

САОБРАЋАЈНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ ДЕЦЕ ПРЕДШКОЛСКОГ УЗРАСТА НА ПРИМЕРУ ОПШТИНЕ КОВАЧИЦА

TRAFFIC EDUCATION AND UPBRINGING OF PRESCHOOL CHILDREN IN KOVACICA MUNICIPALITY

Снежана Милић¹, Миладин Нешић², Мирослав Росић³ и Александар Трифуновић⁴

Резиме: Деца предшколског узраста, као најмлађи учесници у саобраћају, представљају најрањивију категорију учесника у саобраћају. Предшколски узраст је први период када треба да стекну одређена знања, вештине и навике за безбедно учествовање у саобраћају, пре свега од предшколске установе и родитеља. На територији општине Ковачица, у седам насељених места, спроведен је програм саобраћајног образовања и васпитања деце „Шта знаш о саобраћају?“, током четири године (2010, 2011, 2012. и 2014. године). Програм саобраћајног образовања се састоји од седам различитих игара, од којих је последња практичног типа – одвија се на полигону. У раду је приказан концепт саобраћајног образовања и васпитања примењен у општини Ковачица у претходне четири године, и приказани су добијени резултати истраживања. Такође, у раду је указано на најчешће грешке и проблеме препознате кроз резултате добијене кроз игре у којима су деца предшколског узраста учествовала.

Кључне речи: деца, безбедност саобраћаја, саобраћајно образовање и васпитање

1. УВОД

Закон о безбедности саобраћаја на путевима дефинисао је одговорност за спровођење мера саобраћајног васпитања и образовања, а у циљу стицања вештина и навика за безбедно учешће у саобраћају, унапређивања и утврђивања позитивних ставова и понашања за значајно учествовање у саобраћају. Између осталих, одговорност стоји и на страни предшколских установа, а у погледу реализације програма саобраћајног васпитања и образовања у склопу својих надлежности (2. поглавље, члан 6. Закона о безбедности саобраћаја на путевима).

Деца предшколског узраста су деца која имају од 3-6 година, и код њих је приметна повећана осетљивост чула слуха и вида у односу на децу у раном детињству. Побољшано им је опажање простора и времена, и убрзано се осамостаљују. То је први период када је неопходно саобраћајно васпитање и образовање, и то од школе и родитеља (Нововић и др., 2000).

Саобраћај је сложен систем који је прилагођен старијим и одраслим особама. Деца нису спремна за учествовање у саобраћају, а ако учествују у саобраћају, то је најчешће као пешаци, путници у возилу или чак бициклисти.

Деца предшколског узраста тешко одређују смер кретања и не могу да прате брзе измене саобраћаја. За њихово кретање је значајно емоционално стање и импулсивност (Нововић и др., 2000). Због свега поменутог, деца, као најрањивији учесници у саобраћају, представљају категорију којој треба посветити посебну пажњу.

У светским размерама, повређивања у саобраћају су други водећи узрок смртности деце узраста 5-9 година (после инфекције доњих респираторних органа) (WHO, 2008). Обезбеђивање помоћи

¹ Општина Ковачица, snezana.milic@kovacica.org

² дипл. инж. саобраћаја, Земун, Криминалистичко-полицијска академија, miladin.nesic@kpa.edu.rs, Цара Душана 196, Србија.

³ дипл. инж. саобраћаја, Криминалистичко-полицијска академија, Земун, miroslavrosicv@live.com, Цара Душана 196, Србија.

⁴ Саобраћајни факултет, Београд, trifunovic90@live.com, Војводе Степе 305, Србија

деци (и осталим учесницима у саобраћају) да успоставе безбедну интеракцију са саобраћајем је неопходна мера за спашавање дечјих живота унапређењем њихове безбедности у саобраћају.

Према извештају Светске здравствене организације о превенцији повреда деце из 2008. године, 21% од свих саобраћајних незгода су незгоде у којима су учествовала деца. Повреде у саобраћајним незгодама су водећи узрок смрти код деце узраста од 15 до 19 година и други узрок смртног страдања деце од 5 до 14 година старости. Јавни ризик деце на глобалном нивоу је 10,7 на 100.000 становника (WHO, 2008).

Сваког дана у САД погине у просеку троје деце млађе од 14 година, а 469 бива повређено у саобраћајним незгодама, према подацима из 2011. године. Деца пешаци чине 20% смртно страдалих пешака, а деца бициклисти 11% погинулих бициклиста (NHTSA, 2013).

Табела 1. Јавни ризик деце у свету према годинама старости (WHO, 2008)

	Године старости					
	до 1	од 1 до 4	од 5 до 9	од 10 до 14	од 15 до 19	до 20
Мушки пол	11,5	9,7	13,3	8,7	23,4	13,8
Женски пол	7,4	8,3	9,3	4,5	7,9	7,5

У Србији је током 2012. године (Агенција за безбедност саобраћаја, 2013) настрадало 1514 деце до 14. година, од чега је 16 смртно страдало (као путници у возилу у 47,8% случајева и као пешаци у 36,8 % случајева).

Ранијим истраживањима је већ показано да едукација деце у безбедности саобраћаја може да повећа знање деце у области безбедности саобраћаја (Рафаиловић и др., 2013), па је неопходно да свака локална заједница предузме активности саобраћајног васпитања и образовања у складу са својим могућностима, имајући у виду проблем угрожености деце са једне стране, и могућности решавања проблема правовременом едукацијом.

Имајући у виду одредбе Закона о безбедности саобраћаја на путевима које се односе на реализацију програма саобраћајног васпитања и образовања, као и одредбе које регулишу рад Тела за координацију послова безбедности саобраћаја у јединицама локалне самоуправе, у предшколским установана на територији општине Ковачица последњих 4 године (2010, 2011, 2012. и 2014. године) спроводи се програм саобраћајног образовања и васпитања под називом „Шта знаш о саобраћају?“.

Циљ програма је да се деци предшколског узраста едукацијом кроз „занимљиве“ игре и практични полигон унапреде знање, ставови и вештине. Акцент је стављен на проблеме безбедности саобраћаја (пре свега на препознавање погрешног понашања), стицање основних вештина за безбедно управљање бициклом, и стицање и учвршћивање исправних ставова о безбедности саобраћаја.

2. МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА

Истраживање је спроведено током реализације програма саобраћајног образовања и васпитања у седам насеља на територији општине Ковачица (Падина, Дебељача, Црепаја, Ковачица, Уздин, Идвор и Самош), током четири године (2010, 2011, 2012. и 2014. године).

Програм је подразумевао реализацију наставних јединица из области саобраћајног образовања и васпитања у периоду од септембра до јуна месеца, сваке године, а потом и такмичење. Програм је део пројекта „Шта знаш о саобраћају!“ који реализује Општина Ковачица.

Сваку предшколску установу представљају четири такмичара, и то по две девојчице и два дечака. Просветни радници (васпитачице) су изабирале децу на основу знања које су деца показала током претходног такмичења у својој групи у вртићу. Укупно у такмичењу учествује седам група (колико има и насеља у општини). Такмичење обухвата две групе игара: теоријска питања и полигон.

Теоријска питања су бодована на основу тачности датог одговора или задатка, или на основу времена које прође од кад се групи прочита питање или да задатак, па до давања одговора. Сваку такмичарску групу на полигону представља један члан групе који управља бициклом.

Програм спровођења квиза је, приказан у раду је само делимично дефинисан (постоје одступања од основних правила бодовања у одређеним годинама) и током година је начин бодовања одређених игара мењан, а што представља основно ограничење овог истраживања. Такође, постоји могућност да одређено дете два пута учествује у програму, те тако са више знања може утицати на резултате.

2.1. Структура теоријских игара и начин бодовања

Приликом креирања игара вођено је рачуна о балансу игара забавног и едукативног карактера, те стога нису све игре једнако значајне са аспекта безбедности саобраћаја. Укупно постоји пет теоријских игара.

- **Питања.** Деца извлаче картице са нацртаним превозним средствима на којима су на полеђини записана питања затвореног типа. Понуђени одговори су „шaljивог“, али и едукативног карактера (Нпр. „Ко регулише саобраћај на раскрсници?“ – мама и тата; васпитачица; семафор; саобраћајни знаци и милиционер). *За сваки тачан одговор екипа добија 1 поен.* Питања су различита за сваку групу. Свака група укупно одговара на четири теоријска питања.
- **Слагалица.** Такмичари извлаче растављене елементе слагалице и састављају је. Екипа која је најпре састави слагалицу добија седам поена. Свака следећа екипа добија по један поен мање. На слагалицама су представљена превозна средства из свих грана саобраћаја.



Слика 2. Изглед игре „Питања“ и „Слагалица“.

- **Раскрсница.** Такмичари зеленим и црвеним чиодама обележавају пешаке који се правилно или неправично крећу раскрсницом, а игра се бодује по броју тачних одговора – за сваку правилно постављену чиоду по један поен. Максимално је могуће освојити девет поена у игри „Раскрсница“. Игра има велики значај са аспекта саобраћаја, јер деца на сликовит начин уче какво понашање је небезбедно. Раскрснице су посебно важна игра у смислу могућности откривања онога што деца препознају као неисправно, а исправно је понашање, или што је још опасније оно што препознају као исправно, а није безбедно понашање. Ова игра има највећи значај са аспекта безбедности саобраћаја. Наиме, детаљном анализом одговора (где деца греше, односно шта исправно препознају као неисправно или обрнуто) се могу препознати смернице за даље унапређење саобраћајног образовања деце.





Слика 3. Изглед игре „Раскрсница“.

- **Допуни слику.** Поред одређене слике налази се по неколико превозних средстава, водног, ваздушног и друмског саобраћаја. Мери се време за које екипа распореди одговарајућа превозна средства на одговарајуће позиције на слици (нпр. воз на пругу, а брод у море). Систем бодовања је исти као и код игре „Слагалице“, тако да екипа која је најпре сложи добије седам поена. Свака следећа екипа добије по један поен мање.



Слика 1. Изглед игре „Допуни слику“



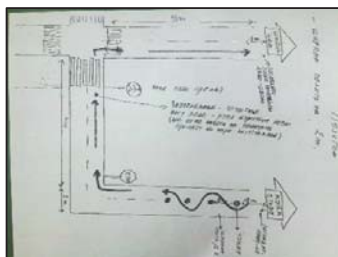
Слика 2. Изглед игре „Саобраћајни знак“.

- **Саобраћајни знак.** Знакови су окренути на полеђину. Такмичар насумично извлачи саобраћајни знак (укупно се извлаче три) и након консултација са екипом, даје одговор. Сваки тачан одговор доноси по један поен.

2.2. Практичан део

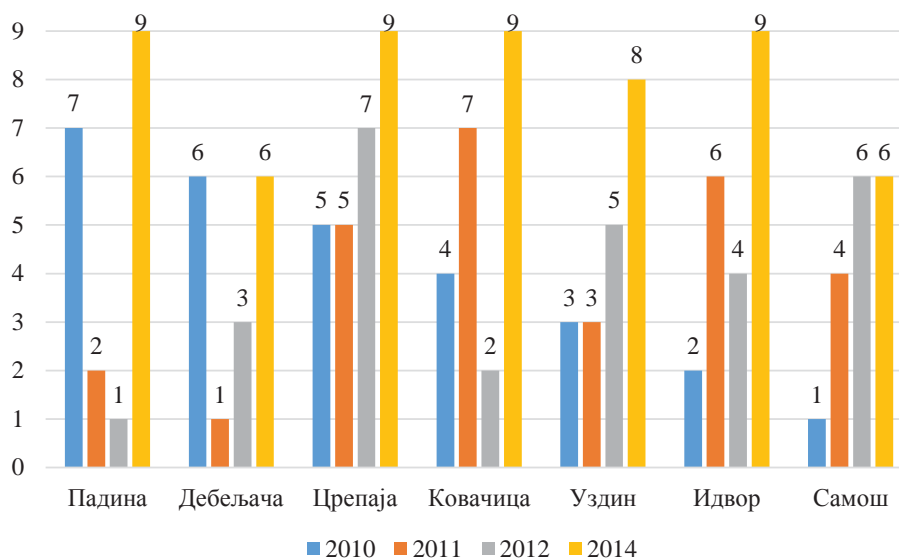
Практичан део се одвија на посебно прилагођеном полигону, који је обележен хоризонталном и вертикалном сигнализацијом. Сваку групу представља по један члан, који показује своје вештине управљајући бициклом. Полигон се састоји од пет елемената (старт, слалом, стоп, раскрсница, циљ), а правилно поступање и добра вештина на сваком од делова полигона доносе по један поен. Екипа на полигону може максимално да освоји пет поена.





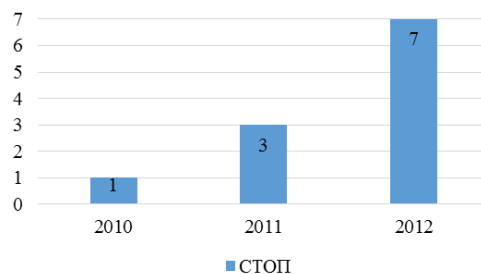
Слика 4. Фотографије деце са практичног дела - полигона

3. РЕЗУЛТАТИ ИСТРАЖИВАЊА



Слика 5. Расподела броја тачних одговора на игри „Раскрсница“ по предшколским установама и годинама истраживања.

Различите предшколске установе су остваривале различите резултате у игри „Раскрсница“, који су током година истраживања били бољи или лошији у односу на претходне (није могуће препознати континуитет код свих предшколских установа). Просечан број тачних одговора које остварују све предшколске установе у игри „Раскрсница“ износи око 4, што значи да су деца у просеку исправно оценила 44% свих ситуација приказаних на раскрсници. Наиме, мање је опасно ако деца правилну ситуацију оцене као неправилну, него обрнуте ситуације у којима деца одређену неправилну ситуацију и понашање оцене као правилно. Највећи просек тачних одговара у игри „Раскрсница“ постигнут је током 2014. године (8 тачних одговора).

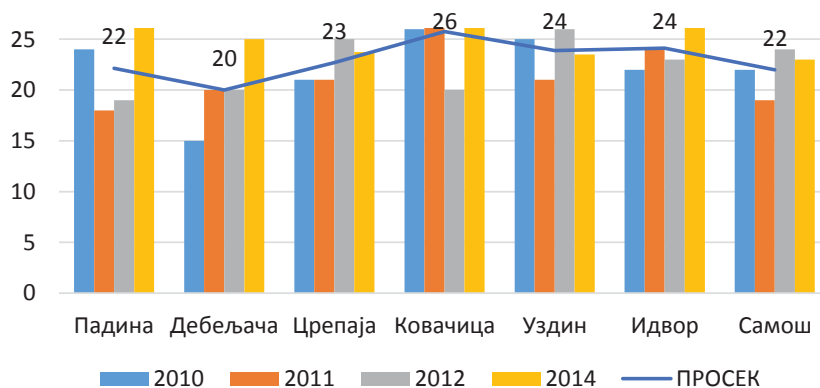


Слика 6. Број представника група у предшколским екипама која су правилно поступила код знака „СТОП“.

Један од задатака који су деца имала на полигону јесте да се зауставе на знак „СТОП“. Анализом резултата добијених током четворогодишњег поступка спровођења програма, закључено је да су се сви представници група (7 група) зауставили код знака „СТОП“, 2012. и 2014. године, а што може бити последица позитивног успостављеног тренда у поступку образовања и васпитања деце. Анализом просечног броја поена који су освојиле предшколске установе на територији општине Ковачица, закључено је да је екипа из Дебељаче у просеку остварила најмањи резултат, а што може указати на потенцијалне проблеме и недостатке у саобраћајном образовању и васпитању. Најбоље резултате оствариле су екипе из Ковачице и Уздина. Разлике у оствареним резултатима могу бити последица различитих средина, односно различитости саобраћајне опреме која се може срести у свакој од средина (урбана и рурална средина), као и навике које су заступљене у различитим срединама .

Табела 2. Остварени резултати по играма, годинама одржавања квиза и предшколским установама.

	Година	Питања	Раскрснице	Саобр. знаци	Допуни слику	Слагалица	Полигон	Укупно
Ковачица	2010	4	5	1	4	6	6	26
	2011	4	5	1	6	6	5	27
	2012	4	0	1	10	1	4	20
	2014	4	9	1	7	5	4	30
Падина	2010	4	4	1	1	2	8	24
	2011	4	2	1	6	1	4	18
	2012	4	0	0	10	2	4	19
	2014	4	9	1	3	6	4,5	27,5
Дебељача	2010	1	4	1	2	2	2	15
	2011	4	1	1	5	7	2	20
	2012	4	2	1	10	1	2	20
	2014	4	6	1	6	3	5	25
Црепаја	2010	4	4	1	5	4	3	21
	2011	4	4	1	5	4	3	21
	2012	3	5	0	10	3	4	25
	2014	4	9	1	4	2	3,75	23,75
Уздин	2010	4	3	1	6	5	5	25
	2011	4	2	1	6	3	5	21
	2012	4	4	3	10	1	4	26
	2014	4	8	1	1	4	4,5	22,5
Идвор	2010	3	3	0	7	3	6	22
	2011	4	5	1	5	5	4	24
	2012	3	3	0	10	1	5	23
	2014	4	9	1	2	7	4,5	27,5
Самош	2010	3	5	1	3	7	3	22
	2011	4	3	1	5	2	4	19
	2012	4	5	2	10	1	2	24
	2014	4	6	1	6	1	5	23



Слика 7. Распдела укупног броја освојених поена по предшколским установама и годинама истраживања.

Екипе из свих предшколских установа су током 2014. године тачно одговорила на сва четири теоријска питања, што указује на велики напредак и успешност досадашњег програма.

4. ДИСКУСИЈА РЕЗУЛТАТА И ЗАКЉУЧАК

Истраживање је показало високу мотивисаност деце предшколског узраста, што је показано високим бројем укупно освојених поена. Ипак, деца најчешће не умеју да препознају правилно и неправилно понашање на раскрсницама (око 56% случајева), иако у највећем броју случајева одговарају у потпуности тачно на постављена теоријска питања. Неопходно је препознати најчешће грешке које деца праве, и значајнији део активности у наставку усмерити баш на исправљање тих грешака.

На основу четворогодишњег искуства у наставку спровођења програма неопходно је унапредити постојећи програм на следећи начин:

- Тестирање предшколске деце спровести у две фазе. Прво проверити њихово знање, ставове и вештине на почетку реализације Програма, пре почетка наставе из саобраћајног знања и васпитања. Проверу треба извршити на начин како се спроводи и такмичење, како би се добили резултати који могу директно да се пореде односно да омогуће вредновање Програма. Друго тестирање се обавља на самом такмичењу. Поступак тестирања у две фазе је једини начин да се установи напредак деце односно квалитет обуке.
- Неопходно је обратити пажњу на разлике у срединама из којих деца долазе, па прилагодити програм саобраћајног образовања и васпитања управо тим разликама односно обухватити типичне саобраћајне ситуације у којима се деца могу наћи у својим срединама.
- Програм саобраћајног образовања и васпитања треба увек прилагођавати постигнутим резултатима, а по потреби кориговати и Програм такмичења да би се извршило квалитетније вредновање Програма саобраћајног образовања и васпитања.
- Програм такмичења би могао да се унапреди увођењем питања која се односе и на друге саобраћајне ситуације, а не само понашање у раскрсницама. Постоје многобројне ситуације са учешћем деце у саобраћају које се могу оцењивати као правилне и неправилне (вожња у аутомобилу, прелазак пешачког прелаза, истрчавање између паркираних возила, или испред аутобуса и сл.). Деци се могу показивати фотографије (или сликовнице) правилног и неправилног понашања, на основу којих би деца квалификовала понашање које виде.
- Методологију спровођења такмичења треба прецизно дефинисати и континуирано спроводити, како би се омогућило поређење у различитим временским пресецима.

5. ЛИТЕРАТУРА

- [1]. Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, (2013). Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији за 2012. годину.
- [2]. Нововић, С., Нешић, М., Димитријевић, Н., (2000). Психо-физичке особине деце као полазни фактор за пројектовање мера за заштиту деце у саобраћају, Безбедност деце у саобраћају – научно стручни скуп. Саобраћајни факултет, Београд.
- [3]. Закон о безбедности саобраћаја на путевима (2009), Службени гласник Републике Србије бр. 41/09, 53/10, 101/11.
- [4]. Рафаиловић, Д., Нешић, М., Николин, Д., Димитријевић, М., (2013). Евалуација обуке за млађу децу предшколског узраста. 8. Међународна Конференција – Безбедност саобраћаја у локалној заједници, Дивчибаре.
- [5]. NHTSA, (2013). 2011 - Children Traffic Safety Facts. Интернет адреса: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811767.pdf>, Посећено: 25.1.2014. године.
- [6]. WHO, (2008). World Report on Child Injury Prevention.