

Biljana Kordić, dipl.saobr.inž.,
Saobraćajno-tehnička škola u Zemunu, Republika Srbija
Dragan Panić, dipl.saobr.inž.,
Saobraćajna škola „Pinki“ u Novom Sadu, Republika Srbija
Stajčić Ivan, master tehničkog i informatičkog obrazovanja
Osnovna škola „22.avgust“ u Bukovcu, Republika Srbija

UDK 656.142.001.25-053.2 (497.11):37

Pregledni članak

Primljen: 10. IX 2015.

BEZBEDNOST DECE U SRBIJI I POTENCIJALI FORMALNOG OBRAZOVANJA U TOJ OBLASTI

SAŽETAK: „Početak je najvažniji deo rada“ govorio je grčki filozof Platon. Priča o bezbednosti dece u saobraćaju je priča o našoj budućnosti. Cilj ovog rada je da sveobuhvatno prikaže problem bezbednosti dece u saobraćaju u Republici Srbiji, od analize Zakonske osnove sistema obrazovanja i vaspitanja, odnosno programa obrazovanja u onovnim školama, preko zvanične statistike do analize anketiranja uzorka skoro 5% učenika četvrtih razreda osnovnih škola u Beogradu i njihovih učitelja, te da predloži aktivnosti za poboljšanje bezbednosti dece. Jer, ako na vreme započnemo preventivni rad sa decom višestruko će koristiti celom društvu. Zato je prevencija najvažniji deo rada.

KLJUČNE REČI: bezbednost saobraćaja, deca, sistem obrazovanja i vaspitanja

1. Zakonska osnova sistema obrazovanja i vaspitanja

Zakonska osnova sistema obrazovanja i vaspitanja obuhvata:

- Pravilnik o Opštim osnovama predškolskog programa (Prosvetni pregled, 2006.),
- Zakon o osnovama sistema obrazovanja i vaspitanja („Sl. glasnik RS“ br. 62/03, 64/03, 58/04, 79/05 i 101/05),
- Zakon o predškolskom vaspitanju i obrazovanju („Sl. glasnik RS“ br. 18/2010),
- Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (čl. 6) itd.

Predškolske ustanove imaju mogućnost da se opredele između dva modela edukacije dece u oblasti bezbednosti saobraćaja i to su:

1. Model A: Pripremni predškolski program sadrži sledeće sadržaje iz oblasti saobraćajnog vaspitanja i obrazovanja:

- upoznavanje sa pravilima ponašanja u saobraćaju i njihovom primenom u svakodnevnom životu;
- saobraćajna pravila;
- uloga semafora;
- poznavanje osnovnih saobraćajnih znakova;
- uloga saobraćajca;

- prevozna sredstva;
- vrste saobraćajnih sredstava...

2. Model B: Pripremnog predškolskog programa kao posebnu celinu izdvaja saobraćajno vaspitanje i u okviru iste daje formulisane ciljeve i predlog sadržaja koje treba realizovati u godini pred polazak u školu. U odnosu na Model A ovde se navodi znatno više sadržaja koje bi vaspitač mogao da uzme u obzir kada kreira program rada za svoju vaspitnu grupu.

Osnovne škole u planovima i programima imaju definisane obavezene elemente koji se tiču bezbednosti saobraćaja i to u prva četiri razreda kroz predmete Svet oko nas i Priroda i društvo, a od 5-8 razreda u predmetu Tehničko obrazovanje.

Svet oko nas (I razred), ima dve tematske celine u koje bi se mogla uključiti bezbednost saobraćaja, ali, što se iz prikazanog može videti sada ima samo praktično opredeljena tri, odnosno četiri časa:

Orijentacija u prostoru (10 časova)

- kretanje-promena položaja u prostoru i vremenu (1 čas),
- kretanje svuda oko nas (1 čas),
- pokretanje i zaustavljanje predmeta (1 čas),
- kretanje u različitim sredinama i različitim podlogama (2 časa),
- uticaj oblika predmeta na njegovo kretanje (1 čas),
- orijentacija u prostoru (1 čas),
- snalaženje u vremenu (2 časa),
- pratim, merim i beležim rastojanje i vreme (1 čas)

Kultura življenja (11 časova)

- elementi kulture življenja (2 časa),
- racionalno korišćenje vode, hrane i energije (1 čas),
- svojstva materijala određuju njihovu upotrebu (2 časa),
- opasne situacije po život, zdravlje i okolinu, *saobraćaj*, kućni aparati, različiti materijali, elementarne nepogode (3 časa),
- *saobraćaj i pravila bezbednog ponašanja (3 časa).*

Svet oko nas (II razred), ovde takođe ima dve tematske celine sa potencijalom koji može da se iskoristi za edukaciju u bezbednosti saobraćaja, ali ima samo četiri časa koji se time bave :

Gde čovek živi (15 časova)

- Reljef i površinske vode (1 čas)
- Naselja (2 časa)
- Živimo u naselju (2 časa)
- Pravila ponašanja u grupi (4 časa)
- Snalaženje u naselju (2 časa)
- *Saobraćaj kao vid komunikacije* (4 časa)

Kretanje u prostoru i vremenu (12 časova)

- dan, doba dana, trajanje dana (1 čas)
- kretanje u prostoru i vremenu (1 čas)
- šta utiče na brzinu kretanja tela (4 časa)
- brzina kretanja organizma u zavisnosti od oblika tela i sredine (1 čas)
- merenje vremena (2 časa)
- vremenske odrednice (1 čas)
- delovi godine (1 čas)
- snalaženje u vremenskoj lenti (1 čas)

Priroda i društvo (III razred) ima dve tematske celine, ali s obzirom na to da broj časova nije preporučen učitelji se shodno ličnim afinitetima mogu baviti temom saobraćaja u okruženju možda samo jedan čas:

Kretanje u prostoru i vremenu (broj časova nije preporučen)

- različiti oblici kretanja i njihove osnovne karakteristike,
- kretanje proizvodi zvuk,
- kako i kada tela padaju, klizaju, kotrljaju naniže,
- orijentacija prema Suncu, određivanje strana sveta,
- orijentacija pomoću plana naselja,
- orijentacija na geografskoj karti Republike Srbije,
- vremenske odrednice (datum, godina, decenija, vek-bliža i dalja prošlost)

Ljudska delatnost (broj časova nije preporučen ...)

- stanovništvo našeg kraja,
- dečja prava, pravila grupa,
- proizvodne i neproizvodne delatnosti ljudi i njihova međuzavisnost,

- *saobraćajnice u okruženju (ponašanje na saobraćajnicama, prelazak preko ulice, puta, kretanje duž puta, istrčavanje na kolovoz, korišćenje javnog prevoza, vožnja biciklom, igra pored saobraćajnica, imenovanje i prepoznavanje na geografskoj karti),*
- međusobni uticaj čoveka i okruženja (način kako čovek menja okruženje), uticaj na zdravlje i život kroz pravila ponašanja koja doprinose održivom razvoju).

Priroda i društvo (IV razred) u navedenim tematskim celinama nema sadržaja koji bi se direktno ili indirektno odnosili na saobraćajno obrazovanje i vaspitanje.

Tehničko i informatičko obrazovanje učenici pohađaju u V, VI, VII i VIII razredu osnovne škole u Republici Srbiji. U okviru ovog predmeta, učenici se: upoznaju sa tehničko-tehnološkim okruženjem, stiču osnove tehničke i informatičke pismenosti, razvijaju tehničko mišljenje, razvijaju tehničku kulturu, radne veštine, kulturu rada i shvataju zakonitosti prirodnih i tehničkih nauka. Predmet ima fond od dva časa nedeljno. Zanimljivo je da učenici imaju opredeljeno u toku četiri godine da se edukuju u oblasti saobraćaja samo 8 časova i to u V razredu, dok se npr. Konstruktorsko modelovanje pohađa u modulima svake godine i to sa 12, 22, 16 i 16 časova, Tehničko crtanje u mašinstvu sa 8, Tehničko crtanje u građevinarstvu sa 8 časova itd.

Na osnovu analize možemo zaključiti da je fond časova u osnovnoj školi opredeljen za bavljenje temom saobraćaja i bezbednosti saobraćaja više nego nedovoljan u ovom trenutku. Procedura usvajanja novih planova i programa je veoma spora i očigledno ne možemo govoriti samo o ovom trenutku, nego o nekoliko narednih generacija (pod uslovom da se nešto hitno preduzme u smislu izmene istih).

2. Statistika stradanja dece u Srbiji

Stradanje dece u saobraćajnim nezgodama je važno pitanje u svakoj državi i društvu. Smanjenje broja poginule i povređene dece u saobraćajnim nezgodama je prioritet prepoznat u svim strategijama i akcionim planovima bezbednosti saobraćaja svih zemalja na svetu koje imaju strateški pristup rada u bezbednosti saobraćaja. Republika Srbija se nalazi na putu uspostavljanja sistema bezbednosti saobraćaja, i jedan od neophodnih koraka na tom putu predstavljalo je nedavno usvajanje Strategije bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije. Strategijom bezbednosti saobraćaja definisan je cilj da u Srbiji nakon 2020. godine nema poginule dece u saobraćaju, i da se broj teško povređene dece smanji za 50% do 2020. godine, u odnosu na 2011. godinu. Pored toga, Strategijom bezbednosti saobraćaja definisano

je načelo zaštite dece koje glasi „Deca uživaju posebnu zaštitu u saobraćaju. Prilikom delovanja u sistemu bezbednosti saobraćaja, bezbednost dece je prvi prioritet“.

Prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja u periodu 2003-2014. godine najviše dece je smrtno stradalo u 2004. godini - 49. Od 2005. do 2010. godine broj poginule dece opada oscilujući kroz godine. Nakon 2010. godine uočava se stabilan trend smanjenja broja poginule dece koji traje do 2014. godine, u kojoj je poginuo najmanji broj dece od kada se u Srbiji statistički prate podaci o saobraćajnim nezgodama i posledicama. U toku 2014. godine poginulo je 10 najmlađih učesnika u saobraćaju uzrasta do 14 godina. Za razliku od broja poginule dece, broj povređene dece u periodu 2003-2014. godine ne beleži stabilan trend smanjenja, već je on relativno ujednačen kroz godine. Najveći broj povređene dece u posmatranom periodu zabeležen je u 2008. godini kada su povređena 1.973 deteta, a najmanje dece povređeno je u toku 2014. godine kada je povređeno 1.479 najmlađih učesnika u saobraćaju. U toku 2014. godine u svojstvu putnika u vozilu poginulo je 40% od ukupnog broja poginule dece, a povređeno je 49% od ukupnog broja povređene dece. U svojstvu pešaka smrtno je stradalo čak 50% od ukupnog broja poginule dece, a povređeno je bilo 38% dece od ukupnog broja povređene dece. Vozači bicikala čine 10% poginule dece i 11% povređene dece.

U svojstvu pešaka u 2014. godini poginulo je petoro dece – u svojoj drugoj, četvrtoj, devetoj, desetoj i jedanaestoj godini života. Najveći broj teško povređene dece-pešaka imao je 11 godina.

U 2014. godini jedno dete je poginulo u svojstvu vozača, u svojoj 12. godini. Najveći broj teško i lako povređene dece u svojstvu vozača u 2014. godini ima 14 godina. U raspodeli broja lako povređene dece-vozača može se uočiti da najveći broj povređene dece-vozača ima 9 godina, 12 godina ili 14 godina. Prema analizama čiji su rezultati prikazani u nastavku izveštaja, 87% lako povređene dece-vozača upravljalo je biciklom kada je došlo do nastanka saobraćajne nezgode. Prema Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima u pešačkoj zoni, zoni usporenog saobraćaja, zoni "30", zoni škole i nekategorisanom putu, biciklom može upravljati dete sa navršениh 9 godina, a biciklom na javnim putevima može upravljati dete sa navršениh 12 godina. Činjenica da upravo u ovim godinama starosti (9 i 12) deca najčešće bivaju povređena kada učestvuju u saobraćaju u svojstvu vozača mogla bi da posluži kao osnova i podstrek za realizaciju edukativnih i promotivno-preventivnih aktivnosti za unapređenje znanja dece-vozača bicikala za bezbedno učešće u saobraćaju.

U svojstvu pešaka u 2014. godini poginulo je petoro dece – u svojoj drugoj, četvrtoj, devetoj, desetoj i jedanaestoj godini života. Najveći broj teško povređene dece-pešaka imao je 11 godina.

Kod raspodele broja lako povređene dece-pešaka uočava se da broj lako povređene dece-pešaka raste sa starošću deteta, od 7. godine do 9. godine starosti (41, 47 i 53, redom). Povećanje broja lakih telesnih povreda kod dece-pešaka starosti 7, 8 i 9 godina može se dovesti u vezu sa tim da deca u tim godinama prvi put dolaze u situaciju da samostalno učestvuju u saobraćaju kao pešaci. Ovakvi podaci ukazuju na značaj vršenja edukacije dece, pre svega u školama, o bezbednom učešću u saobraćaju.

3. Aktivnosti društva

U više navrata se poslednjih godina u Srbiji, posebno u Beogradu sprovode kampanje od strane državnih institucija i civilnog društva. Mediji su takođe preuzeli deo uloge koja se odnosi na značaj isticanja bezbednosti saobraćaja u svakodnevnom životu. Međutim, organizovani i sistemski rad u bezbednosti saobraćaja ne postoji. Uglavnom se sve svodi na ad-hok akcije, promovisanje i reklamiranje poslovnih i političkih ideja, bez jasnih i dugoročnih ciljeva kampanje i države. Doduše, usvajanjem Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima 9.februara 2015., koju je usvojilo Vladino telo za koordinaciju bezbednosti saobraćaja na putevima (petogodišnja Strategija), stekli su se uslovi za sistematičniji rad u ovoj oblasti. Postavlja se ambiciozan cilj, a to je da od 2020. godine nijedno dete ne sme poginuti i da se do 2020. za 50 odsto smanje pogibije i povređivanje učesnika u saobraćaju. Ministarka građevinarstva saobraćaja i infrastrukture Zorana Mihajlović je najavila je da će uskoro biti donet Akcioni plan koji će precizirati rokove i način obavljanja zadataka iz Strategije. Akcioni plan će tačno predvideti i šta treba da uradi upravljač puta i koje su sankcije kao i šta se radi nakon nezgoda. Takođe, Akcioni plan će definisati i izvore finansiranja. Lokalne samouprave su po Zakonu o bezbednosti saobraćaja obavezne da usvoje svoje strategije po uzoru na nacionalnu strategiju. Da li će Nacionalna strategija biti okidač da se svi koji treba da rade na unapređenju bezbednosti saobraćaja probude i zauzmu taj pravac ostaje da se vidi u narednom periodu.

4. Rezultati ankete o znanju i stavovima dece u bezbednosti saobraćaja

Test, odnosno anketa je sprovedena u Beogradu među 685 učenika četvrtih razreda osnovnih škola, što predstavlja uzorak od 4,64% tog uzrasta u Beogradu, odnosno 1%

populacije cele Srbije. Obuhvaćene su 2 škole iz centralne gradske zone („Petar II Karađorđević“ i „Zmaj Jova Jovanović“, 2 škole iz šire gradske zone („Lazar Savatić“ i „Gornja Varoš“ iz Zemuna) i 3 škole iz prigradske zone („Momčilo Živojinović-Mladenovac, „Jovan Ristić“-Borča i „Vuk Karadžić“-Surčin). Istovremeno je vršeno testiranje i anketiranje učiteljica svih 33 odeljenja. Test je bio sastavljen od dvadeset pitanja koja se odnose na elementarna pravila saobraćaja, koja se očekuju da poznaju u tom uzrastu. Procentualno je 57% bilo tačnih odgovora na testu od svih učenika. S obzirom na to da su pitanja bila uglavnom islustrovana prilagođenim slikama i vrlo sugestivna podatak je zapanjujuće loš. Samo 56% dece zna kako se pravilno prelazi ulica u smislu osmatranja dinamičkog saobraćaja (levo-desno-levo), a samo 36% dece zna da se kolovozom bez trotoara kreće uz levu ivicu kolovoza (naročito važno za prigradske stanovnike, gde nema svuda trotoara). Zanimljivo je istaći razliku u tačnosti odgovora o pravilnom prelasku ulice: U osnovnoj školi „Petar II Karađorđević“ iz centralne gradske zone tačno je odgovorilo 67% učenika, a iz osnovne škole „Lazar Savatić“ iz zemuna samo 21% učenika. Treba istaći i dva pozitivna primera, samo 8% dece zna da prilikom vožnje bicikla kaciga nije obavezna po ZOBS-u, što će reći da ostalih 92% misli da jeste (i nadamo se da se tako i ponaša) i 82% dece je sigurno da se u putničkom automobilu i oni, kao i svi ostali putnici moraju vezati sigurnosnim pojasom.

Osim činjenice kako najčešće učestvuju u saobraćaju ispitani su i stavovi učenika po pitanju mogućnosti izbora kretanja do škole, što samo po sebi ne mora u krajnjoj instanci biti ekološki stav, s obzirom na to da uzrok može ležati u sasvim drugoj sferi (npr. dete želi da ide pešice sa većinom društva iz kraja ili ima potrebu da ga neki od roditelja vozi u školu kako bi sa njim proveo što više vremena i sl.), ali je pokazatelj opredeljenja. Većina dece izražava želju da do škole ide pešice ili biciklom, ali je i značajan procenat onih koji bi da budu voženi automobilom. Najmanji procenat dece ima želju da bude voženo je u školi „Petar II Karađorđević“ (centar grada) i „Lazar Savatić“ (centar Zemuna). U svim školama su se deca negativno izjasnila o prevozu do škole gradskim autobusom, što može biti pokazatelj nivoa usluge javnog prevoza u Beogradu koji su oni spoznali ili eventualni strah dece tog uzrasta za tu vrstu osamostaljivanja. Naveći porast želja za vožnjom bicikla i pešačenjem uočen je kod učenika osnovne škole „Vuk Karadžić“ iz Surčina (progradska opština). Na izvestan način je poražavajuće što 83% učenika tvrdi da su ih roditelji naučili da prelaze ulicu, a samo 6% da ih je naučila učiteljica, a preko 10% je to naučilo samo. Na pitanje da li su u školi u okviru nekog predmeta učili nešto o bezbednosti saobraćaja čak 19% dece je izjavilo da nije ili se ne

seća. Tri četvrtine učenika je nedvosmisleno odgovorilo pozitivno na pitanje: da li je poštovanje pravila i propisa u saobraćaju važno za ličnu sigurnost, ali 14% izjavljuje da će poštovati pravila ako većina poštuje, a 12% je odgovorilo negativno ili da ne zna da li je poštovanje pravila važno za sopstvenu sigurnost.

Od ukupnog broja anketiranih učitelja, njih 39% nema položen vozački ispit. Od onih koji imaju položen vozački ispit polovina učitelja je svakodnevno u saobraćaju kao vozač, a jedna četvrtina veoma retko. Rezultati učitelja na testu znanja se skoro potpuno poklapaju sa testom njihovih učenika (imali su ista pitanja). Od ukupno 17 pitanja prosečno je bilo tačno 55% odgovora. Podatak je poražavajući jer su oni osobe koji treba da nauče decu realizujući minimalan fond časova iz bezbednosti saobraćaja. Čak 45% njih zna da se saobraćajnica može preći i van pešačkog prelaza tek ako je pešački prelaz udaljen više od 100m.

Skoro 40% učitelja nema poverenje u sopstveni uticaj jer misle da ne mogu sopstvenim radom da utiču na povećanje bezbednosti saobraćaja. U velikom broju smatraju da je potrebno povećati fond časova na kojima bi se sa decom bavili bezbednošću saobraćaja ali im nedostaje edukativni materijal u vidu filmova, didaktičkih sredstava i sl. Zanimljivo je da 3% učitelja ne zna da se u planovima i programima uopšte nalaze teme iz saobraćaja. Njih 85% obrađuje teme onako kako piše u programu, 12% da to zavisi od okolnosti i vremena, a 3% se ne bavi temama iz bezbednosti saobraćaja. Udžbenici i priručnici koji se koriste u nastavi su sledeći: Svet oko nas za prvi i drugi razred osnovne škole, Priroda i društvo za treći i četvrti razred osnovne škole, Pešak i vozač u saobraćaju, Saobraćajna azbuka, Saobraćajni bukvar, „10 saobraćajnih situacija“, razne brošure, časopise itd. Odgovor na pitanje: da li, kako i gde izvode praktične vežbe iz ove oblasti uglavnom su sledeći: „Ponekad u okolini škole.“, „U dvorištu.“, „Retko, obično u ulici pored škole.“, „Ne, na žalost, tek od petog razreda.“; „Na rekreativnoj nastavi.“, „U učionici.“ Itd.

Treba istaći da je u 94% slučajeva za anketiranu generaciju vršena edukacija učenika od strane saobraćajne policije. 70% učitelja je pohađalo bar jednu edukaciju u bezbednosti saobraćaja, što bi trebalo da da bolje rezultate njihovog znanja, ali to očigledno nije slučaj.

5. Zaključak i predlog aktivnosti

- Planovi i programi za predmete Svet oko nas, Priroda i društvo i Tehničko i informatičko obrazovanje ne sadrže dovoljno elemenata koji tretiraju saobraćajnu bezbednost, te ih je, ako takve, neophodno hitno inovirati;

- Inovirani programi moraju da imaju sadržaje koji se tiču praktičnih vežbi sa decom jer su u uzrastu kada se praktičnim primerima postižu najbolji efekti;
- Učitelji nemaju dovoljno znanja o bezbednosti saobraćaja kako bi uopšte mogli da prenesu svojim učenicima, te im je potrebna dodatna i značajna edukacija;
- Nadležne državne institucije i lokalna samouprava moraju dosledno sprovoditi odluke iz Strategije o bezbednosti saobraćaja na putevima, te uložiti i dodatna finansijska sredstva za sprovođenje aktivnosti po pitanju bezbednosti saobraćaja;
- Preventivni rad u oblasti bezbednosti saobraćaja mora biti kontinuiran i usmeren ne samo na decu, već i na učitelje, nastavnike i roditelje jer se ciljevi zacrtani Strategijom mogu dostići samo kompleksnim radom sa svim kategorijama učesnika u saobraćaju;
- Civilno društvo takođe mora svoju delatnost više usmeriti na rizične kategorije učesnika u saobraćaju, naročito decu, te svoje aktivnosti sprovoditi kontinuirano i dosledno;
- Mediji treba da preuzmu deo edukacije stanovništva, a ne da samo izveštavaju o tragičnim posledicama saobraćajnih nezgoda;
- Sve inicijative i aktivnosti koje se sprovode moraju da insistiraju na ličnoj, ali i društvenoj dogovornosti, te sopstvenom dobrom primeru prilikom učešća u saobraćaju (javne ličnosti, nastavnici, učitelji, političari itd.)

Iako je činjenica da u današnjim gradovima drumski saobraćaj čini važnu funkciju u svim aspektima života ljudi i osnovni je generativni element urbane forme, to ne sme preovladati glas zdravog razuma koji se rukovodi principima preživljavanja i saobraćajne ekologije. Graditelji budućnosti su danas deca. Naš zadatak je da ih naučimo da budu bezbedni i osvešćeni u tom pogledu. Uostalom, ne moramo biti mnogo pametni, i u Talmudu, drevnoj knjizi, piše: *“Sve se održava samo zahvaljujući dahu dece koja uče.”*

LITERATURA

[1] Agencija za bezbednost saobraćaja: Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2014 . godini;

[2] Kordić, B. i Milanović, D. (2012): Analiza znanja i stavova dece i učitelja u Beogradu o bezbednosti saobraćaja i potencijali formalnog obrazovanja u toj oblasti, XI International Symposium - ROAD ACCIDENTS PREVENTION.

Biljana Kordić
Dragan Panić
Stajčić Ivan

CHILDREN'S SAFETY IN SERBIA AND POTENTIALS OF FORMAL EDUCATION IN THE AREA

Summary

"The beginning is the most important part of the work" quote by Greek philosopher Plato. The story of the children's safety in traffic is the story of our future. The aim of this work is to comprehensively show the problem of children's safety in traffic in the Republic of Serbia, from the analysis of the legal foundations of education and upbringing such as education programs in the curriculum of elementary schools through official statistics to the analysis of the survey sample of almost 5% of fourth grade students of primary schools in Belgrade and their teachers. The goal is to provide the proposal of actions to improve the safety of the children. If we preemptively start to work on the education of children it will benefit the entire society. This is why the prevention is the most important part of our work.

Key words: road safety, children, educational system