UDK: 656.1-053.3/.6(497.11BEOGRAD)(497.6 VIŠEGRAD)

УПОРЕДНА АНАЛИЗА ЗНАЊА ДЕЦЕ О БЕЗБЕДНОМ УЧЕШЋУ У САОБРАЋАЈУ У ОДНОСУ НА ВЕЛИЧИНУ ГРАДА – СТУДИЈА ПРИМЕРА БЕОГРАД И ВИШЕГРАД

COMPARATIVE ANALYSIS OF CHILDREN'S KNOWLEDGE OF SAFE TRAFFIC PARTICIPATION IN RELATION TO THE SIZE OF THE CITY - CASE STUDIES BELGRADE AND VIŠEGRAD

Крсто Липовац[1], Милена Симић[2], Тања Новаковић[3]

Резиме: Саобраћајно образовање и васпитање је једна од најважнијих мера дугорочног и одрживог унапређења безбедности саобраћаја. Овај процес се, првенствено, одвија у породици, у предшколским установама, а затим у основним и средњим школама. Међутим, доследност реализације учења, услови учења, изазови и ризици које имају и препознају деца, родитељи и други учесници се разликују од случаја до случаја. Величина места пребивалишта је један од важних фактора који може да утиче на процес саобраћајног образовања и васпитања. У раду је, на примерима два града који се значајно разликују по величини и другим карактеристикама, анализирано да ли се и на који начин разликују процеси саобраћајног образовања и васпитања, а на основу тестирања знања и анализе самопријављеног понашања деце у саобраћају. Аутори су уочили да се деца у мањим срединама раније осамостаљују од деце у већим срединама, да чешће самостално учествују у саобраћају итд. Са друге стране, деца у мањим срединама се ређе сусрећу са компликованим ситуацијама у саобраћају. Ови и други услови утичу на процес саобраћајног образовања и васпитања, односно на знања и ставове деце, у посматраном узрасту. На основу ове упоредне анализе аутори су дали и препоруке за унапређење.

Кључне речи: Саобраћајно образовање и васпитање, деца, Београд, Вишеград

Abstract: Traffic education is one of the most important measures of long-term and sustainable improvement of traffic safety. This process primarily takes place in the family, in pre-school institutions, then in elementary and secondary schools. However, the consistency of learning outcomes, learning conditions, challenges and risks that children and parents and other participants recognize are different from case to case. The size of the place of residence is one of the important factors that can influence the process of traffic education and upbringing. In the paper, on the example of two cities that differ significantly in size and other characteristics, analysed whether and how the processes of traffic education differ and based on testing of knowledge and analysis of self-reported behaviour of children in traffic. The authors noted that children in smaller environments were previously independent than children in larger environments, that they were more likely to participate independently in traffic, etc. On the other hand, children in smaller communities rarely encounter complicated traffic situations. These and other conditions influence the process of traffic education, ie the knowledge and attitudes of children, at the observed age. Based on this comparative analysis, the authors also provided recommendations for improvement.

Keywords: Traffic education, children, Belgrade, Višegrad

1. УВОД

Смањење броја повређене и погинуле деце је приоритет препознат у стратегијама и акционим плановима безбедности саобраћаја свих земаља које су орјентисане на унапређење безбедности саобраћаја. Деца представљају једне од најрањивијих учесника у саобраћају, због тога се велика пажња посвећује баш њима. У саобраћају се деца могу појавити као пешаци, бициклисти или путници у возилу, без обзира на категорију учешћа они представљају рањиве учеснике у саобраћају. Такође, деца су угрожена у саобраћају јер њихове физичке али и психичке способности нису довољно развијене.

Деца су изузетно специфична категорија учесника у саобраћају из разлога што она још увек нису стекла неопходна знања, немају вештине, развијене ставове, немају развијену моторику, немају формирану свест за безбедно учествовање у саобраћају, једном речју ограничена су за учешће у саобраћају. Код

[1] Проф. др, Липовац Крсто, дипл. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду, Војводе Степе 305., Београд, Србија, k.lipovac@gmail.com
[2] Истраживач приправник, Симић Милена, маст. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду, Војводе Степе 305, Београд, Србија, milenasimic94@gmail.com
[3] Педагог, Новаковић Тања, дипл. педагог, Основна школа „Вук Караџић“, Војводе Путника 16., Вишеград, Република Српска, tanjapedagogvgd@gmail.com

деце процеси попут опажања, обраде информација, моторике и знања су још увек у процесу развоја. Такође, пажња деце се тешко задржава на једној ствари и лако се може омести различитим импулсима из окружења.

У деценији акције унапређења безбедности саобраћаја, саобраћајне незгоде постају осми узрочник смртног страдања становништва у свету за целу популацију, и водећи узрочник смртног страдања деце од 5 до 14 година и младих од 15 до 29 година (WHO, 2018).

Важност едукације родитеља и деце битна је за све сегменте безбедности саобраћаја и оно би требало бити исто без обзира на карактеристике подручја, међутим једно од спроведених истраживања је показало да постоји значајна разлика у едукацији родитеља из руралне и урбане средине о безбедном учествовању деце у саобраћају (Huseth-Zosela and Orr, 2015).

Едукација представља један од четири елемената, односно стуба безбедности саобраћаја. Едукација у безбедности саобраћаја може имати озбиљне позитивне ефекте ако се схвати као део једног свеобухватног животног процеса учења, које се не преноси само знањем већ важну улогу игра и само животно искуство односно вештине. Неки од најефикаснијих метода унапређења безбедности деце у саобраћају је активно учешће ученика и интеракција са одраслима, као што су играње улога, симулација и сл. Резултати едукације у области безбедности саобраћаја нису одмах доступни, односно едукација деце у предшколским установама могу показати значајне резултате тек за двадесетак година (Assailly, 2015). Једна од студија је потврдила да постоје огромне разлике у знању и понашању деце у саобраћају у зависности од посвећености наставника (Berry и Romo, 2006).

Проблем саобраћајног образовања и васпитања је одавно препознат у свету, тако је 1993. године спроведена студија која је испитивала утицај околине и целокупног система на безбедност деце у саобраћају. Резултати студије су показали показали значајан утицај родитеља за унапређење безбедности млађе деце у саобраћају, као и разлике у безбедном понашању у саобраћају између деце различитог узраста, пола, као и разлике у понашању деце из различитих средина (West и др., 1993).

Од посвећености држава на решавању проблема безбедности саобраћаја зависи и ниво угрожености појединих категорија учесника у саобраћају. Што је друштво организованије, способније, функционалније и свесније значаја рада у области безбедности саобраћаја то ће и угроженост становништва на том подручју бити мање (Липовац и др., 2007).

На развој саобраћајног образовања и васпитања могу утицати многи фактори, један од њих јесте и величина града у коме деца одрастају. Тако на пример, Београд и Вишеград се разликују по много чему. У Београду, по попису становника из 2011. године живи 1.659.440 становника, што је око 300 пута више становника него у Вишеграду (Републички завод за статистику Републике Српске, 2013). Такође ужи део града Београда заузима 359,96 km², док површина Вишеграда износи 448 km². Поред величине града и броја становника између Београда и Вишеграда постоји разлика и између успостављеног образовног система. Заправо у Београду се под основношколским образовањем подразумева похађање редовне школе у трајању од 8 година, док у Вишеграду основношколско образовање подразуме редовно похађање школе у трајању од 9 година. С тим што је у Републици Србији пре пар година уведено обавезно предшколско образовање које траје најмање девет месеци у трајању од по четири сата дневно. Деца која су примљена на овај програм не могу бити млађа од пет и по година или старија од шест и по година на почетку школске године.

2. МЕТОДОЛОГИЈА

Циљ спроведеног истраживања је да се утврди разлика у резултатима саобраћајног образовања и васпитања деце предшколског узраста и првог разреда, у зависности од фактора као што су величина места пребивалишта, односно сложености саобраћајних ситуација које су доступне деце за упознавање, као и од начина успостављеног образовног система.

Истраживање је спроведено на подручју два града, Београда и Вишеграда. Спроведено истраживање је обухватало тестирање знања и анализу самопријављеног понашања деце у саобраћају. Две старосне групе деце су учествовале у истраживању, и то прву групу деце (деца до 6 година старости) су чинила деца предшколског узраста из Београда и деца првог разреда из Вишеграда, другу групу деце (деца од 6 и 7 година старости) су чинила деца првог разреда из Београда и деца другог разреда из Вишеграда.

Разлог овакве старосне расподеле деце је различити успостављени образовни систем у истраживаним градовима.

Узорак ученика који је испитиван током истраживања је био 103 ученика која су припадала првој, млађој групи (59 ученика из Београда и 44 ученика из Вишеграда), у наставку предшколци и 360 ученика који су припадали другој, старијој групи (313 ученика из Београда и 47 ученика из Вишеграда), у наставку прваци. Питања припремљена за тестирање знања и анализу самопријављеног понашања су била прилагођена узрасту ученика (претежно сликовита питања са заокруживањем и без захтева за писањем) и разликовала су се између две групе. У предшколској групи из Београда у истраживању је било мало више дечака (53,6%), док су у Вишеграду преовлађивале девојчице (54,5%). Код првака у Београду је такође било више дечака (52,4%), а у Вишеграду су доминирале девојчице (70,2%).

3. РЕЗУЛТАТИ

3.1. Резултати тестирања знања и анализе самопријављеног понашања предшколаца

Анализом знања и понашања обухваћено је и испитивање самосталности деце у саобраћају. Том приликом у Београду је чак 82,1% предшколаца изјавило да никада не иду сами преко улице, а 17,9% да понекад иду сама преко улице. У Вишеграду су предшколци дали значајно различите одговоре. Чак 22,7% предшколаца је изјавило да увек иду сами преко улице, а 36,4% њих да понекад прелазе сами улицу.

Анализа самопријављеног понашања деце је вршена на основу три постављена питања. Прво питање је било *„Да ли се зауставиш пре преласка улице?“*, на ово питање 89,3% предшколаца из Београда и 86,4% из Вишеграда је одговорило да се увек заустави, међутим остали предшколци су одговорили да се понекад зауставе приликом преласка улице.

Када је реч о начину преласка улице преко 75% предшколаца у оба посматрана града (75,9% Београд, 79,5% Вишеград) је рекло да приликом преласка улице иду полако. У Београду није било деце која су рекла да улицу прелазе трчећи, док је у Вишеграду 6,8% деце пријавило такво понашање. Само 24,1% деце у Београду је рекло да улицу прелази не трчећи, нормалним ходом и 13,6% деце у Вишеграду.

Испитивање понашања деце путника, у смислу позиције седења за време вожње, је такође испитано. Највећи број деце је пријавило да седи на задњем седишту (64,3% Београд и 70,5% Вишеград), међутим нешто мање од трећине деце у оба града је рекло да некада седи на предњем а некада на задњем седишту (28,6% Београд и 27,3% Вишеград). Седење на предњем седишту је пријавило 7,1% деце у Београду и 2,3% деце у Вишеграду.

Знања деце су испитана кроз већи број питања и задатака. Први задатак је био да деца обоје пешачки семафор тако да он показује да могу прећи улицу. Највећи број деце је успешно урадило овај задатак (89,7% у Београду и 93,2% у Вишеграду). Од пресудног значаја је да деца пре самосталног ступања у саобраћај науче која је лева а која је десна страна, посебно када је реч о преласку улице. Знања везана за познавање леве и десне стране су испитана на илустровани начин приказан на слици 1, где су деца требала да обележе слику на којој аутомобил детету долази са леве стране. У Београду ниједно дете није дало тачан одговор, док у Вишеграду чак 72,7% дете је одговорило тачно.



Слика 1. *Тестирање знања деце о познавању леве и десне стране*

Начин кретања тротоаром са одраслом особом је знање које је потребно да родитељи пренесу на децу у најранијем добу њиховог живота. Ово знање код деце је такође испитано на илустративни преко две фотографије где је на првој приказано неправилно кретање детета и родитеља (дете се креће ближе коловозу, а родитељ даље, без држања детета за руку) и на другој где је приказано правилно

понашање детета и родитеља (дете се креће даљом ивицом тротоара од коловоза а родитељ ближом уз чврсто држање детета за руку). У Београду је 86,2% деце тачно одговорило на постављено питање везано за кретање тротоаром а у Вишеграду 90,9%.

Деца имају велику потребу за кретањем и неконтролисаним понашањем, у складу са тим веома је важно упознати их са местима безбедним за игру. Знање деце везано за препознавање безбедних места за игру је испитано кроз четири фотографије од којих су две приказивале безбедна места за игру (ограђено игралиште у близини саобраћаја и ограђено игралиште далеко од саобраћаја) и две које су приказивале небезбедна места за игру (игра на тротоару и између паркираних возила). Безбедно место за игру (ограђено игралиште у близини саобраћаја) је препознало 93,1% деце у Београду и 97,7% деце у Вишеграду, друго безбедно место (игралиште далеко од саобраћаја) су препознала сва деца у Београду и 97,7% деце у Вишеграду. Небезбедно место за игру, између паркираних возила, препознало је 96,6% деце у Београду и 97,7% деце у Вишеграду, друго небезбедно место за игру (на тротоару) су препознала сва деца у Београду и 95,5% деце у Вишеграду.

Понашање деце путника углавном зависи од понашања и ставова њихових родитеља. Употреба заштитних система код деце путника у возилу је такође обухваћена спроведеним истраживањем. Нешто више од половине деце у Београду (51,7%) и 88,6% деце из Вишеграда заокружило фотографију која указује на правилну употребу заштитних система током вожње аутомобилом.

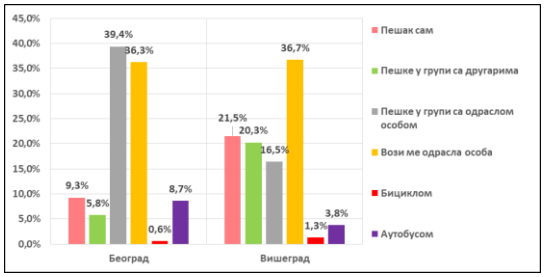
Као што је приказано на слици 2, деца су имала понуђене две фотографије о начину заобиласка паркираног возила на тротоару, а требала су да одаберу безбедно понашање. Око 90% деце у оба града су препознала безбедно заобилажење препреке (89,7% у Београду и 88,6% у Вишеграду).



Слика 2. *Тестирање знања деце о правилном заобилажењу препреке на тротоару*

3.2. Резултати тестирања знања и анализе самопријављеног понашања првака

Ученици првог разреда у Београду су у највећој мери рекла да у школу долазе пешака у пратњи одрасле особе (39,4%), а затим да их довозе аутомобилом (36,3%). Мали број ученика је изјавило да долазе сами пешака (9,3%), са другарима пешака (5,8%) или аутобусом (8,7%). У Вишеграду највећи број ученика је изјавило да их у школу довозе аутомобилом (36,7%), затим да долазе сами пешака (21,5%), пешака у групи са другарима (20,3%), а затим пешке у пратњи одрасле особе (16,5%) (Слика 3).



Слика 3. *Начин доласка деце у школу*

Понашање ученика у саобраћају је испитано на више начина. Највећи број ученика у Београду (88,5%) је рекло да се увек зауставе приликом преласка улице, као и у Вишеграду (91,5%). Око 10% ученика у Београду је рекло да се понекад зауставе пре преласка улице, а 2% да се никада не зауставе. У Вишеграду око 6% ученика понекад се заустави пре преласка улице, а 2,1% никада.

У Вишеграду су сви ученици рекли да улицу прелазе нормалним ходом, док у Београду њих 91,8% прелази нормалним ходом. Остатак ученика у Београду је изјавило да претрчавају или ходају веома споро.

Ситуације када се током преласка улице упали црвено светло за пешаке, су често веома компликоване за децу. У овим ситуацијама деца, често знају да одреагују на погрешан начин. У Вишеграду 78,7% ученика је навело да у овој ситуацији настави да прелази улицу ужурбаним ходом, док у Београду је овакво понашање пријавило 35,7% ученика. Највећи број ученика у Београду је рекло да у овој ситуацији стане (42,2%), у Вишеграду се 10,6% ученика поистоветило са овим одговором.

Приликом преласка улице веома је важно обратити пажњу да ли су се зауставила возила у свим тракама или у оба смера. У Београду 84,6% ученика увек обрати пажњу да ли су се сва возила зауставила приликом започињања преласка улице, у Вишеграду 91,5% деце одради исту радњу. Међутим у оба града око 9% деце понекад обрати да ли су се сва возила зауставила, а у Београду 5,9% деце никада не обраћа пажњу на сва возила у близини пешачког прелаза.

Као код деце предшколског узраста, тако и код ученика првог разреда је тестирано њихово знање везано за познавање леве и десне стране (слика 1). У Београду 41,5% ученика је препознало фотографију на којој аутомобил прилази детету са леве стране, док у Вишеграду је 59,6% ученика дало тачан одговор.

Један од предуслова самосталног кретања деце у саобраћају је и познавање саобраћајних површина и ко сме да се креће тим површинама. Деца су имала задатак да повежу саобраћајне површине са њиховим корисницима, а резултати су следећи: У Београду 94,1% ученика је знало којим површинама се крећу бициклисти, 94,1% којим површинама се крећу аутомобили и 93,4% којим површинама се крећу пешаци, у Вишеграду 93,6% ученика је тачно повезало саобраћајне површине са њиховим корисницима.

Ученици првог разреда још увек својим телесним карактеристикама нису погодна за употребу сигурносног појаса, као ни седењу на позицији сувозача. У Београду 71,6% ученика је рекло да седи на задњем седишту, 6,7% да седи на предњем седишту, а 21,7% да некад седи на предњем, а некад на задњем седишту. У Вишеграду 70,2% ученика седи на задњем седишту, 8,5% на предњем, а 21,3% некад на предње а некад на задњем седишту. Међутим 81,2% ученика у Београду је рекло да користи сигурносни појас, а само 14,4% да користи посебно седиште за децу, 3,4% ученика је рекло да седе у крилу родитеља. У Вишеграду 54,3% ученика користи сигурносни појас, 39,1% посебно седиште за децу, а 2,2% ученика седи у крилу родитеља приликом вожњом аутомобила.

Преко 99% ученика из оба града препознају безбедна и небезбедна места за игру (*ограђена игралишта, школска дворишта, игра између паркираних возила, игра на тротоару*).

Полазак у школу често од деце захтева коришћење јавног превоза, па у вези са тим о пресудног значаја је научити децу како је најбезбедније чекати аутобус, улазити/излазити из њега и наравно како се понашати за време вожње истим. Ученицима је постављено неколико питања везаних за правилна понашања при коришћењу јавног превоза, питања су им постављена илустративно, где су они требали да препознају правилно понашање. У Београду 81,9% ученика је препознало правилан начин чекања аутобуса (*мирно стајање на аутобуском стајалишту, при удаљености од око 1 т од коловоза*), у Вишеграду је нешто више ученика дало тачан одговор (83,0%). Фотографију са правилним изласком из аутобуса су препознала 88,4% ученика из београдских школа и чак 95,7% ученика из Вишеграда.

Начин заобилажења препрека на тротоару је такође испитан код ученика првог разреда у оба града. Познавање овог сегмента је као и код предшколаца испитан помоћу фотографија приказаних на слици 2. Правилно заобилажење паркираног аутомобила на тротоару су препознала 98,1% ученика у Београду и 95,7% ученика у Вишеграду.



Слика 4. *Тестирање знања деце о прелажењу обележеног пешачког прелаза са више саобраћајних трака*

Правилан прелазак улице са више саобраћајних трака је испитан помоћу ситуација приказаних на слици 4. Правилан прелазак је у београдским школама препознало 87,5% ученика, а у вишеградској школи 72,3% ученика.

4. ДИСКУСИЈА

Очекивано је да осамостаљивање деце за кретање у саобраћају је раније у мањим градовима него што је то случај са већим, па тако је и ово истраживање показало да у мањем граду, попут Вишеграда, деца у већем броју самосталније прелазе улицу. Међутим, овакви резултати се морају узимати са резервом јер деца у овом узрасту можда не схватају у потпуности питање „*да ли сам прелазиш улицу*?“, могуће је да под самосталним преласком улице подразумевају да се родитељи крећу са њима али да их на пример не држе за руку. Све у свему почетак осамостаљивања деце у саобраћају свакако и подразумева на почетку „ослобађања детета од руке“ и самим тим давати му прилику да промишља о својим поступцима. Резултати су показали да су родитељи у мањем месту спремнији да детету дозволе одређени ниво самосталности још са 5-6 година.

Заустављање деце пре започињања преласка улице, као и уверавање да прелазак могу безбедно извршити, је од изузетне важности. Међутим, ово правилно понашање нису препознала баш сва деца у ниједном граду, па тако око 90% деце у Београду и око 86% деце у Вишеграду је рекло да се увек заустави пре преласка улице. Не заустављање приликом преласка улице, код деце, може бити директна последица понашања њихових родитеља (родитељи су у журби па се не заустављају, нема возила у близини и сл.).

Деца су склона импулсивном реаговању, без промишљања, па тако се често у саобраћају сусрећемо са ситуацијама да деца претрчавају улицу или иду веома споро, може се десити да често промене одлуку о преласку, као и смер кретања у случају када им се појави нека „нејасна ситуација“. Спроведеним истраживањем веома мали проценат деце и у Вишеграду и у Београду је пријавило да улицу прелази нормалним ходом, док у Београду је чак 6,8% деце пријавило да улицу прелази тако што трчи. Овакви резултати указују на то да деца нису свесна могућих последица њиховог небезбедног понашања. Небезбедно понашање деца најчешће усвајају од својих узора (родитеља, васпитача, старатеља…), па тако утицањем на лица одговорних за едукацију и развој свести о безбедности саобраћаја код деце лоша понашања деце се могу искоренити. Позиција седења деце у аутомобилу је директни резултат понашања њихових родитеља. Без обзира на строге законске одредбе у Београду је чак 7,1% деце пријавило да седи на предњем седишту, а 28,6% да седи некад на предњем некад на задњем седишту, нешто мањи проценти су за Вишеград у обе ситуације. Овакви резултати показује да код родитеља није пробуђена свест о могућим последицама превожења деце предшколског узраста на предњем седишту, па чак и на кратким растојањима. Едукација родитеља о могућим последицама кроз организовање обука о правилној употреби и значају дечијих ауто седишта би свакако допринела унапређењу њихових знања и потреба за унапређењем пасивне безбедности њихове деце у саобраћају.

Да би деца безбедно учествовала у саобраћају морају као подлогу имати квалитетна знања примерена њиховом узрасту. Тако у Београду 89,7% деце и 93,2% деце у Вишеграду је успешно обојило чику на семафору који показује да могу започети прелазак улице. Већи проценат деце која су успешно решила задатак у Вишеграду указује на то да деца у мањем граду почињу раније да тумаче њима значајне знаке у саобраћају и пењу се степеницу више према осамостаљивању у саобраћају. Слична ситуација је и са познавањем леве и десне стране. У Београду ниједно дете није препознало фотографију где аутомобил детету прилази са леве стране, док су резултати у Вишеграду показали да 72,7% деце зна да разликује леву од десне стране. Познавање стране је од огромног значаја за безбедно и самостално учешће у саобраћају. Непознавањем стране деца приликом преласка улице нису способна да схвате са које стране треба да очекују аутомобил у ком тренутку и положају за време преласка улице. Деца у предшколским установама уче орјентацију у простору и шта се са које стране налази у односу на њих, међутим стечена знања често не знају да примене у реалним условима, због тога је неопходно да васпитачи инсистирају на што чешћем практичном и показном учењу код деце како би повезали њихова теоријска знања са практичном употребом.

Кретање тротоаром са одраслом особом васпитачи могу увежбавати са децом кроз различите игре и прављењем различитих полигона што би свакако деца лакше усвојила и касније применила у пракси. Такође оваквим полигонима би се могло вежбати и заобилажење препреке на тротоару које је као проблем уочено у оба града, односно у Београду 89,7% и у Вишеграду 88,6% деце је препознало правилно заобилажење препрека. Неправилно заобилажење препрека може довести до директног излагања деце животној опасности што због неблаговременог уочавања од стране возача, што због не очекивања појаве деце на коловозу услед постојања тротоара.

Безбедна и небезбедна места за игру су у већини случајева препозната у оба града, што указује на то да поред родитеља, васпитачи често указују деци на значај одабира безбедног места за игру.

Старија деца, односно ученици првог разреда, су пријавили самосталније учешће у саобраћају од предшколаца. Око четвртина деце у Београду је изјавило да на неки начин самостално долази у школу (сами пешке, са другарима пешке или аутобусом), док је као и код прешколаца у мањем граду пријављена већа самосталност деце око 40%.

Око 2% ученика је изјавило да се никада не зауставља приликом преласка улице у оба истраживана града. У Вишеграду сва деца прелазе улицу нормалним ходом, док у Београду око 8% ученика претрчава или иде преспоро преко улице. Споменути проценти представљају ризичну категорију деце, нарочито у случају када су самостална у саобраћају. Оваквој деци ни у ком случају не треба дозволити самостално учешће у саобраћају, јер се на тај начин директно излажу страдању. На овакву категорију деце треба применити интензивне мере за едукацију и обуку о кретању у саобраћају, што од стране родитеља, што од стране лица задужених за саобраћајно образовање и васпитање деце.

За разлику од предшколске деце 41,5% ученика из Београда је знало да препозна на којој слици аутомобил долази детету са леве стране, што показује на помак у њиховом образовању и могућношћу постављања себе у реалну ситуацију. Са друге стране у Вишеграду се стање погоршало и за разлику од предшколске деце која су око 70% се успешно показала, ученици у Вишеграду су у 59,6% случајева знали тачан одговор, што указује на њихова краткотрајна знања. Едукација деце, из сваке области, се мора вршити тако да буде упечатљива и дуготрајна за њих, како не би дошло до одбацивања важних информација.

Преко 93% ученика у оба града је препознало којим површинама треба да се крећу различити учесници у саобраћају. За безбедно учешће у саобраћају важно је децу у најранијем добу научити о врстама саобраћајних површина као и категоријама учесника у саобраћају. Ова знања ученици су требала да понесу из предшколских установа где су васпитачи имали задатак да им на занимљив начин, кроз игру изложе ко се куда креће, тако да 93% не представља завидни ниво у ниједном граду.

Око 28% ученика у Београду је рекло да седи на предњем седишту (или некад на предњем, а некад на задњем), у Вишеграду овај проценат се креће око 30%. Скоро једна трећина деце се вози на предњем седишту у оба истраживана града. Овакви резултати представљају велики проблем за безбедност саобраћаја, али и велики изазов. У овом случају неопходно је прво утицати на понашање родитеља и промену њихове свести, али и на уклањању негативних навика код деце (које су стечене захваљујући понашању њихових родитеља).

Осамостаљивање подразумева и проширење знања у саобраћају. Нека од важних знања за ученике који су већ почели самостално да се крећу у саобраћају јесте правилно чекање аутобуса и правилно понашање након изласка из аутобуса. Деца су често склона раздраганости, игри и гурању једни других на аутобуским стајалиштима, па чак и проласку испред и иза возила након изласка из аутобуса. Нешто више од 80% ученика у оба града је препознало правилно чекање аутобуса, што значи да око 20% ученика је склоно ризичном понашању на овом месту. Око 88% ученика из Београда и око 95% ученика из Вишеграда је препознало правилно понашање по изласку из аутобуса, што указује на то да деца у Вишеграду, односно у мањем граду, су спремнија за самостално учешће у саобраћају.

Већи проценат ученика у Београду је препознао правилан обилазак препреке на тротоару него што је случај са Вишеградом. Овакви резултати указују на интензивнији рад учитеља у Београду у односу на Вишеград.

Коначно, подједнако сложена радња за ученике као и прелазак улице у случају паљења црвеног светла за пешаке, јесте и прелазак улице са више саобраћајних трака. У Београду су чешће ситуације где ће се

деца сусрести са оваквим ситуацијама него што је то случај у Вишеграду, па у складу са тим су се показала и боља знања у Београду.

5. ЗАКЉУЧАК

Саобраћајно образовање и васпитање почињи још при изласку мајки из породилишта, док свест код детета још увек није развијена. Зато је важна едукација родитеља још пре доласка беба на свет. До поласка деце у вртић или предшколско, родитељи представљају главне узоре деци, при поласку у ове установе родитељи своју функцију почињу да деле са васпитачима. Зато је веома важно да се између васпитача и деце успостави један здрав и природан однос, учвршћен поверењем. Улога васпитача у развоју детета је вишеструка, поред тога што васпитач представља узор за дете, он има задатак да преноси исправна знања на децу, да коригује њихова неправилна понашања (која су вероватно упила од родитеља) и да развија способности код деце која су погодна за њихов узраст. Само формирани исправни ставови код деце могу обезбедити безбедно учешће деце у саобраћају.

Деца која су стекла неопходна знања, примерена њиховом узрасту, у предшколским установама имају квалитетну подлогу за даљи развој знања о безбедном учешћу у саобраћају која на њих преносе учитељи у основним школама, а касније и наставници у средњим школама. Неправилна понашања деце усвојена у предшколским установама за последицу имају ризично учешће у саобраћају.

У Србији као и у Републици Српској тек последњих година се размишља и инсистира на развоју програма посвећених саобраћајном образовању и васпитању. Како би се ови програми квалитетно спровели неопходно је организовати семинаре намењене васпитачима и учитељима који често немају довољно знања о безбедном учешћу деце у саобраћају. Образовањем кадрова задужених за образовање и васпитање деце директно се утиче на повећању безбедности деце у саобраћају, као и на њихово осамостаљивање. Едукативни програм саобраћајног образовања и васпитања треба да буде базиран на практичној обуци деце у реалном окружењу. Обуке деце би морале да буду редовне и то комбинација теоријске и практичне обуке. Важно је да наставне методе буду усклађене са развојем детета.

Спроведеним истраживањем је уочено да постоје значајне разлике у знању, али и понашању деце у зависности од величине града. Свакако деца у мањем граду се раније осамостаљују а самим тим имају и већа знања о томе шта је безбедно а шта није, међутим уочено је у оба града да у великом проценту родитељи дају лоше примере деци (превозећи их на предњем седишту, неупотребљавајући дечија седишта, прелазећи улицу на погрешан начин и сл.). Едукација родитеља је веома важна, посебно из разлога што статистички подаци показују да деца у највећем проценту страдају као путници у возилу, зашта су родитељи, односно лица која превозе децу, једини одговорни за тежину ових последица. Угледајући се на родитеље, који су укључени у едукацију деце, на посредан начин деца постају безбедни и одговорни учесници у саобраћају поштујући саобраћајне прописе. Уколико родитељ детету да до знања зашто је употреба дечијих седишта значајна и исправно понашање укорени код детета, одрастање тог детета али и касније живот ће бити пропраћен безбедним понашањем у саобраћају.

Најважније мере које би требало применити у оба анализирана града су:

- Едукација родитеља/старатеља о значају правилне употребе дечијих аутоседишта;
- Едукација родитеља/старатеља о свим аспектима безбедног учешћа деце у саобраћају, кроз организовање различитих трибина, семинара, кампања и сл.;
- Едукација васпитача и учитеља о њиховој улози у саобраћајном образовању и васпитању деце и ученика;
- Едукација васпитача и учитеља о саобраћајном образовању и васпитању;
- Холистички приступ развоја деце (не само развој интелектуалних капацитета, већ развој свих капацитета деце);
- Развој заинтересованости деце за безбедним учешћем у саобраћају.

6. ЛИТЕРАТУРА

Assailly, J.P., (2015). Road safety education: What works? Patient Education and Counseling.

Berry, D., Romo, C. (2006). Should ‘Cyrus the Centipede’ take a hike? Effects of exposure to a pedestrian safety program on children's safety knowledge and self-reported behaviorsJournal of Safety Research, Volume 37, Issue 4, Pages 333–341.

Липовац, К., Јовановић, Д., Башић, С. (2007). Угроженост деце и старих у саобраћају- расподела ризика по општинама у Србији, II семинар "Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја" Саобраћајни факултет, Београд, новрмбар.

Huseth-Zosela, A., Orr, M. (2015). Rural-urban differences in health care provider child passenger safety anticipatory guidance provision. Journal of Transport & Health. Volume 2. Issue 2, 166-172.

West, R., Sammons, P. & West, A. (1993). Effects of a traffic club on road safety knowledge and self-reported behaviour of young children and their parents. Accident Analysis and Prevention, 25, 609-618.

World Health Organization. (2018). World report on child injury prevention.