



NACIONALNI
PROGRAM
SIGURNOSTI
CESTOVNOG
PROMETA



STRATEGIJA PROMETNE PREVENTIVE U SREDNJOJ ŠKOLI



**STRATEGIJA PROMETNE PREVENTIVE U
SREDNJOJ ŠKOLI**

Autori: Maja Ljubić, Gea Cetinić, Žarko Bošnjak

Nakladnik: Ministarstvo unutarnjih poslova

Za nakladnika: Dražen Vitez

Glavni i odgovorni urednik: Goran Batur

Recenzenti: Damir Novak, Miron Huljak, Zdravko Peran

Urednik: Žarko Bošnjak

Lektorica: Gea Cetinić

Fotografija naslovnice: Hrvatski fotosavez

Naklada: 2000 primjeraka

Grafička priprema: FORMA studio, Zagreb

Tisak: Tiskara Zelina d.d., Sveti Ivan Zelina

ISBN 978-953-161-277-7

CIP zapis dostupan u računalnom
katalogu Nacionalne i sveučilišne
knjižnice u Zagrebu
pod brojem 855964

**STRATEGIJA PROMETNE PREVENTIVE
U SREDNJOJ ŠKOLI
2013 – 2020.**

SADRŽAJ

1.	UVOD	3
2.	ANALIZA STANJA PROMETNE PREVENTIVE	5
2.1.	STATISTIČKI PODACI	5
2.1.1.	<i>Stradanja djece i mladih u Republici Hrvatskoj</i>	5
2.1.2.	<i>Usporedni podaci europskih zemalja i Republike Hrvatske</i>	7
2.2.	ZAKONODAVSTVO	9
2.2.1.	<i>Temeljno zakonodavstvo u Republici Hrvatskoj</i>	9
2.2.2.	<i>Temeljno zakonodavstvo u Europskoj uniji</i>	11
2.3.	POSTOJEĆI PREVENTIVNI PROGRAMI.....	12
2.3.1.	<i>Programi i aktivnosti srednjih škola</i>	12
2.3.2.	<i>Programi i aktivnosti Ministarstva unutarnjih poslova</i>	13
2.3.3.	<i>Programi i aktivnosti Hrvatskog autokluba</i>	14
2.3.4.	<i>Programi i aktivnosti ostalih institucija</i>	15
2.3.5.	<i>Europski programi i aktivnosti</i>	16
3.	STRATEŠKI PRAVCI RAZVOJA 2013 – 2020.	18
3.1.	MISIJA	19
3.2.	VIZIJA	19
3.3.	VRIJEDNOST	19
3.4.	CILJEVI	19
3.5.	RAZVOJ PROMETNE PREVENTIVE	20
3.5.1.	<i>Politike, zakonodavni i provedbeni okviri</i>	21
3.5.2.	<i>Prometna infrastruktura, prometna i zaštitna sredstva</i>	22
3.5.3.	<i>Ljudski potencijali, programski sadržaji, oprema programa</i> ...	24
3.5.4.	<i>Prikupljanje i analiza podataka te dostupnost i pružanje informacija</i>	25
3.6.	PRAĆENJE I VREDNOVANJE.....	27
4.	ZAKLJUČAK	28

Sudionik u prometu je najvažnija karika u lancu sigurnosti prometa na cestama, bez obzira na primijenjene tehničke mjere i efikasnost politike. Sigurnost prometa na cestama ovisi prvenstveno o ponašanju sudionika u prometu. Zbog toga su odgoj, obrazovanje i primjena i usuglašavanje zakona osnova za postizanje cilja...“

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011 – 2020. godine, Vlada Republike Hrvatske, 14. travnja 2011. (*Narodne novine*, 59/2011.)

1. UVOD

Prometna kultura – kultura ponašanja u prometu sadrži sveobuhvatno područje ponašanja i postupanja, toleranciju i međusobno uvažavanje svih sudionika u prometu te poznavanje i poštivanje prometnih propisa i sigurnosnih pravila.

Republika Hrvatska, kao i zemlje Europske unije, poduzima brojne akcije i aktivnosti kojima se nastoji djelovati na određene ciljne skupine sudionika u prometu, sa svrhom sprečavanja stradavanja u prometu. Provedenim se istraživanjima ukazalo na veliku ugroženost djece, a posebno mladih u dobi od navršениh 14 do navršениh 19 godina. Zbog toga je važno utjecati na stjecanje i primjenu njihovih znanja i vještina te ponašanje i odgovornost kao sudionika u prometu. Pravodobnim preventivnim djelovanjem može se smanjiti učestalost i broj lakše i teže ozlijeđene te smrtno stradale djece i mladih u prometu.

Usporedni pokazatelji sigurnosti cestovnoga prometa mjere se godišnjim brojem stradavanja na 100.000 stanovnika na cestama pojedine zemlje. Broj stradalih osoba u prometnim nesrećama globalni je problem čije rješavanje zahtijeva osmišljavanje, planiranje i provedbu učinkovitih akcija i aktivnosti u svim fazama razvoja djece i mladih, a osobito u srednjoškolskoj dobi, budući da su mladi prema statističkim pokazateljima najrizičnija skupina.

Tijekom 2010. godine, posljednje godine provedbe *Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske od 2006. do 2010.*, postignut je zadani cilj od 10 poginulih na 100.000 stanovnika te je on iznosio 9,6¹. Sljedeće 2011. godine donesen je novi *Nacionalni program za razdoblje od 2011. do 2020.* u kojem je postavljen cilj o pedesetpostotnom smanjenju broja poginulih do 2020. godine, a njegovo ostvarenje ovisit će o trudu subjekata odgovornih za njegovu provedbu.

Bez obzira na dostizanje najvažnijega cilja prije dvije godine, treba naglasiti da u strukturi smrtnoga stradavanja u cestovnome prometu dobna skupina između 15 i 19 godina zauzima značajno mjesto. Naime, ova dobna skupina čini 5,8 %² ukupne populacije, a u broju poginulih u cestovnome prometu u 2011. godini sudjelovali su s 8,4 %³. Osim toga, na našim je prometnicama prošle godine smrtno stradalo 9,7⁴ osoba na 100.000 stanovnika, a kod promatrane dobne skupine stradanje je iznosilo 13,5 poginulih.

Očita je potreba dodatnoga zalaganja svih relevantnih subjekata,

1 *Bilten o sigurnosti cestovnog prometa*, 2010, Ministarstvo unutarnjih poslova RH

2 *Žene i muškarci u Hrvatskoj*, 2012, Državni zavod za statistiku RH

3 Ministarstvo unutarnjih poslova RH

4 *Bilten o sigurnosti cestovnog prometa*, 2011, Ministarstvo unutarnjih poslova RH

posebice stalna edukacija u sustavu obrazovanja, kako bi se izbjegao postojeći nesklad, ukupno stradavanje dovelo do društveno prihvatljivog, a uz povećanje prometne kulture stvorile bi se realne pretpostavke za „viziju 0“.

Prometna kultura – kultura ponašanja u prometu sadrži sveobuhvatno područje ponašanja i postupanja, toleranciju i međusobno uvažavanje svih sudionika u prometu te poznavanje i poštivanje prometnih propisa i sigurnosnih pravila. Prometna je kultura važan i utjecajan čimbenik smanjivanja stradavanja u cestovnome prometu cjelokupnoga stanovništva određene zemlje.

S ciljem poboljšanja stanja sigurnosti prometa u Republici Hrvatskoj odgovarajućom će se prometnom kulturom djelovati na jačanje zaštitnih čimbenika sigurnosti djece i mladih te drugih sudionika u prometu.

ponašanje u prometu, kao i svako kulturno ponašanje, stječe se već od najranije životne dobi, a glavnu ulogu u njegovu stjecanju i razvoju imaju obitelj i odgojno-obrazovni sustav. Kod djece i mladih srednjoškolske dobi značajnu ulogu imaju vršnjaci i drugi uzori s kojima se identificiraju. Osim odgojno-obrazovnog sustava utjecajne su i druge formalne i neformalne organizacije i skupine, a nezaobilazna je i uloga medija.

Prometni odgoj i obrazovanje, uz prometnu infrastrukturu i provedbu zakonskih mjera, predstavlja temelj cjelokupnoga sustava prometne sigurnosti i obuhvaća ukupnost mjera koje pozitivno utječu na ponašanje u prometu. Osnovno je djelovanje prometnoga odgoja i obrazovanja – prometne kulture promicanje znanja i razumijevanja prometnih pravila i situacija, unapređenje vještina poučavanjem i iskustvenim učenjem te jačanje i mijenjanje stavova prema svjesnosti rizika, povećanje osobne sigurnosti i sigurnosti drugih u prometu (Project report: *Inventory and Compiling of a European Good Practice Guide on Road Safety Education targeted at Young People*, 29/3/2005).

Važnost provedbe programa prometne kulture u sustavu obrazovanja (obveznoga i izbornoga dijela) u čijem ostvarivanju zajednički sudjeluju učitelji u osnovnim školama, nastavnici u srednjim školama, policijski službenici i prometni stručnjaci potvrđuje se pozitivnim iskustvima u većini europskih zemalja.

S ciljem poboljšanja stanja sigurnosti prometa u Republici Hrvatskoj odgovarajućom će se prometnom kulturom djelovati na jačanje zaštitnih čimbenika sigurnosti djece i mladih te drugih sudionika u prometu.

Stoga se nakon izrade i početne provedbe *Strategije prometne preventive u osnovnoj školi* pristupilo izradi *Strategije prometne preventive u srednjoj školi*. Strategija prometne preventive za djecu i mlade srednjoškolske dobi zahtijeva raznovrsnije pristupe, složeniju mrežu programa i aktivnosti te suradnju i sudjelovanje većeg broja nositelja zbog više razloga. Strategijom prometne preventive u srednjim školama nije moguće obuhvatiti ukupnu populaciju jer jedan dio djece i mladih srednjoškolske dobi ne polazi srednju školu. Srednjoškolski programi, a time i stečena znanja i vještine učenika, međusobno se razlikuju, kao i organizacijski, stručni i programski resursi srednjih škola u kojima se preventiva operativno planira i provodi. Za razliku od preventive u osnovnoj školi, preventivni programi za srednju školu trebaju obuhvatiti mladu populaciju koja sudjeluje u prometu u svim ulogama: kao pješaci, mladi vozači (bicikla, motocikla, automobila i traktora) i suvozači mladih vozača, vodeći računa o specifičnostima razvojne dobi koju karakterizira neiskustvo, potreba za potvrđivanjem i sklonost rizičnome ponašanju.

2. ANALIZA STANJA PROMETNE PREVENTIVE

2.1. Statistički podaci

2.1.1. Stradanja djece i mladih u Hrvatskoj

Statistički podaci o broju stradale djece i mladih u prometnim nesrećama na cestama u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2001. do 2011. godine (izvor: Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske) pokazuju smanjen broj smrtno i teško ozlijeđene te neznatno smanjenje broja lakše ozlijeđene djece i mladih.

Tablica prikaza smrtnog stradavanja djece, mladih i ostalih u Republici Hrvatskoj od 2000. do 2011. godine*

DOBNE SKUPINE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
0-5	11	10	2	12	12	7	12	11	7	10	5	4
6-9	10	8	6	10	11	7	9	10	4	5	2	2
10-14	10	12	10	13	11	5	7	6	9	9	5	8
15-17	26	27	22	30	29	26	20	17	16	18	9	14
18-20	58	52	58	59	52	54	46	52	55	45	25	32
21-24	77	65	79	73	66	56	71	83	75	57	33	49
25-64	362	353	342	375	335	346	335	330	393	288	250	235
>65	101	120	108	129	92	96	114	110	105	116	97	74
UKUPNO	655	647	627	701	608	597	614	619	664	548	426	418
0-14	31	30	18	35	34	19	28	27	20	24	12	14
15-20	84	75	80	89	81	80	66	69	71	63	34	46

* Osobe iz dobne skupine od navršениh 14 do navršениh 19 godina

Iz prikaza statističke tablice smrtnoga stradavanja djece, mladih i ostalih u Republici Hrvatskoj od 2000. do 2011. godine uočavamo veće pozitivno odstupanje 2010. godine. Broj smrtno stradale osnovnoškolske djece smanjen je za 50 %. Tijekom 2010. godine u Republici Hrvatskoj provodili su se koordinirani akcijski planovi prometne preventive u osnovnim školama u svim županijama. Akcijske planove osmislili su i provodili županijski timovi sastavljeni od učitelja tehničke kulture, prometnoga policajca i zaposlenika Hrvatskoga autokluba zaduženoga za prometnu preventivu u županiji. Provedbu projekta i koordinaciju županijskih timova vodili su Ministarstvo unutarnjih poslova, Agencija za odgoj i obrazovanje i Hrvatski autoklub. Budući da je bio prepolovljen broj smrtno stradalih, uključujući i srednjoškolce, može se zaključiti da su preventivne akcije u osnovnoj školi posredno, utjecajem medija i bližnjih osoba iz osnovnoškolskoga sustava, djelovale i na

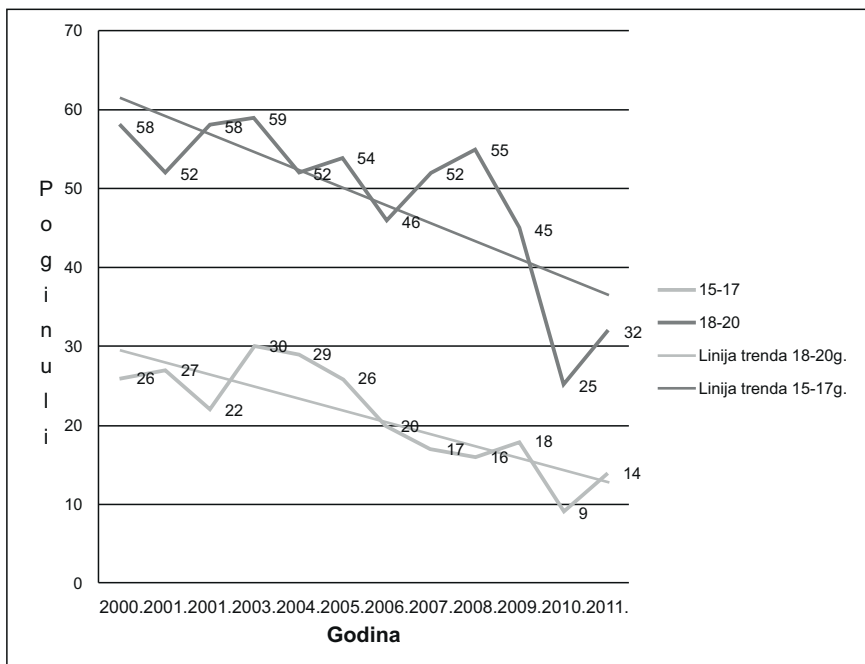
prometnu kulturu učenika u srednjoj školi. Analizirajući podatke za 2011. godinu uočavamo porast smrtno stradalih do dvadesete godine života, ali je još uvijek znatno manji broj stradalih nego u razdoblju od 2000. do 2010. godine. Razlog tome nastavak je rada županijskih timova, ali na lokalnoj razini sa sredstvima županije ili grada. Akcijski su planovi selektivni pa rezultat iz 2010. godine nije ostvaren, već je povećan broj stradalih. Zbog pozitivnih učinaka prometne preventive u osnovnoj školi postignutih 2010. godine te

Sinergijom prometne preventive osnovnih i srednjih škola moguće je očekivati smanjenje smrtno stradalih sudionika u prometu u dobi od 0 do 20 godina.

negativnih kretanja u 2011. godini, nužno je pokrenuti kontinuiranu provedbu prometne preventive u srednjim školama u svim županijama Republike Hrvatske tako da se u već postojeći tročlani županijski tim prometne preventive u svakoj županiji uključi i četvrti član iz redova nastavnika

srednjih škola. Sinergijom prometne preventive osnovnih i srednjih škola moguće je očekivati smanjenje smrtno stradalih sudionika u prometu u dobi od 0 do 20 godina.

Grafički prikaz broja smrtno stradalih osoba dobnih skupina od 15 do 17 i od 18 do 20 godina (2000–2011.)



Promatrajući i analizirajući gornji grafički prikaz uočavamo da je broj smrtno stradalih mladih od 15 do 17 godina znatno manji od stradanja mladih od 18 do 20 godina, a moguća su dva razloga. Prvi se razlog odnosi na izravniji kontakt osmoškolaca s mladima od 15 do 17 godina, a drugi je razlog mogućnost da mladi od 18 do 20 godina postanu mladi vozači. Jasno je vidljiv utjecaj koordinirane provedbe prometne preventive tijekom 2010. godine kada je bio najmanji broj smrtno stradalih.

Sustavno i trajno prikupljanje, praćenje i analiza statističkih podataka o stradanju djece i mladih u prometu značajan je čimbenik za unapređivanje postojećih programa, akcija i aktivnosti, ali i za osmišljavanje, izradu, verifikaciju i provedbu programa prometne kulture u srednjoj školi koji će svojim preventivnim djelovanjem omogućiti njihovo sigurno kretanje kao pješaka, sigurnu vožnju biciklom i motociklom, sigurnu vožnju kao suvozača i budućeg vozača u drugim vozilima te time u većoj mjeri smanjiti svaku vrstu stradanja djece i mladih osoba u prometu.

2.1.2. Usporedni podaci europskih zemalja i Republike Hrvatske

Tablica prikaza smrtnog stradanja djece, mladih i ostalih u Republici Austriji (1990–2010.)

	1990	2000	2009	2010
0-5	32	8	3	5
6-9	16	5	6	1
10-14	19	14	6	4
15-17	55	37	29	27
18-20	205	105	50	45
21-24	186	99	49	57
25-64	764	518	331	273
>65	278	190	159	140
Total	1558	976	633	552

Iz prikaza statističke tablice smrtnoga stradanja djece, mladih i ostalih u Republici Austriji jasno je vidljiv trend linearnog smanjenja smrtno stradalih od 1990. do 2010. godine, što je izravna posljedica strateške provedbe prometne preventive u državi.

Tablica prikaza smrtnoga stradavanja djece, mladih i ostalih u Mađarskoj (1990–2010.)

	1990	2000	2009	2010
0-5	28	17	7	6
6-9	39	9	3	3
10-14	40	18	11	11
15-17	99	18	16	10
18-20	162	64	26	33
21-24	191	114	55	40
25-64	1365	736	537	488
>65	498	203	166	137
Unknown	10	21	1	12
Total	2432	1200	822	740

Iz prikaza statističke tablice smrtnog stradavanja djece, mladih i ostalih u susjednoj Mađarskoj također uočavamo trend smanjenja smrtno stradalih kao rezultat kontinuirane i planske provedbe prometne preventive na državnoj razini.

Tablica prikaza smrtnog stradavanja djece, mladih i ostalih u Švicarskoj (1990–2010.)

	1990	2000	2009	2010
0-5	15	10	10	4
6-9	12	11	3	0
10-14	20	7	8	4
15-17	28	26	11	12
18-20	93	42	32	21
21-24	121	49	32	15
25-64	438	285	165	170
>65	198	161	88	101
Total	925	592	349	327

Iz prikaza statističke tablice smrtnog stradavanja djece, mladih i ostalih u Švicarskoj također uočavamo smanjenje smrtno stradalih, a po prvi se puta

susrećemo sa statističkim podacima koji pokazuju da nema smrtno stradalih u dobi od 6 do 9 godina u 2010. godini, što je i konačni cilj svih prometnih preventiva („vizija 0“).

Navedeni statistički podaci i njihova analiza nameću nužnost trajnog uvođenja prometne preventive od vrtičke dobi do mladih vozača, a po potrebi i provedbu preventivnih akcija i aktivnosti za sve građane Republike Hrvatske.

Usporedba statističkih podataka smrtno stradalih u prometu Republike Hrvatske, Republike Austrije, Mađarske i Švicarske zorno pokazuje trend smanjenja smrtno stradalih u prometu. Razlika je statističkih podataka Republike Hrvatske i ostalih zemalja u kontinuitetu, odnosno u diskontinuitetu. U Republici Hrvatskoj uočavamo diskontinuitet 2010. godine kada se broj smrtno stradale djece koja polaze osnovnu školu smanjuje za 50%, što je izniman uspjeh nastao kao posljedica provedbe akcijskih planova prometne preventive u svim županijama. Zbog iznimnoga poboljšanja 2010. godine koje se moralo održati i sljedeće godine, ili još i smanjiti, posebno je upozoravajuće da je više stradale osnovnoškolske djece u 2011. godini nego u 2010. godini, što ponovo stvara diskontinuitet, ali sada, nažalost negativan, te upozorava na propuste u provedbi prometne preventive. U ostalim državama čije smo podatke analizirali na temelju statističkih tablica vidljiv je kontinuitet smanjenja smrtno stradalih u prometu. Navedeni statistički podaci i njihova analiza nameću nužnost trajnog uvođenja prometne preventive od vrtičke dobi do mladih vozača, a po potrebi i provedbu preventivnih akcija i aktivnosti za sve građane Republike Hrvatske.

2.2. Zakonodavstvo

2.2.1. Temeljno zakonodavstvo u Republici Hrvatskoj

Donošenjem *Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa* kao temeljnoga dokumenta kojim se u Republici Hrvatskoj utvrđuju načela, ciljevi i strateške aktivnosti zajedničke prometne politike cestovnog prometa još je 1994. godine utemeljen integrirani pristup prometnoj politici u području cestovnoga prometa.

Aktualni *Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa* za razdoblje od 2011. do 2020. godine donijela je Vlada Republike Hrvatske u travnju 2011. godine, a programski se podudara s okvirom za djelovanje u *Desetljeću akcije za sigurnost cestovnog prometa*. Nositelj je provedbe Ministarstvo unutarnjih poslova, planirana je provedba u dvogodišnjim međurazdobljima, provoditelji su planiranih aktivnosti ministarstva, stručne organizacije, strukovne udruge, udruge građana te svi koji svojim djelovanjem omogućuju ostvarivanje utvrđenih ciljeva. *Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa* temelj je preventivnoga i represivnoga policijskog djelovanja u području sigurnosti cestovnoga prometa.

Jedno od područja djelovanja *Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa* za razdoblje od 2011. do 2020. godine je *Promjena ponašanja sudionika u prometu*. Navedeno područje sadrži plan i nositelje provedbe konkretnih mjera u sklopu *Edukacije u području sigurnosti cestovnoga*

prometa koje se odnose na prometni odgoj u predškolskome, osnovnoškolskome i srednjoškolskome sustavu odgoja i obrazovanja.

Iako je integrirani pristup temelj prometne politike u Republici Hrvatskoj, prometna preventiva nije regulirana jedinstvenim propisom. Polazišta *Strategije prometne preventive u srednjoj školi* koja obuhvaća različita područja djelovanja nalaze se u mnogobrojnim nacionalnim normativnim dokumentima od kojih navodimo sljedeće:

Propisi iz djelatnosti Ministarstva unutarnjih poslova:

1. *Zakon o sigurnosti prometa na cestama* (NN br. 67/08, 48/10 i 74/11)
2. *Zakon o policijskim poslovima i ovlastima* (NN br. 76/09)
3. *Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika* (NN br. 89/10)
4. *Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama* (NN br. 142/08).

Propisi iz djelatnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture:

1. *Zakon o prijevozu u cestovnom prometu* (NN br. 178/04, 48/05, 151/05, 111/06, 63/08, 124/09, 91/10 i 112/10)
2. *Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca* (NN br. 100/08 i 20/09).

Propisi iz djelatnosti Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta:

1. *Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi* (NN br. 87/08, 86/09, 92/10, 105/10, i 90/11, 16/12, 86/12) *Zakon o izmjenama i dopunama zakona o odgoju i obrazovanju*, NN 094/2013.)
2. *Državni pedagoški standard srednjoškolskog sustava odgoja i obrazovanja* (NN br. 63/08 i 90/10).

Navedeni propisi iz područja odgoja i obrazovanja koji su nadležnosti Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta pojedinim se odrednicama neizravno odnose na prometnu preventivu i to u okviru teme *Sigurnost i zaštita zdravlja u školskim ustanovama*, a propisuje se da su školske ustanove dužne

lako je integrirani pristup temelj prometne politike u Republici Hrvatskoj, prometna preventiva nije regulirana jedinstvenim propisom.

„brinuti se o sigurnosti učenika“ te „sprječavati neprihvatljive oblike ponašanja“ (*Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi*).

Zakonom utvrđena dostupnost srednjoškolskoga odgoja i obrazovanja učenicima ostvaruje se mogućnošću

svakodnevnog prijevoza do škole i obvezom organizacije prijevoza za učenike, stoga je iznimno važna prometna preventiva kako bi se posebno zaštitili srednjoškolci svakodnevno izloženi prometnim rizicima u prijevozu do škole.

Državnim pedagoškim standardom srednjoškolskog sustava odgoja i obrazovanja, u sklopu prostornih uvjeta za izvođenje gimnazijskih i strukovnih programa, utvrđuje se izgled vanjskih prostora koje, između ostalih, čini pješački prilazni put koji „mora biti osvijetljen i udovoljavati propisima o sigurnosti u prometu (čl.31., st.6).

Nacionalni okvirni kurikulum za predškolski odgoj i obrazovanje te opće obvezno i srednjoškolsko obrazovanje (Ministarstvo znanosti obrazovanja i športa, Zagreb, 2011.) kojim se donosi okvir za stjecanje temeljnih i stručnih

kompetencija može biti polazište za utvrđivanje očekivanih postignuća učenika u obveznim, izbornim i fakultativnim nastavnim predmetima, a posebice za sustavnu primjenu međupredmetnih veza značajnih za prometnu kulturu.

Nastavni plan i program zdravstvenog odgoja za osnovne i srednje škole, Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta, Zagreb, 2013.) obuhvaća sadržaje, ishode učenja i ključne pojmove za učenike srednjih škola koji se odnose na prevenciju rizičnoga ponašanja mladih vozača i sigurnost u prometu. Program zdravstvenoga odgoja, čija je svrha očuvanje zdravlja i kvalitete života djece i mladih, može biti temelj za planiranje i provedbu akcija i aktivnosti prometne preventive u srednjoj školi.

2.2.2. Temeljno zakonodavstvo u Europskoj uniji

Temeljna načela zajedničke prometne politike Europske unije utvrđena su Ugovorom o Europskoj zajednici (glava V., članci 70–80), a najavljena su još Rimskim ugovorom 1958. godine. Jedan od istaknutih ciljeva europske politike usvajanje je mjera za poboljšanje sigurnosti prijevoza.

Edukacija svih korisnika ističe se kao jedan od čimbenika ostvarivanja „vizije cestovne sigurnosti bez poginulih“ u okviru rada na sigurnosti prometa i postavljenoga cilja: „spašavanje tisuće života“.

Europska je komisija 1992. godine u *Obavijesti o budućem razvoju zajedničke europske politike* utvrdila integrirani pristup zajedničkoj prometnoj politici kojim se, uz ostale teme, naglašava problem sigurnosti prometa.

Izniman utjecaj na dugoročni razvoj europske prometne politike imao je strateški dokument *Bijela knjiga o zajedničkoj prometnoj politici (White paper – European transport policy for 2010: Time to Decide) iz 2001. godine* u kojoj Europska komisija brojnim mjerama nastojala smanjiti broj prometnih nesreća i stradanja u prometu te poboljšati učinkovitost europskoga prometa.

U sklopu 1. ministarske konferencije o sigurnosti cestovnoga prometa održane 2009. godine u Moskvi usvojena je Moskovska deklaracija koja obuhvaća poziv na *Desetljeće akcije* koje je Generalna skupština Ujedinjenih naroda proglasila 2. ožujka 2010. (62/244). Cilj je *Desetljeća akcije* prepoloviti broj stradalih na cestama do 2020. godine. Budući da je jedan od temelja deklaracije poticanje sigurnijega ponašanja, za ostvarivanje postavljenoga cilja važni su osmišljeni programi, akcije i aktivnosti kojima se u sklopu obrazovnoga sustava, posebice srednjoškolskoga, može sustavno djelovati na sigurnije ponašanje mladih u prometu.

Europska komisija je 2010. godine prihvatila *Četvrti akcijski program o sigurnosti na cestama 2011 – 2020. (The European Commission's Road Safety Action Programme 2011 – 2020.)* kojim se naglašava važnost primjerenog ponašanja svih sudionika u prometu, posebice vozača te odgovarajuće oblikovanje vozila i prometne infrastrukture.

Novi mjere kojima je cilj unapređivanje europskoga prometnog sustava Europska je komisija usvojila krajem ožujka 2011. godine u dokumentu *Bijela knjiga o jedinstvenom europskom prometnom području (White paper: Roadmap to a Single European Transport Area)*. Iako je u unapređivanju prijevoza robe i

putnika naglasak na razvoju i zaštiti okoliša, dokument sadrži i ciljeve u području sigurnosti prometa čijim se ostvarivanjem nastoji postići daljnje smanjivanje broja žrtava u prometu inicijativama u područjima tehnologije i obrazovanja, uz posebnu pozornost ranjivim cestovnim korisnicima kao što su pješaci, biciklisti i motociklisti. Edukacija svih korisnika ističe se kao jedan od čimbenika ostvarivanja „vizije cestovne sigurnosti bez poginulih“ u okviru rada na sigurnosti prometa i postavljenoga cilja: „spašavanje tisuće života“.

2.3. Postojeći preventivni programi

2.3.1. Programi i aktivnosti srednjih škola

Za razliku od osnovnih škola u kojima postoje obvezujući programi, u srednjim školama ne postoje verificirani programi, već akcije i aktivnosti koje provode Ministarstvo unutarnjih poslova, gradski i županijski uredi nadležni za odgoj i obrazovanje, a zbog njihove selektivnosti i ovisnosti o motiviranosti i dobroj volji određenih struktura, ponekad i na razini samo jedne osobe, njima nije obuhvaćena cjelokupna srednjoškolska populacija u Republici Hrvatskoj.

Valja istaknuti da dio srednjoškolaca koji steknu uvjete i pohađaju autoškole s ciljem polaganja vozačkih ispita za određene kategorije vozila, u sklopu završnih sati teorijskoga dijela nastave, izlaganjem policijskoga službenika linije rada prometne policije u trajanju od jednog (ponekad i dva) školska sata, doživljava prvi kontakt s policijom u adolescentskoj dobi te se upoznaje s pogubnim posljedicama prometnih nesreća i poželjnim ponašanjem za njihovo izbjegavanje. Navedeno, nažalost, nije praksa nego izuzetak i ponajviše ovisi o dobroj volji autoškola.

Jedno od odgojno-obrazovnih područja općega obveznoga i srednjoškolskoga obrazovanja u *Nacionalnom okvirnom kurikulumu za predškolski odgoj i obrazovanje* te *opće obvezno i srednjoškolsko obrazovanje*

Za razliku od osnovnih škola u kojima postoje obvezujući programi, u srednjim školama ne postoje verificirani programi, već akcije i aktivnosti koje provode Ministarstvo unutarnjih poslova, gradski i županijski uredi nadležni za odgoj i obrazovanje, a zbog njihove selektivnosti i ovisnosti o motiviranosti i dobroj volji određenih struktura, ponekad i na razini samo jedne osobe, njima nije obuhvaćena cjelokupna srednjoškolska populacija u Republici Hrvatskoj.

tehničko je i informatičko područje. U prvome i drugom odgojno-obrazovnom ciklusu koji čine 1., 2., 3. i 4. te 5. i 6. razred osnovne škole izdvaja se tema *Sigurnost na radu i u prometu* te se izravno određuju očekivana učenička postignuća za sigurno sudjelovanje u javnome prometu poštujući prometna pravila i propise, izbjegavanjem situacija ozljeđivanja i samoozljeđivanja zbog nepoštivanja prometnih pravila i nekorištenja odgovarajuće opreme (prvi ciklus) te postignuća učenika koja će im omogućiti samostalno i uspješno sudjelovanje biciklom u prometu, poznavanje prometnih pravila i propisa te stjecanje kulture ponašanja za sigurno sudjelovanje u svim vrstama javnoga prometa, posebice u pješačkome i biciklističkome (drugi ciklus).

Sadržaji i ciljevi iz područja prometnoga odgoja i kulture na razini srednjoškolskoga obrazovanja obuhvaćeni su međupredmetnom temom *Zdravlje, sigurnost i zaštita okoliša*. Ističe se da „odgoj i obrazovanje za sigurnost učenicima pomaže osvijestiti rizike i moguće opasnosti te posljedice rizičnoga ponašanja u različitim područjima njihova života“, a na prvome se mjestu ističe promet. Također, „osposobljava ih se za donošenje odgovornih i osviještenih odluka i poduzimanje primjerenih sigurnosnih i zaštitnih radnja u raznolikim poznatim i nepoznatim situacijama.“ Pojedini utvrđeni ciljevi odgoja i obrazovanja u sklopu međupredmetne teme *Zdravlje, sigurnost i zaštita okoliša* odnose se i na područje prometnoga odgoja i kulture kao temelja prometne preventive i utvrđuju da će učenici: „steći znanje i razumijevanje sigurnosnih i zaštitnih mjera i radnja u različitim situacijama te razviti vještine sigurnoga ponašanja i postupanja“, a isto tako „biti osposobljeni za prepoznavanje, procjenu i upravljanje rizicima i opasnostima u različitim situacijama“. Međupredmetne teme mogu biti sadržane u svim nastavnim predmetima jezgrovnoga, razlikovnoga i školskoga kurikulumu ili se mogu programirati kao posebni nastavni predmeti ili moduli školskoga kurikulumu.

U skladu sa sadržajima, ciljevima i oblicima učenja i poučavanja istaknutima u *Nacionalnom okvirnom kurikulumu za predškolski odgoj i obrazovanje te opće obvezno i srednjoškolsko obrazovanje* srednje škole mogu osmisliti, organizirati i provoditi programe i aktivnosti iz područja prometne preventive.

U sklopu modula *Prevenција ovisnosti u Nastavnom planu i programu zdravstvenog odgoja za osnovne i srednje škole* u trećem razredu srednje škole planirana je tema *Alkohol i promet* te pripadajući ishodi učenja čijim se stjecanjem izravno djeluje na sprečavanje stradanja mladih vozača: „prepoznati rizike s kojima se suočavaju mladi vozači (motociklizam i automobilizam), navesti rizike i posljedice korištenja alkohola i droga u prometu, oduprijeti se pozivu alkoholiziranog vozača u vožnji“. U prvom razredu srednje škole mogu se ostvarivati sadržaji i ishodi učenja prometne kulture koji se odnose na prevenciju nasilja u različitim okolnostima u okviru modula *Prevenција nasilničkog ponašanja*: „odoljeti pritisku vršnjaka, povezati sadržaje odgovornog ponašanja, promovirati odgovorno ponašanje“.

U modulu *Živjeti zdravo* izdvajaju se teme i problemi integrirani u postojeće sadržaje nastavnih predmeta, školskih preventivnih programa i projekata koji mogu smanjiti posljedice stradanja srednjoškolaca i cjelokupne populacije u prometu: „prva pomoć, osnovni zahvati prve pomoći“ uz ishod učenja: „demonstrirati osnovne zahvate prve pomoći koji mogu spasiti život ugroženoj osobi.“

2.3.2. Programi i aktivnosti Ministarstva unutarnjih poslova

U Ministarstvu unutarnjih poslova Republike Hrvatske u sklopu Ravnateljstva policije djeluje Služba za sigurnost cestovnog prometa koja usmjerava, usklađuje i nadzire rad prometne policije. Budući da analizira stanje sigurnosti cestovnoga prometa, u skladu s time pruža stručnu pomoć policijskim upravama u svim županijama te drugim ustrojbenim jedinicama. Služba za sigurnost cestovnog prometa proučava, pronalazi i provodi nove metode i oblike djelovanja policije u prometu, sudjeluje u izradi propisa iz područja cestovnoga

Među brojnim poslovima i aktivnostima Službe za sigurnost cestovnog prometa Ministarstva unutarnjih poslova kojima se osnažuje sustav cjelokupne prometne preventive i povećava razina stanja sigurnosti cestovnog prometa, u izravnoj vezi s prometnom preventivom u srednjoj školi ističe se praćenje stanja organiziranosti i osposobljenosti školskih i prometnih jedinica mladeži i organiziranje preventivno-represivnih akcija u prometu.

nad radom autoškola, stanica za tehnički pregled vozila i stručnih organizacija ovlaštenih za organiziranje i provođenje tehničkih pregleda vozila, osposobljavanje kandidata za vozače i vozačkih ispita. Među brojnim poslovima i aktivnostima Službe za sigurnost cestovnog prometa Ministarstva unutarnjih poslova kojima se osnažuje sustav cjelokupne prometne preventive i povećava razina stanja sigurnosti cestovnog prometa, u izravnoj vezi s prometnom preventivom u srednjoj školi ističe se praćenje stanja organiziranosti i osposobljenosti školskih i prometnih jedinica mladeži i organiziranje preventivno-represivnih akcija u prometu.

U 20 policijskih uprava u Republici Hrvatskoj ukupno je za preventivu u cestovnome prometu zaduženo oko 130 policijskih službenika. Raspoređeni su po linijama rada prometne policije unutar policijskih uprava ili postaja. Oni temeljem naloženih preventivnih zadaća na državnoj razini osmišljavaju, izrađuju i provode preventivne programe usklađene s problematikom svoje sredine. Akcije su prilagođene prevenciji događanja prethodno uočenih ili po nekom obrascu očekivanih lokalnih devijacija.

Mladi s navršenih 16 godina, uz uvjet položenoga vozačkog ispita, mogu upravljati vozilima AM, A1, F i G kategorije (mopedi, određeni motocikli, traktori i radni strojevi), a s navršenih 18 godina mogu polagati A2, B i C1 kategoriju vozačkoga ispita za upravljanje motociklima određene snage i mase, osobnim automobilima i teretnim vozilima manje dopuštene mase. Ministarstvo unutarnjih poslova verificiralo je sve programe vozačkih ispita. Osposobljavanje za vozače svih vozila provode autoškole, a MUP izdaje vozačku dozvolu.

2.3.3. Programi i aktivnosti Hrvatskog autokluba

Hrvatski autoklub nacionalna je, neprofitna i nestranačka udruga u koju su udruženi autoklubovi te građani, vozači i vlasnici vozila na motorni pogon. Udruga ima više od 160000 aktivnih članova i 106 autoklubova na području Republike Hrvatske.

Hrvatski autoklub provodi brojne raznovrsne djelatnosti među kojima se

posebno ističe tehnička pomoć vozačima na cesti, informiranje javnosti o stanju i prohodnosti cesta, zaštita okoliša, izdavačka djelatnost, organizacija i provedba vozačkih ispita za sve kategorije i vrste vozila, obavljanje stručnog nadzora nad subjektima koji obavljaju osposobljavanje kandidata za vozače i stručnog nadzora nad radom stanica za tehnički pregled vozila, organizacija i provedba homologacije vozila.

U Hrvatskom autoklubu ustrojen je Odjel prometne preventivne i edukacije u kojem djeluju prometni stručnjaci za prometnu preventivu, edukaciju i sigurnost u prometu.

Za prometnu preventivu u srednjoj školi posebice je značajno djelovanje u području sigurnosti i preventivne u prometu.

U Hrvatskom autoklubu ustrojen je Odjel prometne preventivne i edukacije u kojem djeluju prometni stručnjaci za prometnu preventivu, edukaciju i sigurnost u prometu. Hrvatski autoklub vlasnik je opreme (simulator prevrtanja vozila) pomoću koje se zorno pokazuje nužnost vezivanja sigurnosnih pojaseva u automobilu. Učenici završnih razreda srednjih škola mogu iskustveno naučiti kako pravilno vezani sigurnosni pojasevi sprečavaju teža stradanja prilikom prevrtanja vozila.

2.3.4. Programi i aktivnosti ostalih institucija

Za učenike srednjih škola i ostalu populaciju srednjoškolske dobi koja se priprema za vozače treba osigurati odgovarajuće programe autoškola prilagođene mladim polaznicima i programe praćenja mladih vozača, s naglašenom preventivnom funkcijom, u čije se osmišljavanje uz stručnjake HAK-a i MUP-a mogu uključiti stručnjaci prometnih fakulteta, odgovarajući stručni razredi liječničkih i psiholoških strukovnih udruga.

Preventivne programe srednjih škola valja upotpunjavati i nadograđivati koordiniranim i sustavnim preventivnim djelovanjem svih ostalih utjecajnih čimbenika

Preventivne programe srednjih škola valja upotpunjavati i nadograđivati koordiniranim i sustavnim preventivnim djelovanjem svih ostalih utjecajnih čimbenika:

- organizacija i udruga za mlade, djelovanjem u lokalnim zajednicama – preventivni programi i aktivnosti;
- medija, vršnjaka, „uzora“ mladima (popularne osobe) i osoba s iskustvom stradanja – edukacijski i preventivni programi;
- okupljališta mladih (registrirana: noćni klubovi, koncertni prostori i sl.) – aktivnostima usmjerenima unapređivanju sigurnosti (organizacija, nadzor, organizirani prijevoz noću: autobusi i taksiji za mlade);
- udruga roditelja – preventivni programi i aktivnosti.

Svaka lokalna zajednica u svome akcijskome planu djelovanja, poznajući zainteresirane i utjecajne institucije, udruge i interesne skupine, predvidjet će moguće načine suradnje.

2.3.5. Europski programi i aktivnosti

Na temelju istraživanja koje je 2009. godine organizirao Europski ured FIA-e (Fédération Internationale de l' Automobile) jedinstvenim su upitnikom dobiveni podaci o ustroju i provedbi prometnoga odgoja i obrazovanja u 21 europskoj zemlji (uz zemlje Europske unije podatke su dostavile i neke zemlje nečlanice). Analiza podataka pokazuje da je prometni odgoj i obrazovanje obvezno u 43 % anketiranih zemalja koje su sudjelovale u istraživanju, u 33 % zemalja prometni se odgoj i obrazovanje ostvaruje u školama, ali ne na jedinstveni način, dok u 24 % europskih država koje su iskazale podatke prometni odgoj i obrazovanje u školama nisu obavezni (FiA, European Bureau, *Traffic Education in Schools*, 2009.).

Jedan od oblika provedbe prometnog odgoja i obrazovanja – prometne kulture obvezni je program s definiranim sadržajima i ciljevima te određenim godišnjim brojem sati. Prometno se obrazovanje ostvaruje i kao dio nacionalnoga jezgrovnog kurikulumu, bez detaljno utvrđenih sadržaja i ciljeva. U mnogim je europskim zemljama prometni odgoj i obrazovanje integrirani dio drugih programskih područja, posebice za učenike srednjih škola: osobni i socijalni razvoj, sigurnost djece i mladih, građanski odgoj, društveni studij, životne vještine, a programima su definirani opći i/ili obvezni ciljevi. Uz integrirane sadržaje prometne kulture u druge školske predmete usporedno se organiziraju i brojna natjecanja u prometu koja uključuju velik broj učenika.

Neke europske zemlje prepustile su školama osmišljavanje prometne kulture te u sklopu autonomije škole ravnatelji odlučuju o ciljevima i trajanju programa, svaka škola odabire svoj način prometnoga odgoja i obrazovanja koristeći posebno osmišljene programe s vježbama.

Najistaknutiji su ciljevi raznovrsnih programa prometnog odgoja i obrazovanja usklađeni sa životnom – razvojnom dobi učenika: od učenja prometnih pravila kao pješaka, biciklista, i korisnika javnoga prijevoza, sigurne vožnje biciklom, do svijesti o utjecaju sigurnosti u prometu na povećanje ili smanjenje stradanja u prometu. Programi najčešće obuhvaćaju djecu osnovnoškolske dobi od 6 do 15 godina i različitoga su trajanja: od 1 do 14 godina.

Godišnji broj sati nastave i osposobljavanja učenika u pojedinim zemljama nije definiran programom, a raspon je propisanoga trajanja od 6 do 20 sati godišnje. Pojedine zemlje već u predškolskoj dobi organiziraju posebne programe za djecu u prometu, a sustavno su obveznim programom od četvrte do osamnaeste godine života obuhvaćena djeca u Švicarskoj.

U razdoblju od 2003. do 2005. godine u 25 europskih zemalja proveden je projekt Europske komisije o obrazovanju za sigurnost cestovnoga prometa (*Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people*, Rose 25). Završni rezultati projekta koji su objavljeni u knjižici *Good Practice Guide on Road Safety Education* ukazuju i na posebnosti prometnoga obrazovanja za mlade u dobi od 14 do 19 godina u području cestovne sigurnosti. Budući da je postojeći pristup prometnome odgoju i obrazovanju primjereniji mlađoj djeci, a mladi su najrizičnija skupina u prometu, nužno im je ponuditi programe i aktivnosti koji će zadovoljiti njihove potrebe. Programi i aktivnosti u sklopu škole nisu dostatni jer adolescenti često pružaju otpor školskim oblicima učenja i poučavanja te školskim autoritetima, a dio njih

napušta srednjoškolski sustav obrazovanja. Stoga se preporučuje organizacija oblika prometnoga odgoja i obrazovanja koji će biti dio cjeloživotnoga učenja, aktivno uključivanje medija koji imaju važnu ulogu, posebice u oblikovanju stavova, ali ne mogu u potpunosti nadomjestiti neposredne aktivnosti koje pretpostavljaju osobni kontakt s mladima u ciljanim skupinama u školi i izvan škole. Znanja, vještine i stavovi u području prometnoga odgoja i obrazovanja za sigurnost cestovnoga prometa u nekim su europskim zemljama dio širega obrazovnoga konteksta te se povezuju sa zdravstvenim i/ili građanskim odgojem i učenjem socijalnih vještina, a osmišljavanje i provedba preventivnih programa za mlade u prometu izniman je izazov za stručnjake u različitim područjima. U većini je europskih zemalja ponuda prometnoga odgoja i obrazovanja za mlade ograničena na pojedine događaje, akcije i aktivnosti koje se događaju u neredovitim vremenskim razdobljima.

Preporuka da se osim u okviru školskih programa i aktivnosti strategija prometne preventive za mlade od 14 do 19 godina planira i provodi u različitim centrima za mlade, sportskim klubovima, udrugama i autoškolama potvrđuje se raznovrsnim primjerima dobre prakse u pojedinim europskim zemljama. Mladi na tradicionalnim školskim događanjima i koncertima pripremaju multimedijske prezentacije o temama iz sigurnosti prometa (Slovenija), dobrovoljno na otvorenom organiziraju susrete svih rizičnih skupina u prometu (Poljska), prate i potiču sigurnost drugih u neposrednom školskom okružju (Belgija), aktivno pomažu drugim učenicima brinući se za njihovu sigurnost pri ulasku i

izlasku iz školskoga autobusa (Austrija, Njemačka), mlade učenike prate od kuće do škole (Austrija), tijekom cijele godine sustavno promiču obrazovanje za cestovnu sigurnost (*Mladi časnici za sigurnost na cesti*, Velika Britanija), mentori su mlađim učenicima te ih osposobljavaju za različite prometne situacije, posebice kao pješake i bicikliste (Danska, Njemačka), sudjeluju u akcijama koje čine rasprave sa stručnjacima za prometnu sigurnost, žrtvama u prometu i osobama koje svjedoče o osobnim iskustvima u prometu (*Grupa za preživljavanje*, Danska, *Sjednice prometnog suda*, Njemačka).

Nositelji su programa, akcija i aktivnosti prometnoga odgoja i obrazovanja u europskim državama učitelji u školama, prometni stručnjaci, policajci i instruktori vožnje.

Bez obzira na stupanj obveznosti i različito trajanje, nositeljima programa, akcija i aktivnosti osiguravaju se brojna didaktička sredstva i pedagoški oblikovani materijali za teorijski i praktični dio nastave i osposobljavanja.

Autoklubovi koji nude različite programe osposobljavanja učenika za uporabu u školama i prostorima oko škola te posebno opremljena vozila važan su čimbenik stjecanja i unapređivanja prometne kulture.

Prometni odgoj i obrazovanje – prometna kultura u većini se europskih država ostvaruju raznovrsnim oblicima i programima različitoga trajanja čiji su glavni nositelji učitelji i prometni stručnjaci, najčešće obuhvaćaju osnovnoškolsku djecu od 6 do 15 godina. Za mlade od 15 do 19 godina

najčešće ne postoje obvezni školski programi jer su znanja, vještine i stavovi iz područja prometne kulture integrirani u različite školske predmete (programme), a za njih se organiziraju povremene školske i izvanškolske akcije i aktivnosti. Unatoč razlikama europskim je zemljama zajednički cilj prevencija stradanja djece i mladih u prometu.

3. STRATEŠKI PRAVCI RAZVOJA 2013 – 2020.

Suvremeni koncept prevencije promatra se u kontekstu unutarnjih čimbenika pojedinca i ostalih, okolinskih čimbenika, a razmatrajući ih iz perspektive „rizik-zaštita“, autor R. Gordon 1987. predlaže da se prevencija proučava na tri razine:

1. univerzalna prevencija – djeluje na razini populacije, a preventivne mjere zahtijevaju razvoj planskih aktivnosti okruženja koje djeluju na razini socijalnih, službenih i kulturnih norma, uglavnom oblikovanjem stavova, uobičajenih shvaćanja i vrijednosti u društvu;
2. selektivna prevencija – djeluje na skupine (rizične iznad prosjeka), a preventivne mjere zahtijevaju razvoj planskih aktivnosti koje djeluju na ciljane skupine;
3. indicirana prevencija – djeluje na individualnoj razini, a preventivne mjere zahtijevaju razvoj planskih aktivnosti koje djeluju na pojedinca.

Nedvojbeno je važnost prometne preventive kao i provedba programa prometne kulture za djecu u osnovnim školama te je najčešće u fokusu roditelja i javnosti, ali za djecu i mlade srednjoškolske dobi ona postaje još značajnijom. Njihov put od doma do škole postaje duži, samostalni su u prometu, sudionici su prometa u večernjim satima poslije nastave, kreću se sami ili s prijateljima, odlaze na putovanja, izlete, pješače, rolaju, voze se javnim prijevozom (tramvaji, autobusi, vlakovi, brodovi), voze bicikle, motocikle, mopede, plovila, putnici su u automobilima, postaju vozači automobila, a što ih uz pet ključnih rizičnih elemenata sigurnosti u prometu: vještine, znanje, stavove, iskustvo i okolinu (Hedlund, J., 2007.: *Risk Factors*, str. 8 u: *Preventing Teen Motor Crashes: Contributions from the Behavioral and Social Sciences: Workshop Report, Washington, DC: The National Academies Press*) čini osobito rizičnom skupinom. Stoga je potrebno strateškim aktivnostima u području prometne preventive izbor i djelovanje djece i mladih srednjoškolske dobi usmjeravati u korist sigurnoga i neovisnoga ponašanja u prometu.

Nedvojbeno je važnost prometne preventive kao i provedba programa prometne kulture za djecu u osnovnim školama te je najčešće u fokusu roditelja i javnosti, ali za djecu i mlade srednjoškolske dobi ona postaje još značajnijom.

3.1. Misija

Interdisciplinarnim pristupom te otvorenom metodom koordinacije temeljenoj na suradnji i djelovanju relevantnih društvenih čimbenika postupno uvoditi, ostvarivati i unapređivati programe, akcije i aktivnosti prometne preventive za učenike u srednjim školama Republike Hrvatske.

3.2. Vizija

Prometna preventiva u srednjim školama u Republici Hrvatskoj provodit će se u sklopu *Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa* kao trajni i sustavni organizirani oblik na temelju potvrđenih programa, akcija i aktivnosti prometne kulture koje će timski ostvarivati osposobljeni nastavnici te prometni stručnjaci Ministarstva unutarnjih poslova, Agencije za odgoj i obrazovanje i Hrvatskog autokluba.

Uvođenje i primjena programa prometne kulture u srednjim školama kao dio sustava prevencije potaknut će sigurnost i smanjiti broj stradale djece i mladih, odnosno svih sudionika u prometu te na taj način utjecati izravno na ostvarenje proklamiranog cilja *Nacionalnog programa*.

3.3. Vrijednost

Sigurnost i zaštita zdravlja djece i mladih srednjoškolske dobi te ostalih sudionika u prometu.

3.4. Ciljevi

Ciljevi su prometne preventive u srednjoj školi kojima se trajno smanjuje broj smrtno stradale, teško i lakše ozlijeđene djece i mladih:

1. Osposobiti nositelje i izvoditelje programa prometne preventive za njihovo aktivno zajedničko sudjelovanje u provedbi prometne preventive u srednjoj školi.
2. Stvoriti mrežu stručnjaka i institucija te izraditi akcijske planove prometne preventive u svakoj županiji u Republici Hrvatskoj.
3. Ojačati kapacitete nastavnika, stručnih suradnika, ravnateljica/ravnatelja srednjih škola te profesionalaca MUP-a i HAK-a (autoškola) za provedbu programa prometne kulture.
4. Izraditi, provoditi, pratiti i vrednovati programe, akcije i aktivnosti prometne kulture za učenike u srednjim školama.
5. Osigurati pristup primjerenim alatima i materijalima te razvijati i osiguravati prikladne odgojno-obrazovne materijale.
6. Osmisliti, izraditi i postaviti internetski mrežni portal s bazama podataka koji će omogućiti provoditeljima prometne preventive sustavnu i učinkovitu provedbu aktivnosti, a javnosti dostupnost i transparentnost obavijesti i podataka.
7. Poticati sigurno i odgovorno ponašanje djece i mladih te svih ostalih sudionika u prometu.
8. Osigurati i učiniti obaveznim pohađanje tečajeva sigurne vožnje.

9. Utjecati na navike pravilnoga i obveznoga korištenja sigurnosne opreme.
10. Uskladiti zakonsku i provedbenu regulativu prometne preventive u srednjoj školi te je sustavno unapređivati temeljeno na dokazima.

Prometna preventiva u srednjim školama u Republici Hrvatskoj provodit će se trajno i sustavno organiziranim oblicima na temelju potvrđenih programa, akcija i aktivnosti prometne kulture koje će timski ostvarivati osposobljeni nastavnici u suradnji s odgojno-obrazovnim stručnjacima Agencije za odgoj i obrazovanje te prometni stručnjaci Ministarstva unutarnjih poslova i Hrvatskog autokluba.

Njihovim koordiniranim djelovanjem i sustavnim sudjelovanjem utjecajnih suradničkih institucija programima prometne kulture nastojat će se obuhvatiti djeca i mladi izvan srednjoškolskoga sustava.

3.5. Razvoj prometne preventive

Prometna preventiva u srednjim školama nedovoljno je zastupljena te ju je nužno razvijati sustavnim interdisciplinarnim pristupom.

Prometnu preventivu u Republici Hrvatskoj kao univerzalnu i selektivnu prevenciju različitim aktivnostima provode Ministarstvo unutarnjih poslova i Hrvatski autoklub, a na razini selektivne prevencije pridružuju im se i osnovne škole koje uz obitelj imaju značajnu ulogu i u indiciranoj prevenciji. Prometna preventiva u srednjim školama nedovoljno je zastupljena te ju je nužno razvijati sustavnim interdisciplinarnim pristupom.

Kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri ublažila neusklađena zakonska regulativa, nedostatna komunikacija i protok informacija (baze, internetska mreža), nedostatak promidžbenih aktivnosti, odgojno-obrazovnih programa, akcija i aktivnosti prometne kulture, nedovoljna povezanost i ulaganje u razvoj ljudskih potencijala te nedostatnost materijalnih i tehničkih resursa za provedbu aktivnosti, potrebno je iskoristiti državne, lokalne i regionalne resurse, roditeljske i vršnjačke potencijale (osobito iz prometnih strukovnih škola), nacionalni program, programe i projekte Europske unije, organizacijske pretpostavke i strukturu Ministarstva unutarnjih poslova, Hrvatskog autokluba te samih škola oslanjajući se na dobru postojeću suradnju, spremnost na suočavanje s izazovima i visoku motivaciju njihovih stručnjaka za unapređivanje preventivnih programa i aktivnosti namijenjenih mladima.

Europska iskustva pokazuju da najbolje rezultate u prevenciji imaju zemlje koje primjenjuju holistički pristup prometnoj prevenciji, što znači da se primjenjuje široki raspon različitih preventivnih mjera među kojima se ističu mjere koje se odnose na ponašanje svih sudionika u prometu, djece i mladih, roditelja i vozača, na razvoj prometne infrastrukture i oblikovanje vozila kojima će se zaštititi osobe u vozilu i pješaci.

Za procjenu situacije korišteno je više izvora podataka: zakonski i provedbeni akti, postojeći programi relevantnih institucija, kao i statistički podaci.

Na temelju utvrđenoga postojećeg stanja prometne preventive u sustavu srednjega školstva u Republici Hrvatskoj i analize statističkih podataka o stradanju djece i mladih u prometu mogu se za razdoblje od 2012. do 2020. godine izdvojiti temeljna područja razvoja u kojima će se ostvarivati postavljeni ciljevi prometne preventive u srednjoj školi. Prometnu preventivu za djecu i mlade srednjoškolske dobi valjalo bi razvijati i unapređivati u područjima: politike, zakonodavnih i provedbenih okvira; prometne infrastrukture te prometnih i zaštitnih sredstava; ljudskih potencijala, programskih sadržaja i opreme programa; prikupljanja i analize podataka te dostupnosti i pružanju informacija. Svako od navedenih preventivnih područja obuhvaća specifične aktivnosti te različite nositelje i provoditelje planiranih aktivnosti, ali je za učinkovito djelovanje i trajno smanjivanje broja žrtava djece i mladih u prometu važno aktivno povezivanje i integracija svih područja prevencije.

Europska iskustva pokazuju da najbolje rezultate u prevenciji imaju zemlje koje primjenjuju holistički pristup prometnoj preventivi, što znači da se primjenjuje široki raspon različitih preventivnih mjera među kojima se ističu mjere koje se odnose na ponašanje svih sudionika u prometu, djece i mladih, roditelja i vozača, na razvoj prometne infrastrukture i oblikovanje vozila kojima će se zaštititi osobe u vozilu i pješaci.

3.5.1. Politike, zakonodavni i provedbeni okviri

U razvoju pojedinoga područja polazišni problemi nisu uvijek povezani s nedostacima materijalnih ili ljudskih resursa, već ih često uvjetuju normativna, ustrojbeno i strukturalna ograničenja kao i nedovoljna usklađenost i učinkovita primjena postojećih potencijala.

Jedan od temeljnih preduvjeta za provedbu svakoga područja djelovanja učinkoviti su i sveobuhvatni propisi.

Analizirajući nacionalne propise iz područja sigurnosti u prometu međunarodne i domaće organizacije i institucije razmatraju normativno usklađenu prometnu preventivu kao nacionalne pokazatelje političke volje za smanjenjem stradanja djece i mladih.

Temeljna su područja prometne preventive u srednjoj školi koja se mogu urediti odgovarajućim propisima, protokolima: uporaba sigurnosnih pojaseva, uporaba biciklističke i motorističke kacige, odgovornost vozača u prometu i ponašanje u slučaju prometnih nesreća u kojima sudjeluju djeca i mladi te obvezno prometno obrazovanje i odgoj.

Veći je dio navedenih područja prometne preventive dijelom ili u cijelosti obuhvaćen *Zakonom o sigurnosti prometa na cestama*, ali sadržaji i aktivnosti prometne preventive nisu zastupljeni u drugim važnim propisima.

Izražena je politička volja za donošenjem provedbenih propisa temeljem *Zakona o sigurnosti prometa na cestama*, ali uzimajući u obzir geostrateški položaj Republike Hrvatske i turističku orijentaciju iz kojih je vidljivo da prometnu preventivu ne čini isključivo prevencija sigurnosti prometa na cestama, potrebno je u području razvoja politika, zakonodavnih i provedbenih okvira prometne preventive u srednjoj školi provesti sljedeće aktivnosti:

- Ustrojiti interdisciplinarne timove prometne preventive u 21 županiji. Rok: 2013.
- Izraditi akcijske planove za svaku županiju. Rok: 2013.
- Provoditi aktivnosti iz akcijskih planova i uključiti učenike najmanje jedne srednje škole koja nije iz područja prometa. Rok: 2013.
- Izraditi analizu učinaka te izvijestiti lokalnu i regionalnu upravu i samoupravu. Rok: 2013.
- Postupno uvoditi jednostavne oblike analize učinaka provedbenih propisa u području prometne preventive učenika srednje škole. Rok: 2014.
- Usklađivati postojeće i izraditi prijedloge novih propisa kojima se regulira područje prometne preventive učenika srednje škole. Rok: 2015.
- Unaprijediti kvalitetu te procedure izrade donošenja propisa u području prometne preventive učenika srednje škole. Rok: 2015.
- Provoditi tečajeve sigurne vožnje u centrima (na poligonima). Rok: 2016.
- Uvoditi prometnu preventivu mladih u školske strategije i kurikulume. Rok: trajno
- Uvoditi prometnu preventivu mladih u gradske i županijske strategije. Rok: trajno

3.5.2. Prometna infrastruktura, prometna i zaštitna sredstva

U oblikovanju sigurnoga prometnog okružja koje pretpostavlja označavanje pješačkih prijelaza, primjerenu prometnu signalizaciju, oblikovanje pješačkih otoka, izgradnju nathodnika, pothodnika, nadvožnjaka i podvožnjaka, bolje održavanje cesta i popravak oštećenja na cestama sudjeluju svi pripadnici lokalne zajednice, uključujući učenike srednjih škola i druge mlade osobe. Primjereno osmišljeno prometno okružje potiče kretanje pješaka i uporabu javnoga prijevoza te omogućuje vožnju bicikla, motocikla, mopeda i osobnih automobila s ciljem smanjivanja rizika prometnih nesreća te sprečavanja i smanjenja ozljeda u njima.

Važne su mjere zaštite oblikovanje i nabavka sigurnosnih sustava u

Za postizanje i održavanje odgovarajuće razine sigurnosti neophodno je sustavno i trajno unapređivati propisane standarde opreme prometnih i zaštitnih sredstava, pri njihovoj proizvodnji koristiti najkvalitetnije materijale i suvremene tehnologije, a mlade poticati na njihovu uporabu.

vozilima kojima će se ublažiti posljedice sudara, a time broj i vrste stradanja. Kao mjera zaštite za mlade od 14 do 19 godina iznimno je važna uporaba sigurnosnih pojaseva i zaštitnih kaciga kao i poštivanje ograničenja postavljenih u prijevoznim sredstvima, a kojima mladi mogu upravljati (brzinomjeri, snaga motora, prigušivači i sl.). U ovome dijelu potrebno je uz dodatno informiranje roditelja uključiti u provedbu i aktivnosti stanice za tehnički pregled vozila, kao i poslovni sektor, osobito servisere prijevoznih sredstava.

Sigurnost u prijevozu djece i mladih autobusima i ostalim javnim prijevoznim sredstvima u svim situacijama ovisi i o njihovoj tehničkoj ispravnosti propisanoj zakonom. Autobusi bi trebali biti i posebno oblikovani, s prozorima koji mogu smanjiti opasnost od ozljeda u prometnim nesrećama, opremljeni sigurnosnim pojasevima i ogledalima sa sustavima upozorenja. Posebnu pozornost valja usmjeriti kretanju djece i mladih kao pješaka pri ulasku i izlasku iz školskih autobusa, uz odgovarajuću edukaciju vozača autobusa. Za postizanje i održavanje odgovarajuće razine sigurnosti neophodno je sustavno i trajno unapređivati propisane standarde opreme prometnih i zaštitnih sredstava, pri njihovoj proizvodnji koristiti najkvalitetnije materijale i suvremene tehnologije, a mlade poticati na njihovu uporabu. Potrebno je provesti sljedeće aktivnosti:

- Prikupiti informacije i izraditi pregled prometnoga okružja pilot-škola. Rok: 2013.
- Promicati uporabu sigurnosnih pojaseva i zaštitnih kaciga (predavanja, leci, plakati). Rok: trajno
- Izgraditi sigurna školska parkirališta za bicikle, mopede i motocikle. Rok: 2020.
- Ugraditi sigurnosne ormariće u školama u koje bi mladi spremali svoju zaštitnu opremu. Rok: 2020.
- Uspostaviti i poticati suradnju s gospodarskim sektorom i stanicama za tehnički pregled vozila te organizirati „otvorene“ dane. Rok: trajno
- Poticati izgradnju i osuvremenjavanje prometnih vježbališta. Rok: trajno
- Organizirati posjete centrima sigurne vožnje gdje će polaznici izvoditi treninge na vježbalištu opremljenom modulima koji omogućuju simulacije stvarnih opasnosti u prometu te vježbanje pravilnog postupanja u kritičnim situacijama, uz upute educiranih instruktora – moderatora.

Mladi će svoja znanja i vozačke vještine iskušavati u potpunom i sigurnom okruženju kako bi upoznali granice svojih sposobnosti vožnje i pravilno reagirali u opasnim situacijama te sigurnije vozili.

Rok: trajno

3.5.3. Ljudski potencijali, programski sadržaji, oprema programa

Koncept cjeloživotnoga učenja promijenio je ulogu nastavnika, ravnatelja, stručnih suradnika u srednjim školama, instruktora vožnje te prometnih policajaca. Oni u procesu učenja sve više postaju mentori i moderatori, a od njih se očekuju nove kompetencije. Zbog nedostatnih mogućnosti većina nastavnika, ravnatelja, stručnih suradnika u srednjim školama nema temeljna znanja iz područja prometne preventive, dok su kod instruktora vožnje te prometnih policajaca znanja o specifičnim psihološkim, i socijalnim obilježjima razvojne dobi mladih (pedagogija, didaktika, metodika) nedostatna ili ih nemaju. Jačanje njihovih kapaciteta i stručnosti potrebni su kako bi osmislili i provodili kvalitetne programe prometne preventive te pružali primjerene savjete i potporu mladima.

Razvojne specifičnosti mladih snažna su potreba za samostalnošću, otpor prema pravilima, ignoriranje savjeta odraslih i dominantni utjecaj vršnjaka, nedovoljno sagledavanje opasnosti koje dovode do smrti i bolesti, sklonost i nekritičnost prema riziku, zbog čega dio mladih u ovoj dobi bira brzinu i rizične prometne aktivnosti kao način samopotvrđivanja i dokazivanja, a kod pojedinaca poseban je problem „spoj“ prometnih rizika s ostalim načinima dokazivanja, prije svega alkoholom i umorom.

Uvažavajući razvojna obilježja i potrebe mladih osoba, preventivni programi, akcije i aktivnosti prometne kulture trebaju motiviranjem i aktivnim sudjelovanjem mlade osobe sustavno uključiti osvješćivanje rizika i načina njegova otklanjanja, uz stjecanje potrebnih kompetencija te ih valja usmjeravati na zrelost u vožnji kao posebnu vrijednost (odmjerenost,

Koncept cjeloživotnoga učenja promijenio je ulogu nastavnika, ravnatelja, stručnih suradnika u srednjim školama, instruktora vožnje te prometnih policajaca. Oni u procesu učenja sve više postaju mentori i moderatori, a od njih se očekuju nove kompetencije.

pouzdanost, razumnost) navodeći odgovarajuće uzore.

Paralelno s izravnim preventivnim prometnim aktivnostima, obiteljski i institucionalni odgoj u ovoj dobi treba omogućavati samostalnost i različita područja samoostvarivanja i dokazivanja, a sklonost „adrenalinskim“ aktivnostima usmjeravati prema uvjetima kontroliranih i smanjenih rizika.

Nedostatak programa koji će poticati sigurno i odgovorno ponašanje mladih u srednjoj školi kao sudionika u prometu glavni su čimbenik nerazvijenosti područja prometne preventive mladih, a mogu se postići sustavnim, trajnim i integriranim interdisciplinarnim učenjem i poučavanjem, za što je potrebno programe osigurati materijalima i sredstvima (priručnici, elektronički, audio, video i multimedijalni resursi, vizualna pomagala i sl.).

U područjima razvoja ljudskih potencijala, programskih sadržaja te opreme programa provodit će se sljedeće aktivnosti:

- Osmisliti i izraditi program stručnog osposobljavanja/usavršavanja nastavnika, ravnatelja, stručnih suradnika u srednjim školama s definiranim obrazovnim ishodima. Rok: 2014.
- Osmisliti i izraditi program stručnog usavršavanja instruktora vožnje, prometnih policajaca te ostalih prometnih stručnjaka s definiranim obrazovnim ishodima. Rok: 2014.
- Provoditi stručno osposobljavanje/usavršavanje nastavnika, ravnatelja, stručnih suradnika u srednjim školama. Rok: trajno
- Provoditi stručno usavršavanje instruktora vožnje, prometnih policajaca te ostalih prometnih stručnjaka. Rok: trajno
- Postupno uvoditi jednostavne oblike analize učinaka provedbenih propisa u području prometne preventive učenika srednje škole. Rok: 2015.
- Prikupiti, analizirati i usustaviti postojeće programe prometne kulture. Rok: 2014.
- Osmisliti i izraditi nove programe s definiranim obrazovnim ishodima. Rok: trajno od 2014.
- Poticati razvoj i izradu opreme programa za nositelje i izvoditelje. Rok: trajno od 2014.
- Promovirati primjere dobre prakse. Rok: trajno
- Organizirati konferencije, okrugle stolove, obavijesne dane, sajmove i sl. Rok: trajno

3.5.4. Prikupljanje i analiza podataka te dostupnost i pružanje informacija

Važnu ulogu u integraciji prometne preventive s drugim preventivnim područjima kao utjecajno sredstvo razmjene znanja i iskustva ima javnost i dostupnost informacija.

Javnost utječe i na stavove i ponašanja u svim područjima sigurnosti u prometu i omogućuje isticanje svijesti o svim vrstama izloženosti opasnostima u prometu, posebice među djecom i mladima.

Budući da internet omogućuje dostupnost informacija iz cijeloga svijeta i to brzo, jednostavno, ekonomično i kvalitetno, postojeće mogućnosti uvjetuju potrebu izrade internetskoga mrežnog (web) portala koji bi svojom složenošću

Važnu ulogu u integraciji prometne preventive s drugim preventivnim područjima kao utjecajno sredstvo razmjene znanja i iskustva ima javnost i dostupnost informacija.

Razvoj prometne preventive u srednjim školama kao sastavnicu razvojnih politika Republike Hrvatske potrebno je sustavno i trajno pratiti te unapređivati, a po potrebi nadopunjavati i mijenjati.

i kvalitetom postao informativni centar za javnost, korisnike i stručnjake.

Osnovna je svrha portala informiranje u multimedijiskome obliku: tekstom, slikom, zvukom, video zapisima i animacijama povezanima sa sadržajima prometne kulture, uz mogućnosti implementacije dodatnih sadržaja kao što su razni upitnici,

interaktivni testovi, obavijesti i prijave za seminare, kvizovi i sl. Portal se sastoji od tri osnovna dijela: javnoga dijela koji prikazuje sadržaje odobrene za prikaz javnosti, korisničkoga dijela portala koji služi samo autoriziranim korisnicima i upravljačkoga dijela kojemu pristup imaju samo ovlašteni administratori portala. U tome dijelu upravlja se funkcijama portala, korisničkim računima, grupama te nadzorom objave za javni dio portala.

Prikupljanje i analiza podataka te dostupnost informacija provodit će se sljedećim aktivnostima:

- Osmišljavanjem i izradom portala s bazama podataka. Rok: ostvareno 2012.
- Postavljanjem portala s bazama podataka koji će omogućiti provoditeljima prometne preventive u srednjim školama sustavnu i učinkovitu provedbu aktivnosti. Rok: 2013.
- Uporabom portala s bazama podataka za javnosti dostupne i transparentne obavijesti. Rok: 2013.
- Osmišljavanjem i uvođenjem novih sadržaja kojima će se korisnici uključiti u aktivnu uporabu portala. Rok: trajno
- Uključivanjem neposrednih korisnika u aktivnu uporabu portala s bazama podataka i brзом razmjenom informacija na forumima (zajednicama stručnjaka). Rok: trajno
- Mrežnim povezivanjem svih nositelja preventivnih aktivnosti zaštite zdravlja i sigurnosti učenika u srednjoj školi. Rok: 2015.
- Sustavnim informiranjem javnosti. Rok: trajno

3.6. Praćenje i vrednovanje

Za potrebe praćenja i vrednovanja potrebno je ustrojiti sustav prikupljanja i analize podataka sa svrhom utvrđivanja raširenosti i provedbe akcija i aktivnosti te unapređivanja provedbe *Strategije prometne preventive u srednjoj školi*.

Sustav praćenja kontinuirano će se ostvarivati korištenjem pokazatelja ostvarenih aktivnosti, uspjeha pojedinih aktivnosti i financijskih pokazatelja, a sustavom praćenja dobiveni podaci i informacije koristit će se za prilagodbu, zaustavljanje ili nastavak pojedinih akcija i aktivnosti *Strategije prometne preventive za srednju školu*.

Sustavom vrednovanja prosuđivat će se aktivnosti s obzirom na rezultate, učinak i potrebe.

Praćenje i vrednovanje provedbe ove *Strategije* provodit će se sumativno, temeljem godišnjih izvještaja.

Praćenje i vrednovanje *Strategije prometne preventive u srednjoj školi* provodit će Skupina za praćenje i vrednovanje *Strategije*, tijelo osnovano posebno s tom svrhom.

Skupinu za praćenje i vrednovanje *Strategije prometne preventive u srednjoj školi* činit će imenovani predstavnici Ministarstva unutarnjih poslova, Hrvatskog autokluba i Agencije za odgoj i obrazovanje, predsjedat će joj predstavnik Ministarstva unutarnjih poslova, djelovat će na načelima partnerstva te će utvrditi vlastita pravila i načela funkcioniranja.

Skupina za praćenje i vrednovanje *Strategije* izradit će sustave praćenja i vrednovanja razvoja *Strategije* te će odrediti zajedničke pokazatelje kako bi se omogućilo sustavno vrednovanje. Također, bit će odgovorna za veću povezanost *Strategije* s ostalim strateškim dokumentima u području prometne preventive, a ujedno će osigurati komplementarnost između *Strategije* i ostalih programskih i projektnih aktivnosti u području prometne preventive u srednjim školama.

Razvoj prometne preventive u srednjim školama kao sastavnicu razvojnih politika Republike Hrvatske potrebno je sustavno i trajno pratiti te unapređivati, a po potrebi nadopunjavati i mijenjati. Zbog toga je realizacija većine mjera obuhvaćenih ovom *Strategijom* predviđena u kratkoročnome strateškom razdoblju od tri godine. Krajem 2015. godine potrebno je sustavno analizirati ostvarene mjere te 2016. godine napraviti dodatak *Strategiji* s prijedlogom mjera i planom njihove provedbe kao temelja za razvoj novih akcijskih planova. Ovakav pristup olakšat će provedbu mjera, a svim dionicima bit će poticaj za aktivno sudjelovanje u provedbi i osmišljavanju novih mjera.

4. ZAKLJUČAK

Prometna preventiva za djecu i mlade srednjoškolske dobi, kao posebno osjetljive i rizične skupine, osobito je važan nacionalni prioritet jer će uspješno prevladavanje rizika u prometu te stjecanje novih znanja, vještina i vrijednosti prometne kulture omogućiti našim mladim ljudima slobodu kretanja.

Prometna kultura i strategija prometne preventive predstavljaju temelje sustavnog i dugoročnog ulaganja u sigurnost u prometu, a time i zaštitu zdravlja i života svih građana Republike Hrvatske.

Značenje prometne preventive potvrđeno je na svjetskoj razini usvajanjem rezolucije Generalne skupštine Ujedinjenih naroda koja je na 66. sjednici 2. ožujka 2010. godine razdoblje od 2011. do 2020. godine proglasila *Desetljećem akcije cestovne sigurnosti*.

Europska komisija donijela je 20. srpnja 2010. godine 4. akcijski program sigurnosti cestovnoga prometa za razdoblje od 2011. do 2020. godine kojim se na europskoj razini ističe važnost prometne preventive.

U Republici Hrvatskoj važnost prometne preventive i koordiniranog djelovanja svih utjecajnih čimbenika ugrađena je u *Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011 – 2020*, koji je na sjednici 14. travnja 2011. godine donijela Vlada Republike Hrvatske.

Navedeni statistički podaci u sklopu ove strategije i njihova analiza nameću nužnost trajnog uvođenja prometne preventive od vrtičke dobi do mladih vozača, a po potrebi i provedbu preventivnih akcija i aktivnosti za sve građane Republike Hrvatske.

Prometna preventiva za djecu i mlade srednjoškolske dobi, kao posebno osjetljive i rizične skupine, osobito je važan nacionalni prioritet jer će uspješno prevladavanje rizika u prometu te stjecanje novih znanja, vještina i vrijednosti prometne kulture omogućiti našim mladim ljudima slobodu kretanja.

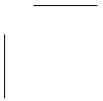
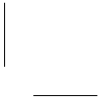
Mladima koji s uspjehom završe programe vozačkih ispita potrebno je različitim vidovima suradnje omogućiti pohađanje tečajeva sigurne vožnje u centrima (na poligonima), koji u infrastrukturnom i kadrovskom smislu moraju zadovoljiti određene, dijelom još nepostojeće kriterije.

Postizanje konačnoga cilja – kontinuiranoga smanjivanja broja smrtno stradale djece i mladih pretpostavlja trajnu provedbu aktivnosti u skladu s prioritetima te osmišljavanje novih aktivnosti, a zahtijeva stalno kritičko preispitivanje i unapređivanje postojećih programa, akcija i aktivnosti prometne preventive.





**STRATEGIJA
PROMETNE
PREVENTIVE
U SREDNJOJ ŠKOLI**



ISBN 978-953-161-277-7

