

EDUKACIJA DECE PREDŠKOLSKOG UZRASTA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA – PROJEKAT "JA U SAOBRAĆAJU"

PRESCHOOL CHILDREN EDUCATION IN TRAFFIC SAFETY – PROJECT "ME IN TRAFFIC"

Milan Vujančić¹, Mirjana Stevanović², Bojana Nićiforović³ i Svetlana Pantelić⁴

Rezime: Sticanje znanja i formiranje ispravnih stavova o bezbednosti saobraćaja u predškolskom uzrastu predstavlja kvalitetan osnov za dalju nadgradnju dece starijeg uzrasta i odraslih, u ovoj oblasti. Na ovaj način, postiže se unapređenje nivoa bezbednosti saobraćaja, odnosno unapređenje ponašanja učesnika u saobraćaju, a samim tim i smanjenje broja poginulih i povređenih u saobraćajnim nezgodama. Kroz praksu, konstatovan je pozitivan uticaj dece i na ponašanje roditelja u saobraćaju, u smislu pravilnog prevoženja u vozilima, upotrebe bezbednosnih sedišta, prelaska kolovoza i sl. U periodu od decembra 2014. godine do maja 2015. godine, udruženje građana "ODOS" realizovalo je edukaciju dece o bezbednosti saobraćaja, u 5 predškolskih ustanova na teritoriji opština Voždovac i Čukarica. Naručilac projekta bio je Grad Beograd, Gradska uprava Grada Beograda, Gradski sekretarijat za saobraćaj. U ovom radu, u kratkim crtama, prikazan je metod edukacije dece, kao i provera efekata na osnovu uporedne analize rezultata ankete sprovedene pre i nakon realizacije edukativnih aktivnosti.

Ključne riječi: bezbednost saobraćaja; edukacija; deca

Abstract: Acquiring knowledge and the formation of correct attitudes about road safety in the preschool age, makes a good basis for further progress of older children and adults, in this area. In this way, traffic safety level is being enhanced, by improving behavior of participants in traffic, and therefore result is reduction in the number of fatalities and injuries in road accidents. Through the practice, a positive influence of children on the behavior of their parents in traffic has been noted, in terms of proper transportation in vehicles, usage of safety seats, crossing of roads and similar. In the period from December 2014 to May 2015, the civic association "ODOS" has carried out children education about traffic safety in 5 pre-schools located in the municipalities of Vozdovac and Cukarica. The contracting authority of the project was the City of Belgrade, City Administration of the City of Belgrade, Secretariat for Transport. In this paper, in short, a method of educating children is presented, as well as effect evaluation on the basis of a comparative analysis of the results of the survey conducted before and after the implementation of educational activities.

Keywords: traffic safety; education; children

1. UVOD

Na globalnom nivou, saobraćajne nezgode predstavljaju vodeći uzrok stradanja i predstavljaju veliki problem za svetsku ekonomiju, indukujući troškove u visini od približno 518 milijardi dolara (Singh et al., 2015). Prema procenama, 30 miliona ljudi je izgubilo život u drumskom saobraćaju od pronalaska prvog motornog vozila, pre više od jednog veka (Sam et al., 2015). Saobraćajne nezgode su uzrok smrtnog stradanja 1,3 i povređivanja 50 miliona ljudi godišnje na globalnom nivou (izgubljen život na svakih 30 sekundi, odnosno 3.000 života dnevno) (Sam et al., 2015).

Takođe, u saobraćajnim nezgodama smrtno strada najveći broj dece i to više od 260.000 dece uzrasta do 19 godina (Singh et al., 2015), pri čemu biva povređeno preko 10 miliona dece (Sam et al., 2015). Saobraćajne

¹ Zamenik direktora, Vujančić Milan, dipl. inž. saobraćaja, Traffic Safety Group d.o.o., Braće Jerkovića 229, Beograd, Srbija, m.vujanic@tsqserbia.com

² Predsednik udruženja, Stevanović Mirjana, dipl. inž. tehnologije, Udruženje za obuku dece o saobraćaju ODOS, Vojvođanskih brigada 119, Beograd, Srbija, office.odos@gmail.com

³ Nićiforović Bojana, dipl. inž. saobraćaja, b.niciforovic@yahoo.com

⁴ Pantelić Svetlana, magistar arheologije, spetakovic@gmail.com

nezgode nalaze se među tri vodeća uzroka smrtnog stradanja dece starije od 5 godina, na globalnom nivou, odnosno među deset vodećih uzroka za starosnu grupu od 1 do 4 godine (Sam et al., 2015). Prema drugim izvorima, globalno 186.300 dece godišnje umre usled saobraćajnih nezgoda, odnosno više od 500 dece na dnevnom nivou, pa se ovaj uzrok smrtnosti nalazi među prva četiri uzroka smrtnog stradanja dece starije od 5 godina (World Health Organization, 2015). Struktura smrtno stradale dece u saobraćajnim nezgodama na globalnom nivou, uzrasta do 19 godina, prema načinu učešća u saobraćaju je sledeća: u svojstvu pešaka strada 38%, kao putnici 36%, dok ostalim kategorijama (motociklisti, biciklisti i "ostalo") pripada 14%, 6% i 7%, respektivno (World Health Organization, 2015).

U Indiji 29,5% populacije čine deca starosti do 14 godina, pri čemu su saobraćajne nezgode drugi najčešći uzrok smrti dece uzrasta od 5 do 14 godina (Singh et al., 2015). Svake godine u SAD približno 900 dece pešaka (mlađe od 19 godina) gine, a 51.000 biva povređeno i 5.300 hospitalizovano usled povređivanja, što čini 45.000 bolničkih dana sa troškovima hospitalizacije većim od 290 miliona dolara (Koopmans et al., 2015). U Gani je 2010. godine u saobraćajnim nezgodama poginulo 136 (6,8% od ukupnog broja poginulih), a povređeno 389 (2,6% od ukupnog broja povređenih) dece uzrasta do 5 godina (Sam et al., 2015). Što se tiče starosne kategorije od 6 do 15 godina, u Gani je u posmatranom periodu poginulo 217 (10,9%), a bilo povređeno 962 (6,4%) dece starosti između 6 i 15 godina (Sam et al., 2015). Prema podacima Nacionalnog departmana za saobraćaj, u Brazilu saobraćajne nezgode predstavljaju vodeći uzrok smrtnog stradanja dece do 14 godina, tako da je 2008. godine evidentirano 22.472 povređenih i 802 poginula uzrasta do 12 godina (Sousa et al., 2014).

Podaci iz Agencije za bezbednost saobraćaja Republike Srbije, u periodu 2003-2014. godine pokazuju da je ukupno u saobraćajnim nezgodama smrtno stradalo 323 deteta uzrasta do 14 godina, od čega najviše u 2004. godini (49), a najmanje u 2014. godini (10) (Kukić i dr., 2015). 2014. godine, u svojstvu putnika u vozilu poginulo je 40% od ukupnog broja poginule dece, a povređeno je 49% od ukupnog broja povređene dece (Kukić i dr., 2015). U svojstvu pešaka smrtno je stradalo čak 50% od ukupnog broja poginule dece, a povređeno je bilo 38% dece od ukupnog broja povređene dece (Kukić i dr., 2015).

Imajući u vidu veličinu problema stradanja dece u saobraćajnim nezgodama, pri čemu su poznati efekti preventivnog delovanja u cilju podizanja nivoa bezbednosti saobraćaja, edukacija dece predškolskog uzrasta (u ovoj oblasti) prepoznata je kao aktivnost od ključnog značaja. Sekretarijat za saobraćaj grada Beograda i lokalne samouprave su tokom 2015. godine izdvojile sredstva namenjena (su)finansiranju nevladinih organizacija za realizaciju projekat unapređenja bezbednosti saobraćaja, čime su obuhvaćeni i projekti edukacije dece predškolskog uzrasta. S obzirom da roditelji i vaspitači u Srbiji, kao nosioci saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja dece, u velikom broju slučajeva ne prenose deci potrebne informacije o bezbednosti saobraćaja, značajni efekti se postižu angažovanjem kapaciteta koje pružaju udruženja građana.

U periodu od decembra 2014. godine do maja 2015. godine, udruženje građana "ODOS" realizovalo je edukaciju dece o bezbednosti saobraćaja, u 5 predškolskih ustanova na teritoriji opština Voždovac i Čukarica. Naručilac projekta bio je Grad Beograd, Gradska uprava Grada Beograda, Gradski sekretarijat za saobraćaj. U ovom radu, u kratkim crtama, prikazan je metod edukacije dece, kao i provera efekata na osnovu uporedne analize rezultata ankete sprovedene pre i nakon realizacije edukativnih aktivnosti.

2. MATERIJAL I METODE

Edukacija dece predškolskog uzrasta, prema projektu "Ja u saobraćaju", podrazumeva realizaciju niza aktivnosti, čiji je akcenat na visokom stepenu usvajanja prezentovanog gradiva, kao i na dugoročnim efektima. Naime, prema mišljenju autora ovog rada, bolji i dugoročniji efekti edukacije postižu se kroz realizaciju većeg broja časova uz sistematično povećavanje obima i složenosti gradiva, u odnosu na jednodnevne (jednočasovne) aktivnosti sa decom. U skladu sa tim, osmišljen je i akreditovan program "Ja u saobraćaju" koji podrazumeva 12 časova (radionica) različitog sadržaja, a za realizaciju cele obuke potrebno je približno tri meseca.

Primenom plana Projekta (dvanaest radionica) i metodama koje su verbalne i grafičke edukator priprema decu za bezbedno, samostalno i aktivno učešće u saobraćaju. Podstiče se razgovor sa decom uz postavljanje pitanja, primenu grafičkih metoda, pri čemu deca na crtežima prikazuju različite pojmove o saobraćaju.

Demonstrativnom metodom uvežbava se način pravilnog ponašanja, a edukativne aktivnosti se realizuju i kroz igru.

2.1. Struktura edukativnog programa "Ja u saobraćaju"

- *Prvi čas – anketa (intervju):* sprovođenje provere znanja dece predškolskog uzrasta o osnovnim pojmovima u saobraćaju. Kroz diskusiju deca neposredno prepoznaju situacije koje su im bliske kao i one koje su potpuno strane za njih (što se posebno odnosi na decu iz manjih gradova i sela). Podrazumeva se objektivnost predavača kroz što manje uticanje na ispitanike, u cilju dobijanja merodavnih odgovora;
- *Drugi čas – predstavljanje osnovnih pojmova u saobraćaju:* prepoznavanje osnovnih pojmova u saobraćaju koji su prilagođeni deci predškolskog uzrasta, je suština ovog segmenta edukacije. Obrazaganjem kroz crtež i interaktivnim razgovorom obuhvaćeni su pojmovi: put, kolovoz, trotoar, pešački prelaz, pešak, prevozno sredstvo, biciklistička staza, raskrsnica, saobraćajni policajac i dr;
- *Treći čas – svetlosni saobraćajni znakovi:* kroz igru, crteže i pesmu predstavlja se pojam, značaj i uloga semafora, nakon čega se objašnjavaju obaveze vozača i pešaka pri nailasku na različite svetlosne pojmove semafora;
- *Četvrti čas – pravila kretanja za pešake:* deo edukativnih aktivnosti o načinu bezbednog kretanja pešaka na putu sa i bez trotoara, bezbednom i načinu i mestima prelaska ulice i biciklističke staze, neophodnim radnjama pri stupanju na kolovoz i značaju komunikacije sa saobraćajnom policijom;
- *Peti čas – uloga saobraćajne policije:* opis uloge, prava i obaveza saobraćajne policije, kao i načina na koji, kao ovlašćena lica, mogu pomoći deci u cilju bezbednog učešća u saobraćaju. Predstavljanje obaveštenja koja saobraćajni policajac daje položajem tela i ruku. Ishod ovog dela edukacije je sticanje poverenja deteta u uniformisano lice, tj. eliminacija straha koji je prisutan u većini slučajeva, a odnosi se na često zastupljeno razmišljanje: "ako nisi dobar/dobra čika policajac će...";
- *Šesti čas – izvođenje praktične nastave:* grupa dece je van prostorija i u neposrednoj blizini vaspitne ustanove. Praktično predstavljanje očekivanih i neočekivanih situacija u saobraćaju, kao i pojmova obrađenih na predhodnim časovima. Akcenat na bezbednom prelaženju ulice, kretanju trotoarom;
- *Sedmi čas – dijalog:* dijalog upodobiti aspektima koji su deci najinteresantniji, vezano za prethodno održani čas. Predavač na ovom času zauzima ulogu slušaoca, tj. u zavisnosti od dečijih komentara ocenjuje šta je potrebno ponoviti što usmeno, što praktično;
- *Osmi čas – vožnja rolera, bicikla:* upozavanje sa vožnjom rolera i bicikla vrši se u dvorištu vaspitne ustanove;
- *Deveti čas – pojam i prepoznavanje opasnih situacija:* deca kroz crteže i razgovor opisuju opasne situacije prema svom viđenju, na osnovu sopstvenog iskustva i zaključaka izvedenih iz prethodnog dela edukacije;
- *Deseti čas – prikazivanje slajdova:* akcenat je na situacijama u saobraćaju za koje su deca pokazala najveće interesovanje;
- *Jedanaesti čas – ja u saobraćaju:* deca, predavači, vaspitači i učitelji nalaze se na času u autobusu tj. predavač proverava koliko dete poznaje pravila ponašanja u javnom prevozu, kao i znanje koje je usvojilo iz porodice, u vezi ponašanja u automobilu i odnosa prema ostalim učesnicima u saobraćaju;
- *Dvanaesti čas – završni čas:* završni čas, zbog obima i zadatog sadržaja, traje duže od uobičajnog časa, a obuhvata proveru znanja i dodelu diploma koje će decu asociirati i podsećati na osnove stečenog znanja o bezbednosti saobraćaja.

2.2. Edukacija realizovana na opštinama Čukarica i Voždovac

Metod prikupljanja podataka bio je usmena anketa, tako da je na pitanja odgovorilo ukupno 239 dece. Prikupljanje podataka vršeno je tako što je predavač (anketar) postavljao pitanja celoj grupi ispitanika (dece) u isto vreme, odnosno pitanja deci nisu postavljana individualno, svakom detetu ponaosob. Anketa je sprovedena u 5 predškolskih ustanova, pri čemu je u svakoj od ustanova ispitan sledeći broj dece: "Dečiji gaj" – 82; "Neven" – 73; "Breze" – 62; Mila Jevtović" – 29; "Plavi čuperak" – 59. Anketa je sprovedena na početku i na završetku edukacije, u cilju provere efekata, odnosno unapređenja znanja dece iz oblasti bezbednosti saobraćaja.



Slika 1. Čas edukacije – projekat "Ja u saobraćaju"

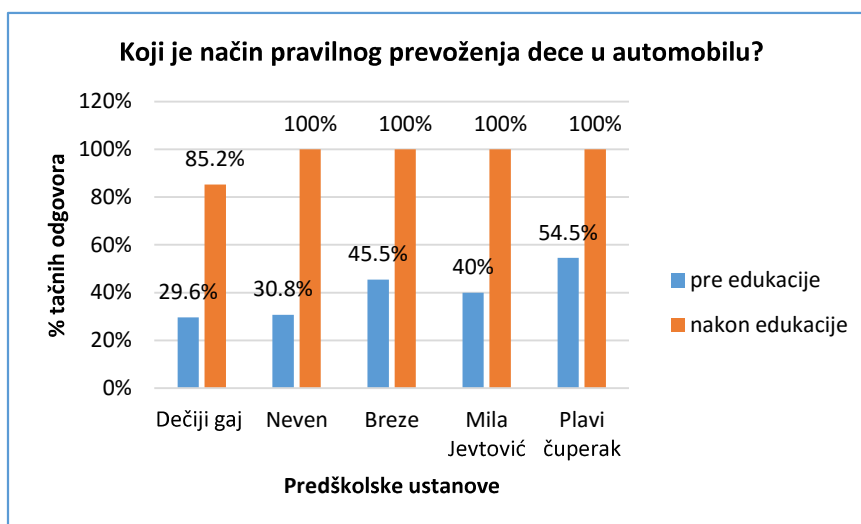
Deca su davala odgovore na 5 grupa pitanja, a ukupno na 16 pitanja. Prve dve grupe pitanja odnose se na način dolaska dece u predškolsku ustanovu (vrsta prevoznog sredstva, u svojstvu pešaka) i na elemente na osnovu kojih se opredeljuje da li dete zna šta je bezbedno učešće u saobraćaju, u zavisnosti od načina dolaska u vrtić. Treća grupa pitanja odnosi se na poznavanje osnovnih pojmova u saobraćaju, četvrta tretira ponašanje pešaka u saobraćaju, a peta grupa obuhvata pitanja u vezi opasnih situacija u saobraćaju.

Prvu grupu čine pitanja u koja podrazumevaju decidan odgovor, koji ispitivač unosi u pripremljeni anketni obrazac. Ostale grupe pitanja su osmišljene na način da stimulišu davanje odgovora sopstvenim rečima (pitanja otvorenog tipa), na osnovu kojih predavač ocenjuje da li je odgovor tačan ili ne.

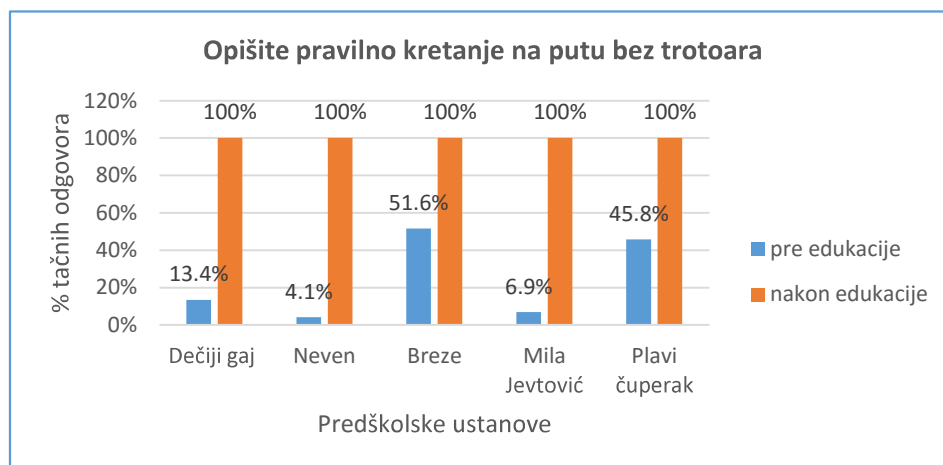
3. REZULTATI

Najznačajniji rezultati, dobijeni obradom prikupljenih podataka iz ankete, predstavljeni su u ovom delu rada. Kako veliki broj dece predškolskog uzrasta strada u saobraćajnim nezgodama u svojstvu putnika u automobilu, jedno od najznačajnijih pitanja je bilo: "Koji je način pravilnog prevoženja dece u automobilu". Deci je napomenuto da je bitno da se izjasne o prevoženju na prednjem ili zadnjem sedištu, korišćenju bezbednosnih sedišta i sigurnosnog pojasa, sedenju u krilu jednog od roditelja za vreme vožnje i sl (Slika 2.).

Nakon dobijenih odgovora ispitivač u anketni obrazac unosi da li dete je dete upoznato sa pravilnim načinom prevoženja u automobilu. Najviše znanja pre sprovedene edukacije pokazala su deca iz predškolske ustanove "Plavi čuperak" (54,5%), dok je u vrtiću "Dečiji gaj" 29,6% dece dalo tačan odgovor. Nakon edukacije sva deca (100%) iz vrtića dala su tačne odgovore, pri čemu je jedino u vrtiću "Dečiji gaj" bilo dece (14,8%) koja još uvek nisu bila savladala ovaj deo gradiva.

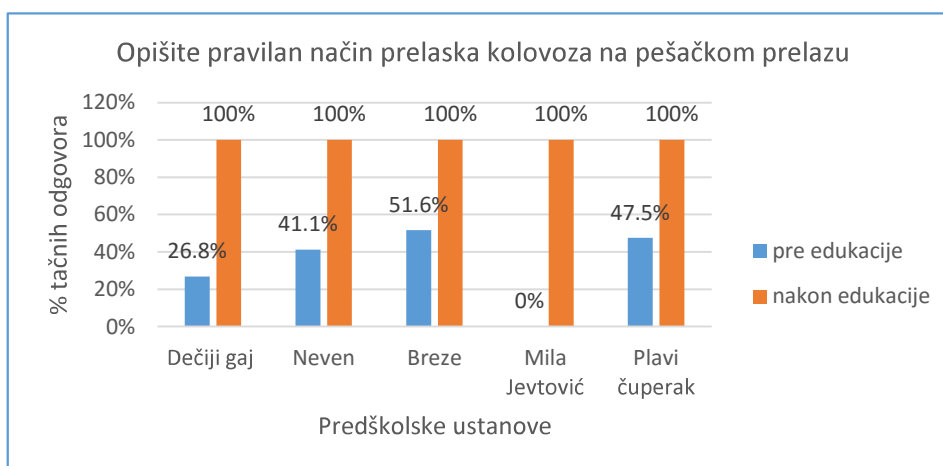


Slika 2. Odgovori na pitanje "Koji je način pravilnog prevoženja dece u automobilu"

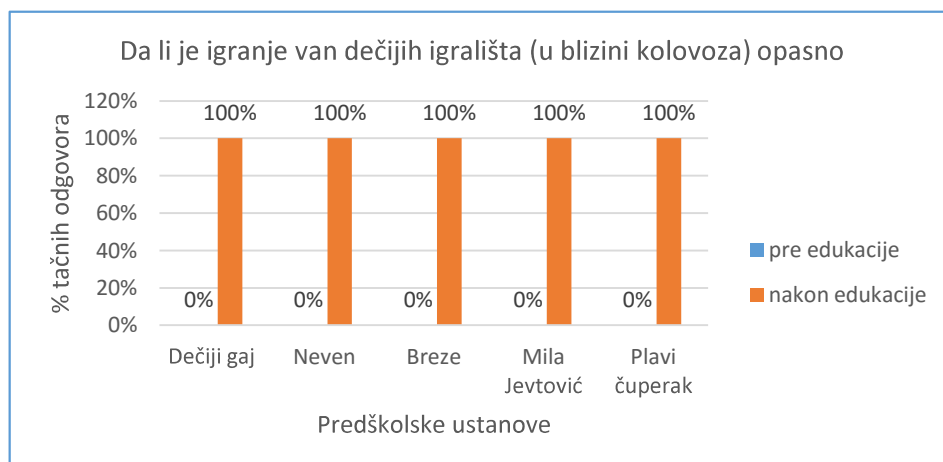


Slika 3. Odgovori na pitanje "Opišite pravilno kretanje na putu bez trotoara"

Imajući u vidu da kategorija dece pešaka spada u najugroženije grupe dece, sa aspekta učešća u saobraćaju, izdvojena su i sledeća 2 pitanja. Odgovarajući na prvo pitanje, pri opisivanju pravilnog načina kretanja (u svojstvu pešaka) na putu bez trotoara najmanji procenat dece je dao tačne odgovore u vrtićima "Neven" (4,1%) i "Mila Jevtović" (6,9%), dok su najviše znanja pokazala deca iz predškolske ustanove "Breze" (51,6%). Nakon završenog programa edukacije, sva deca iz predmetnih 5 predškolskih ustanova dala su tačne odgovore na pitanje "Opišite pravilno kretanje na putu bez trotoara" (Slika 3.).



Slika 4. Odgovori na pitanje "Opišite način pravilnog prelaska kolovoza na pešačkom prelazu"



Slika 5. Odgovori na pitanje "Da li je igranje van dečijih igrališta (u blizini kolovoza) opasno"



Slika 6. Poslednji čas – dodela diploma

Odgovarajući na drugo pitanje "Opišite pravilan način prelaska kolovoza na pešačkom prelazu", u predškolskoj ustanovi "Mila Jevtović" nijedno dete nije dalo tačan odgovor (0%), dok je najveći procenat dece dao tačan odgovor u vrtićima "Breze" (51,6%) i "Plavi čuperak" (47,5%). Efekti obuke su provereni anketiranjem dece na 12 času, tako da su deca iz svih 5 vrtića savladala ovaj deo gradiva i dala tačne odgovore (Slika 4.). S obzirom da se deca u velikoj meri igraju napolju (na otvorenom, dečijim igralištima), kada vremenske prilike to dozvoljavaju, izdvojeno je i pitanje "Da li je igranje van dečijih igrališta (u blizini kolovoza) opasno", odnosno na ovaj način ispitan je nivo svesti dece o opasnosti pri igranju u blizini kolovoza. Na ovo pitanje nijedno dete iz 5 predškolskih ustanova nije dalo tačan odgovor, što može ukazati na činjenicu da roditelji nisu upozoravali svoju decu da se ne igraju u blizini kolovoza. Sprovedenjem edukativnih aktivnosti, postignuti su značajni efekti, tako da su na poslednjem času sva deca dala tačan odgovor na ovo pitanje (Slika 5.).

4. DISKUSIJA

Na osnovu uporedne analize datih odgovora na izdvojena 4 pitanja, zaključak je da postoje razlike u nivou početnog znanja dece iz različitih vrtića, što je i očekivano, s tim da se procenat tačnih odgovora u pojedinim slučajevima značajno razlikuje. Na primer, na pitanje "Opišite pravilno kretanje na putu bez totoara" samo 4,1% ("Neven") i 6,9% ("Mila Jevtović") je dalo tačan odgovor, naspram 51,6% ("Breze") 45,8% ("Plavi čuperak"). Još je očiglednija razlika među odgovorima datim na pitanje "Opišite pravilan način prelaska kolovoza na pešačkom prelazu", jer nijedno dete (0%) iz predškolske ustanove "Mila Jevtović" nije dalo tačan odgovor, dok je 51,6% ("Breze") tačno odgovorilo. Ove razlike mogu biti posledica nepravilnog ponašanja u saobraćaju od strane roditelja (staratelja) dece, jer deca predškolskog uzrasta uglavnom oponašaju starije i na taj način usvajaju (pogrešne) načine ponašanja. Kako su na ovo pitanje odgovarala sva deca, razlog razlika u procentu tačnih odgovora može biti i taj što se određeni broj dece na putu do vrtića nije kretao kolovozom koji nema trotoar, u svojstvu pešaka, odnosno nije imao prilike da prelazi pešački prelaz na putu do vrtića (npr. jer ih roditelji dovoze automobilom).



Slika 7. Javni čas u Kraljevu

Имајући у виду велики проценат нетачних одговора на прво питање, најчешћи нетачни одговори деце су били: кад идемо близу не узимам се, јер мама каже "близу идемо, не мораš да се вежеš"; "ми имамо неке јастуке, ништа не може да нам се догоди", а што представља директан негативан утицај неpropisног понашања родитеља на децу. При преласку пешачког прелаза, ниједно дете није знало да је потребно прво погледати улево, па удесно, и онда опет улево, а образложења су била: "мама/тата су журили"; "нашој улици нико не пролази, нема аутомобила" и сл. Што се тиче играња у близини улице, у великом броју случајева деца су нашла да су игралишта и паркови далеко, па се онда играју на зеленим површинама у близини parkingа, при чему им се дешава да им "оде" лопта, али онда не трче "баš брзо" по њу.

Анкетирањем деце након реализоване едукације, дошло се до података који указују да су едукативне активности дале одличне ефекте. Наиме, по спроведеној обуци, скоро сва деца из 5 предшколских установа су дала тачне одговоре на издвојена питања (а и на остала питања из анкете). Ово указује на значај континуиране едукације у дужем периоду и систематизацију градива, тако да се деца по једном часу (радионици) презентује обим градива који могу да усвоје. Током трајања обуке, у разговору са децом, предавач је дошао до потврде да деца утичу и на понашање родитеља, па се на тај начин едукацијом деце постижу и секундарни ефекти у виду подизања нивоа свести родитеља о значају безбедности саобраћаја.

Како је удружење "ОДОС" реализовало већи број едукација у другим предшколским установама, услед остварене добре сарадње са руководством и васпитаоцима, предавачи "ОДОС-а" су били позвани да након неколико месеци поново одрже један час деци која су већ прошла обуку. Закључак је да су деца кроз 12 часова едукативних активности стекла знанја која нису краткотрајног карактера, већ да су тачно одговорили на питања из анкете и неколико месеци након завршетка обуке.

5. ЗАКЉУЧАК

У текућој години, градски Секретаријат за саобраћај и београдске општине расписали су конкурсе за невладине организације, у циљу унапређења безбедности у саобраћају. Пројекти су (су)финансирани средствима из буџета, што указује на чињеницу да је препознат значај и улога невладиног сектора у реализацији активности везаних за ову област. На овај начин формира се конкуренција међу удружењима грађана, која су подстакнута да константно унапређују своје програме рада, чиме се добија на квалитету едукације, у овом случају, деце предшколског узраста.

Према мишљењу аутора овог рада, сврсисходно би било извршити упоређивање ефеката различитих едукативних програма, у циљу дефинисања даљих смерница развоја и унапређења. Наиме, организација такмичења предшколске деце из безбедности саобраћаја, која су прошла различите обуке (реализоване од стране већег броја удружења грађана), би могла бити начин идентификације најквалитетнијих програма. С обзиром на то, могао би бити проверен обим и квалитет стеченог знанја, што је мерило квалитета обуке. Дуготрајност ефеката едукације би могла бити тестирана путем накнадног спровеђења анкете (након неколико месеци), од стране представника наручиоца пројекта и самих едукатора.

При раду у предшколским установама (државним и приватним) неопходно је прилагодити се специфичним захтевима комуникације са децом (без прекомерног подизања тона и наглих гестикација), као и смерницама од стране представника вртића и самих родитеља. У складу са тим, будући едукатори би требало да прођу обуку, спроведену од стране искуснијих колега, која би подразумевала и присуство практичном извођењу едукације.

На крају, као тема за даље размишљање, поставља се питање да ли је прихватљивије спровођење једнодневних (једночасовних) обука, при чему едукација обухвата већи број деце, или је бољи темељнији приступ, при чему је број деце која пролазе обуку мањи. Ефекти обуке која подразумева већи број радионица су сигурно бољи, али, с друге стране, трошкови и време спровођења едукације овог типа представљају отежавајућу околност. Комисије при локалним самоуправама, које врше evaluацију понуда, односно квалитета и обухватности пројекта невладиних организација, имају обавезу да при доношењу одлуке о избору пројекта узму у обзир предности и недостатке оба наведена вида едукативних програма.

6. LITERATURA

- [1]. Koopmans, J. M., Friedman, L., Kwon, S., Sheehan, K. (2015). Urban crash-related child pedestrian injury incidence and characteristics associated with injury severity, *Accident Analysis and Prevention*, 77 (2015), 127-136.
- [2]. Kukić, D., Pešić, A., Milošević, J., Rosić, M., Luković, B. (2015). Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2014. godini, Agencija za bezbednost saobraćaja, Republika Srbija.
- [3]. Sam, E. F. (2015). Don't learn safety by accident: A survey of child safety restraint usage among drivers in Dansoman, Accra, *Journal of Transport & Health*, 2 (2015), 160-165.
- [4]. Singh, D., Singh, S. P., Kumaran, M., Goel, S. (2015). Epidemiology of road traffic accident deaths in children in Chandigarh zone of North West India, *Egyptian Journal of Forensic Sciences*, in press.
- [5]. Sousa, R. M., Júnior, P. F., Braga, F. M., Neto, S. D. C., Belo, F. M., Reginaldo, S. S., Moraes, F. B. (2014). Correct use of safety belts and child restraint devices in cars among children in Goiânia, *Revista Brasileira de Ortopedia*, 49 (4), 340-344.
- [6]. Stevanović, M. (2015). Projekat "Ja u saobraćaju", Grad Beograd, Gradska uprava Grada Beograda, Sekretarijat za saobraćaj.
- [7]. World Health Organization (2015). Ten strategies for keeping children safe on the road