

SIGURNOST DJECE U PROMETU

Brkić, Margareta

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:125:835184>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**



Repository / Repozitorij:

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



VELEUČILIŠTE U RIJECI

Margareta Brkić

SIGURNOST DJECE U PROMETU

završni rad

Rijeka, 2022.

VELEUČILIŠTE U RIJECI

Odjel sigurnosti na radu

Preddiplomski stručni studij Sigurnost na radu

SIGURNOST DJECE U PROMETU

završni rad

MENTOR

Erika Gržin, v. pred.

STUDENT

Margareta Brkić

MBS: 2426000030/19

Rijeka, 2022.

SAŽETAK

Djeca su najranjivija skupina koja svakodnevno sudjeluje u prometu u ulozi putnika ili pješaka. Roditeljima bi trebalo biti prioritetno zaštititi dijete od potencijalnih nesreća u prometu. Činjenično je da djeca nemaju mentalnu zrelost kada je u pitanju procjena opasnosti i zato je važno popularizirati temu sigurnosti djece u prometu te kroz igru i sadržaje primjerene njima educirati djecu o ponašanju u prometu. Sigurnost u prometu ovisi o svim sudionicima i njihovom ponašanju i upravo to je razlog zbog koje se mora poticati odgoj i obrazovanje od najranije dobi.

Ključne riječi: sigurnost u prometu, ranjive skupine, djeca u prometu, autosjedalice

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. ZAKONODAVNA REGULATIVA	2
2.1 UNECE- GOSPODARSKA KOMISIJA UJEDINJENIH NARODA ZA EUROPU	3
2.2 ZAKONI U REPUBLICI HRVATSKOJ	4
3. ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA SIGURNOST DJECE U PROMETU	7
3.1 KACIGA	8
3.2 OBRAZOVANJE I MEDIJI	12
3.3 PRIJEVOZ DJECE ŠKOLSKIM AUTOBUSOM	15
4. STAVOVI ISPITANIKA O KORIŠTENJU AUTOSJEDALICA	17
5. PRIJEDLOG MJERA ZA POVEĆANJE SIGURNOSTI DJECE U PROMETU	31
5. ZAKLJUČAK	36
POPIS LITERATURE	38
POPIS FOTOGRAFIJA	40
POPIS GRAFIKONA	41
PRILOZI	42

1. UVOD

U ranom djetinjstvu djeca trebaju pomoć odraslih u velikoj mjeri kako bi upravljala rizicima povezanim sa sudjelovanjem u prometu, odnosno s korištenjem cesta. Neophodna im je posebna pomoć u otkrivanju prisutnosti prometa, procjeni brzine i udaljenosti nadolazećeg prometa jer u tom periodu djeca nemaju razvijene vještine za prepoznavanje opasnosti i pravovremeno reagiranje na iste. Kako rastu i razvijaju se, te uz pomoć odraslih, djeca postaju svjesnija kako mogu vladati vlastitom sigurnošću i postati sigurniji sudionici u prometu. Da bi se to postiglo neophodno je educiranje kako odraslih, tako i djece.

Predmet istraživanja ovog završnog rada je sigurnost djece u prometu. Svrha rada je podizanje svijesti o nužnosti educiranja djece i roditelja po pitanju sigurnosti u prometu. Rad je pisan s ciljem prikaza mjera kojima se sigurnost djece može povećati.

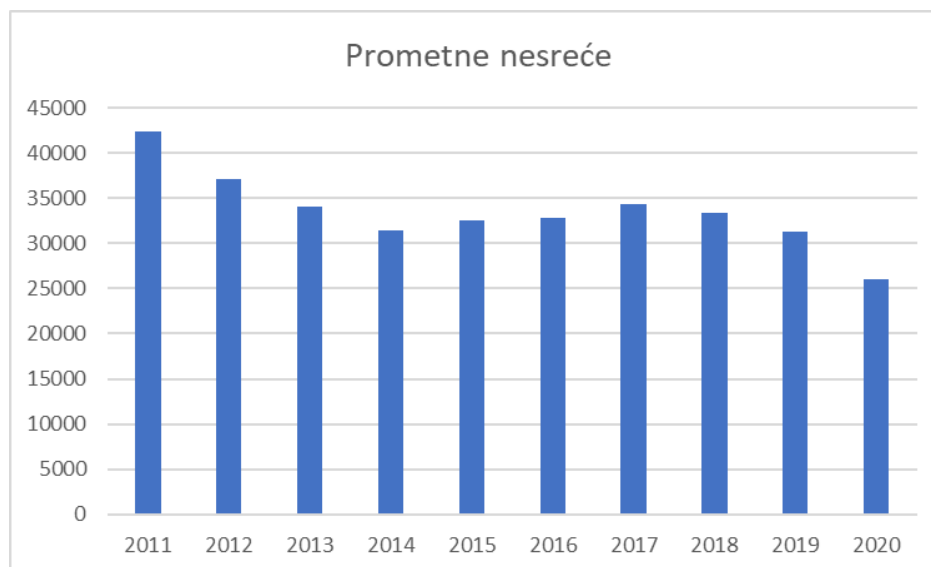
Rad je strukturiran u 6 poglavlja od kojih je prvo uvod, a posljednje zaključak završnog rada. U drugom djelu je opisana zakonodavna regulativa kojoj je cilj smanjenje stradavanja svih sudionika prometa . U trećem poglavlju prikazuju se čimbenici koji utječu na sigurnost djece u prometu, od kacige do obrazovanja koje je najbitnije za stvaranje svjesnog i odgovornog sudionika u prometu. U četvrtom dijelu završnog rada prikazani su rezultati ankete o korištenju autosjedalica u prometu. U petom dijelu nalaze se prijedlozi za povećanje sigurnosti na cestama.

2. Zakonodavna regulativa

Ljudi su danas oprezniji u prometu više nego ikada u povijesti. Recesija loše utječe na ljude, opterećeni su svojom egzistencijom, izgubljeni, zamišljeni, rastreseni što nikako ne ide u prilog sigurnosti prometa. Kroz policijske aktivnosti koje, između ostalog, uključuju praćenje prometa i prikupljanje podataka o prometnim nesrećama, utvrđena su opasna mjesta u prometu. Navedeno je omogućilo pravilnu organizaciju službu, odnosno raspoređivanje djelatnika policije na najugroženija mjesta prometnice što je smanjilo probleme koje izaziva cestovni promet (Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine, NN 59/2011).

Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20) donesen je i redovno se revidira prvenstveno zato jer se nije dosegla željena razina sigurnosti u prometu, iako je napredak vidljiv (grafikon 1.). Aktivnosti se svakodnevno unaprjeđuju i poboljšavaju s ciljem smanjenja rizik od smrtnih stradavanja i ozljeda. Rizik je uvijek prisutan i nikada se neće dogoditi da on u potpunosti nestane i upravo iz tog razloga određena su tijela koja konstantno reduciraju rizik jer je to jedino i moguće.

Grafikon 1. Broj prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj



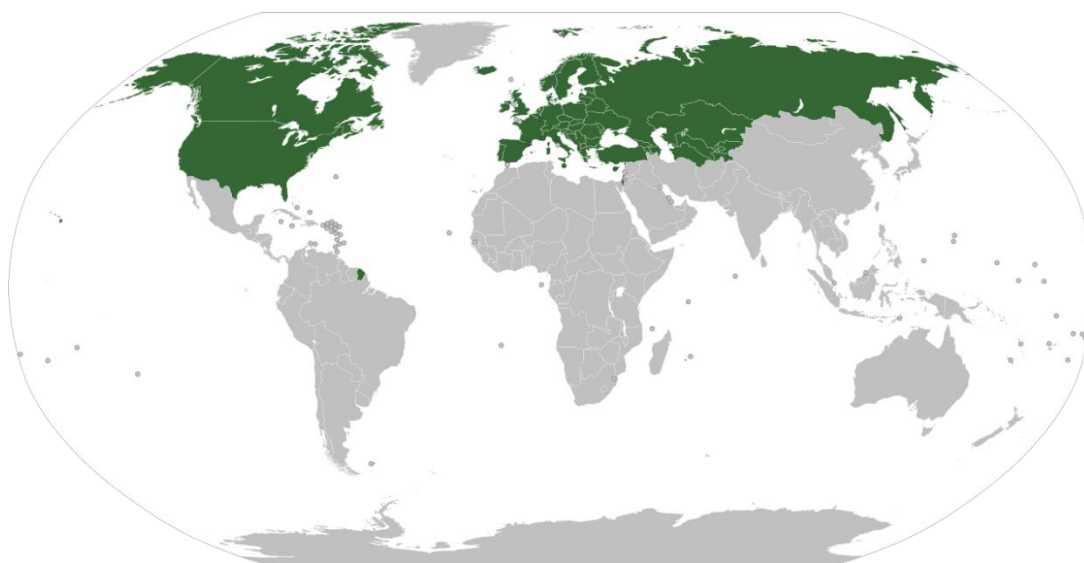
Izvor: <https://mup.gov.hr/> 25.5.2022.

Istraživanje Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine najugroženijom skupinom sudionika u prometu smatra djecu, pješake i biciklisti te se shodno tome može zaključiti da njihovoj sigurnosti treba posvetiti veliku pažnju.

2.1 UNECE- Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu

„UN/ECE je jedna od pet regionalnih komisija UN-a, osnovana 1947. od ECOSOC-a, čije sjedište se nalazi u Ženevi. Glavni joj je zadatak promicanje gospodarske suradnje među svojih 56 članica (slika 1). koje surađuju na području gospodarstva, energije, okoliša, ljudskih naselja, populacije, statistike, drvne industrije, trgovine i transporta itd. Aktivnosti Komisije uključuju analizu opće politike, razvoj konvencija, propisa i standarda kao i tehničku pomoć. U aktivnostima Komisije sudjeluje preko 70 organizacija i nevladinih udruga. Republika Hrvatska također sudjeluje u radu Komisije.“ (<https://mingor.gov.hr/o-ministarstvu-1065/djelokrug-4925/medjunarodna-suradnja/un-ece-gospodarska-komisija-ujedinjenih-naroda-za-europu/1114> 25.4.2022.)

Slika 1. Zemlje članice UNECE-a



Izvor: <https://mingor.gov.hr/o-ministarstvu-1065/djelokrug-4925/medjunarodna-suradnja/un-ece-gospodarska-komisija-ujedinjenih-naroda-za-europu/1114>, 25.4.2022.

U nastavku su navedeni pravilnici koji obuhvaćaju odredbe koji se odnose na sigurnost djece u prometu, odnosno na homologaciju različitih sustava za držanje djece u vozilima (<https://eur-lex.europa.eu/homepage.html> 08.04.2022.):

- Pravilnik br. 14 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) koji sadrži odredbe o homologaciji vozila vezane uz sidrišta sigurnosnih pojasa i sustava Isofix
- Pravilnik br. 16 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) koji sadrži jedinstvene odredbe o homologaciji: sigurnosnih pojaseva, sustava za držanje, sustava za držanje djeteta i sustava za držanje djeteta ISOFIX, za putnike u motornim vozilima , kao i vozila opremljenih sigurnosnim pojasevima, podsjetnicima za sigurnosni pojas, sustavima za držanje, sustavima za držanje djeteta, sustavima za držanje djeteta ISOFIX i sustavima za držanje djeteta i-Size
- Pravilnik br. 44 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) - Jedinstvene odredbe o homologaciji sustava za držanje djece kao putnika u motornim vozilima („sustavi za držanje djeteta”)
- Pravilnik br. 129 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji unaprijeđenih sustava za držanje djeteta koji se upotrebljavaju u motornim vozilima.

2.2 Zakoni u Republici Hrvatskoj

Prema članku 163. stavak 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20 – u daljnjem tekstu Zakon) ako se u vozilima koja, osim sjedala za vozača imaju najviše 8 sjedala i u vozilima za prijevoz tereta u kojima su ugrađeni sigurnosni pojasevi, prevoze djeca koja su niža od 150 cm, ona moraju biti smještena u „posebnoj sigurnosnoj sjedalici/postolju koja su za vozilo pričvršćena sigurnosnim pojansom vozila ili posebnim kopčama u vozilu“ odnosno sukladno načinu koji je „odredio

proizvođač posebne sigurnosne sjedalice“. Sukladno stavku 5. djeca viša od 135 cm, a niža od 150 cm mogu se prevoziti na sjedalima koja nisu prednja bez sigurnosne sjedalice/postolja, ukoliko su pravilno vezana sigurnosnim pojasom za odrasle osobe. Ukoliko u vozilo koje osim sjedala za vozača ima još najviše 8 sjedala i vozila za prijevoz tereta nisu ugrađeni sigurnosni pojasevi, u njima se ne smiju prevoziti djeca mlađa od tri godine, a djeca stara tri godine i više, a niža od 150 cm ne smiju se smjestiti na prednje sjedalo.

„Iako je zakonom dopušteno prevoziti djecu vezanu u autosjedalici ili dječjem postolju na prednjem sjedalu, istraživanja pokazuju da to nosi znatno povećan rizik ozljede kod djece do 150 cm visine. Prevoženje djeteta na prednjem sjedalu je najnesigurnije i treba se koristiti samo kao nužna i rijetka iznimka kad ne postoji mogućnost da se autosjedalica ili postolje ispravno postavi na stražnje sjedalo. U tome slučaju dijete koje je najstarije trebalo bi zauzeti prednje sjedalo, zračni jastuk bi trebalo isključiti te pomaknuti sjedalo što više prema natrag. Autosjedalica koja se postavlja u smjeru suprotnome smjeru vožnje nikad se ne smije postaviti na prednje sjedalo ako prednji zračni jastuk nije fizički isključen.“ ([Roda Autosjedalice V6](#), 08.04.2022.)

Po zakonu svako se dijete u vozilu broji kao jedna osoba te broj djece u vozilu ne smije premašiti broj osoba za koliko je vozilo registrirano. Osim toga, sva djeca moraju biti vezana na pravilan način koji je primjeren njihovoj dobi.“ ([Roda Autosjedalice V6](#) 08.04.2022.) Skupina građanki pod nazivom Roda zaključila je da Hrvatski zakon definira niske uvjete sigurnosti djeteta te je odgovornost na vozaču ili roditelju da dijete bude adekvatno vezano u vozilu.

Sukladno Zakonu, ukoliko odgajatelj ili nastavnik vodi djecu u organiziranoj skupini može definiranim znakom zaustaviti promet kako bi djeca sigurno mogla prijeći kolnik. Također je propisano da vozači moraju voziti s osobitim oprezom i takvom brzinom da se mogu pravodobno zaustaviti u slučaju potrebe, na dijelu cesta na kojima se kreću djeca, osobe s invaliditetom, starije i nemoćne osobe.

Kada je u pitanju javni prijevoz djece, članak 41., stavak 4. Zakona kaže da: "Vozač vozila koje se kreće iza vozila kojim se prevoze djeca i vozač vozila koji tom vozilu dolazi u susret na cesti koja ima po jednu prometnu traku namijenjenu za promet vozila u jednom smjeru, dužni su zaustaviti se kad je vozilo kojim se prevoze djeca zaustavljeno na kolniku, dok djeca ulaze ili izlaze

iz vozila.“ Osim toga vozila koja organizirano prevoze djecu moraju ispunjavati posebne uvjete i biti obilježena posebnim znakom. Takvi autobusi mogu voziti brzinom od maksimalno 80 km/h, a za vrijeme ulaska, odnosno izlaska djece iz vozila vozač mora uključiti sve pokazivače smjera. U slučaju da vozilo ne ispunjava navedene uvjete, pravna ili fizička osoba obrtnik kažnjava se novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna.

Svi vozači dužni su zaustaviti vozilo kako bi propustili ranjive sudionike u prometu, odnosno upotrijebiti zvučni znak upozorenja kad god postoji opasnost za sigurnost prometa, a osobito ako se djeca nalaze pored kolnika te ne obraćaju pažnju na cjelokupni promet.

Prema članku 215. Zakona pravo na samostalno upravljanje biciklom na cesti dopušta se osobama koje su navršile 14 godina, odnosno djeci sa navršениh 9 godina, ali pod uvjetom da su osposobljena za upravljanje istoga za što im mora biti izdana potvrda. Inače moraju biti u pratnji osobe koja je navršila minimalno 16 godina.

3. Čimbenici koji utječu na sigurnost djece u prometu

Mnogi čimbenici mogu utjecati na nesreće u djetinjstvu. Postoje određeni fizički čimbenici rizika koji povećavaju vjerojatnost ozljeda kod djece u usporedbi s odraslima, tvrde Mujkić, A. i sur (2015). Djeca su niža i lakša od odraslih pa su pod povećanim rizikom zbog smanjene vidljivosti, posebice u prometu. Djeca imaju manje ruke, noge, stopala, šake i prste, što povećava rizik da ti dijelovi tijela zaglave u žljebovima, udubljenjima, posjekotinama, kako unutar tako i izvan doma, što je rjeđe kod odraslih. Djeca imaju tanju kožu i osjetljivija su na vanjske utjecaje. Dječja koža ima veću površinu u odnosu na svoju težinu od kože odrasle osobe, što je čini posebno osjetljivom na opekline. Posebnost tjelesnih proporcija kod djece je da je glava veća od tijela u odnosu na odrasle što je još jedan veliki čimbenik rizika za ozljede glave i mozga koje mogu biti vrlo opasne i rezultirati smrću.

Mujkić i suradnici, ističu i psihičke karakteristike: prvenstveno neznanje, potom iskustvo, ali općenito i nezrelost djeteta te smanjenu pažnju i kritičnost. Djeca su sama po sebi znatiželjna, istražuju i imaju vrlo veliku potrebu za kretanjem.

Ozljede su vodeći ubojica u prometu djece školske dobi i adolescenata na globalnoj razini. Posebno su pogođene zemlje u razvoju, koje čine 90% žrtava na svjetskim cestama. U svijetu je to "ubojica" broj jedan mladih u dobi od 15 do 29 godina. Također, vodeći uzrok smrti dječaka u dobi od 5 do 14 godina, i pet najbolnijih "ubojica" djevojčica od pet i više godina. Važno je istaknuti i da muški spol snosi puno veći rizik od ženskoga, kada su u pitanju nesreće. Objašnjenja su raznolika, uključujući psihološke karakteristike dječaka i mladića, kao i odgojne mjere i postupke koji omogućuju dječacima da se u ranoj dobi upuštaju u razne potencijalno opasne aktivnosti, pa čak i potiču da razviju tipično muške karakteristike. Zapravo, dječaci su pod većim rizikom i manje zaštićeni od djevojčica.

Povećani dječji umor identificiran je kao čimbenik rizika jer je uočeno da sve više djece ne može pravilno spavati, a umorna djeca s nesanicom imaju povećan rizik od nesreća. Poznata činjenica je da djeca žive u svijetu oblikovanom prema potrebama odraslih, a ta činjenica često se zanemaruje, tvrde Mujkić i suradnici i nastavljaju; dječje potrebe se često zanemaruju pri planiranju

okruženja, osmišljavanju novih proizvoda itd. Djeca nemaju mogućnost za direktan utjecaj na njihove uvjete.

Različite kulture i tradicionalne perspektive zasigurno mogu imati veliki utjecaj na ukupni profil katastrofe u zemlji. Važan čimbenik rizika je društveni status obitelji i opći socioekonomski status okoliša pa u manje razvijenim zemljama umire više djece, dok su u razvijenim zemljama najugroženija djeca na dnu društva. Siromaštvo u jednoroditeljskim kućanstvima, slabo obrazovanje majki, mlade majke pri rođenju, loši stambeni uvjeti, velike obitelji i roditeljska upotreba droga ili alkohola povećavaju rizik od nesreća. Nejednakosti u stopama nesreća u djetinjstvu dovode do i produbljuju društvene razlike u društvu (Mujkić et al., 2015., 141. – 142).

Navedene karakteristike djece povećavaju i rizike u prometu koji se mogu smanjiti mjerama opisanim u nastavku rada.

3.1 Kaciga

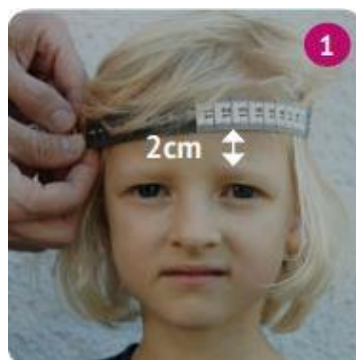
Do 16. godine dijete je zakonski obavezno nositi kacigu tijekom vožnje bicikla. Dakle, nije samo iz potrebe i sigurnosti. Za stariju skupinu, kaciga nije obavezna, no preporuča ju se nositi s ciljem zaštite glave u mogućem padu. Svima poznati izraz "kaciga glavu čuva" je opravdan. Naime, pad s bicikla je neizbježan i događa se gotovo svakome, a upravo to može rezultirati ozbiljnim ozljedama glave ili mozga. Studija iz 1989. godine pokazala su kako kaciga sprječava ozljedu glave za 85%, a mozga i do 88%. (https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_leci/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.2022).

Projekt "zakOČI – Take a brake!" Roditelja u akciji ističe i važnost da "kaciga mora odgovarati veličini i obliku djetetove glave, biti pravilno pozicionirana na glavi te ispravno zategnuta i zakopčana. Samo tako može efikasno zaštititi ne samo djecu nego i odrasle". (https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_leci/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.).

Preporuča se da se djetetu osiguraju kacige certificirane kvalitete. Da je kaciga certificirana vidi se na naljepnici unutar kacige. U Europi prepoznatljivi certifikati su EN-1078, a i standardi poput CPSC, SNELL ili ASTM. U nastavku su opisani kriteriji o kojima roditelji moraju voditi računa prilikom odabira kacige opisani prema https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_leci/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.2022.

Prvi kriterij je veličina jer, ako ona nije ispravna, kacigu nije moguće pravilno namjestiti, Važno je izmjeriti najširi dio opsega glave djeteta ("krojačkim metrom otprilike 2 cm iznad obrva" – slika 2) i sukladno izmjerenim vrijednostima odabrati kacigu.

Slika 2. Mjerenje veličine

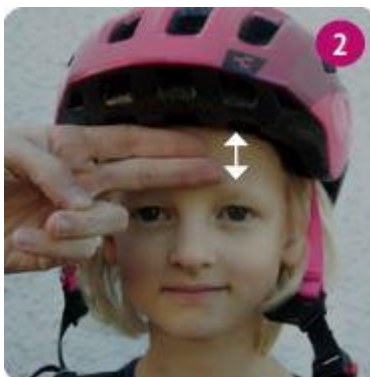


Izvor:

https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_leci/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.2022.

Zatim je ključno ispravno namjestiti, odnosno pozicionirati kacigu. Kod djece koja nose kacigu, kosa ne biti smjela biti skupljena u rep niti pričvršćena ukosnicama niti kopčama. Kaciga se namješta pod pravim kutom, a rub treba biti oko 2 prsta (slika 3) iznad djetetovih obrva, te ispred vrha nosa što se provjerava na način da dijete u uspravnom položaju dodirne zid. Ako je kaciga ispravno namještena, dijete će dodirivati zid njome, a ne nosom (slika 4).

Slika 3. Ispravno pozicioniranje



Izvor:

https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_leci/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.2022.

Slika 4. Pravilno pričvršćivanje



Izvor:

https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_leci/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.2022.

Slijedeći kriterij je pričvršćivanje koje uz osiguranje da kaciga ostane na glavi u čvrstom položaju mora osigurati i udobnost. Na stražnjoj strani kacige, prije zakopčavanja, potrebno je pravilno pozicionirati kacigu na način da je prislonjena usko uz glavu, ali da djetetu ne smeta i da mu je udobno. Provjera se vrši na način da dijete nagnje glavu, a kaciga, ako je dobro pozicionirana ostaje na mjestu. Osim toga, kacige sadrže podesive remenčice koji služe za dobro prijanjanje i centriranje same kacige. Prednji i stražnji remeni trebaju tvoriti oblik slova V kako bi kaciga bila pravilno namještena (slika 5).

Slika 5. Podešavanje remena



Izvor:

https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_lecti/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.2022.

Dužina remena kacige treba biti prilagođena na način da dodiruje dio vrata ispod brade, ali ne smije biti na samoj bradi. Ako jedan prst stane između donjeg dijela brade i remena, dobro je postavljeno (slika 6).

Slika 6. Zakopčavanje remena



Izvor:

https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_lecti/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.2022.

Uz ispravan odabir i adekvatno namještanje kacige, bitno je i redovito provjeravanje jer pri čestom korištenju remenje često olabavi (slika 7).

Slika 7. Redovito provjeravanje



Izvor:

https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_lecti/Prometna_informativka_final.pdf 22.4.2022.

Ističe se i važnost zamjene kacige. Naime, ako je oštećena ili ako ju dijete preraste, neophodno ju je zamijeniti zbog sigurnosti djeteta.

Prema Članku 161. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20) svaka punoljetna osoba, može voziti dijete na biciklu do njegove osme godina, no važno je ugraditi posebno sjedalo, prilagođeno djetetu koje se prevozi i neophodno je pravilno pričvrstiti sjedalo za bicikl. Osim toga, dijete koje se prevozi mora nositi propisanu i uredno postavljenu kacigu.

3.2 Obrazovanje i mediji

Programsko usmjerenje rani i predškolski odgoj i obrazovanje, propisuje opće ciljeve i sadržaje, materijalne uvjete i nositelje odgojno-obrazovnog rada. Cjeloživotno učenje temelji se na razvoju prometne kulture koja bi trebala biti potaknuta stjecanjima znanja i vještina po pitanju prometnog odgoja i obrazovanja. Istraživanja pedagoga i psihologa (Jung, C., G., Piaget, J. Montessori) potvrdila su da je razdoblje predškolske dobi u životu čovjeka najvažnije za stjecanje vještina u svim razvojnim područjima. Samim time povećava se odgovornost svih faktora koji su prisutni u okruženju u kojemu se dijete nalazi (Stevanović, M., 2003., 15.).

Neka osnovna pravila o sigurnosti kretanja u prometu trebala bi naučiti djeca predškolske dobi uz odraslu osobu. U dječjem vrtiću važno je postaviti podlogu od različitih didaktičkih sredstava i pomagala. Razne igre mogu doprinijeti teorijskom znanju o pravilnom kretanju u cestovnom prometu.

Jedan od dobrog primjera kako djeci približiti prometna pravila kroz igru je i radionica Hrvatskog autokluba (HAK) „Vidi i klikni“ koja se provodi u predškolskim grupama i prvim razredima osnovnih škola. U Rijeci je ta radionica održana u ožujku 2021. godine u osnovnoj školi Andrija Mohorovičić Matulji, Gornja Vežica i Srdoči i dječjim vrtićima Morčić na Gornjoj Vežici i Galeb na Donjoj Vežici. Radionicu održavaju certificirani stručnjaci koji pomoću zebre, napuhanih parkiranih automobila, električnih automobila, semafora za pješake i lutke „Haki“ omogućuju djeci da se izmjenjuju u ulogama pješaka i putnika u vozilu te na taj način nauče kako sigurno prijeći cestu izvan pješačkog prijelaza i preko zebre sa i bez semafora, kako prijeći cestu između dva parkirana automobila te značaj primjene autosjedalica i sigurnosnog pojasa (slika 8).

Slika 8. HAK-ova radionica za djecu



Izvor: <https://zmigavac.hr/nakon-dvije-godine-akcija-vidi-i-klikni-vratila-se-u-vrtice-i-skole/>, 23.5.2022.

Osim toga, važna je i suradnja sa medijima (slika 9), pretežito lokalnim zbog jednostavnije suradnje, a koja bi trebala djelovati edukativno. Jedna od učinkovitih edukativnih mjera koja efikasno djeluje na svijest roditelja su medijske kampanje koje se manifestiraju putem videospotova ili plakata na kojima su prikazane prometne nesreće općenito ili nesreće koje

uključuju djecu (Tomić, 2019: 37). U starosti od 8 do 15 godina djeca već mogu razmišljati na kritički način o objavama koje dostavljaju mediji, a svode se na sigurnost u prometu.

Udruga koja već dugo djeluje u obrazovnom sustavu djece predškolske dobi jest "Sigurna" koja se zauzima za sigurnost u prometu te smanjenje prometnih nesreća i ujedno educira i druge na temu autosjedalica, sigurnosnog pojasa itd. Jednom godišnje Udruga organizira različite edukacije, a sve s ciljem prometnog odgoja u predškolskim ustanovama koji se sastoji od različitih aktivnosti (Tomić, 2019: 38-39):

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

Slika 9. Medijska kampanja - "Poštujte naše znakove"



Izvor: <https://www.hlpic.net/postujte-nase-znakove/> (25.4.2022.)

3.3 Prijevoz djece školskim autobusom

U svom radu Tomić I. (2019: 34) tvrdi kako je prije puštanja školskog autobusa u promet, neophodno utvrditi rutu i trajanje školskog autobusa kako bi se osiguralo da ovaj prijevoz bude što sigurniji i ekonomičniji. Stoga je potrebno izraditi prometni elaborat na temelju broja korisnika, udaljenosti mjesta stanovanja i škole te prometne infrastrukture. Osim toga, prilikom odlaska u školu i iz škole djeca moraju sjediti na svojim sjedalima vezana sigurnosnim pojasom, a školski autobus ih može ukrcati i iskrcati samo na određenim prometnim mjestima poput autobusnih stajališta, kolodvora ili stanica. Nastavno osoblje treba pratiti djecu prilikom ulaska i izlaska iz školskog autobusa te ih otpratiti do ulaza u školu.

Prema Članku 69. Zakona 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, 68/18, 98/19, 64/20) osnivaatelj ili na primjer županija je obavezna osigurati prijevoz djeci koja pohađaju školu od 1. do 4. razreda ako je njihovo boravište/prebivalište udaljeno od škole najmanje 3 kilometra. Isto tako su dužni osigurati prijevoz učenicima od 5. do 8 razreda kada je udaljenost do boravišta/prebivališta veća od 5 kilometara. Učenicima sa teškoćama je osiguran besplatni prijevoz bez obzira na udaljenost. Ako učenik osnovne škole prijeđe u drugu školu koja je izvan njegovog područja osnivaatelj ne snosi troškove puta.

Prema Pravilniku o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 100/2008):

- unutrašnjost i svi sastavni dijelovi poput sjedala, podova, rasvjetnih tijela autobusa moraju biti čisti i neoštećeni zbog čega u autobusu mora biti osiguran osnovni pribor za interventno čišćenje vozila (metla, lopatica, posuda, spužva i sl.) i ispravan uređaj za zagrijavanje i prozračivanje vozila,
- vanjske površine autobusa moraju biti neoštećene, odnosno u slučaju nekog oštećenja, uredno sanirane
- svi znakovi obavijesti i natpisi unutar autobusa (ulaz, izlaz, izlaz za nuždu i sl.) moraju biti napisani najmanje na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu,
- sva sjedala moraju biti tapecirani i imati naslon za glavu i naslone za ruke

- sigurnosni pojas mora biti ugrađen na svim sjedalima,
- ako u autobusu postoje mjesta za stajanje, djeca ih ne smiju se koristiti.

Članak 20. Pravilnika o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 100/2008) nalaže da autobus koji prevozi djecu mora biti označen sa retrofleksirajućim znakom koji se postavlja na prednju i stražnju lijevu vanjsku stranu autobusa veličine 40 x 40 centimetara. Unutrašnjost je narančaste boje dok je okolo crna boja i u sredini znaka simbol koji predstavlja djecu (slika 10).

Slika 10. Autobusni znak za prijevoz djece



Izvor: Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 100/2008)

Pravilnikom o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 100/2008) propisani su minimalni tehnički uvjeti koje autobusi moraju zadovoljiti kako bi dobili potvrdu za prijevoz djece kojom se potvrđuje se da je autobus ispravan za vožnju djece. Kada su u pitanju vozači, osim uvjeta koje propisuje zakonodavna regulativa koja uređuje javni prijevoz u cestovnom prometu, ne postoje nikakvi dodatni uvjeti kada je u pitanju prijevoz djece. Kod organiziranog prijevoza djece u škole vozači dobivaju popis putnika, odnosno imena djece koja putuju i ne smiju prevoziti osobe koje nisu navedene na popisu.

4. Stavovi ispitanika o korištenju autosjedalica

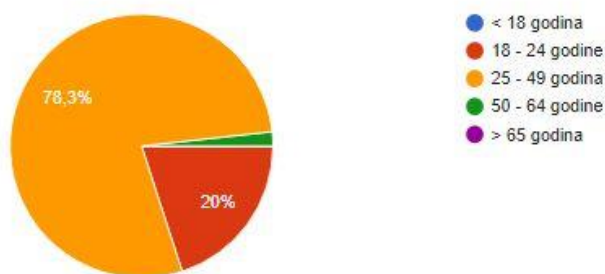
Kao što je već navedeno u poglavlju 3, ozljede su najčešći uzrok smrti djece i mladih, a najčešće ozljede su one nastale u prometu. Djeca u prometu najčešće stradaju kao putnici, a najbolju zaštitu djeci pružaju autosjedalice kad se koriste pravilno i primjereno uzrastu.

ADAC (Allgemeinen Deutschen Automobil-Club) je autoklub u Njemačkoj koji se bavi testiranjem autosjedalica u nesrećama. Hrvatski autoklub je 18. svibnja 2022. godine objavio rezultate posljednjeg testiranja na kojem su testirane 32 dječje autosjedalice u četiri glavne kategorije (sigurnost, uporabljivost, ergonomija, štetne supstance), a najboljim se pokazao model Cybex Anoris T i-Size, dok je čak 21 različiti proizvod dobio prvu sljedeću ocjenu – dobar (<https://revijahak.hr/2022/05/18/test-djecjih-autosjedalica-jedan-veliki-pobjednik-cetiri-gubitnika-te-puno-dobrih-modela/>, 3.6.2022.).

Korištenje autosjedalica ili postolja za prijevoz djece je iznimno važno jer „u trenutku sudara sve što se zatekne nevezano u automobilu leti prema točki udara“ velikom silom. „Na primjer, pri sudaru i brzini od samo 25 km/h na sve djeluje sila oko 20 puta jača od težine objekta. To znači da novorođenče koje teži samo 4 kg, u naručju postaje teško oko 80 kg“ i ništa osim propisanih sustava za držanje djeteta u vozilu nije u stanju zaustaviti izlijetanje djeteta sa sjedala i samim time ozlijede djeteta (<https://www.roda.hr/portal/djeca/djeca-u-prometu/u-autosjedalici-od-rodenja.html>, 3.6. 2022.).

Zbog uloge sustava za držanje djece u vozilima u prometnoj sigurnosti proveden je anketni upitnik kako bi se saznalo koriste li roditelji sustave na propisan način te koji su im kriteriji bitni kod kupnje takvih sustava. Anketni upitnik je popunilo ukupno 115 ispitanika od kojih 13,9% muškaraca i 86,1% žena. Najčešća dobna skupina je bila 25 – 49 godina čak 78,3%, a najmanje je ispitanika dobne skupine 50-64 godine odnosno 1,7% (grafikon 2).

Grafikon 2: Dobne skupine ispitanika



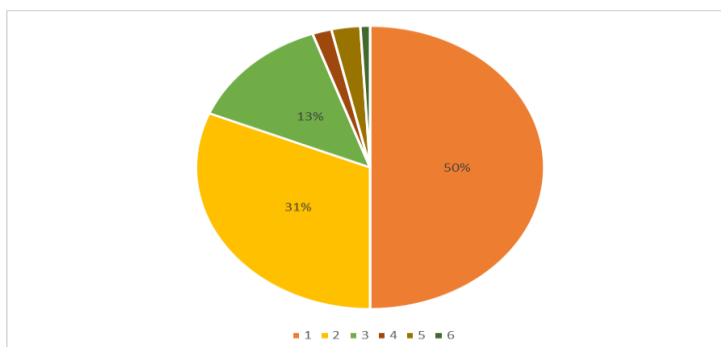
Izvor:

https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzIINBynPP934/edit#responses

Najveći broj ispitanika spada u razinu obrazovanja SSS (srednja stručna sprema) 59,1%, a najmanji broj ispitanika ima razinu obrazovanja mr. sc., dr. sc. (doktor, magistar nauka/znanosti) 1,7%. 20% ispitanika ima razinu obrazovanja VŠŠ (stručni prvostupnik, sveučilišni prvostupnik), a 19,1% ispitanika ima razinu obrazovanja VSS (stručni specijalist, magistar struke).

Najveći broj ispitanika (grafikon 3) ima jedno dijete odnosno 50% ispitanika, a najmanje ispitanika ima šestoro djece odnosno 1 osoba što je 1% od ukupnog broja ispitanika. 31% ispitanika ima dvoje djece, 13% ispitanika ima troje djece, 2% ispitanika ima četvero djece dok 3% ispitanika ima petero djece. Tri ispitanika nisu se dobro izjasnila oko broja djece.

Grafikon 3: Broj djece



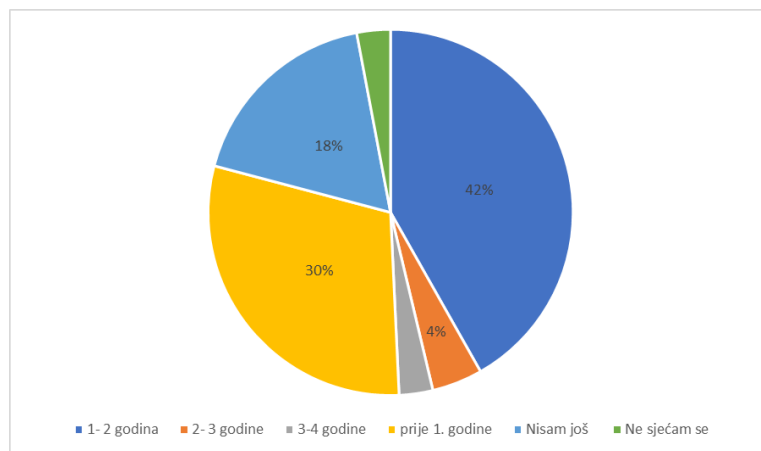
Izvor:

https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzIINBynPP934/edit#responses

Autosjedalice postavljene suprotno smjeru vožnje u polu-ležećem položaju podupiru bebinu glavu, vrat i kralježnicu te na taj način „umanjuju rizik od teških ozljeda za čak 92%“ (<https://www.roda.hr/portal/djeca/djeca-u-prometu/u-autosjedalici-od-rodenja.html>, 3.6.2022.). „Sukladno Regulativi R129 autosjedalice u smjeru suprotnom od smjera vožnje koriste se za dijete od rođenja do 15 mjeseci starosti“ (<https://koprivnicko-krizevacka-policija.gov.hr/vijesti/savjeti-za-pravilno-koristenje-autosjedalica-17182/17182>, 3.6.2022.). Međutim, temeljem rezultata mnogobrojnih istraživanja preporuka je da se autosjedalice postavljene suprotno smjeru vožnje koriste čim duže, odnosno barem do 2. godine, a ako je moguće i do 4. godine djeteta.

Kroz provedeni anketni upitnik utvrđeno je da je većina ispitanika (42%) okrenulo autosjedalicu u smjeru vožnje kada je dijete imalo 1-2 godine (grafikon 4). Najmanje roditelja je okrenulo autosjedalicu u smjeru vožnje kada je dijete imalo 3-4 godine odnosno 2% roditelja. 2% roditelja se ne sjeća u kojem su periodu djetetova života okrenuli sjedalicu u smjeru vožnje, 4% roditelja je okrenulo sjedalicu u smjeru vožnje kada je dijete imalo 2-3 godine, a 18% roditelja u trenutku popunjavanja upitnika nije okrenulo autosjedalicu u smjeru vožnje. Čak je 30% ispitanika okrenulo autosjedalicu u smjeru vožnje, suprotno Regulativi R129 odnosno prije prve godine života djeteta.

Grafikon 4: Kada ste okrenuli autosjedalicu u smjeru vožnje?



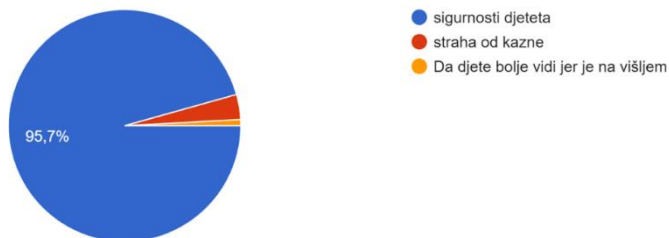
Izvor:

https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNziNBynPP934/edit#responses

Ohrabruje podatak da 95,7% ispitanika koriste autosjedalicu prvenstveno zbog sigurnosti djeteta. 3,5% ispitanika koriste autosjedalicu prvenstveno zbog straha od kazne, dok 0,9% ispitanika autosjedalicu koristi da dijete bolje vidi jer autosjedalica podigne dijete (grafikon 5).

Grafikon 5: Razlozi korištenja autosjedalice

Autosjedalicu koristim prvenstveno zbog:
115 odgovora

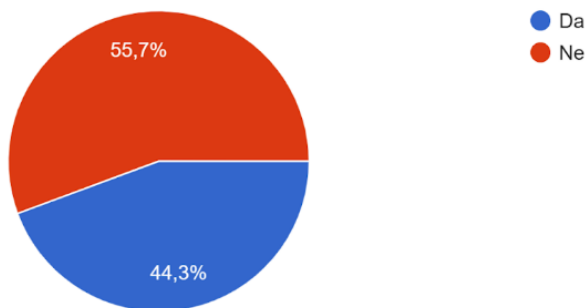


Izvor:

https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzIINBynPP934/edit#responses

Grafikon 6: Praćenje rezultata testova vezanih uz sigurnost autosjedalice

Pratite li rezultate testova koje provode određena društva/udruge vezane uz sigurnost autosjedalice?
115 odgovora



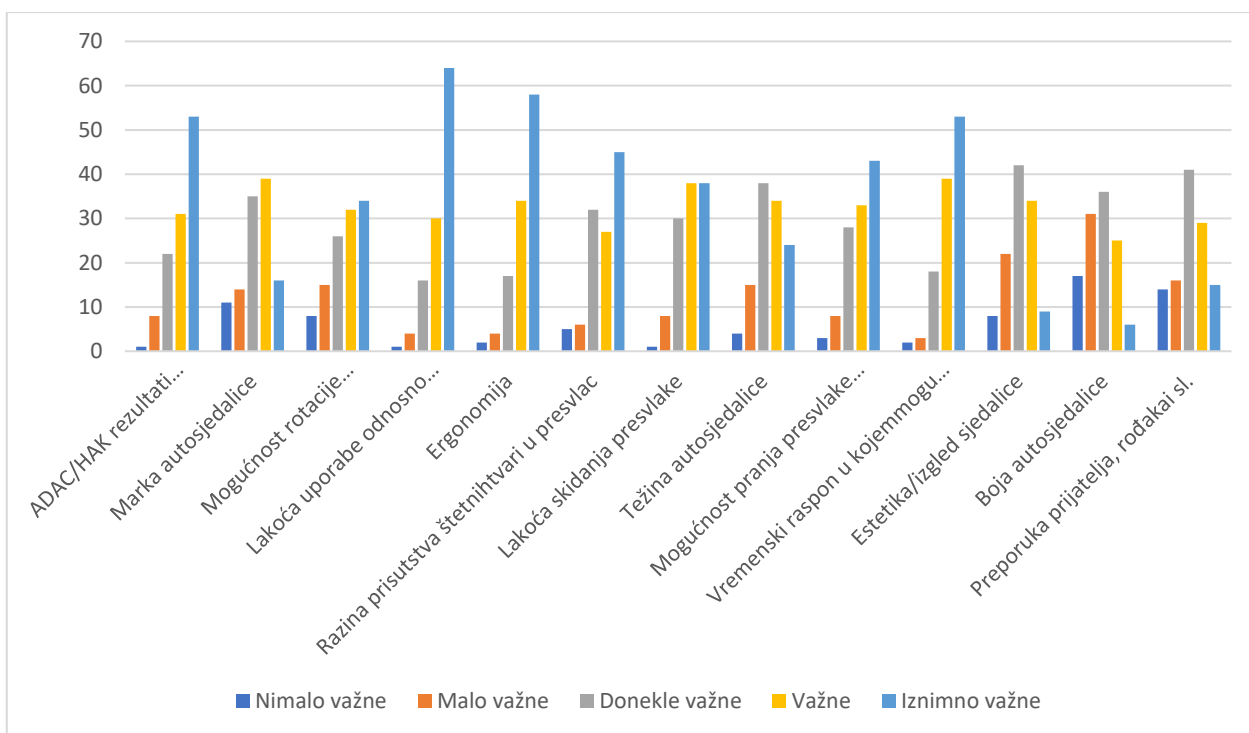
Izvor:

https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzIINBynPP934/edit#responses

Kao što je navedeno na početku poglavlja, ADAC i slična društva/udruge provode testove vezane uz sigurnost autosjedalica. 55,7% ispitanika ne prati rezultate testova dok 44,3% ispitanika prati rezultate testova (grafikon 6). 40,5% ispitanika koji prate rezultate testiranja autosjedalica prate rezultate društva ADAC, dok 21,6% ispitanika prate rezultate istraživanja HAK-a. Ostalih 37,9% prate ostale različite stranice sa rezultatima testiranja autosjedalica.

U sljedećem setu pitanja ispitanici su trebali ocjenama od 1 (nimalo važno) do 5 (iznimno važno) ocijeniti stavke koje su im bit kod nabavke autosjedalica (grafikon 7).

Grafikon 7: Stavke koje utječu na odabir autosjedalice



Izvor: obrada autora

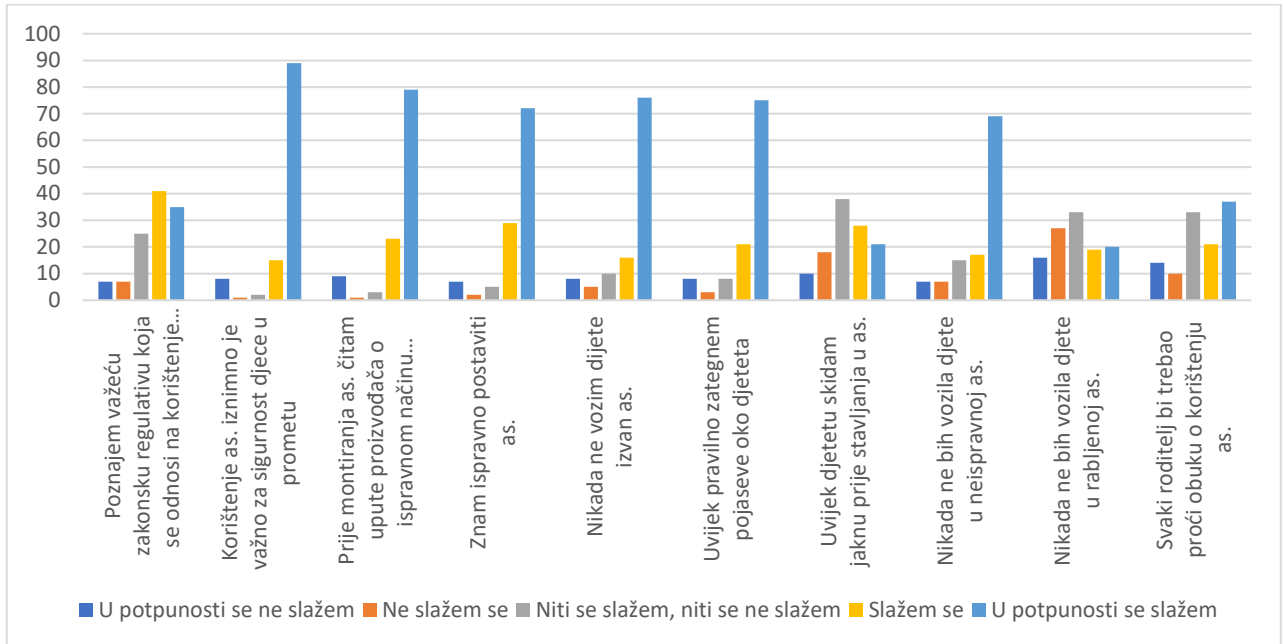
Kada su u pitanju rezultati ADAC/HAK testiranja autosjedalice najviše ispitanika je odgovorilo da im je ta stavka rezultata testiranja iznimno važna (njih 53), dok je samo 1 ispitanik odgovorio da mu rezultati ADAC/HAK testiranja nisu nimalo važni. Za stavku marka autosjedalice, 39 ispitanika je odgovorilo da im je marka autosjedalice važna dok je 11 ispitanika

odgovorilo da im marka sjedalice nije nimalo važna. Što se tiče mogućnosti rotacije autosjedalice koja uvelike olakšava roditeljima pristup djeci, 34 ispitanika je odgovorilo da im je rotacija iznimno bitna dok se 8 ispitanika ne slažu sa time i njima nije nimalo važna mogućnost rotacije autosjedalice. 64 ispitanika je odgovorilo da im je iznimno važna lakoća uporabe odnosno montaže/demontaže autosjedalice, a 1 osoba je odgovorila da joj lakoća uporabe nije nimalo bitna. Ergonomija sjedalice iznimno je važna za 58 ispitanika, dok 2 ispitanika odgovaraju da im ergonomija autosjedalice nije nimalo važna. 45 ispitanika je ocijenilo da im je razina prisustva štetnih tvari u presvlaci iznimno važna, dok je 5 ispitanika ocijenilo da im je razina prisustva štetnih tvari u presvlaci nije nimalo važna. 38 ispitanika je odgovorilo da im je lakoća skidanja presvlake iznimno važna, isto toliko ispitanika je odgovorilo da im je lakoća skidanja presvlake važna dok je 1 osoba ocijenila da joj lakoća skidanja presvlake nije nimalo važna. Mogućnost pranja presvlake u perilici rublja nije važna za 3 ispitanika, dok je 43 ispitanika odgovorilo da im je mogućnost pranja presvlake u perilici rublja iznimno važno. 53 ispitanika je izjavilo da im je iznimno važan vremenski raspon u kojem mogu koristiti autosjedalicu dok je 2 ispitanika odgovorilo da im vremenski raspon u kojem mogu koristiti autosjedalicu nije važan. Estetika/izgled sjedalice je donekle važna za 42 ispitanika, a nevažna za 8 ispitanika. 36 ispitanika je odgovorilo da im je boja autosjedalice donekle važna, a 6 ispitanika boju smatraju iznimno važnom. Preporuke prijatelja, roditelja i slično 14 ispitanika smatra važnim, 41 ispitanik donekle važnim.

Može se zaključiti da je ispitanicima u prosjeku niti jedan od ponuđenih kriterija nije nevažan odnosno malo važan. Najslabiji utjecaj na odabir modela autosjedalice ima boja (prosječna ocjena 2,88). Donekle su im važni težina autosjedalice (3,51), estetika/izgled sjedalice donekle važan (3,1) te preporuka prijatelja, rođaka i slično (3,1). Može se zaključiti da veliki utjecaj na odabir autosjedalice ima razina prisustva štetnih tvari (ocjena 3,88), lakoća skidanja presvlake (3,9), mogućnost pranja presvlake u perilici rublja (3,91) i vremenski raspon u kojem se sjedalice može koristiti (4,2).

Nakon toga su ispitanici ocjenama od 1 (u potpunosti se ne slažem) do 5 (u potpunosti se slažem) ocijeniti tvrdnje prikazane na grafikonu 8, odnosno opisane u nastavku.

Grafikon 8: Ispitane tvrdnje



Izvor: obrada autora

Na tvrdnju poznajem važeću zakonsku regulativu koja se odnosi na korištenje autosjedalica u Republici Hrvatskoj 41 ispitanik je ocijenio da se slaže sa tvrdnjom dok je 7 ispitanika ocijenilo da se ne slaže sa tvrdnjom te je 7 ispitanika ocijenilo da se u potpunosti ne slaže sa tvrdnjom. S tvrdnjom da je „korištenje autosjedalice iznimno važno za sigurnost djece u prometu“ ne slaže 1 ispitanik dok se 89 ispitanika u potpunosti slaže sa istom tvrdnjom. 1 ispitanik se ne slaže dok se 79 ispitaniku u potpunosti slaže s tvrdnjom da prije montiranja autosjedalice čitaju upute proizvođača o ispravnom načinu montaže. Sa tvrdnjom „Znam ispravno postaviti autosjedalicu“ u potpunosti se složilo 72 ispitanika dok se 2 ispitanika ne slažu sa istom tvrdnjom. „Nikada ne vozim dijete izvan autosjedalice“ tvrdnja je sa kojom se u potpunosti slaže 76 ispitanika, a 5 ispitanika se ne slaže sa tvrdnjom. 75 ispitanika se u potpunosti slažu, a 3 ispitaniku se ne slažu s tvrdnjom da uvijek pravilno zategnu pojaseve oko djeteta. Dok se 10 ispitanika u potpunosti slaže s tvrdnjom da uvijek djetetu skida jaknu prije stavljanja u autosjedalicu¹, 38 ispitanika se s navedenom

¹ S obzirom na to da većina zimskih jakni ima punjenje kao što su perje ili paperje, koji stvara „zračni pufar“ između djeteta i hladnog vani, takva jakna, odnosno njega debljina može smanjiti mogućnost ispravnog vezanja djeteta,

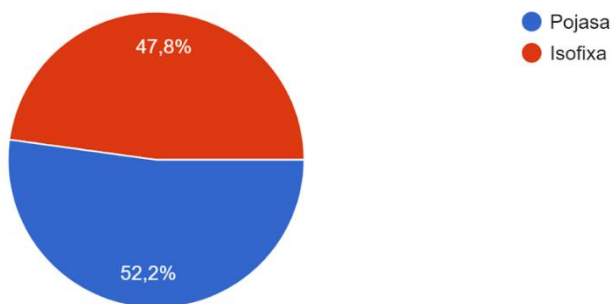
tvrdnjom niti slaže, niti ne slaže. 7 ispitanika je ocijenilo da se u potpunosti ne slažu, a 7 ispitanika da se ne slaže sa tvrdnjom „Nikada ne bih vozio/la dijete u neispravnoj autosjedalici" dok se 69 ispitanika u potpunosti slažu sa tom tvrdnjom. „Nikada ne bih vozio/la dijete u rabljenoj autosjedalici“ tvrdnja je sa kojom se 33 ispitanika niti slažu, niti se ne slažu dok se 19 ispitanika slaže sa tvrdnjom. 37 ispitanika se u potpunosti slažu sa tvrdnjom, a 10 ispitanika ne slaže sa tvrdnjom da bi svaki roditelj trebao proći obuku o korištenju autosjedalice.

Može se zaključiti da ispitanici u prosjeku nisu sigurni bi li koristili rabljenu autosjedalicu (prosječna ocjena 3,0) te zategnu li uvijek pojaseve autosjedalice pravilno oko djeteta (3,27). Ispitanici se u prosjeku slažu da bi svaki roditelj trebao proći obuku/tečaj o korištenju autosjedalice (3,5), da poznaju važeću zakonsku regulativu koja se odnosi na korištenje autosjedalice (3,78), da nikada ne voze dijete izvan autosjedalice (4,32), da znaju ispravno postaviti autosjedalicu (4,3), da uvijek djetetu skidaju jaknu prije stavljanja u autosjedalicu (4,37), da nikada dijete ne bi vozili u neispravnoj autosjedalci (4,2) te da prije montiranja autosjedalice čitaju upute proizvođača o ispravnom načinu montaže (4,4). U potpunosti se slažu je korištenje autosjedalice iznimno važno za sigurnost djece u prometu (4,5).

Grafikon 9: Montiranje autosjedalice

Autosjedalicu montirate pomoću:

115 odgovora



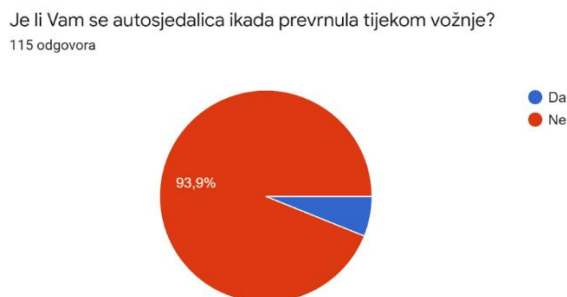
Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzINBynPP934/edit#responses

odnosno onemogućiti pravilno zatezanje sigurnosnih pojaseva (<https://www.besafe.hr/kako-zimi-vezati-dijete-u-autosjedalici/>, 3.6.2022.).

Iz grafikona 9 vidljivo je da 47,8% ispitanika autosjedralicu montira pomoću Isofixa (direktno pričvršćeno za sjedalo), a 52,2% ispitanika autosjedralicu montira pomoću pojasa (sa tri točke vezanja).

Kod 6,1% ispitanika se autosjedralica se prevrnula tijekom vožnje dok se kod 93,9% ispitanika prevrtanje autosjedralice tijekom vožnje nikada nije dogodilo (grafikon 10).

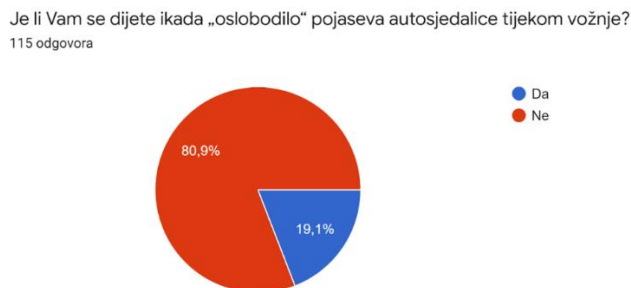
Grafikon 10: Prevrtnanje autosjedralice



Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzlNBynPP934/edit#responses

80,9% ispitanika je izjavilo da im se dijete nikada nije „oslobodilo“ pojaseva autosjedralice tijekom vožnje dok se kod 19,1% ispitanika desilo da im se dijete „oslobodi“ pojaseva autosjedralice tijekom vožnje (grafikon 11).

Grafikon 11: “Oslobađanje“ pojasa autosjedralice tijekom vožnje

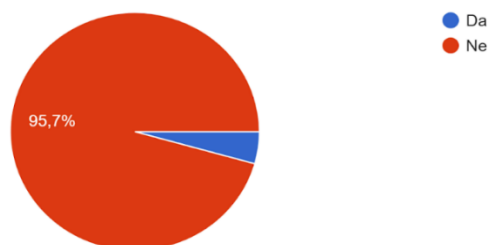


Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzlNBynPP934/edit#responses

95,7% ispitanika nikada nije dobilo kaznu zbog vožnje djeteta na nepropisan način (bez korištenja autosjedalice, boostera, pojasa) dok je ostalih 4,3% ispitanika dobilo kaznu zbog vožnje djeteta na nepropisan način (grafikon 12).

Grafikon 12: Kazna zbog vožnje djeteta na nepropisan način

Jeste li ikada dobili kaznu zbog vožnje djeteta na nepropisan način (bez korištenja autosjedalice, boostera, pojasa...)?
115 odgovora



Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzINBynPP934/edit#responses

Ispitanici autosjedalicu najčešće postavljaju iza suvozača njih čak 71%, dok 18,3% postavlja autosjedalicu iza vozača. Mogućnosti postavljanja autosjedalice ovise i o broju djece u vozilu (grafikon 13).

Grafikon 13: Pozicija autosjedalice

Autosjedalicu najčešće postavljate:
115 odgovora



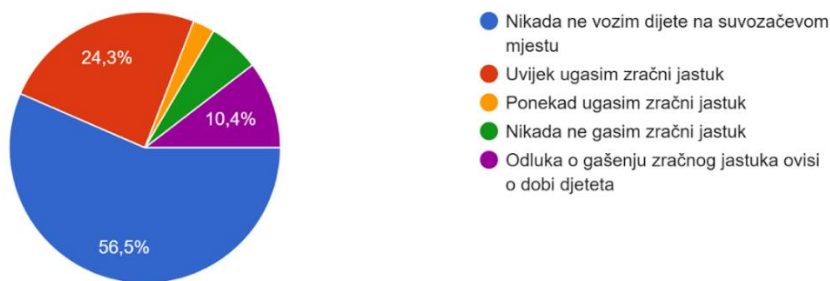
Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzINBynPP934/edit#responses

56,5% ispitanika nikada ne vozi dijete na suvozačevom mjestu, a 24,3% ispitanika koji voze dijete na suvozačevom mjestu uvijek gasi zračni jastuk dok 2,6% ispitanika ponekad ugasi zračni jastuk (grafikon 14).

Grafikon 14: Gašenje zračnog jastuka

Gasite li zračni jastuk kada dijete vozite na suvozačevom mjestu?

115 odgovora



Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzlNBynPP934/edit#responses

Ispitanici najčešće koriste autosjedalicu marke Maxi-Cosi kojoj je cijena između 700 kuna i 2300 kuna. Ta ista autosjedalica prema mišljenju ispitanika nudi maksimalnu udobnost i sigurnost u svakom pogledu. Ima sustav bočne zaštite za apsorpciju sile do koje dolazi uslijed bočnog udara.

Maxi – Cosi nudi nekoliko modela autosjedalica. Na zadnjem HAK-ovom testiranju testirani su Maxi-Cosi CabrioFix i-Size, Maxi-Cosi CabrioFix i-Size + CabrioFix i-Size Base, Maxi-Cosi Mica Pro Eco i-Size i Maxi-Cosi Pearl 360 + FamilyFix 360 Base i sva četiri su ocjenjena ocjenom dobar. Prema rezultatima testiranja prednosti Maxi-Cosi CabrioFix i-Size su te da ima „vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, vrlo nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, jednostavno zakopčavanje, lako razumljiva uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, izvrsno punjenje podstave, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, lako skidanje presvlake, izvrsna završna obrada, vrlo niska kontaminacija. Međutim sjedalica se ne može dobro pričvrstiti za sjedalo vozila, nešto je povećan rizik od pogrešne montaže, nespretna

montaža, presvlaka nije periva u perilici rublja. Maxi-Cosi CabrioFix i-Size + CabrioFix i-Size Base imaju vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, izvrsno punjenje podstave, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, lako skidanje presvlake, izvrsna završna obrada, vrlo niska kontaminacija. Ali sjedalica se ne može dobro pričvrstiti za sjedalo vozila, zauzima nešto više prostora u vozilu i presvlaka nije periva u perilici rublja. Maxi-Cosi Mica Pro Eco i-Size nudi nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, izvrsno navođenje pojasa i lagana prilagodba veličini djeteta, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobar oslonac za noge, izvrsno punjenje podstave, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija. Međutim – sjedalica se ne može dobro pričvrstiti za sjedalo vozila, nespretna montaža, vrlo teška sjedalica, limitiran pogled djeteta, teško skidanje presvlake. Maxi-Cosi Pearl 360 + FamilyFix 360 Base ima nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobro punjenje podstave, udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija. Negativne strane su: nespretna montaža, oslonac za noge nije idealan, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta, teško skidanje presvlake „[\(https://revijahak.hr/2022/05/18/test-djecjih-autosjedalica-jedan-veliki-pobjednik-četiri-gubitnika-te-puno-dobrih-modela/](https://revijahak.hr/2022/05/18/test-djecjih-autosjedalica-jedan-veliki-pobjednik-četiri-gubitnika-te-puno-dobrih-modela/), 3. 6. 2022.). Uočeno je da se tri od četiri modela ne mogu dobro pričvrstiti za sjedalo vozila, a kod četvrtog je mogućnost montaže nespretna.

Istraživanje je pokazalo da su ispitanici odnosno roditelji uglavnom zadovoljni sa svojom autosjedralicom. Čak 60,9% ocjenjuje svoju autosjedralicu ocjenom odličan, a kao neke od prednosti navode: sigurnost, udobnost, čvrstoća, lagana, mogućnost rotacije, laka montaža, podešavanje prema visini djeteta. 1,7% ispitanika nije zadovoljno odnosno smatraju da je autosjedalica

nedovoljno dobra te kao nedostatke ističu brzinu prljanja i „padanje“ glave tijekom rasta djeteta glava.

Ispitanici koji imaju troje ili više djece organiziraju prijevoz automobilom na način da dvije sjedalice postavljaju iza suvozačevog, odnosno vozačevog mjesta, a najstarije dijete u sredini.

Prometne nesreće koje postoje koliko dugo postoje automobili nisu rijetkost tako da je 5,2% ispitanika doživjelo prometnu nesreću dok je dijete bilo u vozilu (grafikon 15)

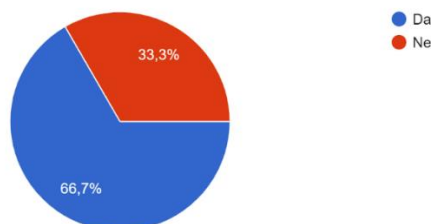
Grafikon 15: Sudjelovanje u prometnim nesrećama s djetetom u vozilu



Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzINBynPP934/edit#responses

Grafikon 16: Korištenje autosjedalice u trenutku nesreće

Je li dijete bilo smješteno u autosjedalicu kada se prometna nesreća dogodila.
6 odgovora



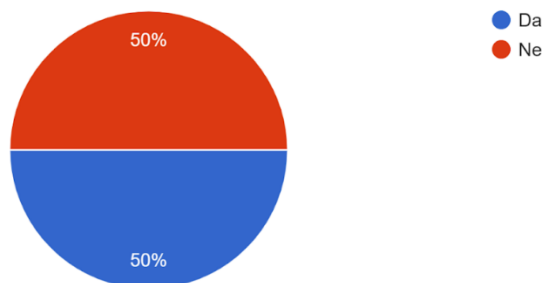
Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzINBynPP934/edit#responses

Tijekom prometne nesreće 66,7% djece je bilo smješteno u autosjedalici te se ispitanici slažu da je autosjedalica spriječila ozbiljne ozljede djeteta (grafikon 16). Sa druge strane 33,3% djece nije bilo smješteno u autosjedalici kada se dogodila prometna nesreća, ali ispitanici su se složili da bi autosjedalica smanjila ili spriječila ozljede djeteta za vrijeme te iste prometne nesreće.

Polovica ispitanika se nakon prometne nesreće obratila, odnosno nije obratila nekome kako bi saznali je li autosjedalica i dalje u ispravnom stanju (grafikon 17).

Grafikon 17: Provjera je li autosjedalica i dalje ispravna nakon prometne nesreće

Jeste li se, nakon prometne nesreće, obratili nekom kako biste saznali je li autosjedalica i dalje u ispravnom stanju?
4 odgovora



Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1YecU4exhIRYul2YUuz03-W_hLt3qtzZNzINBynPP934/edit#responses

5. Prijedlog mjera za povećanje sigurnosti djece u prometu

Prema organizaciji WHO (World Health Organization) 186 300 djece pogine svake godine u prometnim nesrećama diljem svijeta što je više od 500 djece svaki dan. Zapravo, ozljede u prometu spadaju među četiri najveća uzroka smrti za svu djecu stariju od pet godina.

Sigurnije ceste za sve značit će sigurnije ceste za djecu. Globalni plan WHO- a za desetljeće djelovanja za sigurnost cestovnog prometa 2011. - 2020. naglašava koje su mjere ključne za poboljšanje sigurnosti na cestama. Za vlade to uključuje donošenje zakona kojim bi se regulirali ključni rizicima kao što su prekoračenje brzine, ne korištenje kacige i sigurnosnih pojaseva te dječjih sjedala, odnosno kontrola provođenje zakona na snazi vezanih uz ponašanje sudionika u prometu, izgradnju cesta i obvezu proizvođača da proizvode vozila s odgovarajućim sigurnosnim značajkama i postavljanje sustava za pružanje hitne pomoći ozlijeđenima.

WHO donosi 10 strategija za sigurnost djece na prometnicama koje su opisane u nastavku . ([WHO_NMH_NVI_15.3_eng.pdf](#), 25.5.2022.):

1. Kontroliranje brzine - brzina je faktor koji uzrokuje oko jedne trećine svih smrtonosnih prometnih nesreća u zemljama s visokim dohotkom, a do polovice u zemljama s niskim i srednjim dohotkom. Duge ravne ceste koje prolaze pored škola, rezidencija i poduzeća i koje olakšavaju putovanje velikom brzinom povećavaju rizik stradavanja djece. Kontrola brzine može se postići:
 - postavljanjem sustava nadzora za poštivanje ograničenja brzina na svim cestama
 - ograničenjem najveće brzine od 30 kilometara na sat na cestama s velikom koncentracijom pješaka
 - korištenjem automatskih kamera za detekciju brzine kretanja vozila
 - adekvatnim korištenjem semafora i kružnih tokova.
2. Smanjenje vožnji pod utjecajem alkohola - najveći rizik za djecu kao pješake, bicikliste i putnike u vozilima predstavljaju osobe koje voze i piju. Konzumiranje alkohola prije vožnje povećava, ne samo mogućnost da se dogodi prometna nesreća, već i vjerojatnost smrti ili ozbiljne ozljede. Rizik od prometne nesreće počinje značajno rasti kada vozač ima

koncentraciju alkohola u krvi od oko 0,04 g/dl. Sljedeće strategije mogu smanjiti broj vožnji pod utjecajem alkohola:

- postavljanje ograničenja za dozvoljenu razinu alkohola u krvi i kontroliranje poštovanja zakonodavne regulative koja se na to odnosi
 - nasumično testiranje daha
 - ograničavanje prodaje alkohola propisivanjem minimalne dobi za kupnju i reguliranjem vrsta objekata koji prodaju alkohol i njihovog radnog vremena
 - ograničavanje marketinga koji promovira kupnju alkoholnih pića.
3. Korištenje kaciga za bicikliste i motocikliste - za djecu, nošenje kacige je najučinkovitija strategija za smanjenje rizika od ozljeda glave tijekom vožnje bicikla ili motocikla. Za bicikliste svih dobnih skupina, odgovarajuća uporaba kacige smanjuje rizik od ozljede glave za 69%, dok za motocikliste svih dobnih skupina, odgovarajuća uporaba kacige smanjuje rizik od smrti za 40%, a rizik od ozbiljne glave ozljeda za više od 70%. Sljedeće strategije mogu osigurati korištenje kaciga:
- propisivanje i provedba zakona o motociklističkim kacigama koji propisuju vrstu i prikladnost motociklističkih kaciga prema dobnim skupinama
 - uvođenje međunarodno priznatih proizvodnih standarda za motociklističke kacige, koji osiguravaju prikladnost za djecu
 - osiguravanje dostupnosti i pristupačnosti motociklističkih kaciga za one kojima su potrebne
 - podržavanje inicijativa u zajednici usmjerenih na edukaciju djece o korištenju kaciga za motocikle i bicikle, odnosno pružanje besplatnih ili sniženih cijena kaciga za djecu.
4. Djeca u vozilu - za djecu koja su putnici u vozilu dostupan je niz sustava za držanje koji im nude zaštitu. To uključuje autosjedalice za dojenčad, dječje autosjedalice, pomoćne sjedalice i pojaseve, a njihova upotreba ovisi o dobi, težini i visini djeteta. U usporedbi s korištenjem samo sigurnosnih pojaseva, procjenjuje se da pomoćna sjedala smanjuju rizik da djeca u dobi od četiri do sedam godina zadobiju ozbiljne ozljede tijekom prometne nesreće za 59%. Sljedeće strategije mogu povećati korištenje sustava za držanje djece u vozilima i njihovu odgovarajuću upotrebu:

- propisivanje i provedba zakona o držačima za djecu za sva privatna vozila
 - uvođenje međunarodno priznatih proizvodnih standarda za dječja sjedala
 - osiguravanje dostupnosti i pristupačnosti dječjih sjedala za one kojima su potrebna
 - propisivanje obveze proizvođačima vozila da imaju priključke poput Isofix-a za autosjedalice u svim privatnim vozilima,
 - educiranje obitelji o tome kako koristiti autosjedalice.
5. Poboljšanje sposobnosti djece da vide i budu viđena - vidjeti i biti viđen temeljni su preduvjeti za sigurnost svih ljudi koji putuju cestama, ali su posebno važni za djecu zbog njihove posebne ranjivosti. Za poboljšanje vidljivosti mogu se koristiti sljedeće strategije:
- nošenje bijele ili svijetle odjeće
 - korištenje retroreflektirajućih traka na odjeći ili predmetima kao na primjer ruksaku
 - formiranje "pješačkih autobusa", odnosno intervencija kroz koje odrasli volonteri prate grupu djece u reflektirajućim prslucima na utvrđenim rutama
 - postavljanje čuvara prijelaza koji nosi reflektirajući prsluk oko škole
 - korištenje prednjih i stražnjih svjetala na biciklima, te reflektora na kotačima bicikla
 - korištenje dnevnih svjetala na motociklima i vozilima
 - pobrinuti se da ulice budu što je više moguće "nezatrpene" i pojačati uličnu rasvjetu.
6. Kvaliteta cestovne infrastrukture - povijesno gledano, ceste su građene prvenstveno za dobrobit motoriziranog prijevoza, ne uzimajući u obzir potrebe zajednice kroz koje prolaze. Izgradnja nove i modificiranje postojeće cestovne infrastrukture uz brigu o sigurnosti poboljšala bi život u tim zajednicama i smanjila rizik za djecu od prometnih nesreća. Strategije za poboljšanje cestovne infrastrukture uključuju:
- provođenje fizičkih mjera kao što su semafori, kružni tokovi, graničnici brzine, prijelazi, prijevoji, srednje trake i ulična rasvjeta na prometnim cestama
 - odvajanje različitih vrsta prometa i sudionika u prometu putem mehanizama kao što su podignuti kolnici za pješake, namjenske trake za pješake i bicikliste i srednje prepreke za razdvajanje prometa vozila koja se kreće u različitim smjerovima
 - stvaranje zona bez automobila kako bi se povećala sigurnost pješaka

- uvođenje školskih sigurnosnih zona koje uključuju paket mjera za smanjenje brzine, zone bez automobila, mjesta sigurnog odlaska i preuzimanja, te čuvare prijelaza
 - povećanje vremena prijelaza na signaliziranim raskrižjima koja su u blizini škola
 - pravljenje igrališta za djecu dalje od ceste
 - ulaganje u siguran javni prijevoz.
7. Prilagodba dizajna vozila - optimalni dizajn i standardi vozila mogu pridonijeti sigurnosti djece unutar i izvan vozila, uključujući djecu na biciklima i motociklima. Mnoge mjere sigurnosti vozila štite sve sudionike u prometu, ali neke su specifične za djecu ili imaju potencijal smanjiti rizike za djecu više nego za odrasle. Te strategije uključuju:
- obvezu postavljanja zona zgužvanosti koje apsorbiraju energiju radi zaštite putnika u vozilu u slučaju
 - redizajn prednjih strana vozila kako bi bili "prijatelji za pješake"
 - opremanje vozila kamerama i zvučnim alarmima koji mogu detektirati male objekte promašene retrovizorom
 - ugradnja sustava blokade vozila u slučaju kada je vozač pod utjecajem alkohola, odnosno zabrana korištenja vozila vozačima koji su osuđeni za vožnju pod utjecajem alkohola.
8. Smanjenje rizika za mlade vozače - u nekim zemljama djeci od 15 godina dopušteno je voziti. Mladi vozači početnici uzrokuju veliki broj prometnih nesreća u cijelom svijetu. Čimbenici koji tome doprinose su prebrza vožnja, vožnja pod utjecajem te slanje poruka i vožnju. Ograničenja u vožnji koja se mijenjaju ovisno o razdoblju posjedovanja vozačke dozvole:
- snižavanje razine dozvoljene koncentracije alkohola u krvi za mlade vozače ili vozače početnike
 - vožnja s odgovornom odraslom osobom na određeno vrijeme tijekom učenja vožnje
 - ograničavanje noćne vožnje i vožnje sa putnicima
 - inzistiranje na nultoj toleranciji za bilo kakve prometne prekršaje, uključujući slanje poruka tijekom vožnje.

9. Pružanje odgovarajuće skrbi za ozlijeđenu djecu - iako je jačanje službi hitne pomoći i rehabilitacije u zemlji najbolji pristup poboljšanju ishoda za sve žrtve u prometu, postoje posebna razmatranja za djecu. Ključne strategije za poboljšanje skrbi za ozlijeđenu djecu uključuju:
- trenutna stabilizacija ozljeda
 - osposobljavanje bolničkih pružatelja usluga o fiziološkim razlikama između djece i odraslih i o tome kako zadovoljiti posebne potrebe za liječenjem djece
 - opremanje vozila hitne pomoći s medicinskom opremom koja odgovara veličini djeteta
 - učiniti bolnice što prikladnijima za djecu kako bi se smanjila dodatna trauma za ozlijeđenu djecu
 - poboljšanje pedijatrijskih rehabilitacijskih usluga, posebno opcija za rehabilitaciju kod kuće te uključivanje pristupa centrima za rehabilitaciju u zajednici
 - poboljšanje pristupa savjetodavnim uslugama kako bi se ublažio psihološki učinak ozljeda u prometu na djecu i njihove obitelji te dali odgovori na praktična pitanja koja se tiču zakonodavstva i financija.
10. Nadgledanje djece oko cesta - mala djeca imaju ograničenu sposobnost procjene rizika. Kao takvi, roditelji i drugi skrbnici mogu igrati važnu ulogu u pomaganju djeci da protumače što se događa oko njih. Njihova nadzorna uloga posebno je korisna za osiguranje sigurnosti djece u složenim cestovnim okruženjima. Sam nadzor ne može zamijeniti gore opisane intervencije, ali može nadopuniti i pojačati ove druge mjere. Nadzor bi uključivao, na primjer, osiguravanje da djeca koriste kacige, autosjedalice i pojaseve te da se pridržavaju protokola utvrđenih za školske sigurnosne zone. Nadzor, u kombinaciji s drugim strategijama pomoći će smanjiti vjerojatnost da će dijete biti uključeno u prometnu nesreću.

5. ZAKLJUČAK

Od najranije dobi djeca trebaju pomoć odraslih kako bi osvijestila i prepoznala rizik koji je povezan s prometnicama. Kako rastu i razvijaju se, postaju svjesnija kako mogu upravljati vlastitom sigurnošću. Međutim ključno je da se odrasli angažiraju i upute ih u problematiku i složene situacije s kojima se mogu susresti u prometu.

Učenici nižih razreda osnovne škole, zbog nedovoljno razvijenih osjetila, ali i manje spoznaje iskustva i znanja u prometu, najugroženije su skupine djece u prometu. Mlađa djeca posjeduju tek osnovnu sposobnost snalaženja, a zbog visine im je suženo im je vidno polje i vozači ih teže uočavaju u prometu. Kada se sva problematika rezimira, neophodno je djecu educirati o potencijalnim opasnostima u kojima mogu sudjelovati, jer ponekad nisu niti svjesni opasnosti koje su moguće na prometnicama. Iako je na internetu dostupno nebrojeno puno informacija vezanih uz prometnu sigurnost i postoji mnoštvo opcija edukacije, još uvijek sigurnost u prometu kada su u pitanju djeca nije na odgovarajućoj razini.

Provedeno istraživanje pokazalo je da iako određeni broj ispitanika sustave za držanje djeteta u vožnji koristi zbog straha od kazne, najveći broj ispitanika to radi zbog sigurnosti djeteta. Kada kupuju navedene sustave, više od 50% ispitanike ne prati testove koje provede različite udruge kako bi ocijenili sigurnost sustava. Kriteriji koji najviše utječu na odabir modela autosjedalica su razina prisustva štetnih tvari, lakoća skidanja presvlake, mogućnost pranja presvlake u perilici rublja i vremenski raspon u kojem se sjedalica može koristiti. Iako se većina ispitanika slaže da su autosjedalice iznimno važne za sigurnost djece u prometu, istraživanje je pokazalo da određeni broj ispitanika u vožnji ne koristi uvijek autosjedalicu niti skida djetetu jaknu prije stavljanja u sjedalicu. Određeni broj ispitanika je bio kažnjen zbog nepropisne vožnje djeteta.

Prometne nesreće postoje nisu rijetkost tako da je 5,2 % ispitanika doživjelo prometnu nesreću dok je dijete bilo u vozilu. Od tih 22 ispitanika, 33,3% je izjavilo da im u trenutku nesreće dijete nije bilo smješteno u autosjedalici i smatraju da bi autosjedalica smanjila ili spriječila ozljede djeteta koje su se dogodile za vrijeme te iste prometne nesreće.

Onoga trenutka kada dijete postane aktivan sudionik u prometu, važno je da bude na isto i spremno, jer osim vozača, za stradavanje djece u prometu odgovorni su i drugi sudionici u prometu, ali i roditelji. Prometne nesreće događaju se svakodnevno, ali uz pomoć medija, policije, roditelja i zajednice postoji mogućnost da se tema popularizira i da se promjene navike i ponašanje svih sudionika u svrhu sigurnijeg sudjelovanja u prometu.

Popis literature

1. Članci:
 - a. Mujkić, et al.: Nesreće u djece–breme 21. stoljeća, Paediatr Croat, 2015.
 - b. Stevanović, M.: Predškolska pedagogija. R&S, 2001.
2. Završni radovi:
 - a. Tomić, I., Analiza mogućnosti unapređenja sigurnosti djece u prometu, specijalistički diplomski rad. Rijeka: Veleučilište u Rijeci 2019.
3. Propisi:
 - a. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20)
 - b. Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi (Narodne novine, 87/08, 86/09, 92/10, 105/10, 90/11, 5/12, 16/12, 86/12, 126/12, 94/13, 152/14, 07/17, 68/18, 98/19, 64/20)
 - c. Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (Narodne novine, br. 100/2008)
 - d. Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (Narodne novine, br. 20/2009)
4. Ostalo:
 - a. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine (Narodne novine, br. 59/2011)
5. Izvori s interenta:
 - a. [Roda Autosjedalice V6](#) (8.4.2022.)
 - b. <https://mingor.gov.hr/o-ministarstvu-1065/djelokrug-4925/medjunarodna-suradnja/un-ece-gospodarska-komisija-ujedinjenih-naroda-za-europu/1114> (8.4.2022.)
 - c. <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html> (8.4.2022.)
 - d. https://www.roda.hr/media/attachments/udruga/dokumenti/brosure_lecti/Prometna_informativka_final.pdf (22.4.2022.)

- e. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/kindersicherheit/kindersitztest/> (23.5.2022.)
- f. <https://www.maxi-cosi.com/c/international/about-maxi-cosi> (23.5.2022.)
- g. (<https://revijahak.hr/2022/05/18/test-djecjih-autosjedalica-jedan-veliki-pobjednik-cetiri-gubitnika-te-puno-dobrih-modela/>) (3.6.2022.)
- h. <https://www.roda.hr/portal/djeca/djeca-u-prometu/u-autosjedalici-od-rodenja.html> (3.6.2022.)
- i. <https://koprivnicko-krizevacka-policija.gov.hr/vijesti/savjeti-za-pravilno-koristenje-autosjedalica-17182/17182>, (3.6.2022.)
- j. <https://www.besafe.hr/kako-zimi-vezati-dijete-u-autosjedalici/> (3.6.2022.)
- k. [WHO NMH NVI 15.3 eng.pdf](#) (3.5.2022.)

Popis fotografija

Slika 1. Zemlje članice UNECE-a.....	3
Slika 2. Mjerenje veličine.....	9
Slika 3. Ispravno pozicioniranje.....	10
Slika 4. Pravilno pričvršćivanje.....	10
Slika 5. Podešavanje remena.....	11
Slika 6. Zakopčavanje remena.....	11
Slika 7. Redovito provjeravanje.....	12
Slika 8. HAK-ova radionica za djecu.....	13
Slika 9. Medijska kampanja - "Poštujte naše znakove".....	14
Slika 10. Autobusni znak za prijevoz djece.....	16

Popis grafikona

Grafikon 1. Broj prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj	2.
Grafikon 2. Spol ispitanika	18
Grafikon 3. Dobna skupina.....	18
Grafikon 4. Razina obrazovanja.....	19
Grafikon 5. Broj djece.....	20
Grafikon 6. Kada ste okrenuli autosjedralicu u smjeru vožnje.....	20
Grafikon 7. Zbog čega koristite autosjedralicu.....	21
Grafikon 8. Praćenje rezultata testova uz sigurnost autosjedralica.....	23
Grafikon 9. Važnost stavki.....	24
Grafikon 10. Razina slaganja sa zadanim tvrdnjama.....	25
Grafikon 11. Montiranje autosjedralice.....	25
Grafikon 12. Prevrtnje autosjedralice.....	26
Grafikon 13. “Oslobađanje“ pojasa autosjedralice tijekom vožnje	26
Grafikon 14. Kazna zbog vožnje djeteta na nepropisan način.....	27
Grafikon 15. Postavljanje autosjedralice.....	29
Grafikon 16. Gašenje zračnog jastuka.....	29
Grafikon 17. Prometna nesreća.....	30

Prilozi

Anketa o korištenju autosjedalica odnosno sigurnosti djece u prometu

1. Vi ste...
 - Žena
 - Muškarac
 - Ne želim odgovoriti
2. Kojoj dobnoj skupini pripadate:
 - <18 godina
 - 18-24 godine
 - 25-49 godina
 - 50-64 godine
 - 65 godina
3. Razina obrazovanja
 - NKV, KV 1
 - sss
 - VSS (stručni prvostupnik, sveučilišni prvostupnik)
 - VSS (stručni specijalist, mag struke)
 - Mr. sc., Dr sc.
4. Područje obrazovanja
 - Promet
 - Sigurnost na radu
 - Ostalo
5. Koliko djece imate?
6. Koliko godina/mjeseci je dijete imalo kada ste mu okrenuli autosjedicu u smjeru vožnje?
7. Autosjedicu koristim prvenstveno zbog:
 - Sigurnosti djeteta
 - Straha od kazne
 - Ostalo

8. Pratite li rezultate testova koje provode određena društva/udruge vezane uz sigurnost autosjedalica?
- Da
 - Ne
9. Molimo Vas da ovdje navedete rezultate čijih testiranja autosjedalica pratite: _____
10. Na skali od 1 do 5 (1- nimalo važne, 2-malo važne, 3- donekle važne, 4- važne, 5- iznimno važne) označite u kojoj mjeri su Vam, kod kupnje autosjedalice, važne sljedeće stavke:
1. ADAC/HAK rezultati testiranja autosjedalica
 2. Marka autosjedalice
 3. Mogućnost rotacije autosjedalice
 4. Lakoća uporabe odnosno montaže/demontaže
 5. Ergonomija
 6. Razina prisutstva štetnih tvari u presvlaci
 7. Lakoća skidanja presvlake
 8. Težina autosjedalice
 9. Mogućnost pranja presvlake u perilici rublja X
 10. Vremenski raspon u kojem mogu koristit...
 11. Estetika/izgled sjedalice
 12. Boja autosjedalice
 13. Preporuke prijatelja, rođaka i sl.
11. Molimo da na ljestvici od 1 do 5 (1- u potpunosti se ne slažem, 2- ne slažem se, 3- niti se slažem, niti se ne slažem 4- slažem se, 5- u potpunost se slažem) označite razinu slaganja sa tvrdnjama u nastavku:
- Poznajem važeću zakonsku regulativu koja se odnosi na korištenje autosjedalica u Republici Hrvatskoj
 - Korištenje autosjedalice iznimno je važno za sigurnost djece u prometu
 - Prije montiranja autosjedalice čitam upute proizvođača o ispravnom načinu montaže
 - Znam ispravno postaviti autosjedalicu

- Nikada ne vozim dijete izvan autosjedalice (odnosno bez booster sjedalice ako je u pitanju veće dijete)
- Uvijek pravilno zategnem pojaseve oko djeteta
- Uvijek djetetu skidam jaknu prije stavljanja u autosjedalicu
- Nikada ne bih vozio/la dijete u neispravnoj autosjedalici
- Nikada ne bih vozio/la dijete u rabljenoj autosjedalici
- Svaki roditelj bi trebao proći obuku/tečaj o korištenju autosjedalice

12. Autosjedalicu montirate pomoću:

- Pojasa
- Isofixa

13. Je li Vam se autosjedalica ikada prevrnula tijekom vožnje?

- Da
- Ne

14. Je li Vam se dijete ikada „oslobodilo“ pojaseva autosjedalice tijekom vožnje?

- Da
- Ne

15. Jeste li ikada dobili kaznu zbog vožnje djeteta na nepropisan način (bez korištenja autosjedalice, boostera, pojasa...)?

- Da
- Ne

16. Autosjedalicu najčešće postavljate:

- Iza vozača
- Iza suvozača
- Na sredini zadnjeg sjedala
- Na suvozačevom sjedalu
- Ostalo

17. Gasite li zračni jastuk kada dijete vozite na suvozačevom mjestu?

- Nikada ne vozim dijete na suvozačevom mjestu
- Uvijek ugasm zračni jastuk
- Ponekad ugasm zračni jastuk

- Nikada ne gasim zračni jastuk
- Odluka o gašenju zračnog jastuka ovisi o dobi djeteta

18. Koju autosjedalicu trenutno koristite: _____

19. Kojom ocjenom biste ocijenili vašu autosjedalicu (od 1 do 5)

20. Molimo Vas da ovdje navedete njene prednosti i eventualne nedostatke.

21. Ako imate troje ili više djece kako organizirate njihov prijevoz automobilom (kako razmjestite sjedalice, djecu):

22. Jeste li ikada imali prometnu nesreću dok je dijete bilo u vozilu?

- Da
- Ne

23. Je li dijete bilo smješteno u autosjedalicu kada se prometna nesreća dogodila.

- Da
- Ne

24. Korištenje autosjedalice spriječilo je ozbiljne ozljede djeteta

U potpunosti se slažem 1 2 3 4 5 U potpunosti se ne
 slažem

25. Korištenje autosjedalice smanjilo bi ili spriječilo ozljede djeteta za vrijeme prometne nesreće koja se dogodila?

U potpunosti se slažem 1 2 3 4 5 U potpunosti se ne
 slažem

26. Ukoliko imate bilo kakve komentare vezane uz autosjedalice, molim Vas da ih ovdje navedete.