

Etičnost u izvještavanju o prometnim nesrećama: analiza sadržaja portala index.hr, 24sata.hr i jutarnji.hr u 2021.

Marinović, Emilio

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, The Faculty of Political Science / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet političkih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:114:190655>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-13**



Repository / Repozitorij:

[FPSZG repository - master's thesis of students of political science and journalism / postgraduate specialist studies / dissertations](#)



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet političkih znanosti
Diplomski studij novinarstva

Emilio Marinović

**ETIČNOST U IZVJEŠTAVANJU O PROMETNIM NESREĆAMA:
ANALIZA SADRŽAJA PORTALA INDEX.HR, 24SATA.HR I
JUTARNJI.HR U 2021.
DIPLOMSKI RAD**

Zagreb, 2022.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet političkih znanosti
Diplomski studij novinarstva

**ETIČNOST U IZVJEŠTAVANJU O PROMETNIM NESREĆAMA:
ANALIZA SADRŽAJA PORTALA INDEX.HR, 24SATA.HR I
JUTARNJI.HR U 2021.
DIPLOMSKI RAD**

Mentorica: doc. dr. sc. Dunja Majstorović Jedovnicki

Student: Emilio Marinović

Zagreb,
rujan 2022.

Izjavljujem da sam diplomski rad „Etičnost u izvještavanju o prometnim nesrećama: analiza sadržaja portala index.hr, 24sata.hr i jutarnji.hr u 2021.“, koji sam predao na ocjenu mentorici doc. dr. sc. Dunji Majstorović Jedovnicki, napisao samostalno i da je u potpunosti riječ o mojem autorskom radu. Također, izjavljujem da dotični rad nije objavljen ni korišten u svrhe ispunjenja nastavnih obveza na ovom ili nekom drugom učilištu, te da na temelju njega nisam stekao ECTS-bodove.

Nadalje, izjavljujem da sam u radu poštivao etička pravila znanstvenog i akademskog rada, a posebno članke 16-19. Etičkoga kodeksa Sveučilišta u Zagrebu.

Emilio Marinović

Grafikon 1: članci ovisno o mediju (izvor: autor).....	222
Grafikon 2: raspodjela članaka prema mjesecu objave te portalima (izvor: autor)	233
Grafikon 3: korištenje mamilica (izvor: autor)	244
Grafikon 4: informacije iz privatnog života žrtve prometne nesreće (izvor: autor).....	244
Grafikon 5: korištenje neprimjerenog vokabulara (izvor: autor)	255
Grafikon 6: koliko mediji kritiziraju sudionike prometnih nesreća? (izvor: autor)	266
Grafikon 7: koliko mediji kritiziraju organizaciju prometnica? (izvor: autor)	277
Grafikon 8: koliko mediji govore o svim problemima nesigurne i neodgovorne vožnje (izvor: autor).....	288
Grafikon 9: društveni položaj sudionika prometnih nesreća (izvor: autor)	299
Grafikon 10: medijski pristup u situacijama kad je poznata osoba sudionik prometne nesreće (izvor: autor)	30
Grafikon 11: medijski pristup u situacijama kad u prometnim nesrećama sudjeluju nepoznati ljudi (izvor: autor)	311
Grafikon 12: kako mediji izvještavaju u situacijama kad je vožnja u alkoholiziranim stanju uzrok prometne nesreće? (izvor: autor)	322
Grafikon 13: kako mediji izvještavaju u situacijama kad je neodgovorno ponašanje mladih vozača uzrok prometne nesreće? (izvor: autor)	322
Grafikon 14: kako mediji izvještavaju u situacijama kad je prometna nesreća izazvana nekim drugim tipom nepoštivanja drugih sudionika u prometu (izvor: autor)	333
 Slika 1: podaci o čitanosti hrvatskih portala prema Digital News Reportu za 2022. (izvor: Reuters Institute)	222

Sadržaj

1. UVOD.....	1
2. NOVINARSKA ETIKA.....	3
3. IZVJEŠTAVANJE O PROMETNIM NESREĆAMA.....	9
3.1. POZICIJA CRNE KRONIKE U MODERNOM NOVINARSTVU	11
3.2. MEDIJI I PROMETNA KULTURA	12
4. ISTRAŽIVANJE ETIČNOSTI U IZVJEŠTAVANJU O PROMETNIM NESREĆAMA ..	15
4.1. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA.....	15
4.2. UZORAK I METODA.....	18
4.2. CILJEVI I HIPOTEZE	19
5. REZULTATI I RASPRAVA	22
HIPOTEZA 1.....	23
HIPOTEZA 2.....	26
HIPOTEZA 3.....	28
HIPOTEZA 4.....	31
6. ZAKLJUČAK	34
LITERATURA.....	36
SAŽETAK	41
ABSTRACT.....	42

1. UVOD

Tema ovog diplomskog rada izabrana je s namjerom da se popuni postojeća praznina u akademskom fundusu. Kada se govori o etičnosti novinarskog rada problematika prometnih nesreća često se tek spomene, a kada se govori o crnim statistikama na hrvatskim prometnicama većinom se preferiraju tehničke analize, a ne valorizacija medijskog utjecaja. Kao što će se kroz čitav rad jasno moći vidjeti, dobar dio znanstvene podloge činit će literatura o novinarskoj etici, a same postavke kako pisati o prometnim nesrećama temeljit će se na iskustvima iz drugih zemalja i drugih kultura.

Analizom baza znanstvenih članaka, prije svega 'Hrčka', vidljivo je da ključna riječ „prometna nesreća“ vodi uglavnom u sfere kriminalistike, prometnih znanosti, čak i ekologije, dok je medijski aspekt u potpunosti zanemaren. Kada pak u istu tražilicu upišemo termin „novinarska etika“ dolazimo većinom do radova utemeljenih na problematici stanja same znanstvene discipline, a manje je istraživanja koja obuhvaćaju studiju slučaja.

Cilj je rada odgovoriti na pitanja koja se tiču etičnosti u izvještavanju o prometnim nesrećama na primjeru internetskih portala „index.hr“, „24sata.hr“ te „jutarnji.hr“. Time se otvara prostor za istraživanje teme koja je dosada stavljana u drugi plan, a želja je pristupom inspirirati nekog u budućnosti da primjenom iste ili sličnih metoda razazna etičke prijepore drugih tematika koje smatra upitnim u medijskom svijetu.

Konkretno, cilj je vezati tradiciju novinarske etike i pokušati uočiti koliko se ona održava u radu novinara koji pišu tekstove ove tematike. S druge strane, želi se otkriti koliko se aktualni medijski trendovi prelijevaju u „živom radu“ redakcije, bez obzira bili oni pozitivnog ili negativnog predznaka.

Povijesnom analizom medijskog stvaralaštva Berry (2008) je razdvojio tri termina – „vijest, novinarstvo i novine“. Iako u ovom slučaju govorimo o internetskom portalu, definicija je iskoristiva. Smatram da bi danas više nego ikada prije trebalo dodati i novinara kao četvrti stup ovog viđenja novinarstva, s obzirom na nešto kompliciraniji i promjenjeniji status medijskih djelatnika.

Vijesti iz crne kronike, a posebno o prometnim nesrećama jedne su od integralnih dijelova takvog tipa medijskog sadržaja; „najčitanije su, a takve novosti prate se poput telenovele“ stoji u tekstu sarajevskog Mediacentra (Buljubašić, 2020). S obzirom na očit voajeristički pristup jednog dijela čitatelja te sklonost uživanja u negativu, novinari moraju biti posebno oprezni.

Smatram da je vrijedno promišljati o tome da novinar svojim pisanjem može nanijeti dodatnu štetu i bol obitelji žrtve, kojoj je i bez medijskog uplitanja to životno razdoblje obilježeno ogromnim emocionalnim šokom, od kojeg se mnogi razumljivo nikada ni ne oporave. U novija vremena novinare „počinju zanimati samo priče, bez pogleda na to kako istoj prići. (...) Komercijalni pritisak koji kombinira zanimljive teme i kratke rokove stvara generaciju medijskih djelatnika koji su fokusirani samo na jednu stvar“ (Frost, 2011: 12). Posebno se to odražava u onim vijestima kojima dominiraju motivi poput „brzine, krvi ili smrti“ – simbolima koji su „dobra roba“ i nažalost povećavaju „vrijednost“ vijesti. Riječ je o novinarstvu koje podjednako dotiče nacionalne medije i one lokalnog karaktera, stoga redakcije moraju biti pažljive kako narativno sve ispratiti. Na Sveučilištu Columbia su naveli kako u tim situacijama tekstovi obiluju frazama poput „bio je tako mlad“ ili „naše misli i molitve su uz obitelj“ (Vanderbilt, 2009).

Iz metodološkog kuta, ovaj će se diplomski rad temeljiti na metodi analize sadržaja. Analiza sadržaja može biti kvalitativna i kvantitativna, a u ovom će se radu koristiti kombinacija oba pristupa.

Što se strukture samog rada tiče, glavni dio će biti podijeljen na dvije makro-cjeline. U prvoj će se kroz poglavlja predstaviti s jedne strane što je to novinarska etika, a s druge koje su osnove izvještavanja o prometnim nesrećama (glavne odrednice, pozicija u suvremenom novinarstvu, pogled na prometnu kulturu itd.) i u kojim se medijima pojavljuje. Tu će se kombinirati relevantna istraživanja iz stranih znanstvenika i aktualna mišljenja medijskih stručnjaka s područja regije zapadnog Balkana koji djeluju u okviru različitih inicijativa, medijskih grupa, neprofitnih organizacija itd. Druga će se veća cjelina fokusirati na istraživanje koje sam proveo u svrhu ovog diplomskog rada. Na kraju će se kroz raspravu uvidjeti koji su glavni zaključci te jesu li se hipoteze potvrdile ili ne.

Kao što Jakovljević (2014) tvrdi: „Primjenjujući uvijek etički kodeks novinara, reporteri kao predstavnici medija za koje rade dužni su izbjegavati svaki senzacionalizam, svako preuveličavanje trenutka, a i zbivanja nakon događaja.“ Moja je težnja stoga upravo pokazati kako se ovaj „nezahvalni dio novinarstva“ može učiniti puno moralnijim mjestom, i kako se može živjeti u svijetu gdje će mediji raditi na tome da se „crne brojke“ s hrvatskih prometnica sve više smanjuju, a ne da oni budu ti koji će dodatno „potpirivati vatru“. I kao što legendarna novinarka Christiane Amanpour kaže: „Vjerujem da dobro novinarstvo (...) može od svijeta učiniti bolje mjesto.“

2. NOVINARSKA ETIKA

Nastojat ću kroz ovo poglavlje pobliže vezati društvo, novinara i etičke aspekte te objasniti njihov međuodnos. Upravo je na tim relacijama svoju knjigu temeljio David Berry (2016) sa Sveučilišta u Southamptonu koji je istaknuo da „moramo razumjeti značenje i dinamiku vijesti kako bi razumjeli što sačinjava novinarstvo i kako se postaje novinar te samim time znali objasniti etiku u medijskom svijetu“.

Malović i dr. (2007) navode etičke kriterije prema nekoliko stranih i domaćih kodeksa, od kojih ću izdvojiti dva za koje smatram da su izrazito bitni za izvještavanje u situacijama prometnih nesreća.

Prvi predstavljaju „neprovjerene informacije“ kojima novinari olako barataju. Posebno su skloni tome u situacijama kada se dogodi nešto „veliko“, nemaju izvora s lica mjesta i spremni su žrtvovati točnost i provjeru informacija kako bi objavili informacije. Tako možemo pročitati da bi u idealnom svijetu „novinar trebao informaciju provjeriti iz najmanje dva neovisna izvora jer bi iznošenjem neprovjerenih informacija doveo u pitanje ne samo integritet osobe i istinitost događaja o kojem piše nego i svoj novinarski kredibilitet“ (Malović i dr., 2007: 60).

Drugi kriterij veže se za „narušavanje temeljnih sloboda i prava čovjeka“. Ljudi u situacijama prometnih nesreća osjetljiva su skupina jer se radi o osobama koje su doživjele ogromnu traumu. U tom je trenutku jedini prioritet preživjeti, odnosno proći sa što manje fizičkih ozljeda i posljedica po mentalno zdravlje. Mnogi nažalost na cestama izgube život i iza sebe ostave neutješnu obitelj i prijatelje. Tada je jako bitno naglasiti da su „temeljna prava čovjeka neotuđiva i da je svako njihovo narušavanje u medijima gruba povreda Opće deklaracije o pravima čovjeka“ (Malović i dr., 2007: 61).

Ono što Frost (2011) napominje, a često se zanemari je činjenica da „potrošač može biti u potpunosti nesvjestan da gleda u neprimjeren materijal“. Dodao bih da se to može podjednako odnositi i na fotografije i na pisanu riječ. Iako se poslovično kaže da „slika govori više od tisuću riječi“ ponekad novinari kroz tekst žele do u detalje pojasniti kako je došlo do prometne nesreće i kako su završili sudionici što kod određenog broja čitatelja može izazvati neočekivane reakcije. Mjerilo privatnosti uvijek je bilo jedno od najvažnijih u svijetu novinarske etike. Tako Belsey i Chadwick (1992) navode kako je američko Novinarsko vijeće još 1976. „objavilo deklaraciju o pravima pojedinca gdje se ističe da se informacije o nečijem privatnom životu, a bez da se kontaktira tu osobu, prihvatljive za objaviti jedino ako je javni interes u toj situaciji iznad prava individualca“. To se posebno odražava u svijetu prometnih nesreća gdje je zadiranje u

privatnost imanentno, a na novinarima je da pokušaju razlučiti u kojim slučajevima je ono etički opravdano.

Isto tako, jedna od hipoteza vezana je za činjenicu tko je točno sudjelovao u prometnoj nesreći i postavlja se pitanje u koju sferu, privatnu ili javnu, spadaju poznate osobe kao sudionici prometne nesreće. Iako članak 7. Zakona o medijima izrijekom ističe da „svaka osoba ima pravo na zaštitu privatnosti, dostojanstva, ugleda i časti“, prema stavku 2. istog članka „osoba koja obavlja javnu službu ili dužnost ima pravo na zaštitu privatnosti, osim u slučajevima koji su u vezi s javnom službom ili dužnosti koju osoba obavlja“. U idućem se stavku još navodi da „osoba koja svojim izjavama, ponašanjem i drugim djelima u vezi s njezinim osobnim ili obiteljskim životom sama privlači pozornost javnosti ne može zahtijevati istu razinu zaštite privatnosti kao drugi građani“ (Zakon.hr, 2013). Ovo su bitni parametri za šire sagledavanje dileme koliku privatnost određena osoba zaslužuje. Isto je vezano za činjenicu da određeni pojedinci u društvu različito gledaju na ovu problematiku ovisno o tome u kojoj su situaciji zatečeni te jesu li isti akteri nekog događaja ili su promatrači sa strane.

„Društvo koje dopušta individualcima da mogu izabrati kako će voditi svoj život je ono koje priznaje pravo na privatnost“ (Lord Chancellor's Department 1993: 9; prema Frost 2011: 90). Mediji stoga imaju bitnu ulogu u kreiranju javnog mnijenja u kojem niti pravno niti etički gledano neće ugroziti nečiji život i privatnost. To je uređeno i kroz novinarske kodekse koji se razlikuju od zemlje do zemlje.

U novozelandskom medijskom prostoru tako se povelala tema smiju li mediji objaviti fotografije žrtava prometnih nesreća. Išlo se toliko detaljno i istraživala se činjenica u kojoj je medij prenio sporne fotografije izravno objavljene na Facebooku, za razliku od uobičajenih situacija u kojima su takve fotografije uglavnom djelo novinskih agencija prisutnih na licu mjesta. Tamošnje Vijeće za novinarske standarde (engl. *Broadcasting Standards Authority*, BSA) procijenilo je da je tim činom medij prekršio pravo na privatnost žrtava i njihovih obitelji, a da se i u situacijama kad neka medijska platforma prenese sadržaj s društvenih mreža i dalje moraju čuvati vrijednosti privatnosti, iako u promijenjenim okolnostima (Privacy Commissioner, 2022).

Govoreći o privatnosti Berry (2008) je naglasio kolika je „važnost obrazovanja novinara gdje se buduće medijske djelatnike mora podučavati da djeluju odgovornije“ i da će u slučaju etički prijepornih tekstova morati odgovarati za svoje profesionalne postupke. S druge strane, valja napomenuti da uloga novinara ipak nije najlakša s obzirom da se pravilnici razlikuju ovisno o državama i novinarskim organizacijama i da su ljudi zaposleni u medijima često prisiljeni reagirati instinktivno.

Kada se govori o etici, govori se i o poštivanju širih ljudskih vrijednosti – onome što smo kroz vrijeme uobličili u formi ljudskih prava. Njih se nastoji štititi međunarodnim konvencijama, a jedna od najvažnijih zasigurno je Deklaracija Ujedinjenih naroda o pravima čovjeka i građanina. Jedan od tamošnjih članaka, onaj dvanaesti, vezan je za limite novinarskog djelovanja, pa tako kaže da „Nitko ne smije biti podvrgnut samovoljnom miješanju u njegov privatni život, obitelj, dom ili dopisivanje, niti napadima na njegovu čast i ugled. Svatko ima pravo na zakonsku zaštitu protiv takvog miješanja ili napada“ (Opća deklaracija o ljudskim pravima, Narodne novine, 2009).

Etika je bitan aspekt obrazovanja novinara i predaje se na studijima novinarstva. Općenito gledano riječ je o znanstvenoj disciplini koja je sastavni dio gotovo pa svakog zanimanja, no često se stavlja u drugi plan kako na akademskoj razini, tako i u javnoj sferi. U Hrvatskoj se učenici prvi put s etikom susreću u srednjoškolskom obrazovanju, a prema kurikulumu tog nastavnog predmeta ističe se da je riječ o „filozofijskoj disciplini koja sustavno istražuje i objašnjava filozofsko-etičke spoznaje primjenjujući ih u oblikovanju moralnih pogleda, razumijevanju odlučivanja i sagledavanju moralnog ponašanja i djelovanja“ (NN 10/2019).

Neki etiku označavaju kao „znanost o moralu kao društvenom fenomenu koji se izražava u konkretnim ljudskim postupcima u okviru pravila, maksima i civilizacijskih zasada jednog društva“, dok će neki kazati da je riječ o „skupu načela moralnoga ponašanja nekoga društva ili društvene skupine koja se zasnivaju na temeljnim društvenim vrijednostima“ (Hrvatska enciklopedija, 2022).

Etika je disciplina koja se mijenja kroz vrijeme i teško je objasniti je li riječ o nečemu što objašnjava aktualnu društvenu situaciju ili bi trebala biti vrelšte na kojemu ćemo temeljiti pravila kako biti odgovaran član neke društvene zajednice.

Novinarska etika često se dotiče i pitanja kako prikazivati djecu. Jedan od poznatijih primjera u kojima su bili povezani mediji, poznate osobe, prometna nesreća i djeca svakako je odrastanje engleskih prinčeva Williama i Harryja i nikad rasvijetljena smrt njihove majke princeze Diane u udesu u Parizu (History, 2020). Na njihovu sreću, oni nisu bili u automobilu te kobne noći, no i mnoga su djeca nažalost žrtve prometnih nesreća (upravo stoga postoje razni načini kako ih dodatno osigurati tijekom vožnje u automobilu) (Udruga Roda, 2022).

Jaradat (2019) primjerice ističe da mediji mogu ideje sigurnosti u prometu djeci proklamirati kroz video-igre. On kaže da je „danas tehnologija takva da vam manipulacijom podataka može pokazati što će vam se dogoditi ako ne poštujete prometna pravila“. Etično bi bilo to činiti i kroz druge vrste novinarskog rada – promicati takve ideje kroz internetske članke, video-priloge

ili radijske emisije. Kirk O. Hanson sa Sveučilišta Santa Clara napominje da nas etika „uči kako svijet učiniti boljim mjestom kroz odluke koje donosimo“ (My Own Business Institute, 2019). Takve težnje svakako možemo ostvariti u prostoru kojeg Jürgen Habermas navodi kao javnu sferu. Riječ je o „infrastrukturi za društvenu integraciju kroz javni diskurs koja je uvelike zasnovana na djelovanju medija“ (Splichal, 2014: 5). Na Sveučilištu Florida tako su pokrenuli projekt „Etika u javnoj sferi“, a riječ je o interdisciplinarnom projektu kako bi se otkrile veze etičkih dimenzija u suvremenom društvenom i političkom okruženju (University of Florida, 2022). Na sličnoj se bazi trebaju bazirati budući projekti u kojima bi se mogli vezati postulati novinarske etike, izvještavanje o prometnim nesrećama i samoj sigurnosti u prometu. Novinari također mogu biti aktivistički orijentirani kako bi spriječili negativne statistike na našim cestama, a ne bili puki promatrači i prenositelji crnih brojki široj javnosti.

Upravo s fokusom na javnost Berry (2008) je svoju knjigu nazvao „Novinarstvo, etika i društvo“. Posebno se valja osloniti na društvo, jer ponekad novinari zaborave da oni svoj posao rade za ljude i zbog ljudi, a i financijski aspekt medija svakako će ovisiti o tome koliko je sam sadržaj zanimljiv (komercijalni pogled) ili bitan za javnost (forma javnih medija). On tako varira poglede raznih medijskih stručnjaka i govori o novinaru kao individui koji mora služiti narodu, a ne vlastitim interesima. Isto tako, po modelu četvrtog stupa demokracije, medijski djelatnik mora biti aktivan član promjena u društvu (Berry, 2008: 85).

Novinarstvo se izravno mora vezati za društvene i političke vrijednosti poput demokracije, pravde i javnog dobra (Chadwick, 1992: 8). Zbog toga je novinarstvo više od običnog posla – na portalu Medijske pismenosti kazat će da je riječ o pozivu. „Mediji i novinari imaju trostruku ulogu – biti posrednik između vlasti i građana, prenositi informacije bitne za javni život te biti vanjski kritičar i kontrolor vlasti“, ističe Čedomir Čupić s Fakulteta političkih nauka Univerziteta u Beogradu (Medijska pismenost, 2022). Čupić nadodaje kod značaja novinarskog poziva za civilizaciju da se za njega vežu intelektualni, stručni i moralni zahtjevi. U ovom se radu nastojimo prije svega fokusirati na potonji etički aspekt u medijskom djelovanju.

Neki smatraju da se etika prestala prakticirati na potrebitoj razini onog trenutka kad je tisak izgubio ulogu predvodnika medijskog svijeta. Američka kolumnistica Linda Bowles ističe da je u digitalnom novinarstvu nestala linija između etičkog i neetičkog novinarstva te da je nastalo okruženje nezadovoljnih i skeptičnih konzumenata medija. Kanađanin Nick Craddock koji je novinarstvo diplomirao na Sveučilištu u Kentuckyju napomenuo je da novinari „moraju biti odgovorni djelovati iskreno i etički“ kako bi javnost dobila točno, uravnotežene, provjerljive i objektivne informacije (Champion, 2014). Smatram da je takav pogled na medije

dobio još više na važnosti u vremenu post-istine gdje su osjećaji i uvjerenja postali bitniji od faktografskih podataka i gdje se onda „postavlja pitanje koja je budućnost demokracije i ljudskih sloboda“ (Kraljević, 2020).

U izvještavanju o prometnim nesrećama izrazito je bitno da se novinari vode mjerilom istinitosti. Činjenice od velikog informativnog i emotivnog naboja moraju se više puta provjeriti prije predstavljanja javnosti, ma koliko to bilo u diskontinuitetu s današnjim 'brzim' novinarstvom. Novinari moraju zadržati vjernost i „vjeru svojih čitatelja da su im svaki dan dostavljene vjerodostojne i točne informacije“. Veći problem stvara činjenica da i u ovim situacijama čitateljstvo više vjeruje mediju koji mu je kulturološki bliži od onog koji se ispostavio kao točniji i provjereniji u kriznim trenucima (Frost, 2011: 160).

Isto tako, etika se mora pokazati i kao alat sprječavanja nasrtanja u vremenu žalosti ili šoka. Tako je to u svom petom članku iskazao Pravilnik povjerenstva za pritužbe protiv tiska Velike Britanije. „U slučajevima koji uključuju žalost ili šok, mora se pristupiti i ispitivati diskretno i sa suosjećanjem. U takvim trenucima mora se izvještavati pažljivo (...)“ (Malović i dr. 2007: 209). Takve situacije većinom se poštuju u trenucima smrti bližeg člana obitelji ili prijatelja potencijalnog sugovornika u očima novinarima, iako postoje negativni izuzeci. Jedan od upečatljivijih posljednjih godina bio je napad na novinare u režiji Rašida Sakića, sina nekadašnje folk zvijezde Sinana, koji je kritizirao okupljene fotoreportere koji su bjesomučno fotografirali sprovod njegova oca (Srbija Danas, 2018). Ovo mjerilo iskazano je jer ćemo se njime više pozabaviti u idućem poglavlju, koje će se više posvetiti izvještavanju u specifičnom okruženju situacija prometnih nesreća.

Iako se može činiti da svaku kritiku i pohvalu možemo izravno uputiti tek novinaru, veliku ulogu u procesu medijskog rada igraju i urednici. Zna taj odnos djelovati nekad kompleksniji no što jest, no uglavnom novinar ima na mogućnosti dvije odluke: odustati od neke priče ili samog posla ili prihvatiti urednikov naputak / naredbu i uraditi kako je on to zamislio. „Stvaranje novina momčadski je rad koji se vrši pod izrazitim pritiskom, u uvjetima gdje se 'profesionalizam' često zamijeni s 'principima'“ (Chadwick, 1992: 34). Smatram ovaj međuodnos jednim od razloga zašto se na portalima u vijestima i nešto duljim člancima o prometnim nesrećama uglavnom izostavlja ime autora i navodi tek ime medija iza tog teksta. Etički djelovati znači i promicati medijsku pismenost, prometnu kulturu i druge aspekte koji će medije i prometnice učiniti čišćim i sigurnijim mjestom. „Europska unija stoga već dugi niz godina promiče politike 'medijske pismenosti' koji će kroz alternativne medijske mreže demokraciju u Europi učiniti još čvršćom“, prenosi Berry (2008: 180). Novinarima se mora vratiti element učitelja kako mladih osoba tijekom obrazovnog procesa, ali i većine starijeg

građanstva koji su odavno iste te obrazovne ustanove napustili. Urgiranje na primjerenije ponašanje u prometu, ukazivanje na pogreške na cestama i korištenje raznih novih medijskih formi da se tako nešto promovira danas je lakše nego ikad, no opet se takve stvari izrazito rijetko viđaju u našim medijima – a to će biti dodatno pojasniti u poglavlju posvećenom rezultatima istraživanja.

U projektu koji je prije četiri godine predvodio Institut za medije Crne Gore naglašeno je da je medijska etika uvjet budućnosti novinarstva. „Etika je u krizi, no upravo je zbog toga bitnija nego ikada prije. Bez poštivanja etike, mediji će ostati bez poštovanja i utjecaja, samim time više neće biti bitan akter društvene promjene“ kazala je direktorica spomenutog instituta Olivera Nikolić. Dugogodišnji novinar britanskog *Guardiana* i direktor „*Ethical Journalism Network*“ Aidan White na okupljanju je povodom promocije tog projekta rekao da su „etički standardi preduvjet budućnosti novinarstva. Mediji neće preživjeti ako ne budu etički i ako ne budu primjenjivali zadate standarde. Nećemo moći očekivati od građana da podržavaju medije ako ne budu vjerovali u primljene informacije“ (EU Info Centar Podgorica, 2018).

Koliko je ova tema bitna pokazalo je Državno tajništvo Sjedinjenih Američkih Država koje je u travnju prošle godine organiziralo brifing s tamošnjim centrima stranih novinara (tzv. *Foreign Press*) upravo na temu budućnosti medijske etike. Kelly McBride s Poynter Instituta istaknula je „da će se buduće generacije novinara morati brinuti kako se usprotiviti centrima moći gdje se u potpunosti promijenila ideja toga što znači biti neutralan i kako pristupiti istini bez skrivene agende“. (U.S. Department of State, 2021)

Etičnost će novinara u budućnosti morati temeljiti na održivim vrijednostima u medijima gdje će se morati otkriti i drugačiji načini funkcioniranja ako trenutni ne funkcioniraju. U knjizi „Novinarstvo kao praksa“ istaknuto je da se „kroz medije može zaraditi dosta novca, no da se to nikada neće dogoditi onom mediju koji će sebe predstavljati kao industriju za gubljenje kapitala. Takvi će čimbenici samo dodatno pojačati stalna smanjenja budžeta i prateću eroziju kvalitete“ (Borden, 2007: 6).

Za kraj ovog poglavlja naglasio bih koliko je važno povezivanje studija medijske etike na akademskoj razini i ono što se događa u novinarstvu kao praktičnom zanimanju. Sugestije jedne strane drugoj, kontinuirano poboljšanje uvjeta rada novinara, povećanje kvalitete medijskog sadržaja i cjelovito stvaranje boljeg okruženja te percepcije u očima javnosti pokazat će da je novinarska etika itekako „živa“ te da nije „mrtvo slovo na papiru“.

3. IZVJEŠTAVANJE O PROMETNIM NESREĆAMA

Kroz ovaj dio nastojat ću prikazati kako izvještavati u situacijama prometnih nesreća, kako je taj dio novinarstva uređen, koliko je medijska etika bitna u njemu i kakve su se promjene dogodile tijekom vremena. Koliko se o ovoj bitnoj temi počelo kasno razmišljati, zorno pokazuje britanski primjer gdje je prvi nacrt o medijskog izvještavanja tijekom prometnih nesreća nastao tek tijekom jeseni 2020. godine.

Riječ je o nizu uputa koje su definirane u suradnji s Akademijom aktivnog prometa Sveučilišta u Westminsteru. Kritike su bile uglavnom izrazito pozitivne te su mišljenja stručnjaka s četiri akademska polja vezana uz ovu problematiku (novinarstvo, politologija, pravo i promet) uključena u završnu verziju dokumenta objavljenog u svibnju prošle godine. Došlo se do tzv. Deset zapovijedi koje se temelje na točnosti, poštenju, izostanku diskriminacije te pravičnosti – vrijednostima koje su uvijek bile baza medijskog djelovanja bez obzira o čemu bila riječ. Autori napominju da su ove regulative tek dodatak na sva prethodna opća novinarska načela koja se nikad ne bi smjela zaboraviti (Road Collision Reporting Guidelines, 2022).

Odredbe tako definiraju:

1. U svakom trenutku novinar mora biti točan, kazati što zna i što je još važnije, ono što ne zna.
2. Treba izbjegavati riječ 'udes' sve dok ne znamo sve pojedinosti koje se vežu uz nesreću. Većina scenarija vezanih uz takve situacije stvar je predviđanja i sve do sudskog procesa, ako do njega dođe, ne možemo znati 'pravu istinu'.
3. Ako govorimo o vozaču, onda spominjimo njega, a ne vozilo.
4. Kada u medijima iznosimo detalje udesa moramo razmisliti kakav će to utjecaj imati na obitelj i prijatelje uključenog vozača.
5. Pažljivo birajmo kakve ćemo fotografije objaviti uz članak, bez obzira radilo se o ilustracijama ili snimkama s lica mjesta.
6. Ako izvještavamo o prometnim gužvama i kolonama time ne smijemo zasjeniti veću štetu, kao što je gubitak života ili teške ozljede, čime ćemo samo trivijalizirati smrt na cestama.
7. Uvijek moramo misliti hoćemo li našim izborom riječi u negativnom kontekstu generalizirati osobu ili njeno ponašanje kao nešto što je dio 'grupe'.
8. Izvještavanje o očekivanim rizicima na cesti mora se temeljiti na činjenicama, i pritom moramo misliti o kontekstu.

9. Izbjegavajmo prezentirati kršenje zakona i prometnih propisa kao nešto prihvatljivo, ili prekršitelje kao žrtve.
10. Stručnjaci za sigurnost na cestama uvijek mogu pomoći u objašnjenju konteksta, kroz svoju ekspertizu te savjetima na širem polju vezano uz sigurnost na cestama. (navesti u zagradi izvor)

Uz svaku od zapovijedi stoji još niz drugih pravila koje će se obrađivati u idućim odjeljcima. U istom je dokumentu naveden i niz institucija te istaknutih osoba koje novinari mogu kontaktirati ako žele mišljenje struke. Oni su primjerice naveli organizacije „The Automobile Association (AA)“, „Cycling UK“, razne FIA-ine fondacije, prof. Sallyja Kyda sa Sveučilišta u Leicesteru koji se profilirao kao stručnjak za prometne nesreće itd. U pokušaju pisanja sličnog pravilnika u Hrvatskoj svakako bi se kao relevantni akteri mogli navesti stručnjaci iz Ministarstva unutarnjih poslova (MUP), znanstveni kadar s fakulteta prometnog, pravnog ili medijskog usmjerenja, Hrvatski autoklub (HAK), Sindikat biciklista, utjecajni auto novinari koji mogu pozitivno djelovati na publike itd.

Jakovljević (2014) je moć medija objasnio kroz „magičnu sposobnost televizijskog signala da se provuče kroz svaki kutak društvene realnosti i da ga oblikuje“. Riječ je o jednom od rijetkih znanstvenih članaka s prostora bivše Jugoslavije koji je vezao etičnost novinarskog rada s izvještavanjem o prometnim nesrećama. On ide toliko daleko pa ono što se događa na „magistralnim i drugim prometnicama“ kao što on kaže, naziva „sve prisutnijem nasiljem“.

U ožujku 2021. u australskom znanstvenom časopisu „BMJ Global Health“ objavljen je članak koji je na sigurnost na cestama gledao kroz teoriju „framinga“. Riječ je o konceptu gdje se „teoretski pristup bavi novinarskim odabirom vijesti i pri tome se pokušava objasniti i njihova stabilnost i njihove promjene“ (Kunczik i dr., 2006: 147). U procesu odabira vijesti novinari „određuju koja će se zbivanja shvatiti kao događaj, koji će se aspekti događaja odabrati za izvješćivanje, u koji će se tematski kontekst događaj smjestiti i kako će se odrediti vrijednost vijesti događaja“ (Brosius i dr., 1995: 169; prema Kunczik i dr. 2006: 148).

Taj se rad temelji na zapažanjima s prometnica u Indiji, a valja naglasiti da je indijska mreža autocesta druga najduža na svijetu iza one u SAD-u s 4,32 milijuna kilometara (Swapdial, 2022), i da svakog sata u Indiji čak 14 ljudi svoj život izgubi na cesti (Gupta, 2020). Autori ističu kako odgovorno izvještavanje o prometnim nesrećama može povećati razumijevanje, ukazati na prioritete, ali i potaknuti na djelovanje kako individualce na cestama, tako i donositelje odluka da se poboljša sigurnost na cestama (Gupta i dr., 2021).

Novinarima mogu pomoći i podaci koje svake godine isporučuje WHO (Svjetska zdravstvena organizacija). Prema njihovim brojkama na svjetskim prometnicama godišnje

nastrada 1,3 milijuna ljudi, a više od polovice spada u ugrožene skupine na cestama: pješake, bicikliste i motocikliste. Riječ je o vodećom uzroku smrtnosti kod ljudi između 5 i 29 godina, a Opća skupština Ujedinjenih naroda zadala si je ambiciozan plan da se ti negativni brojevi prepolove do 2030. Posljednje iscrpno istraživanje ove teme WHO je uradio prije četiri godine (World Health Organization, 2021).

Indijski su znanstvenici svoj rad temeljili na analizi novinskih članaka između ožujka 2018. i veljače 2019. godine, a promatrali su sedam različitih pristupa koji se mogu koristiti prilikom objašnjavanja neke priče te njihove ključne elemente. Otkrili su da dva pristupa zauzimaju svaki oko petine ukupnog broja analiziranih članaka, a to je onaj koji je fokusiran na smrtnost u prometnim nesrećama te onaj koji naglasak daje na promociju rješenja kako poboljšati sigurnost u prometu. Znanstvenicima su predvidjeli pristup „opisa samog udesa“ kao onaj koji se javlja u gotovo 40% slučajeva (nije bio među prvotnih sedam koji su oni predvidjeli).

Čimbenici koje oni smatraju bitnim za etički korektan članak o prometnoj nesreći su: veza sa širim kontekstom, objašnjenje kako je došlo do nesreće, izbjegavanje korištenja tehničkog jezika, ukazivanje na problematiku onog što se događa, pronalazak „ljudske priče“, nekorištenje pojma „udes“, predstavljanje rješenja na temelju dokaza, prezentacija perspektiva hitnih službi te rasprava o ugroženim skupinama u prometu.

3.1. POZICIJA CRNE KRONIKE U MODERNOM NOVINARSTVU

O tome kako se radi u crnoj kronici još je prije gotovo 10 godina ugledni profesor novinarstva Stjepan Malović napomenuo da se „nekadašnja i sadašnja crna kronika ne mogu uspoređivati i to jer su tada novinari imali više znanja te su pazili što i kako objavljuju“. Crna kronika zbog toga je najzanimljiviji dio u medijima svima onima koji analiziraju novinarski rad kroz etički rakurs. Malović ističe „da se danas izgubila granica što je etično, a što nije jer se nekoć mrtva tijela, samoubojstva, malodobnici, oproštajna pisma nisu objavljivala“ (eZadar, 2012).

Kako ne bi u potpunosti krivnju bacila na novinarska leđa, istraživači iz Bosne i Hercegovine u svojoj su analizi sadržaja crne kronike prije dvije godine za mišljenje upitali i kliničku psihologinju Eminu Zoletić. Ona navodi da „na ljudski mozak snažnije utječu negativne nego dobre vijesti i da bolji prijem takvih vijesti predstavlja svojevrsni obrambeni mehanizam naše vrste, dok s druge strane nešto jača osjetljivost na negativnost čini prisutnost takve kognitivne pristranosti“ (Buljubašić, 2020). Smatram da se ovome kao što i spomenuta znanstvenica ističe, može pristupiti iz više perspektiva i da je teško dati konačne odgovore.

Zanimljivo je uočiti kako pregledom nekih od najčitanijih portala u Ujedinjenom Kraljevstvu, kao što su Daily Mail Online, BBC News ili The Sun, uopće ne postoji rubrika koja bi predstavljala pandan crnoj kronici. Fraza koja se uvriježila u jezicima naroda bivše Jugoslavije semantički atraktivno u dvije riječi odražava čitav spektar onoga o čemu crna kronika izvještava, vezujući crnu kao boju smrti i kroniku kao svojevrsni zapis bitnih zbivanja koji se događaju.

Primjerice, za usporedbu o poziciji crne kronike u novinama nekad i danas, analizirana je *Slobodna Dalmacija* iz 12. lipnja 1962. te portal istog medija 12. lipnja 2022. Na tadašnje četiri stranice nema ni ti jedne vijesti koja je vezana uz kriminal ili nešto slično što bi nagnalo medije da o tome izvijeste. S druge pak strane, u 2022. mogu se pratiti zbivanja oko prijetnji bombama u zagrebačkim trgovačkim centrima, prometnoj nesreći koja se dan ranije dogodila na tramvajskoj stanici u Aveniji Marina Držića i kriminalcu iz Slavenskog Broda koji se popeo na građevinsku dizalicu kako bi ukrao metalne lance za podizanje tereta između ostalog. Naveo sam ovo tek kao primjere kako bih pokazao koliko se pristup crnoj kronici i samo njeno mjesto u medijima stubokom promijenilo.

Rad u crnoj kronici svakako nije lagan i za svakog tko počne istraživati kriminal ili sumnjive nesreće postoji i veća opasnost od verbalnih prijetnji, čak i fizičkih napada. No, kao što Jakovljević (2014) napominje „u izvještavanju istine, kakva god ona bila, podrazumijeva se da se prema svakom pitanju odnosimo na temelju postavljenih osnovnih novinarskih postulata i standarda i da se poštuju etički kodeksi“. To je ponajprije bitno za crnu kroniku, jer istinu je tu često neumoljiva i nažalost tragična.

3.2. MEDIJI I PROMETNA KULTURA

Europska komisija (2017) ističe da prometna kultura uključuje „sigurnost na cestama, dobru infrastrukturu, pravovremeno obavještavanje korisnika prometnica i efektivnu tehnologiju“. „Sve to uključuje širi sigurnosni aspekt u kojem treba kombinirati različite pristupe prometu ovisno o kulturama i pronaći zajednički nazivnik u kojem će se provođenje vremena na cesti učiniti ugodnijim i gdje će ultimativni cilj biti smanjiti negativne rekorde koji se vežu uz prometne nesreće“, dodaje ovo tijelo Europske unije. Jedno od pitanja na koji ovaj rad želi odgovoriti jest promiču li najčitaniji hrvatski portali prometnu kulturu.

„Prometna kultura istaknula se kao važan faktor u objašnjenju sigurnosnih politika u prometu te kao varijabla koja će kontekstualizirati visoko rizično ponašanje određenog dijela vozača“ tvrde Sujon i dr. (2021) u znanstvenom članku gdje su iskoristili podatke iz baze

Twittera kako bi objasnili prometnu kulturu u američkoj saveznoj državi Washington. Time su na nov način vezali korištenje društvenih mreža i realne situacije iz svakodnevnog prometa. Htjeli su otkriti koja uvjerenja i stavovi tjeraju ljude da se ponašaju neodgovorno u okruženju drugih vozača te da shvati kako javnost gleda na činjenice poput „sigurnosti u prometu, mogućnosti stvaranja okruženja gdje neće biti toliko žrtava na prometnicama, korisnosti tijela koja provode zakon u ovim situacijama“ (Sujon i dr., 2021). Isti su istraživači u analizi uključili i varijable brze vožnje, mladih vozača, onih u poodmakloj životnoj dobi, osoba s invaliditetom itd.

Prometna kultura predstavlja „skup spoznaja, pravila i normi ponašanja u prometu, na osnovi kojih pojedinac vrednuje svoje ili tuđe ponašanje u prometu ispravnim ili neispravnim, opravdanim ili neopravdanim (Lončar Skender, 2008). Ista autorica ističe kako su tri osnovne značajke prometne kulture „relativnost koja označava da ista pravila ne vrijede u različitim društvima, sustav vrijednosti koji predstavlja mjerilo vrednovanja ponašanja sudionika u prometu te činjenica da pojedinci i skupine ljudi različito usvajaju prometnu kulturu“. Upravo zbog ovih čimbenika novinari imaju širok raspon načina kako pristupiti danoj problematici i relevantnim sugovornicima dati medijski prostor. Kroz promociju kulturnog ponašanja, bez obzira radilo se o prometnoj ili nekoj drugoj, mediji će dobiti snažnu prosvjetiteljsku i edukativnu notu.

Kroz razvoj tiska u Americi, percepcija automobila u očima novinara i publike promijenila se od doba moralne panike 1920-ih pa do statusnog simbola sto godina kasnije (Wilson, 2020). Međutim tisak je odavno izgubio primat i nastupilo je doba dominacije društvenih mreža, stoga je bitnije nego ikad da medijski profesionalci svojim djelovanjem promiču prometnu kulturu. Stvorio se novi komunikacijski svijet koji može promijeniti ponašanje vozača i poboljšati sigurnost na cestama (Arrive Alive, 2022). Isti su tehnološki alati nažalost pokazali i svoju zloupotrebu kroz činjenicu da njihovi korisnici mogu promovirati brzu i nesigurnu vožnju na računima svojih društvenih mreža. Dobra je stvar što dio toga hrvatska policija ipak prati pa je mladićima iz Krapine prije dvije godine zbog takvog čina bio izdat prekršajni nalog (Šnidarić, 2020).

Osim što kroz tekstove novinari mogu pisati o prometnoj kulturi, poželjno bi bilo pratiti rad bitnih sugovornika s ovog polja kroz konferencije koje organiziraju, publikacije koje izdaju, analize koje provode itd. Prije svih bilo bi poželjno izvještavati o svim stupnjevima provedbe Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske koji je prošle godine ušao u svoje novo razdoblje, a trajat će do 2030. god. (Ministarstvo unutarnjih poslova, 2021). U samom programu mediji su naznačeni kao jedan od deset bitnih aktera uz tijela države,

regionalne i lokalne uprave, stručne organizacije, interesne skupine, znanstvene ustanove, udruge civilnog društva, građane i privatni sektor (NN 86/2021). Mediji spadaju u ravan građana i privatnog sektora prema datoj shemi.

Nakon razdoblja između 2011. i 2020., vremenski raspon od 2021. do 2030. proglašen je Drugim desetljećem sigurnosti cestovnog prometa od strane skupštine Ujedinjenih naroda. Osnovni postavljeni cilj je smanjenje za 50% smrtnih slučajeva i ozlijeđenih u prometu (NN 86/2021). Na medijima je stoga da ispune svoju funkciju koju su dobili od strane države, ali i naddržavnih institucija.

4. ISTRAŽIVANJE ETIČNOSTI U IZVJEŠTAVANJU O PROMETNIM NESREĆAMA

Pregledavajući slične analize uvidjelo se da najveći broj istraživanja koja bi mogli usporediti s ovime nalazimo u Sjedinjenim Državama. Uzorak i metode te ciljevi i hipotezi stoga su se donekle temeljili na zatečenoj situaciji. Kao uzor su poslužila i ona istraživanja koja su bila metodološki slična, iako su se po pitanju tematike analizirane materije u potpunosti razlikovala.

4.1. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Na Texas A&M Sveučilištu su primjerice u istraživanju „Utječe li izvještavanje o prometnim nesrećama na percepciju krivnje i preferirana rješenja? Dokazi iz eksperimenta“ dali laicima na čitanje određen broj medijskih tekstova i unaprijed im pripremili pitanja za koja su tražili odgovore. Zanimalo ih je kako će obični ljudi percipirati tekstove, a došlo se do zaključka da se u tekstovima koristi jezik karakterističan agencijskim vijestima, da je fokus na ugroženim skupinama u prometu, da se novinari više bave objektivnom stvarnošću nego subjektivnim sudbinama i da je koncept *framinga* snažno prisutan. Isto tako, urednici nisu osposobljeni za razumijevanje sigurnosti na cestama i stoga često donose loše odluke (Goddard i dr., 2019: 7).

Neprofitna organizacija „Bloomberg Philantropies“ nekadašnjeg gradonačelnika New Yorka Michaela Bloomberg-a sastavila je listu od pet točki kojih bi se novinari morali pridržavati kada izvještavaju o prometnim nesrećama. Upravo je na temelju takvih biltena bio utemeljen set pitanja koji je provučen kroz analizirane članke. Prvo pravilo je izbjegavanje korištenja riječi „udes“. Preporučuje se koristiti termine „nesreća“ ili „sudar“.

Isto se tako ne smije zaboraviti ljudski aspekt prometnih nesreća. Kroz jezik situacije trebamo humanizirati čime zbivanja u prometu nećemo opravdavati, nego uvesti element odgovornosti nasuprot. Autori navode primjer u kojem ćemo se lakše senzibilizirati s nesrećom ako u naslovu napišemo „Biciklist preminuo nakon što ga je udario vozač kamiona“ nego da u naslovu stoji „Biciklist preminuo nakon što ga je udario kamion“. Riječ je o malenom detalju, no iznimnom važnom za promjenu perspektive čitatelja. Da tome nije slučaj u drugim sferama života dokaz je česta rečenica u medijima gdje je „osoba A ubila osobu B“, a gdje nije „metak ubio osobu B“ (Bloomberg Philantropies, 2022).

Također treba izbjegavati okrivljavati žrtve nesreće kako bi odgovornost s vozača prebacili na druge sudionike u prometu, u situacijama u kojima nemamo čvrste dokaze. Novinari ne bi smjeli ići linijom manjeg otpora i baciti krivnju na pješake ili bicikliste koji su

preminuli ili su pak teško ozlijeđeni. Time se poništavaju sve eventualne dobre mjere nadležnih institucija koje nastoje uvesti dodatna ograničenja vozačima i poboljšati sigurnost na cestama. Valja se po pitanju nesreća držati točnih podataka i pukih činjenica te izbjegavati bilo kakve špekulacije. Iako je Svjetska zdravstvena organizacija (WHO) okarakterizirala brzu vožnju, vožnju pod utjecajem alkohola, nekorištenje zaštitne kacige te nekorištenje sigurnosnog pojasa kao glavne uzročnike smrti u prometu; ne smijemo brzopleto donositi zaključke i raditi procjene da je upravo zbog jednog od tih razloga došlo do prometne nesreće, ako se nismo konzultirali s policijom i isto ne možemo dokazati (Bloomberg Philantropies, 2022).

Smrt osobe na cesti nije izoliran događaj, i tako se prema njoj trebamo odnositi. Riječ je o javnozdravstvenom problemu s velikim utjecajima na društvo. Zbog toga kad pišemo o prometnim nesrećama uvijek moramo misliti o kontekstu, tj. koristiti javno objavljene podatke o broju stradalih i preminulih u prometu. Kada vrijeme to dopušta, uvijek moramo težiti tome da imamo relevantne sugovornike u našim tekstovima. Time ćemo situaciju dodatno kontekstualizirati te ćemo predstaviti dodatne perspektive u obrazlaganju nekog događaja (Bloomberg Philantropies, 2022).

U američkoj saveznoj državi Delaware izdat je skup medijskih alata vezan za izvještavanje o prometnim nesrećama na tom području, no riječ je o nizu postulata lako prilagodljivim za bilo koji dio svijeta. Glavni razlog zašto je došlo do objavljivanja ove publikacije poboljšanje je sigurnosne kulture u tom dijelu SAD-a. „Novinari imaju moć kroz efikasno izvještavanje utjecati na kolektivne akcije i promjenu ponašanja kako bi ceste učinili sigurnijim mjestom i pritom spašavali živote“ (Delaware Valley Regional Planning Commission, 2020). Riječ je o odgovornom, ali i hvalevrijednom položaju novinara, koji nažalost često i oni sami zanemare.

Dana je uputa da se pomoću framinga priče o prometnim nesrećama stavi u kontekst javnozdravstvene krize koja ima sistemska obilježja. Isto tako data je napomena da se tada komunicira kroz riječ „nesreća“, a ne „udes“. Dosta se stvari ponavlja iz drugih sličnih preporuka??, pa i ona da priči moramo dati ljudski pečat. Međutim, dodane su dvije točke koje nisu bile istaknute u prijašnjim regulativama, a to je ona da se na svakog sudionika prometne nesreće gleda podjednako te da se pažljivo istražuju izjave utemeljene na podacima koje nije lako i brzo provjeriti i potvrditi njihovu točnost.

„Pokazalo se da ako prometnim nesrećama damo okvir konstantne i sistemske krize vezane za sigurnost prometa, javnost će pokazati više pažnje prema problemima koje neodgovorna vožnja stvara u zajednici“ (Ralph i dr., 2019; prema Delaware Valley Regional Planning Commission, 2020). Način kako pokazati da su prometne nesreće dio veće problematike predstavljanje je

udesu na prometnicama kao jedinica u nizu šire „javnozdravstvene epidemije“ koja se može spriječiti. Stoga valja koristiti „tematski okvir“, a ne izvještavati o prometnim nesrećama kao o izoliranim događajima, pritom im dajući „epizodni okvir“.

Treba što više u tekstove uključivati brojke o ozlijeđenim i smrtno stradalim pojedincima na lokalnoj i nacionalnoj razini. Valja istražiti i povijest prometnice na kojoj se udes dogodio kako bi se vidjelo postoji li neki obrazac, odnosno može li se kroz različite protumjere smanjiti učestalost i surovost nesreća. Još je jednom naglašeno da se prednost da terminu „nesreća“ s obzirom na njegovo neutralno značenje. Problem riječi „udes“ je u činjenici da ukazuje na neizbježnost i završenost nekog događaja. Prema Hrvatskom jezičnom portalu (2022) udes ima dva značenja: 1. ono što je određeno providnošću; sudbina te 2. nesretan slučaj; sudar [prometni udes]. U medijskom žargonu ta se dva značenja često isprepliću stoga je novinarima bolje izbjegavati ovaj termin. Dobra alternativa udesu je i riječ „sudar“ (DRPC, 2020).

Ranije smo već spominjali da ne smijemo izvještavati o objektu, već o subjektu, tj. prebaciti fokus s vozila na vozača. Prethodna istraživanja, navode autori publikacije iz Delawarea, pokazala su da novinari četiri puta češće u svojim tekstovima spominju vozila umjesto vozača. Time se želi osloboditi vozače krivnje u onim trenucima kada su zaista odgovorni za činjenicu da je došlo do nesreće. Uputa je da se svi sudionici nesreće jednako vrednuju i da svatko mora snositi svoj dio odgovornosti (DRPC, 2020).

S obzirom da novinari to zanemaruju, čitatelji drugačije gledaju na pješake i bicikliste u odnosu na vozače motornih vozila. Nekada je kompleksno objasniti uzroke nesreće, toliko da nam ni policijski izvještaj s lica mjesta i izjave svjedoka ne mogu uvijek djelovati vjerodostojno. Ne smijemo niti zaboraviti da automobili postižu veće brzine i puno su teži objekti i samim time raste im „smrtonosna moć“ u odnosu na bicikliste, pješake, pa i motocikliste (DRPC, 2020). Treba izbjegavati i ono što Amerikanci nazivaju protučinjeničnim tvrdnjama, a one se odnose na situacije u kojima preveliku važnost dajemo informacijama koje nemaju velikog utjecaja na ishod nesreće. Autori su za primjer uzeli činjenicu da biciklistička kaciga svakako djeluje kao zaštita tijekom prometne nesreće, no ponekad vas ni ona ne može spasiti. Iako novinari mogu ukazati da je kacigu uvijek poželjno nositi, moraju pritom naglasiti da ne postoji kaciga koja bi spasila biciklista u kojeg se zabio automobil koji je primjerice prošao kroz crveno i vozio znatno iznad ograničenja brzine. Isto tako, izjave svjedoka treba uzeti sa zrnom soli jer nerijetko se dogode situacije u kojima ljudi kažu ono što misle da su vidjeli, a ne ono čemu su zaista svjedočili (DRPC, 2020).

4.2. UZORAK I METODA

Za analizu sadržaja odabrani su svi članci objavljeni na portalima Jutarnji.hr, 24sata.hr te Index.hr u razdoblju 1. siječnja do 31. prosinca 2021. godine.

Riječ je o specifičnoj godini s obzirom da je bila „prva puna pandemijska“, no opet je imala neke drugačije značajke u odnosu na one „normalne“. I ovo je razdoblje obilježio svojevrsni *lockdown*, no ne onako značajno kao u 2020. Stoga svakako možemo kazati da je u širem kontekstu ovih 12 mjeseci reprezentativnije od onih godinu ranije, ali s druge strane promjene poput većeg broja poginulih moramo sagledavati u smislu „povratka automobila na prometnice“ te takve brojke uspoređivati s pretpandemijskim vremenima.

Kroz iduće poglavlje grafički i tekstualno će se predstaviti broj članaka po mjesecima, jer se pokazalo da ove teme nisu jednako prisutne u svakom dijelu godine, što je bilo realno za očekivati. Isto tako moram napomenuti da je na ukupan broj članaka s portala Jutarnji.hr utjecala činjenica da su poveznice za članke dobivene kroz Googleovu opciju pretraživanja s obzirom na izostanak interne tražilice ovog medija. Na taj način nije moguće sa sigurnosti utvrditi da je u uzorak uključen baš svaki članak navedenog portala unutar prošle kalendarske godine.

Kod portala 24sata.hr korištena je tražilica koja omogućuje pregled arhiviranih članaka, a prednost portala Index.hr je, osim činjenice da u svojoj bazi podataka imaju sve članke od nastanka portala, i ta da je uz svaki članak naveden i datum što olakšava postupak prikupljanja članaka.

Za širi pogled na situaciju i sagledavanje toga koliko je ova godina bila relevantna u većim razmjerima u budućnosti je potrebno provoditi slična istraživanja i time dati ovaj problematici na longitudinalnoj važnosti.

Odabrana je metoda analize sadržaja koja je jedna „od najpopularnijih istraživačkih metoda u društvenim znanostima, a ciljevi su dati odgovore na pitanja o osobinama autora, o osobinama medijskog sadržaja, kao i osobinama publike“ (Jakopović, 2016) te za koju su bitna obilježja objektivnost, sustavnost i općenitost. „Objektivnost se temelji na jasnom definiranju pravila čije slijedenje dovodi do sukladnih zaključaka, sustavnost se očituje u neselektivnosti istraživača koji se mora voditi utvrđenim načelima, a ne samo u nastojanju dokazivanja vlastite pretpostavke dok se općenitost ogleda u rezultatima za koje se očekuje da nadilaze puko opisivanje sadržaja“ (Tkalac Verčić i dr., 2010: prema Metzinger i dr., 2020: 32-33).

U tehničkom smislu, metoda analize sadržaja jednostavnija je za istraživača jer u radu ovisi sam o sebi i u zadaći su mu osim slobodnog vremena potrebni jedino moderni računalni

alati, jer bi sve drugo trajalo puno dulje i proces bi bio puno kompliciraniji. Stoga je analiza članaka internetskih portala, naročito tijekom duljih vremenskih razdoblja, puno jednostavnija od nekadašnjih analiza sadržaja dnevnih novina kada je znanstvenik vrijeme morao provoditi po knjižnicama i analizirati prikladne članke kroz svaki broj dnevne novine ponaosob ne znajući nalaze li se traženi članci u svakom od njih. U današnje vrijeme, istraživaču „ključna riječ otvara sva vrata“.

4.2. CILJEVI I HIPOTEZE

U okviru istraživanja postavljene su četiri hipoteze:

1) Portali su uglavnom neprimjereno izvještavali u slučajevima prometnih nesreća u kontekstu naslova, nepoštivanja privatnosti sudionika te korištenja neprimjerenog rječnika.

Kako bi se dobio odgovor na tu hipotezu, u matrici su postavljena pitanja upotrebe *clickbaita* (mamilica), potom koje informacije iz privatnog života koje nisu od javnog interesa novinari koriste u svom tekstu te koji se neprimjereni tabloidizirani rječnik može naći u člancima. Oxfordov je rječnik to okarakterizirao kao „rječnik ili stil koji je karakterističan za tabloidno novinarstvo, posebno onaj (...) senzacionalističkog ili reduktivnog tona“ (LEXICO, 2022).

Ovu sam hipotezu odabrao zbog rastućih trendova suvremenog novinarstva. *Clickbait* je uzeo zamaha posljednjih godina i posebice je primjenjiv u sferi crne kronike. Isto tako, novinari se u tim slučajevima često služe informacijama koje nisu izravno vezane za prometne nesreće, ali su medijima zanimljive. Pritom zadiru u ljudsku privatnost, ne marivši za sudbine preživjelih, ili obitelji preminulih u najtežim situacijama. Zanimala me i tabloidizacija kao faktor rastućeg 'žutila' u medijskom svijetu.

2) Portali uglavnom nisu prenosili informacije koje bi mogle dovesti do promjene navika vozača, odnosno informacije u svrhu edukacije vozača i prevencije nesreća.

Ovu sam hipotezu odlučio testirati kroz pitanja kritike sudionika nesreće te kritike organizacije prometnice, a zanimalo me i postoji li u tekstu poveznica ili se na neki drugi način ukazuje tko bi mogao dodatno educirati čitatelja o opasnostima nesigurne i neodgovorne vožnje (MUP, HAK, organizacije civilnog društva itd.).

Ovim sam se odlučio pozabaviti prema percepciji da su mediji jedni od krivaca zašto se ne mijenjaju loše navike jer ne iskorištavaju prometne nesreće kao platformu promocije prometne kulture te boljeg i sigurnijeg ponašanja u prometu. Isto sam tako smatrao da je potrebno kritizirati sudionike nesreće kada je to potrebno, kao i organizaciju prometa ako su to razlozi koji su doveli do nesreće. Kao što i sama riječ kaže, medij je između ostalog platforma za prenošenje informacija službenih izvora podataka ka 'običnim ljudima' i stoga je bitno dati prostora institucijama poput Ministarstva unutarnjih poslova (policije), Hrvatskog autokluba (HAK-a) te svim drugim društvenim akterima koji nastaje popraviti negativne cestovne bilance.

3) Mediji su kritičniji prema javnom osobama sudionicima prometnih nesreća nego prema do tada nepoznatim pojedincima.

U analitičkoj matrici su se sudionici nesreće podijelili u četiri grupe. Prvu su činile privatne osobe, drugi su pripadnici javne službe (policija, vatrogasci, hitna pomoć), u trećoj su političari i/ili poduzetnici (te članovi njihovih obitelji), dok su u posljednjoj akteri zabavne industrije (pjevač, glumac, sportaš itd.). Zanimalo me također kakav je medijski pristup u slučaju da je poznata osoba akter nesreće te koliko nam informacija u tom slučaju mediji prenose.

Ovdje sam želio istražiti analiziraju li mediji jednako prometne nesreće u kojima sudjeluje 'mali čovjek' i one u kojima ulogu ima netko od tzv. društvene elite u Hrvatskoj. Skupine su temeljene na dužnostima, ulozi, zanimanju i utjecaju u društvu. Za javne osobe je izrazito bitno da ne prenose loše navike prije svega mladim ljudima, kako oni ne bi, imitirajući svoje idole, odlučili prakticirati obijesnu vožnju.

4) Portali učestalo kritiziraju loše stvari koje dovode do prometnih nesreća: vožnju u alkoholiziranom stanju, neodgovorno ponašanje mladih vozača, nepoštivanje drugih sudionika u prometu itd.

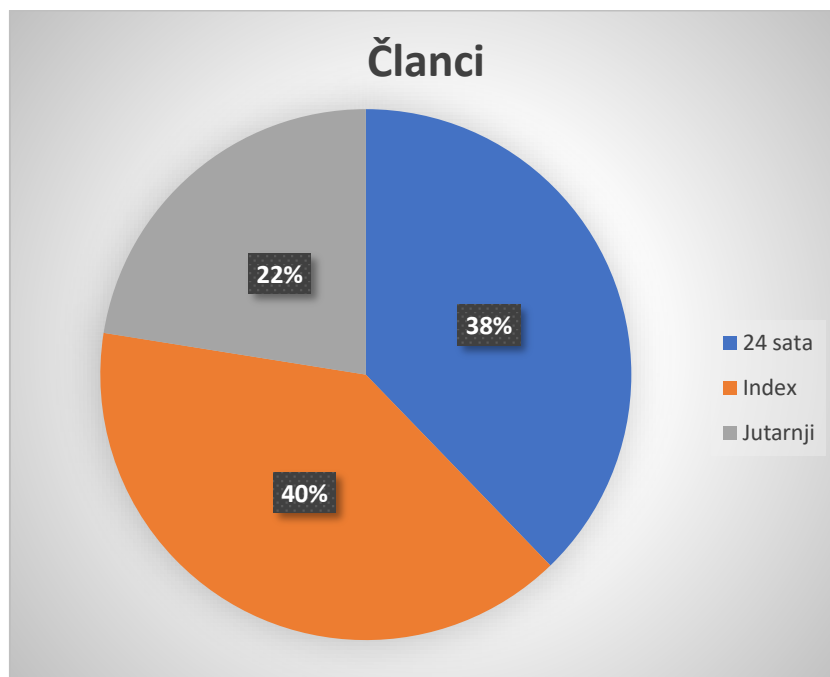
U ovoj situaciji zanimalo me kako se mediji odnose prema situaciji vožnje u alkoholiziranom stanju. Fokusirao sam se i na medijski pogled u slučaju neodgovornog ponašanja mladih vozača, a smatrao sam i da je bitno za istražiti kako mediji analiziraju nesreće koje su izazvane nekim drugim tipom nepoštivanja drugih sudionika u prometu.

U matrici sam pozitivnim označio sve one situacije u kojima mediji upućuju kritiku i negativnu u kojima je kritika izostala. Kao što smo ranije napomenuli, kritika nije dobra u

svakoj situaciji, i mediji je posebno moraju izbjegavati ako je usmjerena ka ugroženim skupinama u prometu.

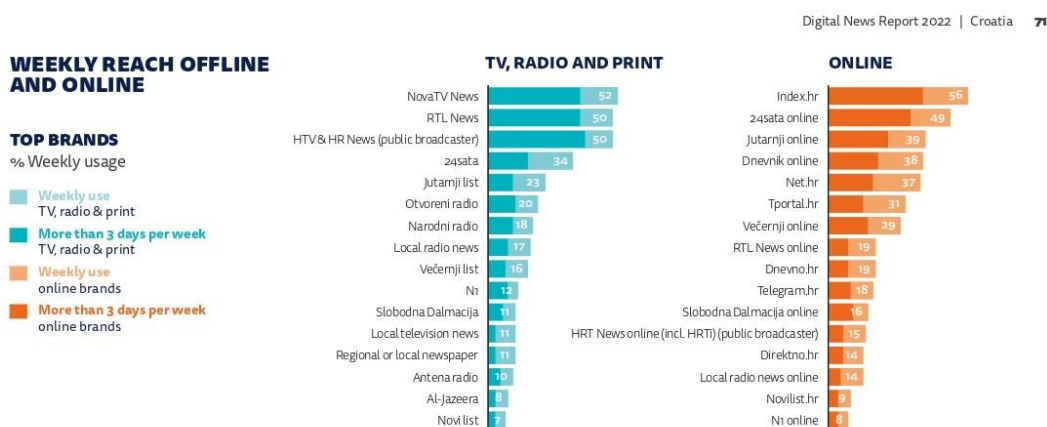
5. REZULTATI I RASPRAVA

U istraživanju ukupno je analizirano 1819 članaka. Najviše ih je bilo s portala Index.hr-a (723 članaka, odnosno 40%), slijedi portal 24 sata.hr sa 687 analiziranih članaka (ili 38%), dok je najmanje bilo analiziranih članaka s portala Jutarnji.hr – njih 409 (22%).



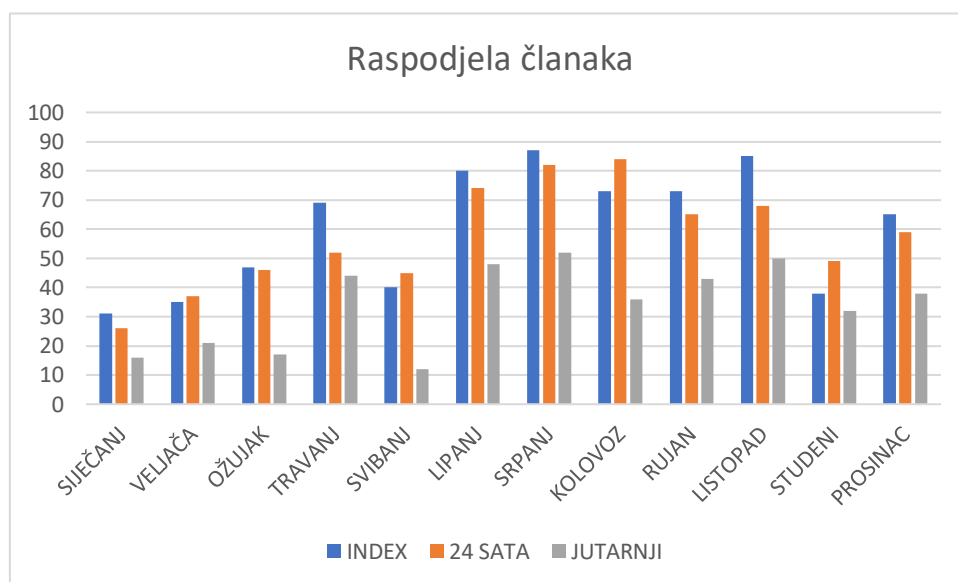
Grafikon 1: članci ovisno o mediju (izvor: autor)

Odabrani su navedeni portali jer je riječ o najčitanijim portalima u Hrvatskoj prema *Digital News Reportu* Reuters Instituta za 2022 (Slika 1).



Slika 1: podaci o čitanosti hrvatskih portala prema *Digital News Reportu* za 2022. (izvor: Reuters Institute)

Na portalu 24sata dva mjeseca s najvećim brojem članaka vezanih uz prometne nesreće su ljetni mjeseci kolovoz (84 članka), srpanj (82 članka) i lipanj (74 članka). Razloge možemo tražiti u činjenici da je tada promet izrazito frekventan (godišnji odmori domaćeg stanovništva, turistički posjeti stranih gostiju itd.), ali i u činjenici da je ljeto u novinarskim krugovima tzv. „sezona kiselih krastavaca“ pa se onda više i piše o temama kao što su prometne nesreće. Kod Indexa je primjetan sličan uzorak kao kod 24 sata. O prometnim se nesrećama više piše u drugom dijelu godine, a u proljetnim mjesecima dominira travanj (69 članaka). Na portalu *Jutarnjeg lista* najviše je tekstova o prometnim nesrećama objavljeno u srpnju (52 članka). Posebno se malo o prometnim nesrećama pisalo u prva tri mjeseca godine koji zajedno imaju tek jedan članak više u odnosu na travanjskih 44.

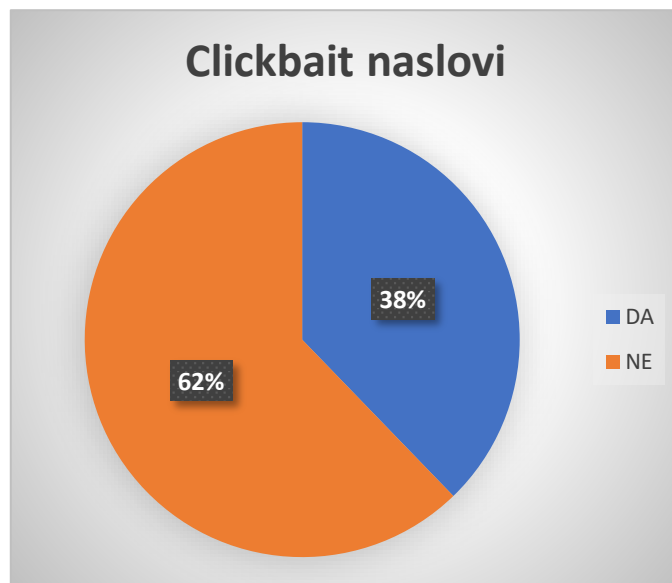


Grafikon 2: raspodjela članaka prema mjesecu objave te portalima (izvor: autor)

HIPOTEZA 1

Prva hipoteza bavila se neprimjerenim izvještavanjem i glasila je „Portali su uglavnom neprimjereno izvještavali u slučajevima prometnih nesreća u kontekstu naslova, nepoštivanja privatnosti sudionika te korištenja neprimjerenog rječnika.“

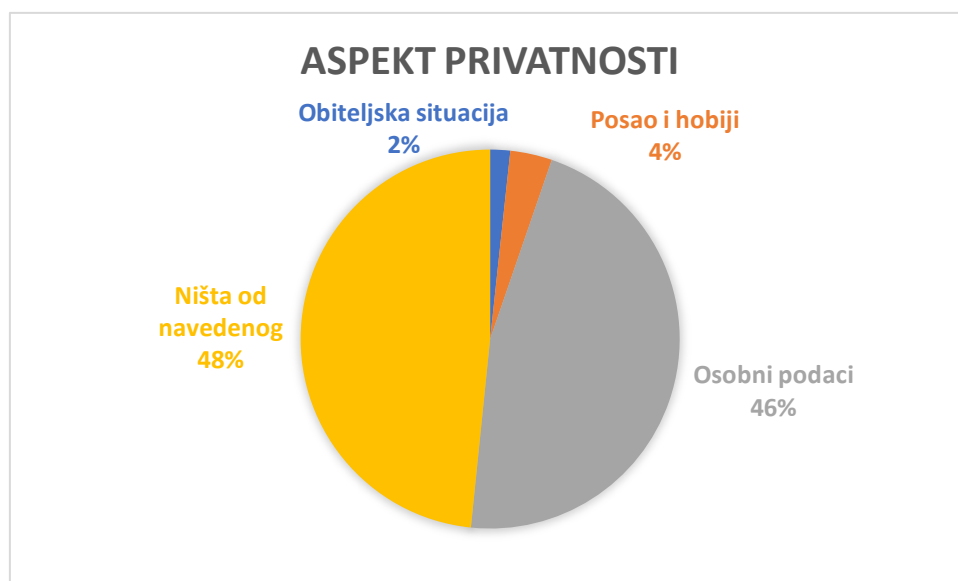
Jedna od kategorija u analitičkoj matrici koja se koristila za provjeru te hipoteze bilo je korištenje (učestalost) *clickbait* naslova, tzv. mamilice.



Grafikon 3: korištenje mamilica (izvor: autor)

Oko dvije petine analiziranih članaka u svom je naslovu koristilo *clickbait*. Riječ je o ukupnoj brojci od 687 članaka. Gledajući pojedinačno medije najviše je *clickbait* naslova nađeno na Jutarnji.hr – čak 60%. Na 24sata.hr mamilice pronalazimo u 30% slučajeva, a na Index.hr-u u 32,6% situacija.

Kroz drugo smo pitanje htjeli istražiti koliko mediji tijekom izvještavanja o prometnim nesrećama koriste informacije iz privatnog života žrtve koje nisu od javnog interesa.

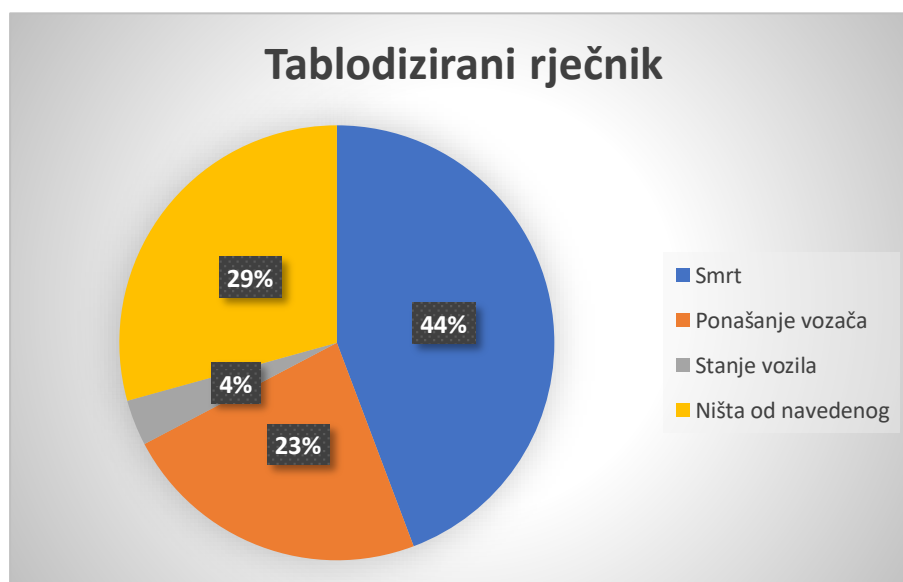


Grafikon 4: informacije iz privatnog života žrtve prometne nesreće (izvor: autor)

Najveći problem kod ovog pitanja predstavljanja otkrivanje inicijala sudionika prometne nesreće, a nerijetko i punog imena i prezimena. Uočili smo da se to najviše događa kod prenošenja vijesti iz susjedne Bosne i Hercegovine. Tamo učestalo objavljuju fotografije i detalji iz privatnog života osoba koje su sudjelovale u prometnoj nesreći, posebno u situacijama kad ima poginulih. U vijestima s hrvatskih prometnica novinski tekstovi slični su policijskim izvještajima te uglavnom uz inicijale osobe, stoji i koliko pojedinac ima godina.

Osobni podaci iznose se u čak u 843 članaka, što predstavlja 46%. Pohvalno je za primijetiti da se o poslu ili hobijsima sudionika prometne nesreće govori u tek 65 članaka (4%), a još manje o obiteljskoj situaciji osobe – 31 članak (2%).

U trećem smo pitanju istraživali tabloidizirani rječnik korišten u člancima.



Grafikon 5: korištenje neprimjerenog vokabulara (izvor: autor)

Pokazalo se da najveći problem predstavlja korištenje riječi vezanih uz smrt gdje se umjesto sintagme „smrtno stradati“ učestalo koristila fraza da je netko poginuo ili „izgubio život“. To je bilo uočeno u čak 805 članaka – 44%. Isto tako, u velikom broju situacija koristili su se i neprimjerene riječi koje se vežu uz ponašanje vozača, poput „biti pijan“, „sletjeti s ceste“ ili „auto je bio potpuno uništen“. Takve smo izraze našli u 419 članaka – 29%. Pohvalno je ipak za istaknuti da je rjeđe bilo uočeno sve ono što možemo vezati uz stanje vozila. Termini kao što su „prevrnuo se“, „totalka“ ili „auto je bio potpuno uništen“ koristili su se u 62 članka, što predstavlja tek 4%. Prema ovom možemo utvrditi da je neki oblik neprimjerenog vokabulara korišten u čak 71% tekstova.

S obzirom na dobivene podatke, hipoteza je djelomično potvrđena – potvrđena je u dijelu koji se odnosi na korištenje neprimjerenog rječnika, no ne i u kontekstu prevage *clickbait* naslova i povrede prava na privatnost.

HIPOTEZA 2

Druga hipoteza glasi da „Portali uglavnom nisu prenosili informacije koje bi mogle dovesti do promjene navika vozača, odnosno informacije u svrhu edukacije vozača i prevencije nesreća.“ Ovime smo htjeli vidjeti koliko portali brinu o prometnoj kulturi građana.

Kako bi se provjerila postavljena hipoteza, kroz pitanja se istraživalo kritiziraju li mediji sudionike prometnih nesreća. Iako je kritika ponekad suvišna, u ovoj situaciji neoprezno i neodgovorno ponašanje vozača mora se osuditi kako bi se slične scene izbjegle u budućnosti i kako bi drugi vozači nešto naučili iz grešaka i radnji svojih kolega na prometnicama.



Grafikon 6: koliko mediji kritiziraju sudionike prometnih nesreća? (izvor: autor)

Portali su u 53% članaka kritizirali odluke vozača koje su prethodile prometnoj nesreći. Interesantno je za uočiti razlike između portala po ovom pitanju: Index.hr najviše je kritizirao vozače (73%), potom slijedi Jutarnji.hr (52,3%), a novinari 24sata.hr vozače su kritizirali u tek trećini situacija (32,9%).



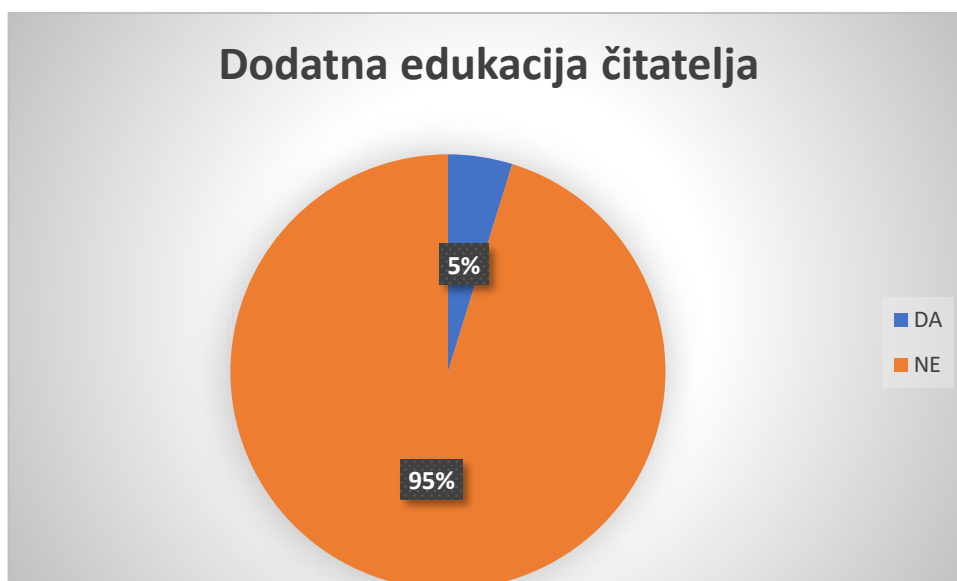
Grafikon 7: koliko mediji kritiziraju organizaciju prometnica? (izvor: autor)

Drugo pitanje vezalo se za kritiku organizacije prometnica. Pod to spada loša organizacija raskrižja (prometni znakovi, semafori i drugi tipovi signalizacije), loš rad cestarskih službi, nedovoljna ulaganja u saniranje tzv. crnih točki na cestama, nepravilno ponašanje policijskih službenika itd.

Pokazalo se da mediji na ovom polju kritiku upućuju u tek 3% situacija, tj. u 49 od ukupno 1819 analiziranih članaka. Jedan od razloga zašto govorimo o tako maloj brojci, činjenica je da se odgovornost želi svaliti jedino na vozače. Iako su pojedinci uglavnom više odgovorni za prometne nesreće od uvjeta u njihovom okruženju, neetički je u toj situaciji priču subjektivizirati i zanemariti ostale prometne pokazatelje. Mediji pozadinu situacije previde zbog činjenice da neku vijest žele brzo objaviti, a očito nema ni volje da se dublje istraže okolnosti koje su dovele do nesreće.

Prema ovom pitanju 24 sata odskoče u odnosu na Jutarnji i Index. Kritika organizacije prometnica kod 24 sata javlja se u 0,9% situacija, a kod Indexa govorimo o 4%, odnosno o 3,4% u slučaju Jutarnjeg.

U trećem smo pitanju istraživali postoji li u tekstu poveznica ili se na neki drugi način ukazuje tko bi mogao dodatno educirati čitatelja o opasnostima nesigurne i neodgovorne vožnje (MUP, HAK, organizacije civilnog društva itd.).



Grafikon 8: koliko mediji govore o svim problemima nesigurne i neodgovorne vožnje (izvor: autor)

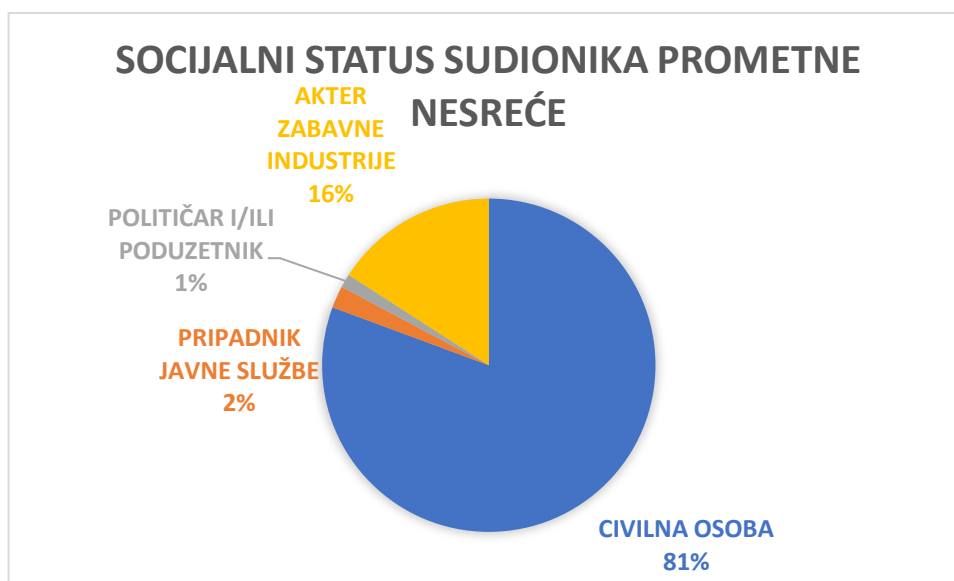
Pokazalo se da o mediji o ovoj problematici izvještavaju u tek 5% članaka koji se bave prometnim nesrećama, odnosno u 87 od ukupno 1819 analiziranih članaka. U medijima treba biti što više tekstova u kojima će biti prikladnih napomena kao na Indexu o važnosti vezivanja sigurnosnim pojasom ili izvještajima 24 sata o akcijama prometne policije.

Možemo kazati da je hipoteza djelomice potvrđena s obzirom da su mediji većinom kritizirali sudionike prometnih nesreća, no isto se tako pokazalo da nimalo ne izvještavaju o organizaciji prometnica, a nedostaju i aspekti kako vožnju učiniti sigurnijom i odgovornijom.

HIPOTEZA 3

Treća hipoteza glasila je da su „mediji kritičniji prema javnom osobama sudionicima prometnih nesreća nego prema do tada nepoznatim pojedincima“. Ovo nije bilo usmjereno samo na pitanje privatnosti, već u smjeru toga postoje li „povlaštene grupe u društvu“ kod čijih činova mediji ponekad „zaklope oči“.

Kroz prvo pitanje zanimalo nas je koliki je uopće omjer „običnih ljudi“ i poznatih (javnih) osoba u medijskom izvještavanju o prometnim nesrećama.



Grafikon 9: društveni položaj sudionika prometnih nesreća (izvor: autor)

Pokazalo se da u četiri petine slučajeva mediji pišu o onom dijelu stanovništva koji bi teško završio u medijima da nisu doživjeli prometnu nesreću. Takvih je bilo 81% (1467 od ukupno 1819 analiziranih članaka). Iza njih medije najviše zanimaju akteri zabavne industrije (pjevači, glumci, sportaši itd.), koji se spominju 16%, odnosno u 289 članaka. Preostale dvije skupine čine zanemarivu razliku. Pripadnike javne službe kao aktere prometnih nesreća uočavamo u 2% slučajeva (39 članaka), a političare i/ili poduzetnike u tek 1% situacija (24 članka). Ovo nam pitanje ne može dati odgovor na to hoćemo li potvrditi našu hipotezu, koliko nam želi prikazati statističke podatke sudionika prometnih nesreća.

Kroz drugo smo pitanje stoga željeli istražiti kakav je medijski pristup prema akteru nesreće, ako je riječ o poznatoj (javnoj) osobi kao sudioniku nekog sudara. Isto tako, zanimalo se kako mediji izvještavaju o svim ostalima kroz sudare u prometu.

Situacije koje smo okarakterizirali kao neutralnu poziciju medija odnose se na one članke u kojima su mediji fokusirani samo na okolnosti prometnih nesreća u kojima se ne odražava subjektivitet pojedinca sudionika prometne nesreće. Parametri upućene i izostavljene kritike odnose se na sve one članke u kojima se novinari odmiču od stroge neutralnosti i uvode elemente krivnje, osude, kritike ili pak stvaraju „toplu životnu priču“ u kojoj se zanemaruju sami čimbenici koji su uvjetovali određenu nesreću.



Grafikon 10: medijski pristup u situacijama kad je poznata osoba sudionik prometne nesreće
(izvor: autor)

Pokazalo se da mediji upućuju kritiku ili imaju neutralnu poziciju u devet od deset članaka. Točnije govoreći, pozitivan medijski pristup uočavamo kroz 42% članaka (45 jedinica analize), a neutralan položaj zauzet je u 47% slučajeva (50 članaka). U samo 12 članaka kritika je izostavljena u trenucima, kada je postojala potreba za njom. Pet je puta to uradio 24sata.hr, četiri puta Index.hr, a triput Jutarnji.hr.

Međutim, kako bi vidjeli možemo li potvrditi ili opovrgnuti ovu hipotezu, morali smo primijeniti istu analizu na sve preostale članke, tj. one u kojima je izvještavano o prometnim nesrećama 'običnih ljudi'.



Grafikon 11: medijski pristup u situacijama kad u prometnim nesrećama sudjeluju nepoznati ljudi (izvor: autor)

Iako je u ovoj situaciji najvidljivija razlika po parametru izostavljene kritike s obzirom da je takav slučaj u 40% članaka o nesrećama nepoznatih ljudi u odnosu na 11% poznatih, brojke koje se vežu za članke s upućenom kritikom gotovo su pa identične jer govorimo o 42% i 38% članaka. Prema ovom pitanju stoga danu hipotezu moramo opovrgnuti.

HIPOTEZA 4

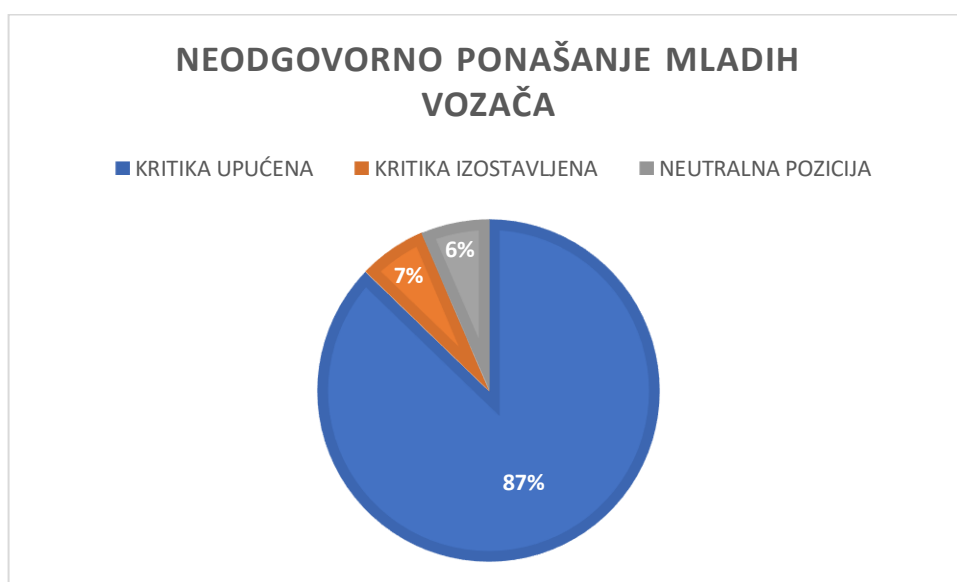
Posljednja od četiri hipoteze glasi da se „Portali učestalo kritiziraju loše stvari koje dovode do prometnih nesreća - vožnju u alkoholiziranom stanju, neodgovorno ponašanje mladih vozača, nepoštivanje drugih sudionika u prometu itd.“.

Kako bi došli do zaključka možemo li ovu hipotezu potvrditi ili ju moramo odbaciti, postavili smo tri pitanja. U prvom smo analizirali kako se mediji odnose prema vožnji u alkoholiziranom stanju.



Grafikon 12: kako mediji izvještavaju u situacijama kad je vožnja u alkoholiziranim stanju uzrok prometne nesreće? (izvor: autor)

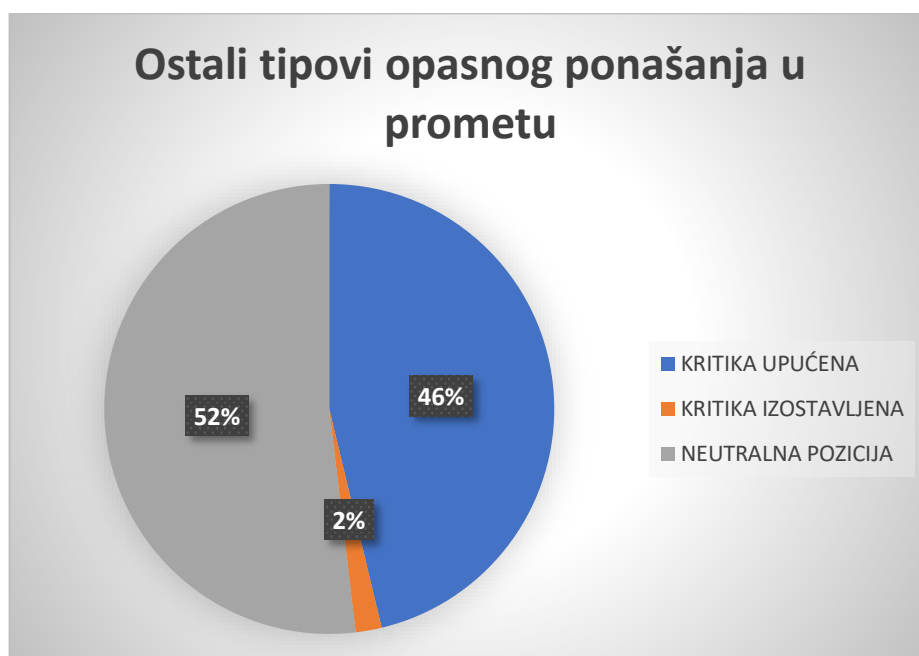
Pokazalo se da mediji upućuju kritiku ovom ponašanju u 124 od 137 analizirana članka. Riječ je o čak 91% što je pohvalno u ovim situacijama. Prema prvom pitanju možemo potvrditi hipotezu da mediji kritiziraju ovo izrazito opasno ponašanje na prometnicama.



Grafikon 13: kako mediji izvještavaju u situacijama kad je neodgovorno ponašanje mladih vozača uzrok prometne nesreće? (izvor: autor)

I u ovoj situaciji kritika je upućena u većini članaka – 87%. Tada govorimo o 150 od 172 analizirana članka gdje su novinari osudili ovakav tip ponašanja. I prema ovom pitanju možemo potvrditi hipotezu.

Prije predstavljanja rezultata idućeg pitanja moramo napomenuti koji bi sve bili opasni tipovi ponašanja u prometu. Poslužit ćemo se s Deset zlatnih pravila sigurnosti u prometu HAK-a. Već su naveli problem vožnje u alkoholiziranom stanju, a još su spomenuli nevezanje sigurnosnog pojasa, nepoštivanje prometnih znakova, nepoštivanje ograničenja brzine, neprovjeravanje tlaka u gumama, nebrigu o djeci kroz neposjedovanje auto-sjedačice, vožnju i razgovor na mobitel u isto vrijeme, vožnju u trenucima umora, vožnju bez zaštitne kacige te sve druge tipove neobzirnosti (HAK, 2022).



Grafikon 14: kako mediji izvještavaju u situacijama kad je prometna nesreća izazvana nekim drugim tipom nepoštivanja drugih sudionika u prometu (izvor: autor)

Na ovom pitanju već se vidi osjetna razlika u odnosu na prethodna dva. Kritika je upućena u 46% slučajeva (667 članaka), dok je neutralna pozicija zauzeta u 52% situacija (748 članaka). Treba pohvaliti podatak da je kritika izostavljena u tek 2% članaka – njih ukupno 27. Ovi su podaci u skladu s etičkim smjernicama da kritiku treba izostaviti ako nema čvrsto utemeljenje.

S obzirom na značajne podatke o kritiziranju vožnje u alkoholiziranom stanju te neodgovornog ponašanja mladih vozača možemo kazati da je ova hipoteza potvrđena.

6. ZAKLJUČAK

Od četiri postavljene hipoteze dvije su djelomice potvrđene (prva i druga), četvrta je potvrđena, a treća opovrgnuta.

Prva se hipoteza pokazala ispravnom u onom dijelu koji se odnosi na korištenje neprimjerenog rječnika, no po pitanju *clickbait* naslova i pitanja povrede prava na privatnost pokazalo se da portali u tom aspektu nisu neprimjereni izvještavali. Ipak, zabrinjava broj *clickbait* naslova koji su na jednom od analiziranih portala bili zastupljeni u čak 60% slučajeva (jutarnji.hr)

Također se neosnovanim pokazalo tvrditi da mediji baš ništa nisu uradili u promjenama navike vozača. U više od polovice članaka uputili su kritiku vozačima zbog neprimjerenog ponašanja u prometu, a izostanak kritike prometnica možemo opravdati relativno dobrom cestogradnjom u Hrvatskoj. I dalje će glavni problem ostati neshvaćanje medija koliko moć imaju i da je šteta ne iskoristiti ju više kroz edukaciju publike i promociju svih bitnih društvenih aktera u cilju veće sigurnosti na hrvatskim prometnicama. Stoga bi u budućnosti trebali veći prostor davati prometnim stručnjacima i drugim bitnim sugovornicima za ove teme.

Treću smo hipotezu morali u potpunosti odbaciti. Ona se odnosila na to da su mediji kritičniji prema javnom osobama sudionicima prometnih nesreća nego prema do tada nepoznatim pojedincima, no pokazalo se da je razlika neznatna.

I konačno, posljednja je hipoteza potvrđena jer je utvrđeno da mediji u oko 90% situacija oštro kritiziraju stvari koje obično dovode do prometnih nesreća, od kojih smo mi istaknuli vožnju u alkoholiziranom stanju te neodgovorno ponašanje mladih vozača. Uz to smo još naveli koji su ostali tipovi opasnog ponašanja u prometu.

Konačni je zaključak provedenog istraživanja da je situacija bolja od one koju smo očekivali. Budućim istraživačima na istom području, kod usporedbe podataka kroz određeni tip longitudinalnih analiza, ostaje za brigu uvidjeti jesu li se stvari poboljšale ili pogoršale. Isto im tako predstoji utvrditi parametre etičnosti u izvještavanju hrvatskih medija na ovom području, u odnosu na medije iz inozemstva, posebno one iz susjednih zemalja Hrvatskoj. Također ovime su obuhvaćeni tek tri hrvatska internetska portala, ali bilo bi zanimljivo vidjeti kako ostali portali, kao i drugi mediji, izvještavaju o ovoj problematici.

Također bi bilo interesantno provesti istraživanje s narativnog, leksikološkog i frazeološkog polja o tome kakve termine novinari najviše upotrebljavaju u ovim situacijama i odražavaju li oni određen stav, mišljenje, društvenu poziciju itd.

Cilj ovog istraživanja bilo je uvidjeti kakva je situacija u najčitanijim hrvatskim internetskim portalima po pitanju etičnosti u izvještavanju o prometnim nesrećama. Riječ je o problemu koji je svakodnevan i koji oduzima ljudske živote na našim prometnicama, a mediji su ti koji služe kao kanal izvještavanju o tim izrazito teškim situacijama za društvo, lokalnu sredinu i posebice obitelji žrtava. Nadam se da sam ovim istraživanjem barem djelomice zagrebao u ovu problematiku kako bi nam ubuduće i prometnice i mediji bili sretnije i ljepše okruženje za življenje prave i virtualne stvarnosti.

LITERATURA

a) KNJIGE I ČLANCI:

1. Belsey, Andrew i Chadwick Ruth. *Ethical Issues in Journalism and the Media*. London, Routledge, 1994.
2. Berry, David. *Journalism, Ethics and Society*. London, Routledge, 2008.
3. Borden, Sandra L. *Journalism as Practice: MacIntyre, Virtue Ethics and the Press*. Farnham, Ashgate Publishing Limited, 2007.
4. Brömmelstroet, Marco te (2020) Framing systemic traffic violence: Media coverage of Dutch traffic crashes. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5(1): 1-14
5. Čendo Metzinger, Tamara i Toth, Marko. *Metodologija istraživačkog rada za stručne studije*. Velika Gorica, Veleučilište Velika Gorica, 2020.
6. Frost, Chris. *Journalism Ethics and Regulation (3rd Edition)*. London, Routledge, 2011.
7. Goddard, Tara; Ralph, Kelcie; Thigpen, Calvin G i Iacobucci, Evan (2019) Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 3(1): 1-7
8. Gupta, Medhavi; Kakar, Inayat Singh; Peden, Margaret; Altieri, Elena i Jagnoor, Jagnoor (2021) Media coverage and framing of road traffic safety in India. *BMJ Global Health*, 6(1): 1-9
9. Kunczik, Michael i Zipfel, Astrid. *Uvod u znanost o medijima i komunikologiju*. Zagreb, Zaklada Friedrich Ebert, 2006.
10. Jakovljević, Mirko (2014) Principi za primjenu osnovnih načela novinarskog kodeksa prilikom izvještavanja o prometnim nesrećama sa smrtnim posljedicama. *In medias res: časopis filozofije medija*, 3(4): 556-568
11. Jaradat, Samir A. (2019) The Role of Media Technology and the Concept of Traffic Safety for Youth. *International Journal of Applied Engineering Research*, 14(20): 3879-3889
12. Lončar Skender, Maja. *Prometna kultura*. Split, Srednja tehnička prometna škola Split, 2008.
13. Malović, Stjepan; Ricchiardi, Sherry i Vilović, Gordana. *Etika novinarstva*. Zagreb, Izvori, 1998.
14. Oraić Tolić, Dubravka. *Akademsko pismo*. Zagreb, Naklada Ljevak, 2011.
15. Ralph, Kelcie; Iacobucci, Evan; Thigpen, Calvin G i Goddard, Tara (2019) Editorial Patterns in Bicyclist and Pedestrian Crash Reporting. *Transportation Research Record*, 2673(2): 663-671

16. Splichal, Slavko (2014) Masovni mediji između javnosti i javne sfere. *Medijska istraživanja: znanstveno-stručni časopis za novinarstvo i medije*, 20(1): 5-25
 17. Sujon, Mohammad i Dei, Fai (2021) Social Media Mining for Understanding Traffic Safety Culture in Washington State Using Twitter Data. *Journal of Computing in Civil Engineering*, 35(1)
- b) INTERNET IZVORI:
1. Arrive Alive (2022) Social Media and Road Safety. <https://www.arrivealive.mobi/social-media-and-road-safety> (pristupljeno 14.6.2022.)
 2. Buljubašić, Belma (2020) Crna hronika: Najčitaniji sadržaj koji se prati poput telenovele. *Media Centar Sarajevo*. <https://www.media.ba/bs/magazin-novinarstvo/crna-hronika-najcitaniji-sadrzaj-koji-se-prati-poput-telenovele> (pristupljeno 25.5.2022.)
 3. Champion, Taryn (2014) The importance of ethics in journalism. *Media Update*. <https://www.mediaupdate.co.za/media/59572/the-importance-of-ethics-in-journalism> (pristupljeno 7.6.2022.)
 4. Čupić, Čedomir (2022) Poziv novinar. *Medijska pismenost*. <http://www.medijskapismenost.net/dokument/Poziv-novinar> (pristupljeno 5.6.2022.)
 5. EU Info Centre Podgorica (2022) Media ethics is a precondition for the future of journalism. *Euic.me*. <http://www.euic.me/media-ethics-is-a-precondition-for-the-future-of-journalism/> (pristupljeno 10.6.2022.)
 6. Europska komisija (2022) Creating a shared traffic safety culture. <https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/projects/success-stories/all/creating-shared-traffic-safety-culture> (pristupljeno 8.6.2022.)
 7. eZadar (2012) GDJE SU GRANICE Crna kronika u medijima: tuga postala 'poželjna roba' <https://ezadar.net.hr/crna-kronika/2260371/crna-kronika-u-medijima-tuga-postala-pozeljna-roba/> (pristupljeno 11.6.2022.)
 8. History.com (2020) Princess Diana's Death. <https://www.history.com/topics/british-history/princess-dianas-death> (pristupljeno: 30.5.2022.)
 9. Hrvatska enciklopedija (2022) Etika. <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=18496> (pristupljeno: 26.5.2022.)
 10. Hrvatska enciklopedija (2022) Nasilje. <https://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=43033> (pristupljeno 10.6.2022.)
 11. Hrvatski autoklub – HAK (2022) Deset zlatnih pravila sigurnosti u prometu. <https://www.hak.hr/sigurnost-u-prometu/projekti/10zlatnihpravila/> (pristupljeno 16.7.2022.)

12. Hrvatski jezični portal (2022) Udes.
https://hjp.znanje.hr/index.php?show=search_by_id&id=f19iXRN8 (pristupljeno 19.6.2022.)
13. Kraljević, Drago (2020) Život u svijetu „post-istine“ Novi list.
14. <https://www.novilist.hr/komentar/zivot-u-svijetu-post-istine/> (pristupljeno 8.6.2022.)
15. Ledić Grgurić, Nataša (2022) Na što nas sve upozorava slučaj Mirele Čavajde? *HRT Vijesti*.
<https://vijesti.hrt.hr/hrvatska/agonija-mirele-cavajde-razotkrila-zdravstveni-sustav-koji-ne-provodi-zakone-7409078> (pristupljeno: 27.5.2022.)
16. LEXICO (2022) Tabloidese. <https://www.lexico.com/definition/tabloidese> (pristupljeno: 14.7.2022.)
17. Medindia (2022) Alarming Facts about Road Traffic Accidents (RTAs).
https://www.medindia.net/health_statistics/health_facts/alarming-facts-about-road-traffic-accidents.htm (pristupljeno 9.6.2022.)
18. Ministarstvo unutarnjih poslova (2021) Na sjednici Vlade usvojen Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa 2021.-2030. <https://mup.gov.hr/vijesti/na-sjednici-vlade-usvojen-nacionalni-plan-sigurnosti-cestovnog-prometa-2021-2030/287144> (pristupljeno 18.6.2022.)
19. My Own Business Institute (2019) Ethics in Life and Business. *Santa Clara University*.
20. <https://www.scu.edu/mobi/resources--tools/blog-posts/ethics-in-life-and-business/ethics-in-life-and-business.html> (pristupljeno: 2.6.2022.)
21. Novinarska etika (2013) Kršenje prava na privatnost 2.
<http://novinarskaetika2013.blogspot.com/2013/03/krsenje-prava-na-privatnost-2.html?m=0> (pristupljeno: 31.5.2022.)
22. Poslovno veleučilište Zagreb (2016) Analiza sadržaja i analiza sentimenta.
<https://pvzg.hr/vijesti/analiza-sadrzaja-i-analiza-sentimenta/> (pristupljeno 20.6.2022.)
23. Privacy Commissioner (2022) Can news media publish photos of car crash victims?
<https://privacy.org.nz/tools/knowledge-base/view/339> (pristupljeno: 27.5.2022.)
24. RODA (2022) Djeca u prometu: Djeca u automobilu.
<https://www.roda.hr/porta/djeca/djeca-u-prometu/djeca-u-automobilu.html> (pristupljeno: 1.6.2022.)
25. Srbija Danas (2018) SKANDAL NA SAHRANI SINANA SAKIĆA: Počeo da VIČE i psuje, a onda je ON uradio OVO! (VIDEO) <https://www.srbijadanas.com/vip/vip/skandal-na-sahrani-sinana-sakica-poceo-da-vice-i-psuje-onda-je-uradio-ovo-video-2018-06-04> (pristupljeno 9.6.2022.)

26. Swapdial (2022) Facts about Road Transport in India. <https://www.swapdial.com/public/knowledge-contents/industrial-data/facts-about-road-transport-in-india/> (pristupljeno 11.6.2022.)
27. Šnidarić, Marko (2020) MA BRAVO, GENIJALCI! Na društvenim mrežama hvalili se da brzo voze, dobili prijave. *24sata.hr* <https://www.24sata.hr/news/na-drustvenim-mrezama-hvalili-se-da-brzo-voze-dobili-prijave-692081> (pristupljeno 16.6.2022.)
28. University of Florida (2022) Ethics in the Public Sphere. <https://public-ethics.humanities.ufl.edu/> (pristupljeno: 3.6.2022.)
29. Vanderbilt, Tom (2009) Crash Course: How to cover a car wreck. *Columbia Journalism Review*. https://archives.cjr.org/feature/crash_course.php (pristupljeno: 28.5.2022.)
30. Wilson, Kea (2020) Streetsblog 101: How Media Help Build Car Culture. *StreetsBlog USA*. <https://usa.streetsblog.org/2020/03/05/streetsblog-101-how-journalists-help-build-car-culture/> (pristupljeno 15.6.2022.)
31. World Health Organization (2022) Road traffic injuries.
32. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (pristupljeno 12.6.2022.)
- c) OSTALE PUBLIKACIJE:
1. Kvantitativna analiza sadržaja. *Fakultet hrvatskih studija Sveučilišta u Zagrebu* https://www.hrstud.unizg.hr/download/repository/Predavanje_3%5B1%5D.pptx
2. Media Guidelines for Reporting Road Collisions. *Road Collision Reporting Guidelines*. 2021 <https://www.rc-rg.com/guidelines>
3. Media Toolkit: Reporting Traffic Crashes in the Greater Philadelphia Region. *Delaware Valley Regional Planning Commission* <https://www.dvrpc.org/Reports/PM21007.pdf>
4. Odluka o donošenju kurikuluma za nastavni predmet etike za gimnazije u Republici Hrvatskoj. *Ministarstvo znanosti i obrazovanja*, Narodne novine br. 10/19 https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_01_10_207.html
5. Odluka o objavi Opće deklaracije o ljudskim pravima. *Vlada Republike Hrvatske*, Narodne novine br. 12/09 https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/2009_11_12_143.html
6. Reporting on Traffic Crashes: Best Practices. *Bloomberg Philanthropies: Initiative for Global Road Safety* <https://cities4health.org/assets/library-assets/reporting-on-traffic-crashes-best-practices.pdf>
7. Reuters Institute Digital News Report 2022. *University of Oxford* <https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/digital-news-report/2022>

8. Understanding America: The Future of Media Ethics. *U.S. Department of State: Briefings – Foreign Press Centers.* <https://www.state.gov/briefings-foreign-press-centers/understanding-america-the-future-of-media-ethics/>
9. Zakon o medijima, Narodne novine br. 59/04, 84/11, 81/13
<https://www.zakon.hr/z/38/Zakon-o-medijima>

SAŽETAK

Cilj istraživanja bio je saznati kolika je razina etičnosti u izvještavanju o prometnim nesrećama na najčitanijim hrvatskim internetskim portalima. Analizirali su se tekstove na portalima Index.hr, 24sata.hr te Jutarnji.hr između 1. siječnja i 31. prosinca 2021. Rad se bazirao na objašnjenju pojmova i procesa bitnih u širem sagledavanju teme, a analiza na matrici kojom se nastojalo provjeriti četiri hipoteze istraživanja. Došlo se do zaključka da ovaj dio novinarstva nije zahvatio val senzacionalizma s obzirom da se mamilice pojavljuju u manje od 40% slučajeva, a u polovici članaka poštuje se privatnost sudionika prometne nesreće. Međutim i dalje će se trebati raditi na poboljšanju primjerenosti vokabulara, jer se i dalje u trenucima kada nesreća rezultira smrtnim posljedicama, ne poštuje tragičnost situacije. U više od polovine članaka kritiziraju se vozačeve odluke koje su dovele do prometne nesreće tako da se ne može govoriti o tome da mediji nisu ništa uradili kako bi promijenili navike vozača, iako će u budućnosti morati više prostora davati stručnjacima za ovu temu. Uvidjelo se da mediji ne rade razliku između poznatih (javnih) i nepoznatih osoba sudionika nesreće u kontekstu upućene kritike. Mediji osuđuju neodgovorno ponašanje mladih vozača kao i svih onih koji u alkoholiziranom stanju sjedaju za volan, a pohvalno je da se suzdržavaju kritika u situacijama kada za tako nešto nedostaje vjerodostojnih informacija. S etičke strane gledano, mediji ne rade nepotrebne razlike među sudionicama prometnih nesreća, u većini slučajeva primjereno izvještavaju te se ne libe kritizirati loše pojave na prometnicama kada za to postoji razlog. Najveći problem predstavlja korištenje neprimjerenog rječnika i izostanak šireg fokusa na ovu temu. No za dublje shvaćanje problematike, u budućnosti će se morati provoditi slična istraživanja kako bi vidjeli u kojem se smjeru razvija situacija.

Ključne riječi: novinarska etika, tragični događaji, crna kronika, prometne nesreće, analiza sadržaja

ABSTRACT

The thesis aimed to learn the level of ethics in reporting about traffic accidents on the most read Croatian news portals. Analyzed texts were published on Index.hr, 24sata.hr, and Jutarnji.hr between the 1st of January and 31st of December 2021. The thesis was based on the explanation of concepts and processes essential for a broader overview of the topic, and the analysis was based on a matrix designed to verify four research hypotheses.

The conclusion of the research was that this part of journalism was not affected by the wave of sensationalism, given that clickbait appears in less than 40% of cases, and in the half of articles, journalists respect the privacy of the participants in traffic accidents. Still improvements should be made regarding the appropriateness of used vocabulary. In the situation where a traffic accident ends with death, journalists don't respect the tragedy of the setting. In more than half of the articles, journalists criticized drivers' decisions that led to traffic accidents. It can't be said that the media hadn't done anything to change driver's habits, but in the future, more space should be given to experts on this topic. The media don't seem make differences between celebrities and ordinary citizens based on the level of criticism towards the two groups. The media also condemn the irresponsible behavior of young drivers and drivers who drink and drive and it is praiseworthy they don't criticize in situations where there is no trustworthy information on all aspects of the accident available. From an ethics point of view, media don't make unnecessary differences between traffic accident participants. In most cases, they promote just reporting and they are not afraid to criticize bad traffic habits when there is a reason for it. The biggest problem remains using inappropriate terminology and the absence of a wider focus on this topic. For a deeper understanding of the topic, in the future, it will be good to make a similar analysis to see in which direction the situation is going.

Keywords: journalism ethics, tragic events, crime and accidents section, traffic accidents, content analysis