

# Djeca u prometu

---

**Kalaš, Lucija**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2021**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **Polytechnic of Šibenik / Veleučilište u Šibeniku**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:143:070547>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-11-09**

*Repository / Repozitorij:*

[VUS REPOSITORY - Repozitorij završnih radova  
Veleučilišta u Šibeniku](#)



**VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU**  
**ODJEL PROMET**  
**PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ PROMET**

**Lucija Kalaš**

**DJECA U CESTOVNOM PROMETU**

**Završni rad**

**Šibenik, rujan 2021.**

**VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU**  
**ODJEL PROMET**  
**PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ PROMET**

**DJECA U CESTOVNOM PROMETU**

**Završni rad**

**Kolegij:** Prometna tehnika

**Mentorica:** mr.sc. Martina Ljubić Hinić, v. pred.

**Studentica:** Lucija Kalaš

**Matični broj studenta:** 1219060471

**Šibenik, rujan 2021.**

## IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, LUCIJA KALAŠ, student/ica Veleučilišta u Šibeniku, JMBAG 4219060471 izjavljujem pod materijalnom i kaznenom odgovornošću i svojim potpisom potvrđujem da je moj završni rad na preddiplomskom/specijalističkom diplomskom stručnom studiju PROMET pod naslovom: DJECA U ČESTOVNOM PROMETU

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

U Šibeniku, 27.09.2021.

Student/ica:

L. Kalaš

Veleučilište u Šibeniku

Završni rad

Prometni odjel

Preddiplomski stručni studij Promet

## **DJECA U CESTOVNOM PROMETU**

LUCIJA KALAŠ

Dinarska 12, 21216 Kaštel Stari, [lkalas@vus.hr](mailto:lkalas@vus.hr)

Posebno ranjiva skupina sudionika u prometu su djeca, koja često zbog igre i brzine nisu usredotočena na događaje u prometu. Uzrok tome jesu psihički i fizički faktori rasta i razvoja djeteta zbog čega odrasli sudionici u prometu moraju posebnu pažnju posvetiti djeci i uzeti u obzir da je dječje ponašanje u prometu poprilično drugačije od ponašanja odraslih. Kako bi se povećala sigurnost djece u prometu, potrebno je od najranije dobi djecu učiti osnovama prometnih i sigurnosnih pravila. Nužno je objašnjavati i prikazivati moguće opasne situacije u prometu, na način da dijete može razumjeti opasnosti situacije te reagirati na odgovarajući i prihvatljiv način. U današnje vrijeme najučestaliji prijevoz djece je osobnim automobilom i školskim autobusom. Pridržavajući se zakonske regulative i pravilnog smještaja djece u vozila sigurnost djece u prometu se povećava, a posljedice nezgoda smanjuju. Sigurnost u prometu isključivo ovisi o ponašanju sudionika u prometu.

(40 stranica/ 10 slika/ 7 tablica / 29 literaturnih navoda/ jezik izvornika: hrvatski)

Rad je pohranjen u: Knjižnici Veleučilišta u Šibeniku

Ključne riječi: djeca, promet, prijevoz, sigurnost

Mentor: mr. sc. Martina Ljubić Hinić, v. pred.

Rad je prihvaćen za obranu:

Polytechnic of Šibenik

Final paper

Department of Traffic

Undergraduate professional study of Traffic

## **CHILDREN IN ROAD TRAFFIC**

LUCIJA KALAŠ

Dinarska 12, 21216 Kaštel Stari, [lkalas@vus.hr](mailto:lkalas@vus.hr)

A particularly vulnerable group of road users are children, who are often not focused on traffic events due to play and speed. The cause is the psychological and physical factors of growth and development of the child, which is why adult road users must pay special attention to children and take into account that children's behavior in traffic is quite different from the behavior of adults. In order to increase the safety of children in traffic, it is necessary to teach children the basics of traffic and safety rules from an early age. It is necessary to explain and present possible dangerous situations in traffic, in such a way that the child can understand the dangers of the situation and react in an appropriate and acceptable way. Nowadays, the most frequent transport of children is by car and school bus. Adherence to legislation and proper placement of children in vehicles increases the safety of children in traffic and reduces the consequences of accidents. Traffic safety depends solely on the behavior of road users.

(40 pages/ 10 figures/ 7 table / 29 references/ original in Croatian language)

Paper deposited in: Library of Polytechnic in Šibenik

Keywords: children, traffic, transportation, safety

Supervisor: MSc Martina Ljubić Hinić, higher lecturer

Paper accepted:

## SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. PONAŠANJE DJETETA U PROMETU .....	2
3. STRADAVANJE DJECE U CESTOVNOM PROMETU U REPUBLICI HRVATSKOJ 5	
4. STRATEGIJE I MJERE ZA POVEĆANJE SIGURNOSTI DJECE U PROMETU .....	13
4.1. Prometni odgoj i obrazovanje .....	17
4.2. Prijevoz djece .....	21
4.2.1. Osobnim automobilom.....	22
4.2.2. Javnim prijevozom.....	26
4.3. Školska prometna jedinica .....	28
5. ZAKLJUČAK.....	29
LITERATURA.....	30
POPIS SLIKA.....	33
POPIS TABLICA.....	33
POPIS GRAFIKONA.....	34

## 1. UVOD

Svake godine u svijetu zbog posljedica prometnih nesreća sve veći broj ljudi u ulozi vozača, putnika ili pješaka smrtno strada ili zadobije teže ozlijede. Posebno ranjiva skupina sudionika u prometu su djeca zbog psihičkih i fizičkih faktora rasta i razvoja djeteta. Odrasli sudionici u prometu moraju posebnu pažnju posvetiti djeci, ali isto tako uzeti u obzir da je dječje ponašanje u prometu poprilično drugačije od ponašanje odraslih. Veliki broj prometnih nesreća i ozljeda može se spriječiti edukacijom, prometnim odgojem i stvaranjem savjesnih i osviještenih sudionika u prometu od najranije dobi. Odgoj i edukacija djece u pogledu učenja prometnih propisa imaju veliku ulogu u zaštiti djece u prometu i povećanju sigurnosti cestovnog prometa.

Rad je strukturiran unutar 5 poglavlja. Nakon uvodnog dijela, u drugom poglavlju opisani su oblici ponašanja djece u prometu, dok se u trećem poglavlju prikazuju statistički podaci povezani sa stradavanjem djece u cestovnom prometu na teritoriju Republike Hrvatske. Četvrto poglavlje rada sadrži prikaz europske strategije i mjera za povećanje sigurnosti djece u prometu čiji je najvažniji cilj zaštita sudionika u prometu odnosno ugroženih skupina - djece i pješaka. Osim toga, poglavlje sadrži i detaljniji prikaz ponašanja starijih osoba u prometu te utjecaj tog ponašanja na djecu, ističe svrhu prometnog odgoja i obrazovanja te opisuje način prijevoza djece u osobnim vozilima i školskim autobusima. U ovom radu, također se objašnjava što je to školska prometna jedinica, tko je čini i na koji način ona djeluje. Objašnjavaju se vrste sigurnosnih sustava za prijevoz djece ovisno o dobi, visini i težini djece, a sve u cilju zaštite djece prilikom vožnje. Zaključak rada predstavlja sintezu svega iznesenog u radu te kritičko mišljenje autorice.

Za izradu ovog završnog rada korištena je stručna akademska literatura, autorizirani članci te različite studije i zakonski propisi objavljeni na internetu.



## 2. PONAŠANJE DJETETA U PROMETU

Kretanje je osnovna ljudska potreba. Interakcija, premještanje ljudi i dobara te ljudski opstanak ovise o mobilnosti. Kretanje omogućuje djeci istraživanje okoline, odnosa i svijeta koji ih okružuje, a u isto vrijeme ih izlaže brojnim rizicima. Djeca su jedna od najranjivijih skupina koja sudjeluju u prometu, međutim smanjivanje njihove mobilnosti utjecalo bi negativno na njihovu sigurnost i ponašanje u prometu. Samom prilagodbom prometne okoline došlo bi do utjecaja na mobilnost djece.

Dječja mobilnost može se razmatrati kroz različita pitanja vezana za njihove psihičke i fizičke parametre rasta i razvoja. Tek poslije desete godine djetetovog života dolazi do razvoja njihove percepcije o prometu te uviđanja i razumijevanja načina na koji prometna pravila funkcioniraju. Obzirom da su djeca razigrana, njihov je oprez smanjen, zbog čega se nerijetko događa da ne čuju zvuk približavanja automobila ili nekog drugog prijevoznog sredstva. Za razliku od odraslih koji su usredotočeni na događaje u prometu, djeca često u svojoj igri i brzini neoprezno prelaze s nogostupa na cestu što uzrokuje smanjenu preglednost događanja na prometnicama.<sup>1</sup>

Mnoga djeca znaju osnovna prometna pravila, ali u složenijim situacijama (prelazak prometne ulice ili vožnja biciklom po pločniku s parkiranim automobilima) djeca često ne reagiraju adekvatno. Stariji sudionici u prometu trebaju posvetiti posebnu pažnju djeci, ali i uzeti u obzir što odrasli očekuju od dječjeg ponašanja u prometu. Naime, djeca u prometu reagiraju drugačije od odraslih i to zbog slijedećih razloga:

- uže vidno polje nego kod odraslih (vidno polje je jako ograničeno udesno i ulijevo zbog čega djeca vrlo kasno primjećuju vozila koja im se bočno približavaju),
- tijekom trčanja djeca ne mogu gledati lijevo ili desno i ne mogu se naglo zaustaviti zbog opasnosti,
- zbog nižeg rasta djeca ne mogu vidjeti preko parkiranih automobila, s toga je ostalim sudionicima teže zapaziti dijete, a najviše vozačima
- ako vide automobil, djeca su uvjerena da je vozač automobila i njih vidio,
- loše lociranje zvukova zbog čega često na vrijeme ne prepoznaju smjer iz kojeg dopiru

---

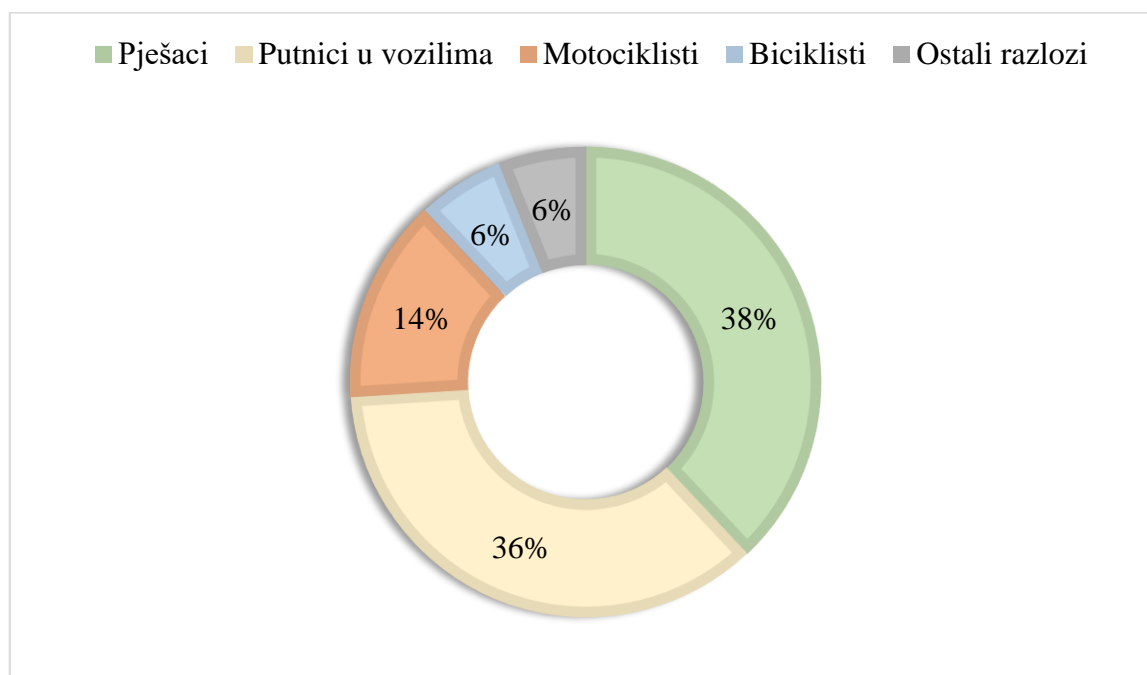
<sup>1</sup> Zeeger C., Hunter W. (2010.). Safer Vulnerable Road Users: Pedestrians, Bicyclists, Motorcyclists, and Older Users, *White Papers for: "Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety"*, White Paper No. 5. Preuzeto s: [https://www.towardzerodeaths.org/wp-content/uploads/2020/01/Draft\\_TZD\\_White\\_Paper\\_5\\_Vulnerable\\_Users.pdf](https://www.towardzerodeaths.org/wp-content/uploads/2020/01/Draft_TZD_White_Paper_5_Vulnerable_Users.pdf) (20. 04. 2021.)

takvi zvukovi sirene ili motora,

- spontano i nepromišljeno reagiranje zbog čega često samo počnu trčati (npr. kad prijatelji čekaju s druge strane ceste, za loptom i slično),
- primjećuju samo stvari koje ih trenutno zanimaju, a ostali incidenti se ne primjećuju ili se smatraju nevažnima,
- smanjene mogućnosti reagiranja u određenoj situaciji na prometnicama u odnosu na odrasle,
- djeca su nesvjesna opasnosti koje na njih vrebaju u prometu i
- nedostatan životno iskustvo.<sup>2</sup>

S obzirom na dječje reakcije i ponašanje djece u prometu te stava i očekivanja odraslih, svakodnevno širom svijeta strada veliki broj djece. Sagledamo li podatke Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) unutar razdoblja od jedne godine u cestovnom prometu na globalnoj razini u prometu strada otprilike 186 300 djece, odnosno više od 500 djece u jednome danu.

Grafikon 1. Udio stradavanja djece i mladih do 19 godina starosti



Izvor: Obrada autora prema podacima dostupnim na <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1> (20. 05. 2021.)

<sup>2</sup> Safe Driving. Dostupno na: [http://safedriving.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=41&Itemid=41&lang=el](http://safedriving.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=41&Itemid=41&lang=el) (20. 04. 2021.)

U Grafikonu 1. prikazana je raspodjela udjela stradavanja djece i mladih do 19 godina starosti. Najviše stradavaju djeca i mladi u svojstvu pješaka (38%), potom djeca i mladi u svojstvu putnika (36%), slijede ih motociklisti (14%) i biciklisti (6%). Preostalih 6% udjela u stradavanju otpada na ostale razloge koji nisu posebno istaknuti. Na globalnoj razini, u prometnim nesrećama zabilježena su dvostruko veća smrtna stradavanja muške djece u odnosu na djevojčice u starosnoj dobi između 10 i 14 godina. A između pete i devete godine života navedena stradavanja su za 30% veća. Osim toga, zanimljivo je istaknuti i kako je udio smrtnih stradavanja djece u nerazvijenim zemljama i zemljama u razvoju trostruko veći nego kod razvijenih zemalja.<sup>3</sup>

Promatrajući zadnjih desetak godina diljem Europske unije u cestovnom prometu je nastradalo oko 8.100 djece u dobi do 14-e godine života. Polovinu smrtno stradale djece činila su djeca koja su putovala kao putnici u vozilima, trećina djece je nastradala kao pješaci, dok je njih 13% smrtno stradalo kao biciklisti. Kao posljedica prometne nesreće u Europskoj uniji javlja se barem jedan od 13 smrtnih slučajeva.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Bajric & Ramic Law Office. Preuzeto s: <https://brlegal.net/sigurnost-djece-u-saobracaju/?lang=bs> (20. 04. 2021.)

<sup>4</sup> Barišić I., Tomić I. (2019.). Mjere i aktivnosti za povećanje sigurnosti djece u prometu, *Ceste 2019.*, 43. *Međunarodni stručni seminar o prometnoj infrastrukturi i sigurnosti u prometu*, Zbornik radova, str. 158-169.

### 3. STRADAVANJE DJECE U CESTOVNOM PROMETU U REPUBLICI HRVATSKOJ

Pojam djeteta može se razmatrati kroz nekoliko stajališta. S biološkog stajališta dijete je ljudsko biće koje se nalazi u životnom razdoblju između rođenja i puberteta. S druge strane, prema pravnim osnovama, djetetom se smatra svaka osoba do navršene 18-e godine života. Djeci se pri tom dodjeljuje naziv „maloljetnik“, pri čemu je moguće razlikovati mlađeg maloljetnika/cu i maloljetnika/cu. U prvom slučaju riječ je o djetetu koje je navršilo 14 godina, a drugi slučaj podrazumijeva dijete s navršenih 16 godina, a manje od 18 godina.

Tablica 1. Ozlijeđena i smrtno stradala djeca, mlađi maloljetnici i maloljetnici u cestovnom prometu prema spolu u razdoblju od 2009. do 2020. godine

Godina	Ukupno		Dječaci		Djevojčice	
	poginuli	ozlijeđeni	poginuli	ozlijeđeni	poginule	ozlijeđene
2009.	21	1534	15	862	6	672
2010.	10	1327	6	729	4	598
2011.	13	1216	6	690	7	526
2012.	7	1089	5	571	2	518
2013.	8	1038	4	566	4	472
2014.	8	965	4	545	4	420
2015.	9	965	6	540	3	425
2016.	2	992	0	560	2	432
2017.	8	962	7	543	1	419
2018.	3	858	3	480	0	378
2019.	7	765	3	434	4	331
2020.	3	589	-	-	-	-
<b>Ukupno</b>	<b>99</b>	<b>12300</b>	<b>59</b>	<b>6520</b>	<b>37</b>	<b>5191</b>

Izvor: Obrada autora prema podacima dostupnim na:

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten\\_promet\\_2019.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf) (23. 05. 2021.)

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki\\_pregled\\_2020\\_web.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki_pregled_2020_web.pdf) (23. 05. 2021.)

Prema Tablici 1. može se zaključiti da se broj smrtno stradale kao i ozlijeđene djece, mlađih maloljetnika i maloljetnika u prometu značajno smanjio u razdoblju od 2009. do 2020. godine.

U 2020. godini u odnosu na 2009. godinu manji je broj ozlijeđene djece u prometu za 945 što je pad od 61,60%. Broj ozlijeđenih je u konstantnom padu osim 2016. godine kada se udio ozlijeđene djece povećao za 2,80% u odnosu na 2015. godinu. Broj smrtno stradalih se u 2020. godini smanjio za 18 odnosno 85,71% manje u odnosu na 2009. godinu. Broj smrtno stradale djece, mlađih maloljetnika i maloljetnika smanjuje se do 2016. godine i to za 90,47% u odnosu na 2009. godinu. Međutim, 2017. godine zabilježen je porast smrtno stradalih za 300% u odnosu na 2016. godinu i 2019. godine za 133,34% u odnosu na 2018. godinu.

Iz podataka u Tablici 1. može se zaključiti da je u većem broju ozlijeđene kao i smrtno stradale djece, mlađih maloljetnika i maloljetnika prevladavaju dječaci. U desetogodišnjem razdoblju (2009. – 2019. ) broj ozlijeđenih dječaka smanjen je za ukupno 49,65%. Iz godine u godinu ovaj udio se smanjivao, izuzev 2016., kada je došlo do blagog porasta broja ozlijeđenih u iznosu od 3,7% u odnosu na godinu ranije. U periodu od 2009. godine pa do 2014. godine kod stradavanja dječaka vidi se konstantni pad, međutim, 2015-e došlo je do značajnijih promjena u trendu. Zabilježen je nagli porast stradavanja. Udio poginulih dječaka povećan je za čak 50% u usporedbi s 2014. godinom. Za razliku od svih ranijih razdoblja, 2016. godina smatra se najpovoljnijom s obzirom da nije bilo ni jednog smrtnog slučaja muške djece, no već 2017. dolazi do naglog skoka stradavanja, povećanjem za 70%. U 2018. godini dolazi do pada broja stradalih dječaka za 57,14%, te u 2019. godini bilježi se identičan broj stradalih dječaka.

Što se tiče smrtnih stradavanja ženske djece, u promatranom razdoblju vidljive su brojne oscilacije. U 2009. godini broj poginulih djevojčica bio je 6, dok je broj u 2010. godini bio 4 što je pad od 33,33%. U 2011. godini se dogodio porast od 75% u odnosu na godinu prije. Nakon toga, u 2012. godini dvije su djevojčice smrtno stradale, što predstavlja pad za 71,42 % u usporedbi s godinom prije. Nadalje, tijekom 2013-e i 2014-e bilježe se 4 smrtno stradale djevojčice što je porast od 100% u odnosu na 2012. godinu. U periodu od 2015. do 2018. godine može se vidjeti postupno smanjenje broja stradalih djevojčica koji je dosegao čak do minimalnog broja stradalih djevojčica, dok se u 2019. godini bilježi porast od čak 4 slučaja u kojima su djevojčice izgubile život. Broj ozlijeđenih djevojčica je postepeno padao u promatranom vremenskom periodu, a izuzetak su bile 2015. kada je broj ozlijeđenih djevojčica porastao za 1,19% u odnosu na 2014. i 2016. godinu kada je broj ozlijeđenih djevojčica porastao za 1,65% u usporedbi s 2015-om.

Tablica 2. Dobna struktura nastradale djece u periodu od 2009. do 2020. godine

Godina	Poginuli		Ozlijeđeni			
	do 6 god.	7 - 13 god.	Teško		Lakše	
			do 6 god.	7 – 13 god.	do 6 god.	7 - 13 god.
2009.	12	9	51	177	470	833
2010.	6	4	52	129	402	744
2011.	4	9	44	124	382	661
2012.	1	6	37	111	350	590
2013.	5	3	31	111	306	588
2014.	3	5	34	103	314	513
2015.	4	5	30	88	336	511
2016.	1	1	40	87	326	539
2017.	4	4	28	82	283	564
2018.	0	3	27	82	251	499
2019.	3	4	23	67	251	424
2020.	-	-	-	-	-	-
<b>Ukupno</b>	<b>43</b>	<b>53</b>	<b>397</b>	<b>1161</b>	<b>3671</b>	<b>6466</b>

Izvor: Obrada autora prema podacima dostupnim na:

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelj%20javne%20sigurnosti/bilten\\_promet\\_2019.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelj%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf) (23.05.2021.)

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki\\_pregled\\_2020\\_web.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki_pregled_2020_web.pdf) (23.05.2021.)

U Tablici 2. prikazana je dobna struktura smrtno stradale i ozlijeđene djece do 13 godina starosti u prometu u razdoblju 2009. do 2020. godine. Ozlijeđena i smrtno stradala djeca su podijeljena u dvije skupine i to do 6 godina starosti (predškolski uzrast) i od 7 do 13 godina starosti (školski uzrast). U skupini poginule djece do 6 godina broj smrtno stradalih se smanjio 2019. godine za 66,67% u odnosu na 2009. godinu. Pad u broju *smrtno stradale djece* od 91,66% prisutan je u periodu između 2009. i 2012. godine, nakon čega se bilježi porast 2013. godine i to od 400%. Broj smrtno stradale djece u 2016. godini smanjio se za 400% u odnosu na 2013. godinu. U 2018. godini broj smrtno stradale djece u ovoj skupini iznosio je 0, dok se 2019. godine broj povećao na 3. Broj *teško ozlijeđene djece* se u promatranom vremenskom periodu od 2009. do 2019. godine smanjio za 54,90%. Od 2010. do 2014. godine bilježi se postepeni pad broja teško ozlijeđene djece sve do 2014. godine. U 2016. godini se dogodio rast sa 30 na 40 teško ozlijeđene djece, odnosno porast od 33,34%. U razdoblju od 2017. do 2019. možemo vidjeti postepeni pad broja teško ozlijeđene djece sa 28 na 23 odnosno 17,85% manje ozlijeđene djece. Broj *lakše ozlijeđene djece* se u periodu od 2009. do 2019. godine smanjio za 46,59%. Broj ozlijeđenih se od 2009. do 2013. godine postepeno smanjivao, te je sa broja 470 pao na 306, odnosno pao je za 34,89%. Godine 2014. i 2015. se broj lakše ozlijeđene djece

povećao. U periodu od 2016. do 2019. godine bilježi se ponovni pad lakše ozlijeđene djece te je broj djece sa 326 pao na 251.

U dobnoj skupini djece od 7 do 13 godina broj smrtno stradale djece u 2019. se smanjio za 55,56% u odnosu na 2009. godinu. Nagli porast smrtno stradale djece bilježi se 2011. godine i to za 55,56% u odnosu na 2010. godinu. Godine 2012. se taj broj smanjio za 33,33 %, a 2013. godine za 66,66%. Povećanje broja smrtno stradalih je vidljivo i 2014. i 2015. godine nakon čega broj smrtno stradale djece opada. Broj lakše ozlijeđene djece u periodu od 2009. do 2015. godine je konstantno padao, pa je 2015. godine bilo 38,65% manje lakše ozlijeđene djece u odnosu na 2010. godinu. U 2016. godini bilježi se porast ozlijeđene djece od 5,48%, nakon čega slijedi pad u broju lakše ozlijeđene djece. U promatranom periodu vidljiv je konstantan pad broja teško ozlijeđene djece odnosno 2019. godine je 62,14% manje ozlijeđenih nego u 2009. godini. Za 2020. godinu još uvijek nisu dostupni podatci.

Tablica 3. Smrtno stradala djeca u prometnim nesrećama prema svojstvu u periodu od 2009. do 2020. godine

<b>Godina</b>	<b>Vozači</b>	<b>Putnici</b>	<b>Pješaci</b>	<b>Ostalo</b>
<b>2009.</b>	0	14	7	0
<b>2010.</b>	1	4	5	0
<b>2011.</b>	3	5	5	0
<b>2012.</b>	1	2	4	0
<b>2013.</b>	0	5	3	0
<b>2014.</b>	0	4	4	0
<b>2015.</b>	3	4	2	0
<b>2016.</b>	0	0	2	0
<b>2017.</b>	1	5	2	0
<b>2018.</b>	2	1	0	0
<b>2019.</b>	1	2	4	0
<b>2020.</b>	1	2	0	0
<b>Ukupno</b>	<b>13</b>	<b>48</b>	<b>38</b>	<b>0</b>

Izvor: Obrada autora prema podacima dostupnim na:

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten\\_promet\\_2019.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf) (23.05.2021.)

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki\\_pregled\\_2020\\_web.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki_pregled_2020_web.pdf) (23.05.2021.)

Statistika poginule djece u prometnim nesrećama u svojstvu vozača, putnika, pješaka i ostalo u periodu od 2009. do 2020. godine prikazana je u Tablici 3. Pod kategorijom vozača

podrazumijevaju se sve vrste vozača uključujući bicikliste, motoriste, vozače romobila i slično. Ovo ujedno znači kako nužno ne mora biti riječ o maloljetniku koji je motornim vozilom upravljao prije 18-e godine života, odnosno prije stjecanja prava na polaganje vozačkog ispita i dobivanja vozačke dozvole.

U kategoriji „vozači“ u 2009., 2013., 2014. i 2016. godini nije zabilježen niti jedan slučaj poginule djece u prometnim nesrećama u svojstvu vozača dok se u preostalim godinama broj takvih slučajeva kretao od 1 do 3. U kategoriji „putnika“ najveći broj poginule djece u prometnim nesrećama je bio 2009. godine i to 14 djece, a taj se broj 2016. godine smanjio na 0. Najveći pad broja poginule djece u svojstvu putnika od 71,42% bio je 2010. godine. U promatranom periodu se broj smrtno stradale djece putnika smanjio za 85,71% odnosno 12 djece manje. U kategoriji „pješaci“ od 2009. godine do 2013. godine bilježi se neprekidan pad smrtno stradale djece pješaka sa 7 na 3 odnosno 57,14% manje. U 2014. godini bilježi se porast od 33,34%. U periodu od 2015. godine do 2016. godine brojka stagnira na 2 djeteta, dok je u 2019. godini ta brojka porasla na 4. U 2020. godini niti jedno dijete nije smrtno stradalo u svojstvu pješaka. U kategoriji „ostalo“ nije zabilježen niti jedan slučaj stradavanja djece.

Tablica 4. Teško ozlijeđena djeca u prometnim nesrećama sa svojstvom djeteta u prometu u razdoblju od 2009. do 2020.godine

Godina	Vozači	Putnici	Pješaci	Ostalo
2009.	57	70	101	0
2010.	34	52	95	0
2011.	30	51	87	0
2012.	22	49	77	0
2013.	32	35	75	0
2014.	27	35	75	0
2015.	25	39	54	0
2016.	23	45	59	0
2017.	23	46	41	0
2018.	14	37	58	0
2019.	19	26	45	0
2020.	30	23	37	0
<b>Ukupno</b>	<b>336</b>	<b>508</b>	<b>804</b>	<b>0</b>

Izvor: Obrada autora prema podacima dostupnim na:

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten\\_promet\\_2019.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf) (23.05.2021.)

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki\\_pregled\\_2020\\_web.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki_pregled_2020_web.pdf) (23.05.2021.)



Prema Tablici 4. u kategoriji „vozača“ u trogodišnjem razdoblju (2009.-2012.) bilježi se pad u broju teško ozlijeđene djece i to sa 57 na 22 djeteta odnosno 61,4% manje. U 2013. godini broj teško ozlijeđene djece povećao se za 45,46% u odnosu na 2012. godinu. Međutim, između 2014. i 2018. godine došlo je do smanjenja broja ozlijeđenih za 48,14%. Nažalost u 2019. i 2020. godini bilježi se uvećanje broja teško ozlijeđene djece sa 19 na 30 što je porast od 57,90%.

U svojstvu „putnika“ u periodu od 2009. do 2014. godine bilježi se smanjenje broja teško ozlijeđene djece sa 70 na 35 odnosno pad od 50%. U periodu od 2015. do 2017. godine broj teško ozlijeđene djece putnika je porastao za 17,95%. Trend smanjenja teško ozlijeđene djece prisutan je od 2017. godine i to 50% manje stradalih 2020. u odnosu na 2017. godinu.

U kategoriji „pješaci“ od 2009. do 2015. godine broj teško ozlijeđene djece smanjivao se sa 101 na 54 djece što je pad od 46,53%. U 2016. godini bilježi se porast od 9,26%. U 2017. godini bilježimo pad teškog ozljeđivanja kod djece od 30,5% nakon čega je u 2018. godini uslijedio porast od 41,47%. U 2019. i 2020. godini evidentiran je od 17,77% teško ozlijeđene djece pješaka. U kategoriji „ostalo“ nije zabilježen niti jedan slučaj teškog ozljeđivanja djece.

Tablica 5. Lakše ozlijeđena djeca u prometnim nesrećama sa svojstvom djeteta u prometu u razdoblju od 2009. do 2020.godine

Godina	Vozači	Putnici	Pješaci	Ostalo
2009.	149	795	357	0
2010.	92	729	325	0
2011.	117	635	290	1
2012.	102	587	250	0
2013.	84	571	239	0
2014.	87	501	239	0
2015.	85	555	207	0
2016.	86	577	201	1
2017.	81	567	199	0
2018.	74	489	187	0
2019.	69	439	166	1
2020.	76	325	95	3
<b>Ukupno</b>	1102	6770	2755	6

Izvor: Obrada autora prema podacima dostupnim na:

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten\\_promet\\_2019.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelji%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf) (23.05.2021.)

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki\\_pregled\\_2020\\_web.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki_pregled_2020_web.pdf) (23.05.2021.)

U Tablici 5. prikazana je analiza lakše ozlijeđene djece u prometnim nesrećama sa svojstvom djeteta u prometu. U kategoriji „vozača“ pad broja lakše ozlijeđene djece od 2009. do 2010. godine iznosi 35,21%, nakon čega dolazi do rasta od 27,18% u 2011. godini. U 2013. godini bilježi se smanjenje od 84 lakše ozlijeđena djeteta odnosno 17,64% manje ozlijeđene djece u odnosu na godinu prije. U periodu od 2018. do 2019. godine bilježi se lagano smanjenje broja lakše ozlijeđene djece, nakon čega u 2020. godini broj lakše ozlijeđene djece raste za 10,15%.

U kategoriji „putnika“ u razdoblju od 2009. do 2014. godine vidljivo je smanjenje broja lakše ozlijeđene djece, nakon čega dolazi do povećanja stradalih u 2015. i 2016. godini. Od 2016. do 2020. godine smanjuje se broj ozlijeđene djece za 43,67%.

Što se tiče kategorije „pješaka“ cjelokupan desetogodišnji period obilježen je trendom smanjenja broja stradanja djece sa 357 na 95 odnosno pad od 73,29%.

U kategoriji „ostalo“ nema zabilježen niti jedan slučaj lakšeg ozljeđivanja djece u 2011., 2016., i 2019. godini je zabilježen po jedan slučaj. U 2020. godini broj takvih slučajeva narastao je na 3 što je porast od 200% u odnosu na ostale godine.

Tablica 6. Prometne nesreće po dobnoj strukturi vozača koji su ih skrivili u periodu od 2009. do 2020. godine

Godina	PROMETNE NESREĆE					
	Ukupno		S poginulima		S ozlijeđenima	
	nepoznato	do 14 god.	nepoznato	do 14 god.	nepoznato	do 14 god.
<b>2009.</b>	3658	658	1	10	249	424
<b>2010.</b>	3369	443	1	6	229	289
<b>2011.</b>	3336	441	0	6	247	286
<b>2012.</b>	2888	378	1	4	186	253
<b>2013.</b>	2966	305	2	4	224	216
<b>2014.</b>	2726	112	0	0	207	93
<b>2015.</b>	2956	122	5	56	217	102
<b>2016.</b>	2906	138	1	1	200	109
<b>2017.</b>	3125	107	0	0	203	82
<b>2018.</b>	3298	102	0	2	172	79
<b>2019.</b>	2979	99	0	0	148	79
<b>2020.</b>	-	-	-	-	-	-

Izvor: Obrada autora prema podacima dostupnim na:

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelj%20javne%20sigurnosti/bilten\\_promet\\_2019.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2020/Pokazatelj%20javne%20sigurnosti/bilten_promet_2019.pdf) (23.05.2021.)

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki\\_pregled\\_2020\\_web.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2021/Statisticki_pregled_2020_web.pdf) (23.05.2021.)

U Tablici 6. prikazan je broj prometnih nesreća po dobnoj strukturi djece vozača starosti do 14 godina koji su skrivili prometne nesreće kroz razdoblje od 2009. do 2020. godine. Ukupan broj *prometnih nesreća sa nepoznatom dobi djeteta* od 2009. do 2012. bilježi pad od 21,05% odnosno smanjenje broja sa 3658 na 288 djece. U 2013. godini taj broj je porastao za 2,7%. U periodu od 2014. do 2016. godine ukupan broj prometnih nesreća sa nepoznatom dobi djeteta je varirao od 2726 do 2956. Nagli porast dogodio se 2018. godine kada se broj prometnih nesreća sa nepoznatom dobi djeteta povećao za 13,49% u odnosu na 2016. godinu. U 2019. godini bilježi se pad od 9,67% u odnosu na 2018. godinu.

Cjelokupan broj *prometnih nesreća koje su prouzrokovali vozači do 14 godina* u razdoblju od 2009. do 2014. godine bilježi konstantan pad sa 658 na 112 odnosno 82,97% manje prometnih nesreća. Godine 2015. i 2016. bilježi se lagani porast broja prometnih nesreća, nakon čega brojka kontinuirano pada sve do 99 u 2019. godini. Uspoređujući 2019. godinu sa 2009. može se iznijeti zaključak kako je broj prometnih nesreća koje su skrivili vozači do 14 godina starosti pao za 84,95%.

Broj *prometnih nesreća koji je rezultirao pogibijom, a koje su prouzrokovali vozači čija je starosna dob nepoznata* kreće se od 0 do 2, uz izuzetak u 2015. godini kada je broj narastao na 5. Broj *prometnih nesreća s poginulima koji su skrivili vozači do 14 godina* u 2014., 2017. i 2019. godini nije zabilježen niti jedan slučaj. Najveći porast broja prometnih nesreća zabilježen je u 2015. godini kada je broj prometnih nesreća iznosio 56 odnosno čak 460% više u odnosu na 2009. godinu.

U kategoriji *prometnih nesreća s ozlijeđenima koje su skrivili vozači s nepoznatom dobi* najveći broj prometnih nesreća dogodio se tijekom 2009. godine. Najveće smanjenje broja nesreća zabilježeno je 2012. godine kada je bilo 63 nesreće manje u odnosu na 2009. godinu što je pad od 25,30%. U periodu od 2016. do 2019. godine bilježi se smanjenje broja prometnih nesreća tako da je 2019. godine evidentirano 31,79% manje nesreća.

Broj *prometnih nesreća s ozlijeđenima koji su skrivili „vozači do 14 godina“* u razdoblju od 2009. do 2014. godine bilježi stalan pad od 78,06%. U 2015. i 2016. godini prisutan je lagani porast, da bi od 2017. do 2019. brojke nastavile padati sa 82 na 79 što iznosi 3,65% manje prometnih nesreća 2019. u odnosu na 2017. godinu. Za 2020. godinu podatci nisu dostupni.

#### 4. STRATEGIJE I MJERE ZA POVEĆANJE SIGURNOSTI DJECE U PROMETU

Europska politika cestovne sigurnosti<sup>5</sup> odredila je 2050. godinu kao vremensku odrednicu približavanja cilju što manjeg postotka prometnih nesreća sa smrtnim ishodom. Također, u skladu s načelima zajedničke odgovornosti, predstavljeni su ciljevi za usvajanje mjera na nacionalnoj i regionalnoj razini. Oni obuhvaćaju:

- *podizanje razine provedbe cestovnih pravila* – cilj se odnosi na uspostavu prekogranične suradnje u pogledu razmjene podataka i informacije usmjerenih na sigurnost na cesti,
- *uspostava modernih tehnoloških rješenja koja omogućuju povećanje sigurnosti na cesti* – uvesti što veću uporabu ITS-a na način da se omogući što veća sigurnost cestovnog prometa, te uvođenje e-poziva,
- *rad na poboljšanju hitnih usluga i usluga koje se pružaju ozlijeđenima*, te
- *zaštitu ugroženih skupina koje sudjeluju u prometu* – poboljšanje sigurnosti ugroženih sudionika u prometu koju čine motociklisti, biciklist, a najviše pješaci i djeca.<sup>6</sup>

Najvažniji cilj europske politike je zaštita ugroženih skupina koje sudjeluju u prometu, a najviše pješaka i djece.<sup>7</sup> Prema podacima koje iznosi WHO, promet je postao izrazito opasan za ranjive skupine sudionika u prometu kao što su pješaci, motociklisti, biciklisti te djeca. Svake 4 minute prema WHO organizaciji jedno dijete izgubi svoj život u svijetu, te je sve veći broj ozlijeđene djece u odnosu na broj spašene djece.<sup>8</sup> Upravo iz toga razloga, organizirana je akcija pod nazivom „Desetljeće sigurnosti u cestovnom prometu 2011. – 2020. godine“ čiji je cilj stvoriti sigurne ceste koje označavaju i sigurnu djecu u prometu.<sup>9</sup> Ova akcija prikazuje što je sve potrebno da bi se svaki sudionik osjećao sigurno na cesti, dok za vlade država to označava donošenje pojedinih zakona vezanih za pijane vozače te njihovu brzu vožnju.

---

<sup>5</sup> Odredbe o cestovnom prometu i sigurnosti. Dostupno na: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches\\_techniques/2013/050605/04A\\_FT\(2013\)050605\\_HR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050605/04A_FT(2013)050605_HR.pdf) (14. 05. 2021.)

<sup>6</sup> Ibidem

<sup>7</sup> Ten strategies for keeping children safe on the road. Dostupno na: [https://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten\\_Strategies\\_For\\_Keeping\\_Children\\_Safe\\_on\\_the\\_Road.pdf](https://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf) (14. 05. 2021.)

<sup>8</sup> Ibidem

<sup>9</sup> Ibidem

Traumatični događaji u prometu uzrokuju patnju i tugu, a većinom i financijske probleme za obitelji i prijatelje, ali i za društvo. Dodatne akcije usmjerene su na djecu, pomoću kojih bi se djeca trebala osjećati što sigurnijim u prometu. Opisan je paket mjera koje bi se trebale provoditi sa svrhom zaštite djece, u obliku strategija kao što su<sup>10</sup>:

1. *Kontrola brzine u prometu* – neprilagođena brzina vožnje smatra se jednim od rizika koji značajno doprinosi nastanku prometnih nesreća u cestovnom prometu. Faktor koji doprinosi jednoj trećini prometnih nesreća koje se događaju u visoko razvijenim zemljama upravo je brzina. U srednje i slabo razvijenim zemljama taj udio je znatno povećan. Postupci i mjere koje bi mogle smanjiti brzinu kretanja jesu:
  - određivanje prikladne brzine ovisno o kategorizaciji ceste,
  - ograničavanje brzine do 30km/h na cestama gdje je povećan broj pješaka,
  - korištenje kamera za mjerenje brzina,
  - uporaba prometnih znakova, prometnih svjetala i opreme za smirivanje prometa.
2. *Smanjenje alkoholiziranih vozača* – glavni rizik za djecu kao pješake, bicikliste i putnike u vozilima su ljudi koji piju i voze. Konzumacija alkohola prije vožnje ne samo da povećava mogućnost da se dogodi prometna nesreća, već postoji i vjerojatnost da će doći do smrti ili ozbiljne ozljede. Rizik od nastanka prometne nesreće počinje znatno rasti kada vozač ima koncentraciju alkohola u krvi (BAC) oko 0,04 g/dl. Jedna od važnijih preporuka, odnosila bi se na ograničavanje maksimalno dopuštene količine alkohola u krvi, zakonskim odredbama koje bi snizili maksimalno dopuštenu količinu sa 0,5 na 0,2, te smanjiti prodaju alkohola maloljetnicima
3. *Upotreba zaštitnih kaciga od strane motorista i biciklista* - za djecu koja se prevoze putem bicikla, mopeda i/ili motocikla, nošenje kacige je najučinkovitija strategija za smanjenje rizika od ozljeda glave. Za bicikliste svih dobnih skupina odgovarajuća uporaba kacige snižava rizik od ozljeda glave za 69%, dok je za motocikliste svih dobnih skupina uporaba kacige smanjuje rizik od smrti za 40% i rizik od ozbiljnijih ozljeda glave za više od 70%. Neke od preporuka su: primjena standarda za određene vrste kaciga, poticanje na edukaciju od strane roditelja prema djeci o važnosti nošenja kacige prilikom vožnje na biciklu i/ili mopedu.
4. *Korištenje auto sjedalice u vozilu* – za djecu koja su putnici u vozilu nudi se niz

---

<sup>10</sup> Ten strategies for keeping children safe on the road. Dostupno na:  
[https://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten\\_Strategies\\_For\\_Keeping\\_Children\\_Safe\\_on\\_the\\_Road.pdf](https://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf)  
(14. 05. 2021.)

odgovarajućih sjedalica ili postolja sukladno njihovoj starosnoj dobi i fizičkim obilježjima (težina i visina) kako bi se umanjila mogućnost da dođe do ozljede djeteta koje se nalazi u vozilu. U usporedbi s korištenjem sigurnosnih pojaseva za odrasle, sjedalice ili postolja smanjuju rizik za djecu u dobi od 4 do 7 godina za 59%. Mjere i postupci koji mogu povećati siguran prijevoz djece uključuju provedbu zakona za siguran prijevoz putnika, osiguranje dostupnosti dječjih auto sjedalica, edukaciju roditelja o ispravnom načinu postavljanja dječjih auto sjedalica na sjedište automobila, izdavanje propisa koji se odnose na obveznu ugradnju Isofix sustava u vozila od strane proizvođača ( s ciljem što kvalitetnijeg učvršćivanja auto sjedalica).

5. *Mjere povećanja vidljivosti djece u prometu* – u cilju smanjenja broja stradalih pješaka i djece u prometu preporuča se oblačenje odjeće u svijetlim bojama, korištenje reflektirajućeg materijala na odjeći, obući, ruksacima i ostaloj opremi, obavezno korištenje svjetala na biciklima i motociklima, te primjerena vanjska rasvjeta i signalizacija na prometnicama.
6. *Poboljšanje cestovne infrastrukture* – povijesno gledano, ceste su se prvenstveno gradile u korist motornog transporta, s premalo razumijevanja za potrebe zajednice kroz koje su prolazile prilikom građenja. Gradnja nove i rekonstrukcija postojeće cestovne infrastrukture s brigom za sigurnost poboljšala bi život ovih zajednica i smanjila rizike za djecu zbog prometnih nesreća. Strategije za poboljšanje cestovne infrastrukture bi označavale provođenje fizičkih mjera kao pozicioniranje semafora, kružnih tokova, pješačkih prijelaza, prijelaz preko prijevoja i postavljanje ulične rasvjete na prometnim cestama. Također bi uključivale odvajanje različitih vrsta prometa i sudionika u prometu kroz mehanizme kao što su podignuti kolnici za pješake, namjenske trake za pješake i bicikliste i središnje prepreke koje služe razdvajanju prometa vozila u različitim smjerovima te stvaranja car-free zona radi povećanja sigurnosti pješaka.
7. *Prilagođavanje dizajna vozila* – optimalni dizajn i standardi vozila mogu pridonijeti zaštititi djece unutar i izvan vozila, uključujući i one na biciklima i motociklima. Većina mjera zaštite vozila štite sve sudionike u prometu, ali pojedine su specifične za djecu ili imaju potencijal smanjiti rizik za djecu. Primjerice, redizajn prednjih dijelova vozila kako bi došlo do što manjeg broj ozljeda prilikom naleta pješaka, ugradnja kamera i alarmnog sustava i sl.
8. *Ublažavanje rizika za mlade vozače* – u pojedinim zemljama mlađi maloljetnici od 15 godina i više mogu voziti. Mladi vozači, početnici, čine veliki broj globalnih prometnih nesreća. Čimbenici koji pridonose velikom broju prometnih nesreća su prebrza vožnja,

alkohol, droga, slanje poruka za vrijeme vožnje i slično. Za smanjenje broja prometnih nesreća kod mladih vozača preporučeno je uvođenje osposobljavanja za upravljanje vozilima kroz više različitih stupnjeva. U zemljama koje provode taj način osposobljavanja vozača bilježi se smanjenje prometnih nesreća za 46%.

9. *Pružanje odgovarajuće skrbi za ozlijeđenu djecu* – unaprjeđenje hitnog zdravstvenog sustava i rehabilitacijskih usluga najbolji su pristup poboljšanju ishoda za sve žrtve prometnih nesreća, a posebice za djecu. Potrebno je osigurati edukaciju skrbnika i učitelja na način da u bilo kojem trenutku mogu iskoristiti primjenu osnovnih postupaka prve pomoći kod ozljeda ukoliko dođe do njih, te opremiti interventna vozila s medicinskom opremom prilagođena za djecu, osigurati prijevoz do zdravstvenih ustanova. Također, povećati broj „child – friendly“ bolnica prilikom zbrinjavanja djece kako bi smanjili dodatnu traumu ozlijeđenoj djeci, te poboljšati pedijatrijske odjele u zdravstvenim ustanovama i osnovati savjetovališta za ozlijeđenu djecu i njihove obitelji radi ublažavanja psihološkog utjecaja prometnih nesreća.
10. *Vršenje nadzora nad djecom u neposrednoj blizini škola* – kako je i ranije navedeno, mala djeca imaju ograničenu sposobnost procjene rizika. Kao takvi, roditelji i drugi skrbnici igraju važnu ulogu da protumače djeci što se zapravo događa oko njih. Sami nadzor ne može zamijeniti gore navedene uloge, ali može nadopuniti i ojačati druge mjere. Nadzor bi obuhvaćao, primjerice, osiguravanje da djeca koriste kacige, auto-sjedalice, sigurnosne pojaseve te da se pridržavaju protokola uspostavljenih za sigurnosne zone u školama.

U današnje vrijeme, svatko može utjecati na ponašanje djeteta u prometu. Počevši od roditelja koji dijete uče osnovama prometa, škole koja te informacije prilagođava na djeci najlakši i najprihvatljiviji način, pa sve do stručnjaka za sigurnost prometa te samih vozača koji moraju prilagoditi svoje ponašanje u prometu. Postepeno se objašnjavaju i prikazuju moguće opasne situacije u prometu, na način da dijete može na sebi prilagodljiv način razumjeti opasnosti situacije u prometu, te da reagira na odgovarajući način. Izuzev problematičnih ponašanja sudionika u prometu za sigurnost djece izrazito su važni infrastruktura i obilježja prometnih tokova, a najviše u zonama vrtića i škola. Svaki od nabrojanih elemenata može izazvati prometnu nesreću, s težim ili lakšim posljedicama.

## 4.1. Prometni odgoj i obrazovanje

Termin „prometna kultura“ smatra se sastavnim dijelom opće kulture, a usmjeren je na sve sudionike u prometu. Svrha prometne kulture je pokušaj sprječavanja i smanjenja broja nesreća u kojima najviše stradavaju ljudi, neovisno o njihovoj starosnoj dobi. Učenje djece o ponašanju u prometu trebalo bi započeti već u najranijoj životnoj dobi. Roditelji i odgajatelji u vrtiću su osobe koje prve educiraju djecu kako prelaziti cestu i kojim opasnostima su izloženi na cesti. Ta se edukacija potom nastavlja od strane učitelja kada djeca pođu u školu. Pri polasku u prvi razred djeca bi već trebala razumjeti temeljna pravila koja se tiču snalaženja u cestovnom prometu prilikom prelaska ceste te prilikom prelaska željezničke pruge ukoliko postoji željeznička pruga.<sup>11</sup>

Od prvog do četvrtog razreda osnovne škole posebice su ugrožena djeca u prometu, učestalo zbog nedovoljno razvijenih osjetila, te manje spoznaje prometnog znanja i iskustva. Djeca mlađe školske dobi u većini slučajeva posjeduju osnovnu sposobnost snalaženja kao što je orijentacija lijevo – desno, naprijed – nazad. Međutim, zbog niskog rasta njihovo je vidno polje suženo, a samim time otežana je i njihova orijentacija u prometu. Također, jedan od razloga koji utječe na ugroženost djece u prometu jest to da ona nemaju dovoljno razvijenu svijest o opasnim prometnim situacijama, a pažnja im je često usmjerena na različite stvari koje tada ne bi trebale biti tu.

U suradnji s policijom i školama provode se povremene edukacije prometnog odgoja posebice u osnovnim školama. Jedan od predmeta koji najviše pridonosi prometnome odgoju te učenju djeteta je predmet priroda i društvo. Zadaća tog predmeta je upoznavanje djeteta kako se ponašati u prometu, na način da ga uče kako da se nađe u prostoru. Već u prvom razredu dijete se upoznaje s pojmovima kao što je promet, uči o tome tko spada u skupinu pješaka, a tko u skupinu vozača i slično. Zahvaljujući prometnom odgoju djeca bi trebala razumjeti obvezu poštivanja prometnih znakova, što znači sudjelovati u prometu kao odgovorni pješak ili vozač bicikla, te što je to pješački prijelaz i semafor osposobljavajući ga za sigurno kretanje prometnicom i prelazak preko prometnice. U drugome razredu osnovne škole dijete uči složenije pojmove kao što su prometna signalizacija i znakovi. Osim toga on se upoznaje s

---

<sup>11</sup> „Sigurno u prometu“, 16. Državno natjecanje, str. 2. Dostupno na: <https://www.azoo.hr/app/uploads/uvezeno/images/stories/dokumenti/BiltenSUP2008.pdf> (18. 02. 2021.)



prometnim znakovima (Slika 1.) koje pronalazi u blizini škole, te na relaciji između kuće i obrazovne ustanove ( u ovom slučaju škole).<sup>12</sup>



Slika 1. Prometni znakovi

Izvor: <https://th.bing.com/th/id/OIP.oaZszPVBjBjIrk4Zo5js17QHAC0?pid=ImgDet&rs=1>  
(14. 02. 2021.)

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na prometnicama od 2008. godine prometni znakovi se mogu definirati kao znakovi opasnosti, znakovi izričitih naredbi, znakovi obavijesti i znakovi obavijesti za vođenje prometa s dopunskom pločom koja je sastavnim dijelom prometnog znaka i koja pobliže određuje značenje prometnog znaka ili bez nje, promjenjivi prometni znakovi, prometna svjetla i svjetlosne oznake te oznake na kolniku i drugim površinama.<sup>13</sup> U skladu s time učenike se uči da postoje tri osnovna oblika znakova (trokut, krug i pravokutnik), a značenje znaka ovisi o njegovom obliku.

Učenicima je važno objasniti kako i oni spadaju u skupinu vozača ukoliko voze, primjerice, bicikl te da nije nužno da osoba upravlja motornim vozilom da bi ju se smatralo vozačem. Neki od trokutastih znakova koje djeca mogu susresti u blizini škole su znakovi za: obilježavanje pješačkog prijelaza, oznaka za bolnicu, znak za autobusno stajalište i slično.<sup>14</sup>

Obitelj predstavlja prvo mjesto na kojem djeca razvijaju vlastita razmišljanja, stavove i ponašanja, općenito o životu, ali i o prometu. U 90% slučajeva dijete putuje u prisustvu svojih roditelja, članova obitelji ili neke druge odrasle osobe. Mobilnost djeteta odvija se na način kada pješake s djecom neovisno na kojoj lokaciji bili, roditelj ili odrasla osoba ima priliku objasniti djeci kako da se ponašaju u određenim prometnim situacijama, kako se ne bi desila situacija da dijete dođe u period odlaska u osnovnu školu, a ne poznaje osnovna prometna

---

<sup>12</sup> Nacionalni okvirni kurikulum za predškolski odgoj i obrazovanje te opće obvezno i srednjoškolsko obrazovanje. Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa (2020.), Dostupno na: [http://mzos.hr/datoteke/Nacionalni\\_okvirni\\_kurikulum.pdf](http://mzos.hr/datoteke/Nacionalni_okvirni_kurikulum.pdf) (14. 02. 2021.)

<sup>13</sup> Zakon o sigurnosti prometa na cestama. „Narodne novine“, broj 67/08, čl.88. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008\\_06\\_67\\_2224.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_67_2224.html) (14. 05. 2021.)

<sup>14</sup> Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama „Narodne novine“, broj 33/05, čl.31. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2005\\_03\\_33\\_662.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2005_03_33_662.html) (14. 02. 2021.)

pravila.<sup>15</sup>

Bez obzira što se s prometnom kulturom djetete susreće i o njoj počinje učiti u osnovnoj školi, zbog djetetove sigurnosti kao i sigurnosti ostalih sudionika u prometu, na roditeljima je da svoje djetete nauče osnovama ponašanja i kretanja u prometu prilikom polaska u prvi razred.

Izrazito je bitno znati da je dječji mozak većinski zaigran i nedovoljno razvijen na način da prepoznaje složenije prometne situacije. Tada je na roditelju odgovornost da osvijesti djetete o mogućim opasnostima, te ih učestalo podsjećati na pravila ponašanja u prometu sve dok ih djetete ne počne samostalno primjenjivati. U nastavku su sugestije i savjeti usmjereni roditeljima<sup>16</sup>:

1. *Dijete koje se nalazi u prometu u svakom trenutku za ruku mora držati odraslu osobu s kojom putuje* – kada je djetete uz roditelja, olakšava roditelju kontrolu djetetovih pokreta kao i mogućnost objašnjavanja određenih situacija koje se mogu dogoditi u prometu. Djeci iznad 6 godina starosti roditelj može dopustiti da hoda pokraj njega bez držanja za ruke, ali jedino ukoliko procijeni da je sigurno. Na takav način djetete vježba svoju samostalnost i neovisnost o roditelju prilikom donošenja odluka u prometu.
2. *Gledanje lijevo i desno i drugi pojmovi* – jedan od prijedloga je učenje djeteta određenim terminima kao što su nogostup, prometni znakovi, semafori, zebra, pješački prijelazi i slično. Prvenstveno se djetete treba učiti raspoznavanju lijeve i desne strane u prometu. Prilikom učenja lijeve i desne strane treba napomenuti da sva djeca to ne savladavaju u isto vrijeme.
3. *Obavezno kretanje nogostupom* – djecu treba učiti da uvijek odabiru najsigurniji put za kretanje na prometnicama, odnosno da izaberu put kretanja na nogostupu bez obzira je li to kraća ili dulja relacija kretanja od nekog drugog, manje sigurnog prijelaza.
4. *Učiti djecu da paze na bicikliste te da obavezno nose kacigu* - traka po kojoj pješaci hodaju u pojedinim gradovima i naseljima sadrži posebnu oznaku za bicikliste. Ukoliko se roditelj odluči voziti biciklom, te na takav način odluči uključiti i svoje djetete, obavezan je osigurati djetetu svojevrsnu zaštitu, odnosno zaštitnu kacigu za glavu (Slika 2.).
5. *Stani sa strane da ne smetaš* – ukoliko je djetetu potrebno da nešto uzme ili spremi u ruksak, roditelj ga treba naučiti da prilikom pospremanja ruksaka stane sa strane kako ne bi ometao kretanje drugih pješaka i biciklista koji se kreću nogostupom.

---

<sup>15</sup> Posavec D., Luburić G., Missoni E.. Program odgoja i obrazovanja kao čimbenik sigurnosti djece u cestovnom prometu. *Suvremeni promet*, vol. 36, br. 3-4, str.230

<sup>16</sup> Sigurnost djece u prometu. Dostupno na: <https://klinfo.rtl.hr/roditelji-3/roditelji/sigurnost-djece-u-prometu-14-lekcija-koje-trebaju-svladati-prije-polaska-u-skolu/> (17. 02. 2021.)

6. *Nikada ne trči na cestu* – roditelj je dužan dijete upozoravati uvijek, a najčešće dok se igra na područjima prilagođenim djetetovoj igri kao što su dječji parkovi ili igrališta, koja se učestalo nalaze u neposrednoj blizini prometnica. Također, dijete treba upozoriti da se ne kreće između parkiranih automobila, jer u tim trenucima vozač ne može vidjeti dijete zbog malog rasta, a niti dijete može uočiti vozača koji kreće s automobilom.
7. *Uvijek ići preko pješačkog prijelaza* – ukoliko dijete treba preći cestu, potrebno ga je učiti da je jedino prelazak preko pješačkog prijelaza jedini i najsigurniji način prelaska ceste. Ukoliko roditelj s djetetom prelazi cestu na dijelu u kojem nema označen pješački prijelaz, na taj način dijete uči da je u redu prelaziti na takav način cestu, ukoliko im je pješački prijelaz udaljen.
8. *Crveno – zeleno* – raspoznavanje boja djeca uče već u drugoj godini života, pa mogu početi raspoznavati razliku između crvenog i zelenog svjetla na semaforu. Roditelj je dužan prilikom dolaska na zebdu učiti dijete kako se treba ponašati kada je crveno svjetlo, a kako kada je upaljeno zeleno svjetlo na semaforu.
9. *Ne trčimo preko pješačkog prijelaza* – najčešći razlog zašto djeca trče preko zebre jest strah od promjene boje svjetla na semaforu. Djecu bi trebalo učiti da trčanje preko zebre ne predstavlja brži i sigurniji prijelaz preko zebre. Ispravan način prelaska preko zebre je da šetaju normalnim hodom te da ostvare kontakt očima s vozačem. Na taj način mogu biti sigurni da ih je vozač ugledao, te da mogu sigurno preći cestu.
10. *Upozoriti dijete da pažljivo gleda, prati, osluškuje i zaustavlja se prije prelaska ceste* – u trenucima kada roditelj prelazi s djetetom cestu na području gdje nema označenog pješačkog prijelaza, vrlo je važno da dijete nauči četiri vrlo važna pravila za što sigurniji prijelaz ceste, a to su:
  - 1) *zaustaviti se na rubu nogostupa* (čak i ukoliko nema vozila)
  - 2) *pričekati dok se svi automobili ne zaustave* (kako bi propustili pješake)
  - 3) *pogled usmjeravati na lijevo, potom na desno i opet na lijevo* (ali i vozače koji su se zaustavili u oči)
  - 4) *oslušivati približava li se možda automobil sa sporedne ceste ili ulice* (kojeg još ne vidiš, ali ga čuješ)
11. *Oprez na parkiralištu* – jednaka pravila vrijede za djecu koja se igraju u parku, igralištu ili parkingu, a to je da djeca moraju biti vrlo oprezna te ukoliko moraju hodati između parkiranih vozila da budu izrazito oprezna jer u tim trenucima vozač ne može vidjeti dijete zbog malog rasta, a niti dijete može uočiti vozača koji kreće s automobilom. Roditelj treba dijete naučiti da pravila na parkiralištu vrijede i na bilo kojoj drugoj prometnici.

12. *Poseban oprez imati pri prelasku željezničke pruge* – većina djece bi trebala prije nego što krenu u osnovnu školu biti upoznata s pružnim prijelazima. Glavno pravilo je gledanje prvo lijevo, pa desno i opet lijevo. Nakon što dijete bude 100% sigurno da u blizini nema vlakova, ili vozila koja prelaze željezničku prugu sa sigurnošću mogu prijeći cestu.
13. *Reflektirajući prsluci i trake* – pojedinci govore da se u trenutcima kada su vremenske neprilike kao što su kiša i magla, javlja obaveza nošenja reflektirajućih prsluka i traka, kao i kada je smanjena preglednost vozača kada sviće ili u vrijeme sumraka. Međutim, djeca bi trebala ukoliko se kreću cestama obavezno nositi reflektirajuće prsluke ili trake kako bi vozači sa sigurnošću mogli prepoznati djecu.
14. *Obvezna upotreba pojasa prilikom svakog sjedanja u vozilo* – od samog rođenja, djeca se moraju vezati u auto-sjedalicama pojasom, kako bi tijekom cijelog putovanja bila potpuno sigurna od bilo kakve vrste ozljede tijekom vožnje. Također, i roditelji bi trebali koristiti sigurnosni pojas koji ih zaštićuje od neke vrste ozljede, te na takav način odaju pozitivan primjer djeci.



Slika 2. Pravilno korištenje bicikla

Izvor: <https://sandhillssentinel.com/wp-content/uploads/2018/02/kids-riding-bikes.jpg> (17.02.2021.)

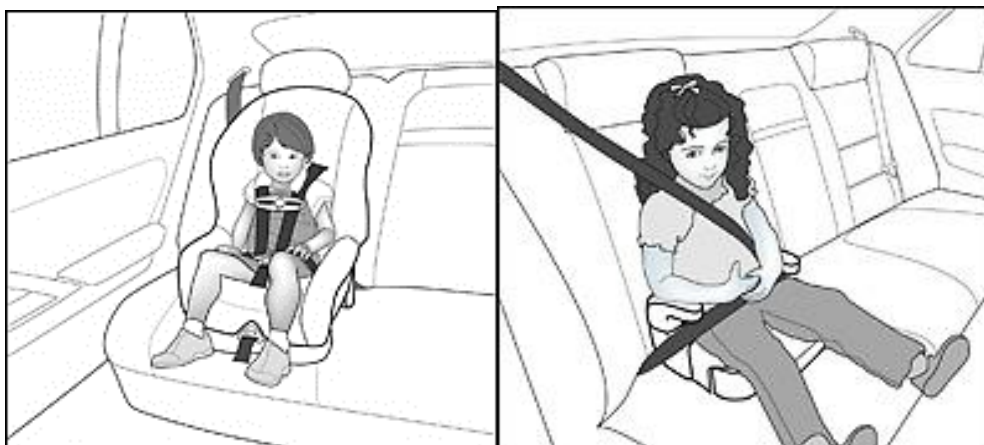
## 4.2. Prijevoz djece

U današnje vrijeme postoji više oblika na koji se obavlja prijevoz djece. Najučestaliji prijevoz je prijevoz osobnim automobilom, dok se prijevoz školskim autobusom obavlja na relacijama gdje su djeca udaljenija od školskih ustanova te trebaju imati organizirani prijevoz djece.

#### 4.2.1. Osobnim automobilom

Posljednjih nekoliko godina najviše stradanja u prometu događa se djeci koja su putnici u vozilima svojih najbližih, a ne u svojstvu pješaka ili biciklista. Razlog tomu prikazuje istraživanje Hrvatskog autokluba iz 2013. godine u Osijeku, Rijeci i Zagrebu (Tablica 7.). Istraživanje se odvijalo u zimsko vrijeme pred dječjim vrtićima, gdje se najviše pratio način smještaja djece u vozila i prijevoz djece.<sup>17</sup>

Ispravan način prijevoza djece (Slika 3.) obuhvaća pravilo smještanje djeteta u automobilu na način da dijete sjedi u dječjoj sjedalici ovisno o svojoj dobi, te da je dijete vezano sigurnosnim pojasom na pravilan način. Npropisan prijevoz djece uključivao je prijevoz djece bez odgovarajuće dječje sjedalice ili vožnju na suvozačevom mjestu, sjedenje izvan auto sjedalice ili sjedenje unutar sjedalice, no bez korištenja sigurnosnog pojasa, smještaj na stražnjem sjedalu i vezivanje pojasom na opasan način (kada pojas prelazi preko djetetovog vrata zbog nedovoljne visine djeteta).<sup>18</sup>



Slika 3. Ispravan prijevoz djece

Izvor: <http://www.sigurno-voziti.net/paznja/paznja18.html> (18.02.2021.)

Prikazom statističkih podataka istraživanja, može se zaključiti kako ne postoje značajne oscilacije između gradova, već su rezultati skoro pa jednaki (Tablica 7.). Prikazani rezultati mogu se objasniti kao vrlo loša prometna edukacija roditelja na način da njihovo ponašanje uvelike ugrožava život njihove djece.

<sup>17</sup> Sigurno voziti. Dostupno na: <http://www.sigurno-voziti.net/paznja/paznja18.html> (18. 02. 2021.)

<sup>18</sup> Sigurno voziti. Dostupno na: <http://www.sigurno-voziti.net/paznja/paznja18.html> (18. 02. 2021.)

Tablica 7. Ispitivanje propisanog prijevoza djece u automobilu

Grad	Smještanje i prijevoz djeteta automobilom (%)	
	<i>Ispravno</i>	<i>Neispravno</i>
Zagreb	35	65
Rijeka	29	71
Osijek	33	67

Izvor: Obrada autora prema podacima dostupnim na: <https://www.hak.hr/vijest/280/provjera-prijevoza-djece-u-automobilima> (18. 02. 2021.)

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

- U teretnim vozilima i vozilima s osam sjedećih mjesta ( izuzev mjesta za vozača) koja imaju ugrađene pojaseve zabranjeno je prevoziti djecu čija je visina ispod 150 cm ukoliko ne sjede u propisanim auto sjedalicama i nisu propisno vezana,
- U motornim vozilima s najviše osam sjedećih mjesta ( izuzev mjesta za vozača) dozvoljeno je prevoziti djecu između 135 i 150 centimetara bez auto sjedalice ili odgovarajućeg postolja pod uvjetom da su smještene na stražnjem sjedalu i vezana sigurnosnim pojasom za odrasle osobe,
- U teretnim vozilima i vozilima s najviše osam sjedećih mjesta ( izuzev mjesta za vozača) koja nemaju ugrađene sigurnosne pojaseve nije dozvoljen prijevoz djece ispod tri godine; također djeca s napunjenih tri i više godina ne smiju se prevoziti na prednjem sjedalu vozila ukoliko je njihova visina manja od 150 cm,
- Zabranjeno je dijete prevoziti u sigurnosnoj sjedalici okrenutoj u suprotnom smjeru od smjera vožnje na sjedalu koje ima ugrađen zračni jastuk ukoliko isti nije deaktiviran,
- Osoba s napunjenih 18 godina koja upravlja biciklom na njemu može prevoziti dijete iznad 8 godina starosti ukoliko bicikl ima posebno sjedalo i držače, a mlađa djeca na biciklu se mogu prevoziti ukoliko isti ima posebno ugrađeno sjedalo s pripadajućom opremom, uz obvezno korištenje kacige,
- Zabranjen je prijevoz djece mlađe od 12 godina putem mopeda i motocikla.<sup>19</sup>

U današnje vrijeme postoje različiti sigurnosni sustavi koji služe za lakši i sigurniji prijevoz

<sup>19</sup> Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. „Narodne novine“, broj 70/19 i 108/17, čl.89. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019\\_07\\_70\\_1450.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_07_70_1450.html) (17. 05. 2021.)



djece. Ovisno od dobi, visini i težini djece, sigurnosni sustavi za prijevoz djece dijele se po grupama i kategorijama i to:

1. *Dječja auto-sjedalica s postavljanjem suprotno smjeru vožnje* - namijenjena je prijevozu novorođenčadi i djece koja su tek prohodala. U odnosu na one koje se postavljaju u smjeru vožnje. Ove sjedalice pružaju veću i bolju potporu djetetovoj glavi, vratu i kralježnici iz razloga što drže dijete sigurno u svojoj unutrašnjosti uz pomoć vezanja u 3 ili 5 točaka ovisno o modelu.<sup>20</sup> Postoje različite izvedbe ovisno o načinu pričvršćivanja pomoću sigurnosnog pojasa (Slika 4.).



Slika 4. Prikaz dječjih auto-sjedalica s postavljanjem suprotno smjeru vožnje

Izvor: [https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcTZEDEp6M3r5DLhSH0y\\_3HkNdoaUQvDI1d4Mg&usqp=C](https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcTZEDEp6M3r5DLhSH0y_3HkNdoaUQvDI1d4Mg&usqp=C)  
AU (20. 05. 2021.)

2. *Dječja auto-sjedalica s postavljanjem u smjeru vožnje* - manje je sigurna, ali i dalje pruža veću sigurnost nego kada je dijete vezano samo sigurnosnim pojaskom ili uopće nije vezano. Koristeći integrirani pojas vezanjem u 3 ili 5 točaka ili pomoću štitnika koji se stavlja ispred djeteta dolazi do sprječavanja mogućih ozljeda.<sup>21</sup> Postoji više izvedbi koje se razlikuju po načinu postavljanja odnosno pričvršćivanja uz pomoć sigurnosnog pojasa, Isofix sustava ili dodatne Isofix baze na koju se sjedalica zakvači (Slika 5.).



Slika 5. Dječje auto-sjedalice s postavljanjem u smjeru vožnje

Izvor: [Forward-facing Seats | Child Car Seats](#) (20. 05. 2021.)

<sup>20</sup>Rearward-facing Baby Seats, dostupno na: <https://www.childcarseats.org.uk/types-of-seat/rearward-facing-baby-seats/> (14. 04. 2021.)

<sup>21</sup> Forward-facing Seats, dostupno na: <https://www.childcarseats.org.uk/types-of-seat/forward-facing-seats/> (15. 04. 2021.)

3. *Booster sjedala s potporom za leđa* – postoje 2 različita modela, ovisno sadrže li integrirani pojas ili ne. Način vezanja je koristeći sigurnosni pojas ili Isofix-om (Slika 6.). Sjedala nemaju integrirane pojaseve već koriste postojeći sigurnosni pojas koji se nalazi u vozilu, a koji se postavlja oko djeteta i oko sjedalice. Crveni indikatori ukazuju na smjer kuda se pojas mora provući, a potrebno ga je pozicionirati na način da prelazi točno preko sredine djetetovog ramena i uz samu zdjelicu. Na sjedalima su ugrađeni i bočni zidovi koji štite djetetovu glavu od udara.<sup>22</sup>



Slika 6. Booster sjedala s potporom za leđa  
Izvor: [Booster Seats | Child Car Seats](#) (15. 04. 2021.)

4. *Booster podložak* – koriste ga roditelji za djecu koja su svojom težinom i visinom prerasla prethodno navedene auto-sjedalice. Glavni problem je što djeca u toj dobi nisu dovoljno razvijena da bi mogli normalno koristiti sigurnosni pojas. Glavni zadatak Booster podložaka je da pridignu dijete na određenu visinu kako bi mogao neometano vezati se pojasom za odrasle.<sup>23</sup> Također postoje 2 modela s obzirom na način postavljanja: učvršćivanje sigurnosnim pojasom ili Isofixom.



Slika 7. Vrste Booster podložaka  
Izvor: [Booster Cushions | Child Car Seats](#) (15. 04. 2021.)

<sup>22</sup> Booster Seats. Dostupno na: <https://www.childcarseats.org.uk/types-of-seat/booster-seats/> (14.02.2021.)

<sup>23</sup> Booster Cushions. Dostupno na: <https://www.childcarseats.org.uk/types-of-seat/booster-cushions/> (14.02.2021.)



#### 4.2.2. Javnim prijevozom

Prema *Zakonu o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi* za učenike nižih razreda koji žive u naseljima koja su udaljena od škole više od 3 kilometra, te za učenike od 5. do 8. razreda koji žive u naseljima udaljenima od škole više od 5 kilometara potrebno je organizirati prijevoz na relaciji kuća – škola i obratno. U slučajevima kada djeca žive u naseljima gdje ne postoji javni prijevoz, tada ga je potrebno organizirati bez obzira na udaljenosti između kuće i škole. Na prednjoj vanjskoj i stražnjoj lijevoj strani školskog autobusa mora se nalaziti retro-reflektirajući znak prikazan na Slici 8. koji govori da je riječ o autobusu za prijevoz djece.<sup>24</sup>



Slika 8. Znak za obilježavanje autobusa koji se prevoze djeca

Izvor: [https://www.cvh.hr/media/1300/pravilnik\\_95\\_7.gif?width=316&height=302](https://www.cvh.hr/media/1300/pravilnik_95_7.gif?width=316&height=302) (10. 05. 2021.)

Pri vožnji od kuće do škole i obratno, vozač školskog autobusa djecu mora ukrcati i iskrcati na za to predviđena mjesta kao što su autobusna stajališta, autobusna ugibališta, kolodvori i slično. Za vrijeme vožnje autobusom djeca su obavezna sjediti na svojim mjestima i biti vezana sigurnosnim pojasom. Pri iskrcanju djece, pred školom bi ih trebalo dočekati nastavno osoblje i pratiti ih do ulaza u školsku ustanovu. Isti postupak provodi se i po završetku nastave. Prije uvođenja školskog autobusa u promet, potrebno je osigurati prijevoz da bude što ekonomičniji i sigurniji na način da se izradi trasa i vrijeme prometovanja školskog autobusa. Potreban je prometni elaborat koji se temelji na broju korisnika, prometnoj infrastrukturi i udaljenosti mjesta stanovanja učenika od škole.<sup>25</sup>

*Hodajući školski autobus* podrazumijeva prijevoz djece koja hodaju u skupinama u pratnji jedne ili više odgovornih odraslih osoba u smjeru škole i iz škole. Na početku se kreće sa

<sup>24</sup> Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi „Narodne novine“, broj 87/08, čl.88. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008\\_07\\_87\\_2789.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_07_87_2789.html) (10. 03. 2021.)

<sup>25</sup> Šimunović, Lj.: Sigurnost djece pješaka u zonama Osnovnih škola. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti. 2018., str. 86-88.

manjom skupinom djece, a kasnije se broj povećava ovisno o broju ruta koje se koriste. Ukoliko bi se ostvarila izgradnja strukturiranog programa u kojem mogu biti uključeni i ravnatelji i predstavnici lokalne zajednice, razmatrala bi se pitanja odgovornosti za sigurnost djece, provođenje određenih zakona, koordinacija, uključivanja volontera i sl.<sup>26</sup>

Prednosti organiziranja hodajućeg školskog autobusa su slijedeće:

1. za djecu – veća fizička aktivnost, upoznavanje nove djece i stvaranje prijateljstava, socijaliziranost među djecom, smanjeni broj pretile djece, veći broj djece koja pješače, povezivanje odgovornosti prilikom šetnje na prometnicama i svojevrzne zabave s ostalom djecom u koloni,
2. za roditelje – ekonomičnost goriva, mogućnost bolje organiziranosti na način da se stvori slobodno vrijeme za sebe ili obavljanje pojedinih poslova koje inače ne bi stigli, stvaranje novih poznanstava s roditeljima druge djece,
3. za školu - smanjenje gužve s automobilima oko škole, te smanjena potreba za organiziranim prijevozom djece,
4. za zajednicu - smanjenje broja vozila na cesti, smanjenje zagađenja okoliša, smanjena opasnost za djecu, putnike i pješake.<sup>27</sup>

Uspjeh hodajućeg školskog autobusa ovisi o udaljenosti između mjesta stanovanja i škole, te mogućnosti o neodgovarajućoj prometnoj infrastrukturi koja bi spriječila postojanje sigurnih ruta do škola i obratno (Slika 9.). Sami program „Hodajući školski autobus“ ne bi trebao započeti dok se ne definiraju rute od škole do kuće i obratno.



Slika 9. Hodajući školski autobus

Izvor: [http://www.foxyladydrivers.com/foxyblog/wp-content/uploads/2013/10/kia\\_walking\\_bus-300x184.jpg](http://www.foxyladydrivers.com/foxyblog/wp-content/uploads/2013/10/kia_walking_bus-300x184.jpg) (17. 04. 2021.)

<sup>26</sup>The Walking School Bus, dostupno na: [http://guide.saferoutesinfo.org/walking\\_school\\_bus/](http://guide.saferoutesinfo.org/walking_school_bus/) (17. 04. 2021.)

<sup>27</sup> Šimunović, Lj., Sigurnost djece pješaka u zonama Osnovnih škola, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2018., str. 84 – 85.

### 4.3. Školska prometna jedinica

Prema *Pravilniku o programu i načinu osposobljavanja i djelovanja te odori i oznakama prometnih jedinica mladeži i školski prometnih jedinica* određuje se da djelatnici školske prometne jedinice mogu vršiti kontrolu prometa, te održati siguran protok prometa na način da djeca mogu sigurno prelaziti pješački prijelaz. Djelatnik prometne jedinice (Slika 10.) može biti dijete koje je navršilo 16 godina ili učenik koji je navršio 12 godina jedino u slučaju da ima potpisanu izjavu o suglasnosti roditelja, kojom daju dopuštenje da njihovo dijete bude dio školske prometne jedinice. Zadatak školske prometne jedinice je osigurati sigurni prijelaz djece na zebri.<sup>28</sup>

Školsku prometnu jedinicu vodi učitelj, dok je školska prometna jedinica organizirana od strane policijske uprave koja odlučuje o tome postoji li potreba za školskom prometnom jedinicom (organiziranje školske prometne jedinice nije obavezno!). Svrha pripadnika školske prometne jedinice u trenutku prijelaza djece na zebri je da zaustavi automobile i sva druga motorna vozila koja se kreću po pravcu gdje se nalazi pješački prijelaz, na način da stoji uz pješački prijelaz u reflektirajućoj odori. Koristeći pločicu sa znakom stop ograničava kretanje motornih vozila, te na takav način omogućuje sigurno kretanje djece po pješačkom prijelazu.<sup>29</sup>



Slika 10. Primjer školske prometne jedinice

Izvor: [https://www.mnovine.hr/wp-content/uploads/2019/04/received\\_355015601803930.jpeg](https://www.mnovine.hr/wp-content/uploads/2019/04/received_355015601803930.jpeg)  
(18.02.2021.)

<sup>28</sup> Pravilnik o programu i načinu osposobljavanja i djelovanja te odori i oznakama prometnih jedinica mladeži i školski prometnih jedinica „Narodne novine“, broj 148/08 i 108/17, čl.5.

Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008\\_12\\_148\\_4071.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_12_148_4071.html) (17. 04. 2021.)

<sup>29</sup> Šimunović, Lj.. Sigurnost djece pješaka u zonama Osnovnih škola. Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2018., str.81

## 5. ZAKLJUČAK

Prometne nesreće su vrlo složen problem, a u određenom broju slučajeva mogu se donekle predvidjeti i spriječiti. Naprednije zemlje koje imaju razvijene strategije za sprječavanje što većeg broja prometnih nesreća koje uključuju provedbu zakona o kontroli brzine i konzumaciji alkohola, povećanje upotrebe kaciga i sigurnosnih pojaseva u motornim vozilima, uvođenje prometne kulture odnosno prometnog odgoja kod sudionika u prometu te izgradnju sigurnih prometnica s pripadajućom signalizacijom i sigurno korištenje cesta i motornih vozila imaju pozitivne rezultate.

Najugroženije skupine djece u prometu su učenici nižih razreda osnovne škole, najčešće zbog nedovoljno razvijenih osjetila te manje spoznaje prometnog znanja i iskustva. Djeca mlađe školske dobi u većini slučajeva posjeduju osnovnu sposobnost snalaženja kao što je orijentacija lijevo – desno, naprijed – nazad. Međutim, zbog niskog rasta njihovo je vidno polje suženo, a samim time je otežana i njihova orijentacija u prometu. Također, jedan od važnih čimbenika ugroženosti djece u prometu odnosi se na nedovoljno razvijenu odgovornost za opasne prometne situacije i često usmjeravanje pažnje na okolne sadržaje.

Poražavajuća činjenica je da su djeca putnici u vozilima svojih roditelja ili bližnjih najnesigurnija. Najčešći razlozi tome je što se djeca učestalo prevoze na prednjim sjedalima, na stražnjem sjedalu bez korištenja sigurnosnog pojasa ili u neadekvatnim sjedalicama koje ne udovoljavaju osnovnim uvjetima sigurnosti djece u automobilima. Razvijeni mnogi sigurnosni sustavi prijevoza djece, ovisno od dobi, visini i težini djece, u svrhu što veće sigurnosti.

U današnje vrijeme, svatko može utjecati na ponašanje djeteta u prometu. Počevši od roditelja koji dijete uče osnovama prometa, škole koja te informacije prilagođava na djeci najlakši i najprihvatljiviji način, pa sve do stručnjaka za sigurnost prometa te samih vozača koji moraju prilagoditi svoje ponašanje u prometu. Postepeno se objašnjavaju i prikazuju moguće opasne situacije u prometu, na način da dijete može na sebi prilagodljiv način razumjeti opasnosti situacije u prometu, te da reagira na odgovarajući način.

Za stradavanje djece u prometu podjednako su odgovorni i vozači i roditelji djece. U cilju snižavanja stope smrtnih stradavanja djece u prometu nužno je provoditi stalne edukacije o ponašanju u prometu, kako djece, tako i njihovih roditelja. Djecu je potrebno od malena učiti osnovama prometnog odgoja.

## LITERATURA

Bajric & Ramic Law Office.

Preuzeto s: <https://brlegal.net/sigurnost-djece-u-saobracaju/?lang=bs> (20. 04. 2021.)

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

Booster Cushions.

Dostupno na: <https://www.childcarseats.org.uk/types-of-seat/booster-cushions/>  
(14.02.2021.)

Booster Seats.

Dostupno na: <https://www.childcarseats.org.uk/types-of-seat/booster-seats/>  
(14.02.2021.)

Forward-facing Seats.

Dostupno na: <https://www.childcarseats.org.uk/types-of-seat/forward-facing-seats/>  
(15. 04. 2021.)

Nacionalni okvirni kurikulum za predškolski odgoj i obrazovanje te opće obvezno i srednjoškolsko obrazovanje. Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa (2020.),  
Dostupno na: [http://mzos.hr/datoteke/Nacionalni\\_okvirni\\_kurikulum.pdf](http://mzos.hr/datoteke/Nacionalni_okvirni_kurikulum.pdf)  
(14.02.2021.)

Odredbe o cestovnom prometu i sigurnosti. Dostupno na:

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches\\_techniques/2013/050605/04A\\_FT\(2013\)050605\\_HR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050605/04A_FT(2013)050605_HR.pdf) (14. 05. 2021.)

Posavec D., Luburić G., Missoni E., Program odgoja i obrazovanja kao čimbenik sigurnosti djece u cestovnom prometu, *Suvremeni promet*, vol. 36, br. 3-4, str.230

Rearward-facing Baby Seats.

Dostupno na: <https://www.childcarseats.org.uk/types-of-seat/rearward-facing-baby-seats/> (14.04.2021.)

Republika Hrvatska, Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa (2020.), Nacionalni okvirni kurikulum za predškolski odgoj i obrazovanje te opće obvezno i srednjoškolsko obrazovanje, Zagreb.

Safe Driving. Dostupno na:

[http://safedriving.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=41&Itemid=4](http://safedriving.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=41&Itemid=4)

[1&lang=el](#) (20.04.2021.)

Sigurno u prometu“, 16. Državno natjecanje, str. 2. Dostupno na:

<https://www.azoo.hr/app/uploads/uvezeno/images/stories/dokumenti/BiltenSUP2008.pdf> (18. 02. 2021.)

Sigurno voziti.

Dostupno na: <http://www.sigurno-voziti.net/paznja/paznja18.html> (18. 02. 2021.)

Sigurnost djece u prometu.

Dostupno na: <https://klinfo.rtl.hr/roditelji-3/roditelji/sigurnost-djece-u-prometu-14-lekcija-koje-trebaju-svladati-prije-polaska-u-skolu/> (17. 02. 2021.)

Stevanović, M., Predškolska pedagogija, Rijeka, 2003., str. 15

Šimunović, Lj.: Sigurnost djece pješaka u zonama Osnovnih škola. Zagreb:

Fakultet prometnih znanosti. 2018., str. 84.- 88.

Ten strategies for keeping children safe on the road. Dostupno na:

[https://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten\\_Strategies\\_For\\_Keeping\\_Children\\_Safe\\_on\\_the\\_Road.pdf](https://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf) (14. 05. 2021.)

The Walking School Bus, dostupno na: [http://guide.saferoutesinfo.org/walking\\_school\\_bus/](http://guide.saferoutesinfo.org/walking_school_bus/) (17. 04. 2021.)

Zeeger C., Hunter W. (2010.). Safer Vulnerable Road Users: Pedestrians, Bicyclists,

Motorcyclists, and Older Users, *White Papers for: „Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety“*, White Paper No. 5. Preuzeto s:

[https://www.towardzerodeaths.org/wpcontent/uploads/2020/01/Draft\\_TZD\\_White\\_Paper\\_5\\_Vulnerable\\_Users.pdf](https://www.towardzerodeaths.org/wpcontent/uploads/2020/01/Draft_TZD_White_Paper_5_Vulnerable_Users.pdf) (20. 04. 2021.)

## Pravilnici i zakoni

Pravilnik o programu i načinu osposobljavanja i djelovanja te odori i oznakama prometnih jedinica mladeži i školski prometnih jedinica „Narodne novine“, broj 148/08 i 108/17

Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008\\_12\\_148\\_4071.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_12_148_4071.html) (14. 02. 2021.)

Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama „Narodne novine“, broj

33/05. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2005\\_03\\_33\\_662.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2005_03_33_662.html) (14. 02. 2021.)

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. „Narodne novine“, broj 70/19 i 108/17, čl.89. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019\\_07\\_70\\_1450.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_07_70_1450.html) (14. 05. 2021.)

Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi „Narodne novine“, broj 87/08. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008\\_07\\_87\\_2789.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_07_87_2789.html) (10. 03. 2021.)

Zakon o sigurnosti prometa na cestama. „Narodne novine“, broj 67/08. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008\\_06\\_67\\_2224.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_67_2224.html) (14. 05. 2021.)

## POPIS SLIKA

Slika 1.	Prometni znakovi	19
Slika 2.	Pravilno upravljanje biciklom	22
Slika 3.	Ispravan prijevoz djece	23
Slika 4.	Prikaz dječjih auto-sjedalica s postavljanjem suprotno smjeru vožnje	25
Slika 5.	Dječje auto-sjedalice s postavljanjem u smjeru vožnje	25
Slika 6.	Booster sjedala s potporom za leđa	26
Slika 7.	Vrste Booster podložaka	26
Slika 8.	Znak za obilježavanje autobusa koji se prevoze djeca	27
Slika 9.	Hodajući školski autobus	29
Slika 10.	Primjer školske prometne jedinice	30

## POPIS TABLICA

Tablica 1.	Nastradala djeca prema spolu u razdoblju 2009.-2020.godine	5
Tablica 2.	Dobna struktura nastradale djece u razdoblju 2009.-2020.godine	7
Tablica 3.	Poginula djeca u prometnim nesrećama u svojstvu (2009.-2020.)	9
Tablica 4.	Teško ozlijeđena djeca u prometnim nesrećama sa svojstvom djeteta u prometu u razdoblju 2009.-2020.godine	10
Tablica 5.	Lakše ozlijeđena djeca u prometnim nesrećama sa svojstvom djeteta u prometu u razdoblju 2009.-2020.	11
Tablica 6.	Prometne nesreće po dobnoj strukturi vozača koji su ih skrivili kroz razdoblje 2009.-2020.	13
Tablica 7.	Ispitivanje propisanog prijevoza djece u automobilu	23



## POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Udio stradavanja djece i mladih do 19 godina starosti 4