

УПОРЕДНА АНАЛИЗА СИСТЕМА ОБРАЗОВАЊА ДЕЦЕ НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНА НОВА ВАРОШ, КУРШУМЛИЈА И У ГРАДУ БЕОГРАДУ

COMPARE ANALYSIS OF CHILDREN'S EDUCATION IN THE MUNICIPALITIES OF NOVA VAROS, KURSUMLIJA AND THE CITY OF BELGRADE

Марија Ракић¹, Бојана Чоловић²

Резиме: Саобраћајне незгоде спадају у пет најчешћих узрочника смрти деце у свету. У Србији, претходних десет година од 2003-2012. године у саобраћајним незгодама смртно је страдало 307 деце, док је 17 019 њих било повређено. Истраживања су показала да су деца најрањивији чланови сваког друштва. Њихова рањивост је последица непознавања правила безбедног понашања, способности идентификације опасних ситуација и усвајање вештине безбедног учествовања у саобраћају. Део проблема лежи у незнању, непотпуној информисаности, недовољном искуству и неразвијеној физичкој грађи детета, као и у начину едукације који спроводе учитељи и родитељи. План и програм едукације деце није прилагођен њиховом узрасту, односно не спроводи се на одговарајући начин, уз више игре, практичних вежби на полигону, већи број часова о безбедности деце у саобраћају, више литературе о правилима безбедног понашања у саобраћају прилагођене њиховом узрасту, као и боља едукација учитеља (похађање одговарајућих семинара, минимална знања из безбедности саобраћаја...). Предмет истраживања је анализа система саобраћајног образовања деце од првог до четвртог разреда. Циљ овог рада је указивање на недостатке процеса едукације деце у основним школама, као и неусклађеност градива потребама и узрасту деце. Истраживање је спроведено директним анкетирањем и приказана је анализа одговора анкетираних особа на подручју општина Нова Варош, Куршумлија и у граду Београду.

Кључне речи: безбедност саобраћаја, образовање деце, учитељи, основна школа

Abstract: Traffic accidents are one of the five main causes of children's death in the world. In Serbia, in the last ten years (from 2003 to 2012) in traffic accidents 307 children were perished and 17 019 were injured. Research showed that children are the most vulnerable members of every society. Ignorance about safety behavior in traffic, inability to recognize dangerous situation and inability to learn how to participate safety in traffic are the consequences of their vulnerability. Part of this problem lies also in the lack of experience and information, underdeveloped physical body of the child and the way children are educated about this matter by their parents and teachers. Plan and program of educating children is not adapted to their needs, that is not carried out appropriately, with more games, practical exercises on the training ground, a number of lessons about the safety of children in traffic, more literature on the rules of safe behavior in traffic adapted to their age and better education teachers (receiving appropriate seminars, minimal knowledge of traffic safety ...). The case study is an analysis of the transport system of education for children from first to fourth grade. The aim of this paper is to point out the shortcomings of the education of children in primary schools, as well as inconsistency material needs and age of children. The survey was conducted by direct survey and shows the analysis of the responses of respondents in the municipalities of Nova Varos, Kursumlija and the city of Belgrade.

Keywords: traffic safety education for children, teachers, primary school

1. УВОД

Човек је најзначајнији фактор у контури Ч-В-П-О. Старост је један од најважнијих елемената човека. Млади (до 25 година) и старији (преко 65 година) возачи имају већи ризик учешћа у саобраћајним незгодама. (Липовац К,

¹ студент основних студија, Ракић Марија, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, email: rakicmarija92@gmail.com

² студент основних студија, Чоловић Бојана, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, email: bojanacolovic92@gmail.com

2008:105) Код младих, један од главних узрочника може бити недовољно или неадекватно образовање о безбедности саобраћаја још од најранијег детињства. Статистички подаци указују на то да је последњих година број деце као саобраћајних жртава велики и константан. Жртва су у свакој трећој саобраћајној незгоди, а најчешће страдају као пешаци (62,2%). (<http://www.roditeljportal.com/clanak/stampa/kako-nauciti-dete-da-sacuva-zivot.pdf>, 26.01.2014.)

Деца раног основношколског узраста представљају најугроженије учеснике у саобраћају. У том узрасту се деца осамостаљују као пешаци или као возачи бицикла, ролера, санки, скејта и сл. Појављују се на саобраћајницама без пратње одраслих веома рано, а од шесте године њихово учешће је масовније. (<http://www.roditeljportal.com/clanak/stampa/kako-nauciti-dete-da-sacuva-zivot.pdf>, 26.01.2014.)

Сматра се да дете пре навршених 12 година нема развијене способности за доношење одлука у саобраћајним ситуацијама. Период од осме године карактеришу проблеми везани за правилно опажање, кретање и процену брзине и удаљености, односно дете не може да интегрише две врсте информација и донесе правилну одлуку за реаговање. Усмеравање пажње на релевантне информације и игнорисање небитних могуће је очекивати тек на узрасту од 11 година. Зато дете треба оспособити да издвоји најважније податке како би могло донети исправну одлуку. Такође, од седме године спознајни капацитети се све више развијају, а у потпуности се развијају после 11 године. Тек после осме године деца за процену саобраћајне ситуације користе слух. Деца до 9 година имају проблем да пронађу безбедно место за прелазак улице. (Образовање за саобраћај, предавања 2013)

Предвиђање последица је такође проблем за дете овог узраста. Тек након осме године, дете у разматрању људских односа може да разликује узрок и последицу. Важно је организовати активности у којима дете, уз помоћ одраслог, може да разматра временски след догађаја и открива узрочно – последичне везе у саобраћајним ситуацијама. Након дешифровања важних сигнала, дете треба да одабере тренутак у коме ће донети одлуку и ступити у акцију. (<http://www.roditeljportal.com/clanak/stampa/kako-nauciti-dete-da-sacuva-zivot.pdf>, 26.01.2014.)

Различита су мишљења везана за самостално учешће у саобраћају деце узраста од 6,5 до 11 година: једни сматрају да децу до 10 година није могуће у потпуности прилагодити саобраћајном окружењу (психофизички нису спремна да се суоче са захтевима саобраћаја), други да је то могуће уз адекватну обуку. Међутим, постоје ставови да се деца узраста до 12 година могу квалитетно припремити за учешће у саобраћају. (Образовање за саобраћај, предавања 2013)

Саобраћајно образовање је део наставног плана и програма у Холандији већ много година. Према подацима (Van der Schoot, 2006), 85% учитеља једном недељно држи часове о безбедности саобраћаја, а 90% њих сматра да је компликовано организовати практичне часове па из тог разлога држе теоријске часове. Образовање у школама је само део целокупног образовања деце о саобраћају. Неопходно је подстаћи родитеље и старатеље да уче децу приликом свакодневног учествовања у саобраћају. Следећи корак у образовању деце у Холандији је професионализација образовања те је неопходно дефинисати документ са циљевима образовања, алате за трајно образовање, списак активности и смернице за оцењивање ефеката образовања. (SWOV, 2012:4)

Више од 18 500 деце млађе од 14 година страда у саобраћајним незгодама у Кини. Стопа смртности је 2,5 пута већа у односу на Европу, а 2,6 пута већа у односу на САД. Истраживања показују да је више од половине незгода проузроковано незнањем деце (Jia, F. 2009:605). Једна од мера је да се унапреди усвајање знања деце, које ће не само смањити број незгода већ ће и поставити квалитетну подлогу за стварање безбедних возача. На основу података добијених анкетањем 122 детета основношколског узраста и њихових родитеља установљена је значајна разлика између знања и понашања деце, као и значајна зависност између понашања деце и родитеља. (Traffic Cognitions, Behaviors and Education of Child Pedestrians: A Case Study in Kunming, China, 2010:605)

У земљама у развоју, у просеку, деца млађа од 16 година учествују у 20% незгода са смртним исходом (Christie, 1996; Ghee and Anstrop, 2000:221). Велику улогу у настанку незгода са децом има њихово недовољно знање о безбедности у саобраћају које за последицу има небезбедно понашање у саобраћају. Анкетањем деце у више од 1000 школа у одабраним земљама у развоју дошло се до података да је мање од половине ђака имало часове о безбедности саобраћаја. Едукативни програм би требало да започне у предшколском узрасту и да се настави у основној школи.

Теоријско образовање треба да прати практична обука у реалним условима која ће бити прилагођена узрасту деце. Смернице су сажете као 5Р програм: почиње у предшколском узрасту (Pre-school), треба бити практичан (Practical), треба да прати принципе развоја деце (Principles of child development), треба бити често презентован (Presented frequently), и треба имати своје место у распореду часова (Place in time-table). (Teaching Children in Developing Countries to Be Safe Road Users, 2000:224)

Заједничко ангажовање родитеља и учитеља као и озбиљан и систематичан рад могу да допринесу бољем саобраћајном образовању деце. Већина учитеља сматра да су деца угрожена у саобраћају, али врло мали број наводи едукацију као проблем. Учитељи препознају опасне локације око школе, и сматрају да су проблем возачи. Такође сматрају да родитељи недовољно раде на саобраћајном образовању деце, док родитељи сматрају обратно, тј. да је саобраћајно образовање обавеза школе. Наводе као недостатке: мало практичне наставе, мали број наставних јединица, несарадња са одговарајућим институцијама, недостатак литературе, недостатак едукације учитеља и родитеља... Најчешће не користе никакву литературу, или користе уџбенике из редовне наставе, Саобраћајни буквар, интернет... Наставник, васпитач и стручни сарадник дужан је да се стално стручно усавршава ради успешнијег остваривања и унапређивања образовно – васпитног рада (Закон о основама система образовања, члан 129). Битна је посећеност учитеља на семинарима из каталога одобрених програма стручног усавршавања запослених у образовању. (Образовање за саобраћај, предавања 2013)

Предмет истраживања је анализа система саобраћајног образовања деце од првог до четвртог разреда, тј. узраста од 6,5 до 11 година. Циљ овог истраживања је указивање на недостатке процеса едукације деце у основним школама, као и неусклађеност градива потребама и узрасту деце.

2. МАТЕРИЈАЛИ И МЕТОДЕ

Подаци су прикупљени методом зависних истраживања, односно анкетом. Анкета се састојала од отворених и затворених питања, тачније од 22 питања, од којих су се 8 питања односила на податке о учитељима, а преосталих 14 питања су се односила на начин и ставове њиховог образовања деце о безбедности саобраћаја. Учители су индивидуално попуњавали анкету у папирној форми. За обављање анкете добијена је најпре дозвола директора школа.

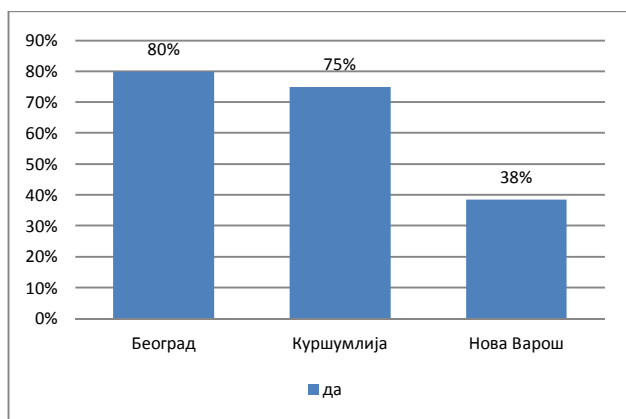
Истраживање је спроведено директним анкетирањем учитеља у општинама Нова Варош и Куршумлија, као и у граду Београду. Тачније, анкетирани су учитељи овог узраста у основним школама: „Живко Љујић“ из Нове Вароши, „Милоје Закић“ из Куршумлије и „Војвода Степа Степановић“ из Београда.

Анкетирање је вршено у периоду од 15.12. до 20.12.2013. године у основним школама општине Нова Варош и Куршумлија и од 25.12. до 27.12.2013. године у основној школи „Војвода Степа Степановић“.

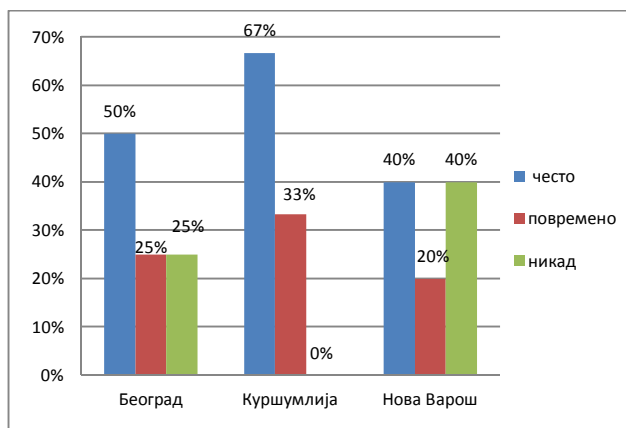
База је формирана у програму Microsoft Office Excel v. 2007. Због недовољног броја анкетираних учитеља није било могуће извршити статистичку обраду података. На основу добијених података извршена је анализа и графички приказ резултата истраживања.

3. РЕЗУЛТАТИ

У истраживању је учествовало 35 учитеља од којих је 91% женског, а 9% мушког пола. Учители су узраста од 25 до 63 године.



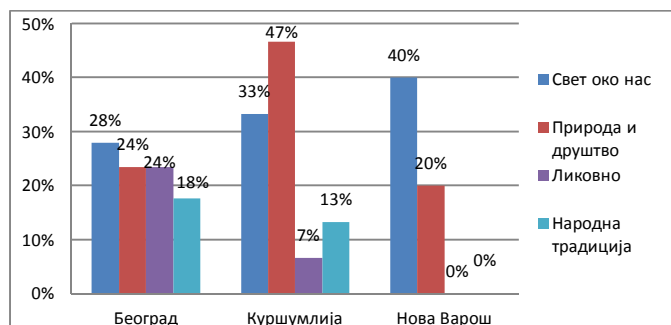
Слика 1. Да ли поседујете возачку дозволу?



Слика 2. Колико често учествујете у саобраћају као возач?

За разлику од Београда и Куршумлије, у којима већина учитеља поседује возачку дозволу, у Новој Вароши је тај однос обрнут. На основу приказаних података може се закључити да једино у Куршумлији нема учитеља који поседују, а не користе возачку дозволу, док је проценат истих у Београду 25%, односно у Новој Вароши 40%. Проценат учитеља који поседују возачку дозволу и често учествују у саобраћају се креће од 40% у Новој Вароши, 50% у Београду, до 67% у Куршумлији, што се може видети са слике 1. и са слике 2. Сви учители поседују возачку дозволу „Б“ категорије.

Учители би требали да поседују возачку дозволу, али је много битније да заједно са поседовањем возачке дозволе често и учествују у саобраћају као возачи, јер се на тај начин свакодневно суочавају са саобраћајем. Самим тим могу боље да разумеју проблем безбедности деце у саобраћају и да што ефикасније приближе деци начин њиховог безбедног учествовања.

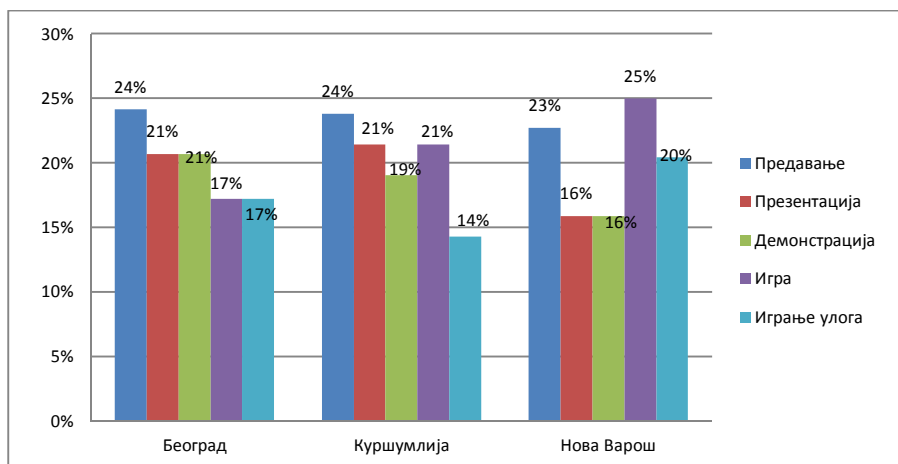


Слика 3. Наставни предмети у којима се обрађује тема безбедности саобраћаја

Од наведених предмета тема безбедности саобраћаја се најчешће обрађује у оквиру предмета „Природа и друштво“ и „Свет око нас“, што је укупно преко 50% у сва три града (слика 3.). Једино се у Новој Вароши ова тема обрађује на часу одељенског старешине и на часу слободних активности, док је у Београду саобраћај представљен и на часу српског језика.

У горе наведеним предметима, саобраћај је представљен са следећим садржајем, односно лекцијама: „Врсте саобраћајних средстава“, „Превоз људи“, „Правила понашања у саобраћају“, „Ми у саобраћају“, „Ко ти помаже у саобраћају?“, „Како прелазиш улицу?“ и „Безбедност у саобраћају“. Литературу коју користе за рад из области безбедности саобраћаја је: „Свет око нас“, „Дете у саобраћају“, „Саобраћајна азбука“ и „Природа и друштво“, као и приручник који се добија уз уџбеник.

Наведене лекције доприносе безбедном понашању деце у саобраћају, али треба нагласити и битност „10 лекција које живот значе“, а то су: „Где се играмо?“, „Шта је чије?“, „Како се крећемо тротоаром?“, „Како обилазимо препреке на тротоару?“, „Како се крећемо путем без тротоара?“, „Прелазак коловоза надземним прелазом и подземним пролазом“, „Прелазак улице на обележеном пешачком прелазу са семафором“, „Прелазак улице на обележеном пешачком прелазу без семафора“, „Прелазак улице на семафоризованој раскрсници“ и „Када је тешко – затражи помоћ“. Ове лекције је неопходно реализовати у учioniцама, школским двориштима и у саобраћају. (Образовање за саобраћај, предавања 2013).



Слика 4. Које методе предавања користите?

Из приложеног (слика 4.) се види да, иако је расподела наставних метода приближна, могу се издвојити предавање и игра као најзаступљеније.

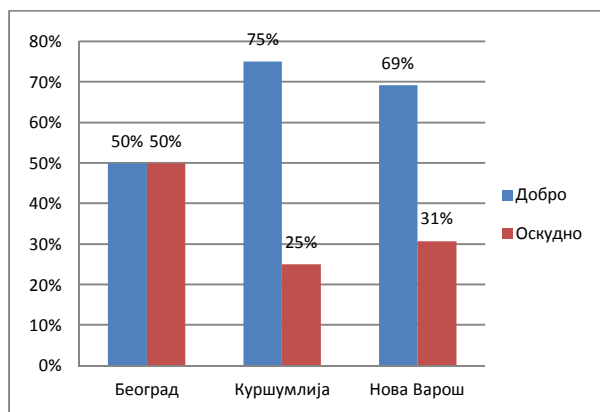
Када је у питању начин и место извођења наставних метода за наведене градове примећено је да се методе предавање и презентација изводе у учioniци, метод демонстрација у стварном саобраћају и школском дворишту. За разлику од демонстрације, методе игра и играње улога спроводе се у школском дворишту.

Свака од наведених метода има утицај на образовање деце у саобраћају, међутим, највећи утицај имају игра, играње улога и демонстрација, јер деца најбоље уче и памте практичним извођењем наставе. Предавање и презентација могу бити неприлагођени узрасту деце, досадни или сувопарни, па се самим тим тешко одржава њихова пажња.

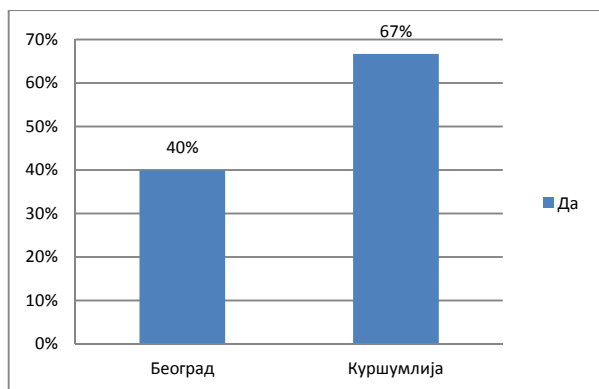
Проценат деце која са добрим предзнањем крећу у први разред основне школе је знатно већи у мањим градовима, односно у Новој Вароши и Куршумлији, што се може видети са слике 5.

Битан је разговор учитеља и родитеља о безбедности деце у саобраћају, што се у потпуности реализује у Новој Вароши, са око 67% у Куршумлији, а најмање у Београду са 40% (слика 6.).

Одређена предзнања о безбедном учествовању у саобраћају би деца требало да стекну од родитеља и да затим то знање надограђују кретањем у основну школу уз помоћ учитеља. У складу са тим, комуникација родитеља и учитеља би требало да буде редовна, како би заједничким радом едуковали децу о безбедном учествовању у саобраћају.



Слика 5. Ниво предзнања деце са којим крећу у први разред основне школе



Слика 6. Разговор учитеља и родитеља о безбедности деце у саобраћају

4. ДИСКУСИЈА

Приликом анализе саобраћајног образовања и васпитања у Београду, Куршумлији и Новој Вароши дошло се до кључних проблема у овој области.

Већина учитеља поседује возачку дозволу, али треба нагласити да је у Новој Вароши већи проценат оних који не поседују возачку дозволу. С обзиром да је само део учитеља у Београду похађао семинаре унапређења знања из области безбедности саобраћаја, једини извор знања о безбедности саобраћаја је стечен током процеса добијања возачке дозволе. Из овог разлога неопходно је увести обавезне семинаре за учитеље на којима би они унапредили своје знање и усавршили наставне методе како би деца што боље прихватила пренесене информације.

Други проблем представља начин на који је обрађена тема безбедности саобраћаја у два предмета кроз које се највише обрађује ова област. На основу градива, деца могу да наведу теоријску поделу саобраћаја и да именују делове саобраћајнице, док није загарантовано познавање и примена правила безбедног понашања у саобраћају и способност идентификације опасних ситуација. Такође, програм не предвиђа довољно садржаја који се односе на саобраћај нити адекватан број часова за обраду тих садржаја.

Као мера побољшања неопходно је увести посебан предмет у оквиру којег ће деца учити о безбедном учествовању у саобраћају кроз демонстрације, игре, играње улога и причање прича.

Још један проблем представљају наставне методе које учитељи примењују. Према подацима из анкете најчешће методе су предавање и игра. Метод предавања не гарантује усвајање и примену пренесених информација. Деца нису способна да искуство из конкретне ситуације уопште на сличне ситуације у саобраћају. Због ове чињенице неопходна је чешћа примена наставних метода демонстрације, игре и играње улога, док методе презентације и предавања треба свести на минимум. Предност метода демонстрације, игре и играња улога је што се примењују у стварним саобраћајним ситуацијама, у школским двориштима и на полигонима под надзором учитеља, док су методе предавања и презентације ограничене на учioniцу.

Носиоци саобраћајног образовања и васпитања су пре свега родитељи па онда учитељи. Деца уче на примеру, а за пример узимају родитеље и учитеље. Из овог разлога неопходна је боља комуникација између родитеља и учитеља, приликом које би учитељи скренули пажњу родитељима да се деца угледају на њих и прихватају њихово понашање у саобраћају, било оно добро или лоше. Родитељи сматрају да је саобраћајно образовање обавеза школе, док учитељи сматрају да родитељи недовољно и неадекватно уче децу правилном понашању у саобраћају. Неопходно је повећати свест родитеља да су они ти који деци усађују основне ставове и уче их понашању у саобраћају, а да учитељи само надограђују њихово знање. Са друге стране учитељи морају бити на располагању и родитељима како би усмерили родитеље ка развијању знања деце које је стечено у школи.

5. ЗАКЉУЧАК

Стицање знања, укоренивање ставова и промена понашања учесника у саобраћају представља дуготрајан и сложен процес. Фазе обликовања знања, ставова и понашања су: пре ауто-школе, током обуке у ауто-школама и након стицања возачке дозволе. Носиоци образовања пре ауто-школе су родитељи, васпитачи, учитељи и наставници. Саобраћајно образовање је недовољно и неприлагођено и не посвећује му се довољно пажње и времена. У овој фази се често формирају погрешни ставови које је касније веома тешко променити. Разлог оваквог стања је недовољно знање и обученост родитеља и наставника, као и слаба опремљеност школа. Саобраћај се изучава у склопу неколико општих предмета са малим фондом часова. Програми нису усклађени узрасту деце. (Образовање за саобраћај, предавања 2013)

Предзнање деце у великој мери зависи од свести родитеља о безбедности деце у саобраћају. У зависности од тога, деца могу имати добро или лоше предзнање, што представља основу за даље усавршавање знања деце о безбедном учествовању у саобраћају од стране учитеља. Родитељи несвесно укоренију деци негативне ставове. Учитељи сматрају да предзнање деце обухвата прелажење улице на обележеном пешачком прелазу и познавање боја на семафору, што је оцењено као добро предзнање деце пре поласка у основну школу.

Одговорност за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања у циљу стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају, унапређивања и учвршћивања позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају имају органи локалне самоуправе за подршку у планирању и спровођењу свих мера и активности саобраћајног образовања и васпитања на нивоу локалне самоуправе, као и за предузимање посебних мера заштите рањивих учесника у саобраћају и заштите у одређеним зонама. (Закон о безбедности саобраћаја на путевима, члан 6)

На основу целокупног истраживања може се закључити да се у мањим градовима, Новој Вароши и Куршумлији, образовање деце боље спроводи него у већем граду, Београду. Ово је у супротности са добијеном информацијом да је семинар унапређења знања у области безбедности саобраћаја похађало само 50% учитеља у Београду, док у мањим местима учитељи нису похађали семинаре. Организовањем похађања семинара унапређења знања о безбедности саобраћаја на територији локалне самоуправе или финансирањем одласка учитеља на те семинаре, локална заједница може помоћи побољшању знања учитеља о безбедности саобраћаја. Када су деца у питању, локална заједница може помоћи довођењем стручних лица која би деци одржавала предавања из области безбедности саобраћаја.

6. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Proceedings of the Seventh International Conference on Traffic and Transportation Studies, (Август 2010) „Traffic and Transportation Studies“, Кунминг, Кина, 605-614
- [2] SWOV (Institute for Road Safety Research) (2012). Traffic education for children 4-12 years old, Leidschendam, The Netherlands, 1-6
- [3] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја. Службени лист СРЈ, Београд, 105-125
- [4] Саобраћајни факултет, образовање за саобраћај, предавања 2013, Београд
- [5] Закон о основама система образовања и васпитања (2009), Службени гласник Републике Србије бр. 72/09, 52/11, 55/13.
- [6] Закон о безбедности саобраћаја на путевима (2009). Службени гласник Републике Србије бр. 41/09, 53/10, 101/11.
- [7] <http://www.roditeljportal.com/clanak/stampa/kako-nauciti-dete-da-sacuva-zivot.pdf>, последњи пут посећен 26.01.2014. у 22:45h
- [8] <http://ntl.bts.gov/lib/12000/12100/12140/pdf/Quimby.pdf>, последњи пут посећен 26.01.2014. у 22:45h