17)

STUDIJE I IZVJEŠĆA

8. SENSoR project results: Star Rating Roads for Safety, Results for Consultation with Stakeholders, Faculty of Transport and traffic sciences, Transport planning department, Zagreb, 2014

ZNANSTVENI I STRUČNI RADOVI

9. Barišić, I., Tomić, I., Mjere i aktivnosti za povećanje sigurnosti djece u prometu, Ceste 2019. Zbornik radova, 43. Međunarodni stručni seminar o prometnoj infrastrukturi i sigurnosti u prometu, Rovinj, 2019, str. 158-169.
10. Medved J., Orlović, A., Sigurnost cestovnog prometa – prikupljanje i analiza podataka u svrhu predikcije i prevencije prometnih nesreća, Policijska sigurnost, Zagreb, 2017, vol. 26, br. 4, str. 302-319.
11. Posavec, D., Luburić G., Missoni E., Program odgoja i obrazovanja kao čimbenik sigurnosti djece u cestovnom prometu, Suvremeni promet, vol. 36, 2016., br. 3-4, str. 230-233
12. Tomić, I., Barišić, I., Analiza mogućnosti unaprjeđenja sigurnosti prometa kod mladih vozača, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, vol. 7, 2019., br. 1, str. 375-390.

INTERNET STRANICE

13. https://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf (30.01.2019)
14. <https://www.klinfo.rtl.hr> (07.01.2019.)
15. <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/sigurnost-djece-u-prometu/> (30.01.2019)
16. <https://www.mup.hr>, (28.12.2018)
17. <https://www.piarc.org/en/>, (30.01.2019.)
18. <https://www.djecjaposla.com>, (06.02.2019.)
19. <http://www.roda.hr/>, (16.04.2019.)
20. <https://www.who.int>, (30.01.2019.)
21. <https://www.sigurnacesta-ppm.hr/>, (30.05.2019.)
22. <https://www.sigurno-voziti.net/>, (23.03.2019.)

Popis slika

Slika 1: Vennov dijagram	4
Slika 2: Prikaz usporedbe 10 vodećih uzročnika bolesti i stradavanja u 2020. godini u odnosu na 1990. godinu	7
Slika 3: Udio stradavanja osoba do 19. godine prema modalnoj razdiobi	12
Slika 4: Stradavanje djece na Europskim prometnicama	12
Slika 5: Primjer lošega i pravilnog hodanja nogostupom.....	24
Slika 6: Primjer prelaženja ceste preko pješačkoga prijelaza sa svjetlosnom signalizacijom.....	25
Slika 7: Primjer lošega i dobrog prelaženja ceste preko obilježenoga pješačkoga prijelaza.....	26
Slika 8: Primjer obilaženja zaustavljenoga vozila.....	27
Slika 9: Ispitivanje propisnog prijevoza djece u automobilu	30
Slika 10: Primjer lošeg prometnog odgoja djeteta.....	30
Slika 11: Ispravan prijevoz djece.....	32
Slika 12: Primjer rada školske prometne jedinice na pješačkom prijelazu	33
Slika 14: Primjer hodajućeg busa u Kanadi	36
Slika 15: Iskustva iz prakse dječjeg vrtića „More“ Rijeka.....	45
Slika 16: Dio edukativnog materijala studenata Veleučilišta u Rijeci	46
Slika 17: Rodin pregled autosjedalica	47
Slika 18: Iskustva dječjeg vrtića “More” s policijskim službenicima	48

Popis grafikona

Grafikon 1: Broj poginulih osoba u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj (2008.-2018. godine)	8
Grafikon 2: Prosječan broj smrtno stradale djece u razdoblju 2014.-2016. u EU (broj poginule djece na milijun djece)	14
Grafikon 3: Smrtno stradala djeca u prometnim nesrećama od 1994. do 2017. godine.....	15

Popis tabela

Tabela 1: Rangiranje uzroka smrtnosti po dobnim strukturama djece 13

Tabela 2: Program prometnog odgoja dječji vrtić “More” Rijeka 39