

UDK: 371.3:656.1

МОДЕЛИ САОБРАЋАЈНОГ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА ЗА РАЗЛИЧИТЕ КАТЕГОРИЈЕ ДЕЦЕ – ДЕО СВЕТСКИХ ИСКУСТАВА

TRAFFIC MODELS OF EDUCATION FOR VARIOUS CATEGORIES OF CHILDREN - PART OF GLOBAL EXPERIENCE

Јелена РАНКОВИЋ¹, Далибор ПЕШИЋ², Крсто ЛИПОВАЦ³, Борис АНТИЋ⁴

Резиме: Према Светској здравственој организацији (2015), повреде у саобраћајним незгодама су један од четири најчешћа узрока смрти деце старије од 5 година. Наиме, сваке године у саобраћајним незгодама на путевима у свету погине 186.300 деце, што је више од 500 погинуле деце сваког дана (WHO, 2015). Како би се смањило број страдања деце у саобраћају, неопходан је систематичан рад на саобраћајном образовању и васпитању деце, односно, неопходно је да деца од самог почетка самосталног учешћа у саобраћају усвоје неопходна знања и исправне ставове за безбедно учествовање у саобраћају. Истраживања су показала да деца различитог узраста, на различите начине усвајају знања и формирају ставове и понашање. Из тог разлога, неопходно је за различите узрасте деце дефинисати различите modele саобраћајног образовања и васпитања, како би се деци на најефикаснији начин пренело неопходно знање, односно, формирали исправни ставови и понашање. У овом раду дат је преглед модела саобраћајног образовања и васпитања за различите узрасте деце, који су развијени у свету. Наиме, у раду су детаљно представљене специфичности различитих категорија деце, могућности деце у погледу разумевања и прихватања садржаја из безбедности саобраћаја, као и најважнија искуства о примени представљених модела саобраћајног образовања и васпитања.

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

Abstract: According to the World Health Organization (2015), injuries in traffic accidents are one of the four most common causes of death in children older than 5 years. In fact, each year in road crashes in the world dies 186,300 children, that's more than 500 children every day (WHO, 2015). In order to reduce the number of injuries of children in traffic, you need a systematic work on road safety education of children, that is, it is essential that children from the beginning of independent participation in traffic acquire the necessary knowledge and the correct attitudes for safe participation in traffic. Studies have shown that children of different ages, in different ways, acquire knowledge and form attitudes and behavior. For this reason, it is necessary for different ages of children define different traffic models of education, to children in the most efficient way necessary knowledge transferred, respectively, formed the correct attitudes and behavior. In this paper provides an overview of the traffic model of education for children of different ages, which were developed in the world. Specifically, the paper presents a detailed specifics of the various categories of children, the possibilities for children in terms of understanding and acceptance of the content of traffic safety, as well as the most important experiences on the implementation of the presented model of traffic education.

Keywords: children, models, road safety education, road safety

1. УВОД

Према Светској здравственој организацији (2015), повреде у саобраћајним незгодама су један од четири најчешћа узрока смрти деце старије од 5 година. Наиме, сваке године у саобраћајним незгодама на путевима у свету погине 186.300 деце, што је више од 500 погинуле деце сваког дана (WHO, 2015). Поред смртог страдања, десетине милиона деце буде повређено у саобраћајним незгодама, а нека од њих задобију инвалидитет са последицама до краја живота (WHO, 2009).

Страдање деце у саобраћајним незгодама је важно питање у свакој држави и друштву. Смањење броја погинуле и повређене деце у саобраћајним незгодама је приоритет препознат у свим стратегијама и акционим плановима безбедности саобраћаја свих земаља на свету које имају стратешки приступ рада у безбедности саобраћаја. Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије дефинисано

¹ докторант, Јелена Ранковић, маг. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Војводе Степе бр. 305, Београд, Србија, j.rankovic@outlook.com

² доцент, др Далибор Пешић, дипл. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Војводе Степе 305, Београд, Србија, d.pesic@sf.bg.ac.rs

³ редовни професор, Крсто Липовац, дипл. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Војводе Степе 305, Београд, Србија, k.lipovac@sf.bg.ac.rs

⁴ доцент, др Борис Антић, дипл. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Војводе Степе 305, Београд, Србија, b.antic@sf.bg.ac.rs

је начело заштите деце које гласи „Деца уживају посебну заштиту у саобраћају. Приликом деловања у систему безбедности саобраћаја, безбедност деце је први приоритет“ (АБС, 2014).

Светска искуства у области безбедности саобраћаја, а нарочито у сфери безбедности деце у саобраћају, указују на два системска правца деловања. Први правац деловања усмерен је ка унапређењу и прилагођавању саобраћајног окружења деци, са циљем смањења броја и последица саобраћајних незгода са учешћем деце. Други правац деловања је заснован на прилагођавању деце саобраћајном окружењу, тј. према организованом дејству образовних и медијских активности надлежних субјеката у циљу превенције саобраћајних незгода са децом. Овакве мере се често називају и системским мерама, у којима су основни „стубови носиоци“ безбедног учешћа деце у саобраћају квалитетно реализован програм саобраћајног образовања и васпитања (Липовац и др., 2007).

У овом раду су представљене неке од системских мера, односно, дат је преглед најважнијих резултата и закључака спроведених едукација, као и предлози и препоруке при дефинисању едукативних програма. Поред тога у раду су систематизоване и карактеристике деце као учесника у саобраћају, а што је потребно познавати при дефинисању едукативних програма, који су намењени најмлађим учесницима у саобраћају.

2. КАРАКТЕРИСТИКЕ ДЕЦЕ КАО УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Млађа деца су ограничена физичким, когнитивним и социјалним развојем, и све то их чини рањивијим учесницима у саобраћају од одраслих. Наиме, деца својим психо-физичким карактеристикама нису у потпуности дорасли захтевима савременог саобраћаја. У том смислу, веома угрожену групу учесника у саобраћају представљају деца, а посебно узимајући у обзир да се она у саобраћају појављују и као рањиви учесници у саобраћају (пешаци и бициклисти). Поред тога, деци су глава, груди, стомак и удови у процесу раста, па су им органи релативно мекани, што их све то чини рањивим учесницима у саобраћају, и не само у својству пешака и бициклиста, већ и у својству путника у возилима. Последњих година, због неупотребе заштитних система за децу у возилима, значајан број деце страда у својству путника. Наиме, према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, у Републици Србији је, у периоду од 2011. до 2015. године, у својству путника изгубило живот 31 дете до 12. година старости, док је 276 деце задобило тешке телесне повреде, а 2942 детета лаке телесне повреде.

Ministry of Transportation and Highways (1994) наводе да је за безбедан прелазак улице неопходно да се поседује 26 вештина. Како су деци недовољно развијена чула, отежано им је и учествовање у саобраћају у својству пешака. У приручнику Ministry of Transportation and Highways (1994) наводи се да:

- Дете, испод 8 година, веома тешко може да процени да ли се возило креће или не.
- Деца имају тешкоће да процене брзину и удаљеност аутомобила.
- Када дете види да му се приближава аутомобил, прву ствар коју опажа је боја аутомобила, док и не размишља којом брзином се возило креће.
- Деца претпостављају да се возила могу одмах зауставити.
- Деца мисле да уколико виде возило, да и возач види њих.
- Деца перципирају да се велики аутомобили брже крећу од малих аутомобила.
- Деца доживљавају широке улице као опасне, а уске улице као безбедне.
- Деца доносе потенцијално опасне одлуке - немају способност да процене да ли има довољно времена да се безбедно пређе пут и избегне судар - нарочито уколико се повећава брзина возила.
- Деца не могу да перципирају компликоване саобраћајне ситуације, нити могу да предвиде могуће кретање возила.
- Како су деца „мале висине“, видно поље детета лако ометају паркирани аутомобили, електрични водови, трафике, знаци за некретнине, итд.
- Периферни вид детета није у потпуности развијен. Наиме, видно поље детета је за једну трећину уже него код одрасле особе.
- Деца имају тешкоће да одреде правац звука.
- Деци се лако омете пажња. Деца у једном тренутку могу да се концентришу само на једну ствар, и то се често концентришу на оно што је од интереса за њих у том тренутку.
- Деца немају развијен осећај опасности. Код деце се преплићу машта и стварност, а поред тога прецењују своје знање и физичку снагу.

- Разговор са децом о правилима у саобраћају не доводи до безбеднијег понашања. Пешачење са децом по улицама у близини куће пружа деци искуство и могућности да се развије свест о безбедности саобраћаја.

Мања деца обично имају доста добро знање о томе како треба да се понашају у саобраћају, али само понашање не одговара увек и приказаном знању.

Деца развијају вештине неопходне за прелазак улице, и безбедно понашање деце није инстинктивно или аутоматско. Поред тога, деца су недоследни учесници у саобраћају у смислу да они користе безбедно понашање у неким приликама и небезбедно понашање у другим приликама. Наиме, понашање деце није предвидљиво (https://www.tac.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0009/83889/Information-for-Teachers-and-Schools.pdf, посећено: 13.08.2016. године).

2.1. На који начин деца развијају вештине за безбедно учествовање у саобраћају?

У извештају SWOV-а (2012) наводи се да постоје три различите врсте развоја мозга након рођења:

- развој који се јавља независно од било каквог утицаја из окружења,
- развој у којем изложеност околини има суштински значај за одређен узраст и
- развој кроз посебну обуку.

За саобраћајно образовање је веома важно да се детету омогући да има све врсте искустава.

Током развоја, дете почиње да учи кроз искуство. Тек тада се развија разумевање општих саобраћајних обележја. За саобраћајно образовање, то значи да млађа деца треба да овладају практичним вештинама. Ако се вештина често користи у познатим и непознатим ситуацијама, деца могу да савладају и ситуације у којима је неопходна процена и разумевање ситуације, као што су интеракције између различитих категорија корисника путева.

Учење је специфична област. Наиме, то значи да млађе дете често у пракси може да изведе само оно што је научило и на месту на којем је научило (нпр. на одређеном пешачком прелазу на путу до школе). Када дете треба да изведе ово на неком другом месту и у некој новој ситуацији, то му представља тешкоћу и вероватно ће то урадити погрешно. То значи да дете мора да буде у пратњи одрасле особе како би добро савладало нову ситуацију. Слични проблеми се јављају, на пример, када дете учи из књиге или помоћу компјутерске игре. Оно што се на тај начин научи, не мора да резултира правилним понашањем детета у пракси.

Деца највише уче од особа које су им важне. То могу да буду њихови родитељи или васпитачи, али и “хероји”, као што су ликови из стрипова, или “узори”, као што су спортске звезде. Ово се не односи само на експлицитне поруке, као што су “ставите појас, то је безбедно”, већ и на имплицитне поруке. Оне се преносе начином на који се “важни људи” понашају. Родитељ који не користи сигурносни појас, али очекује од детета да га користи, шаље имплицитну поруку да то, заиста, и није тако важно.

Недавна психолошка истраживања (SWOV, 2012) показала су да деца могу да уче важне саобраћајне вештине од пете године, и да саобраћајно образовање може да убрза процес учења. Међутим, треба пазити да програми саобраћајног образовања не створе илузију да дете може да учини више него што заиста може.

Briem (2006) наводи да дете тек након осме године, у разматрању људских односа може да разликује узрок и последицу. Важно је организовати активности у којима дете уз помоћ одраслог разматра след догађања и открива узрочно – последичне везе.

3. ЕДУКАЦИЈА У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

3.1. Саобраћајно образовање и васпитање као део наставног плана и програма

Учествовање у саобраћају је сложен процес и задатак који захтева од учесника да примењују правила, да препознају опасне ситуације, и да предвиде понашање других учесника у саобраћају. Све ово мора бити учињено у саобраћајном окружењу, када је неопходно у малом временском периоду обрадити велику количину информација и донети одговарајућу одлуку (SWOV, 2013:1).

Саобраћајно образовање и васпитање је за децу од изузетног значаја као основа за безбедно учешће у саобраћају, и то не само формално образовање у школама, већ и посебно континуирана едукација деце од стране родитеља (SWOV, 2012:1).

Основни циљ саобраћајног образовања и васпитања деце је квалитетно образовање деце, које је превасходно усмерено ка:

- Стицању нових сазнања неопходних за безбедно учешће деце у саобраћају,
- Формирању позитивних ставова код деце у вези са самосталним учешћем у саобраћају,
- Унапређењу понашања деце у реалним саобраћајним условима,
- Подстицању мотивације васпитача на квалитетнији рад са децом,
- Развијању става да је рад васпитача са децом веома важан елемент превенције саобраћајних незгода са децом (Трифунковић, 2013).

Образовање у безбедности саобраћаја обухвата све мере које имају за циљ да позитивно утичу на понашање, са нагласком на:

- Промовисање знања и разумевања саобраћајних правила и ситуације
- Побољшање способности кроз обуку и искуство
- Јачање и/или промени става о ризику, личној безбедности и безбедности других учесника у саобраћају (ROSE 25, 2005).

Чак и ако не постоји општа сагласност о томе шта би требало да буде садржај или облик образовања у безбедности саобраћаја, постоји општа сагласност о значају образовања за безбедност на путевима. У скоро свакој земљи на свету образовање у безбедности саобраћаја има своје место у оквиру формалног система образовања. Постоје и бројни други програми образовања у безбедности саобраћаја, иницијативе и производи који постоје изван формалне организације образовања (Dragutinovic and Twisk, 2006).

Образовање треба да буде започето од најранијег доба детета, и треба да буде припојено и да прати цео школски систем. Тренутно у Европи овакава политика образовања деце већ је заступљена у неким земљама (Аустрија, Француска, Велика Британија). Постоје изузеци, као што је Шведска, где саобраћајно образовање није укључено у наставни план и програм, већ то да ли ће и како ће евентуално бити спроведено, потпуно зависи од наставника. Раније су и у Шведској постојала одређена ангажовања у школама, на пример, од стране полиције, али се од тога одустало (Briem, 2006). Dragutinovic and Twisk (2006) наводе да је саобраћајно образовање и васпитање део наставног плана и програма у Холандији, Француској, Шпанији и Скандинавским земљама, као и у Хрватској, Естонији, Литванији и Чешкој где је саобраћајно образовање интегрисано у друге предмете, док је у Белорусији у оквиру посебних лекција. У Аустралији саобраћајно образовање и васпитање је део националног плана и програма, док на Новом Зеланду није (Dragutinovic and Twisk, 2006).

3.2. НАСТАВНИ ПЛАН И ПРОГРАМ У САД-У

Наставни план за безбедност деце у саобраћају је у САД-у развила Национална администрација за безбедност саобраћаја на ауто-путевима (NHTSA). Наменен је за учење и подстицање вежбања безбедног понашања пешака за ученике раног школског узраста (ниво од предшколског узраста до петог разреда). Организовано кроз пет лекција које покривају важне области када је у питању безбедност пешака, а свака од лекција се наставља на претходно научене вештине:

- Безбедно кретање у саобраћају,
- Прелажење улица,
- Прелажење преко раскрсница,
- Безбедност на паркиралишту,
- Безбедност у школском аутобусу.

Сви разреди добијају инструкције у вези са пет области безбедности пешака. Међутим, да би се унапредило развијање прилагођеног учења, наставни план укључује поделе ученика на: предшколско и први разред, други и трећи разред, четврти и пети разред. Лекције се различито надовезују током следећих година, захтевајући веће могућности решавања проблема и подстицајући вршњачко моделовање и дискусију.

Генерални циљ наставног плана за безбедност деце у саобраћају је развијање вештина. Док деца могу бити свесна начина на које ће постати безбедни пешаци, циљ овог програма је да помогне деци да знање развију у аутоматски одговор у понашању.

Наставни план настоји да споји разумевање когнитивног развоја са постојећим проналасцима у вези са предностима инструкција за безбедно понашање пешака. Са овим програмом и могућностима упућивања на понављање вежбања, наставни план допуњује когнитивни развој деце на основу њиховог узраста или разреда. Поред тога, наставни план о безбедности деце у саобраћају тежи да ангажује децу из све три категорије развоја. Прво, деца стичу знање кроз дискутовање са учитељима и кроз демонстрације. Пратећи ове инструкције деци се омогућава довољно времена да раздвоје искуства понашања кроз активно учење, у оквиру ког вежбају вештине које су научили. На крају, учитељима је омогућено да обезбеде прегледе лекција и наставке у форми комбиновања наставно планских искустава до крајњег вођења ученика ка „самосталном“ нивоу. Овај наставни план је осмишљен тако да почне са најосновнијим концептима у вези са безбедношћу пешака: учење и вежбање како се треба безбедно кретати у саобраћају. С обзиром да ово може бити релативно лак задатак за старију децу, у складу са њиховим когнитивним способностима и лако за комбиновање вештина, ова компонента програма је основа за друге лекције. Предвиђено је да се лекције у наставном плану уче редом. Лекције су састављене тако да укључују различите методе учења и омогућују деци разноврсност начина учења.

Генерални приступ за сваку лекцију је следећи:

Лекције почињу са кратким инструкцијама. Одмах затим, учитељ ће покренути дискусију и демонстрацију концепта. Трећа компонента, вођена вежбањем, је најкритичнија. У овом кораку, ученици имају прилику да спроведу посматране вештине, изаберу како се треба понашати и вреднују своје одлуке. То је количина лекција које се приказују како би имале највећи утицај на развој вештина ученика. На крају, учитељ закључује дневну лекцију са кратким прегледом да би лекцију привео крају. Ако је могуће, учитељ може, такође, пратити сваку лекцију обезбеђивањем активности у вези са комбиновањем наставних планова. Ово помаже ученицима да вежбају вештине различитих садржаја, што захтева разноврсније ученике и подршку дугорочног разумевања. Учитељи треба да припоје надгледана и састављена искуства у реалним (или блиско реалним) саобраћајним ситуацијама. Унутар сваке лекције, учитељима је дата опција да употпуне вежбање на један од три начина: да креирају модел за симулацију искуства, да воде ученике до оближњег пута или паркиралишта да вежбају безбедно понашање или да воде децу до реалних улица, раскрсница и паркиралишта. Количина потребног материјала за сваку лекцију може варирати, у зависности од начина који учитељи изаберу.

За разлику од других програма намењених безбедности пешака који се потпуно фокусирају на физичко васпитање и концепт здравља, представљени програм омогућава учитељима да употпуне разумевање ученика укључивањем математике, читања, друштвених предмета, ликовне уметности, музике и научних области у теме безбедности пешака. Интеграција наставних планова има много предности. Приказује ученицима како да усвоје и примене знање у разним околностима, а учитељима омогућава да доследно појачају концепте преко контекста.

4. ПРЕПОРУКЕ И СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЕДУКАТИВНИХ ПРОГРАМА

Деца су активни учесници у саобраћају. Имајући у виду да су деца подложна променама понашања, едукација о безбедности у саобраћају треба да буде важан фактор када је у питању унапређење понашања свих учесника у саобраћају. Током одрастања, утицај родитеља брзо бива замењен утицајем вршњака, па је едукација од малена веома важна за изградњу основе (Akgul, 2008). Један од проблема и недостатака је што је мало познат стварни утицај едукације о безбедности саобраћаја. Twisk (2007) је анализирао ефикасност 11 пројеката за едукацију у периоду 2003-2006 године. Резултати ове студије показују да је едукација много ефикаснија уколико је део дуготрајних и поновљених интервенција које се комбинују са другим мерама као што је контрола саобраћајне полиције. На тај начин могуће је уочити законитости у понашању и страдању деце на конкретном подручју, пројектовати адекватне мере и применити их како би се повећала безбедност саобраћаја. Ефекти едукације су мерени на основу промена у само-пријављеном понашању. Упитник се састоји од питања о понашању, о познавању саобраћајних прописа, свести и ставовима о безбедности саобраћаја, самопроцени и друштвеним вредностима. Истраживање које је спровео Department for Transport (2010) показује да је едукација ефикаснија ако се учи на активан и практичан начин, односно ако:

- Је део целе школе, целе заједнице. Референт за безбедност саобраћаја има улогу да помогне да планирате свој рад како би се поклопио са локалним кампањама и активностима.
- Је део свеобухватног програма за личну, социјалну и здравствену едукацију. Многа деца уче вештине о безбедности саобраћаја, образовање се може применити на друге аспекте безбедног боравка. На пример, разумевање једноставних правила, препознавање шта може да изазове штету, знајући ко и како им може помоћи.
- Укључује децу и младе људе у стварању одлука које им помажу да остану безбедни. Што је више деце укључено у доношење одлука како би остали безбедни, веће су шансе да ће деловати на њих.
- Ако се заснива на разумевању њихових потреба и забринутости. Неке веома интересантне едукације о безбедности могу да не значе ништа деци за разумевање и вештине, док други могу бити сувише напредни или сувише рани за њих да би их практиковали. На пример, нека истраживања показују да деца нису у стању да прелазе путеве без пратње до девете године. Деца могу имати и друге веће проблеме као што је избегавање насилника, који могу утицати да занемаре њихово претходно учење о безбедности саобраћаја на путевима.
- Је реалан и релевантан за живот деце. Неке активности се родитељима могу чинити небитне за децу ако не представљају одраз њиховог комшилука и начина живљења.
- Препознаје оно што би могло посебно да угрози дете било појединац, заједница, вршњак.
- Се створи "Партнерство". Школе, обданишта и дечији центри треба да сарађују са другим агенцијама као што су локалне власти, тимови за безбедност саобраћаја, полиција и националне хуманитарне организације као и родитељи и старатељи, тражећи њихове ставове, информације и упутства и њихово укључивање у развој и примену заједничких планова.
- Развија личне особине, као што су самопоуздање и прилагодљивост. Изградња поверења деце је једна од ставки о начину безбедности који ће им користити у другим ситуацијама, на пример код куће када се игра са пријатељима.
- Је позитивна и награђује безбедније понашање. Моделирањем, похвалом и награђивањем безбедног понашања детета не само да појачава поруке усмерене на безбедност него и охрабрује децу да питају за помоћ одраслих када се осећају небезбедно. Критика и равнодушност могу учинити дете несавесним или да се плаши да пита за помоћ.
- Приликом дефинисања програма саобраћајног образовања и васпитања треба узети у обзир и место становања деце. Наиме, деца који живе у различитом окружењу, имају и различите потребе образовања у безбедности саобраћаја на путевима.
- Нагласак за децу која живе у мање насељеним местима, је како да се безбедно крећу када не постоје изграђене пешачке стазе, док деца у густо насељеним подручјима ће морати да науче како да препознају и управљају у сложеним ситуацијама у саобраћају (https://www.tac.vic.gov.au/data/assets/pdf_file/0009/83889/Information-for-Teachers-and-Schools.pdf , посећено: 13.08.2016. године).

Едукативни програми треба да буду такви да се не подразумева да деца и одрасли имају исто схватање речи „пешак“, „лево“, „десно“, „буди пажљив“. Едукација треба да буде таква да се деца уче шта треба да избегавају у саобраћају, како би имали осећај сопствене одговорности за одржавање безбедности. Анализом бројних студија које су се бавиле развојем деце утврђено је које вештине код деце су развијене, које су могућности деце различите старости, да ли постоји могућност да увежбају одређене вештине, како одрасли могу да утичу на њихов развој (Dragutinovic and Twisk, 2006).

У многим земљама квалитет и обим едукације из безбедности саобраћаја у школама и вртићима у великој мери зависи од ангажовања и појединачног интереса наставника. Таква ситуација је и у земљама у којима је едукација из безбедности саобраћаја део наставног плана и програма, и то са дефинисаним садржајем и обимом. Интересовање и ангажовање наставника ће се повећати уколико су добро образовани, а недостатак образовања и обуке доводи до недостатка интересовања и ангажовања, а што доводи до недостатка едукације из безбедности саобраћаја. Носиоци саобраћајног образовања и васпитања су наставници и полицијски службеници. Помоћу мотивације, која обухвата пружање образовања и обуке, носиоци едукације треба да се претворе у покретачку снагу у систему саобраћајног образовања и васпитања (ROSE 25, 2005).

Што се тиче обима СОВ-а у школским програмима, као и у сваком другом предмету, само садржаји који се понављају имају дуготрајан ефекат. Саобраћајно образовање и васпитање захтева довољно времена, посебно када се разматра значај изласка у реално саобраћајно окружење, како би се нпр. спровела обука

за пешаке. Гледајући примере добре праксе, предавање треба да се састоји од низа модула у дужем временском периоду. Узимајући у обзир различит дизајн обуке, апсолутни минимум је да се предвиди 10 сати на годишњем нивоу, при чему је то апсолутни минимум за пружање основних интервенција (ROSE 25, 2005).

5. ЗАКЉУЧАК

Истраживања у свету су показала да је саобраћајно образовање и васпитање деце од изузетног значаја, и да је најбоље саобраћајно образовање и васпитање започети што раније, односно, од најмлађих узраста деце. Наиме, спровођењем саобраћајног образовања и васпитања подиже се свест најмлађих учесника у саобраћају о њиховој одговорности у саобраћају, усађују им се обрасци безбедног понашања, и најважније усађује им се култура безбедног понашања у саобраћају, па касније имају веће шансе да буду безбедни учесници у саобраћају.

Са друге стране, спровођење саобраћајног образовања и васпитања је изузетно комплексно због самих карактеристика деце. Наиме, деца су ограничена како физичким, тако когнитивним и социјалним развојем. У свету су развијени различити модели саобраћајног образовања и васпитања. Међутим, нема јединственог усаглашеног става који модел је најбољи, па се тежи ка креирању више модела који би одговарали прво систему и заједници у којој дете живи, а након тога и конкретном детету, посматрајући његов узраст и окружење. Праћење искустава у свету нам може показати какви се ефекти постижу применом различитих модела, а одабир конкретног модела или креирање потпуно новог модела за конкретне услове треба детаљно размотрити, а пре тога је потребно спровести детаљну анализу свих околности које могу утицати на безбедност деце у саобраћају.

6. ЛИТЕРАТУРА

- Агенција за безбедност саобраћаја (АБС). (2014). „Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2014. години“. Београд.
- Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије (АБС). (2016). Подаци јединствене базе података о обележјима безбедности саобраћаја [Статистика]. Доступно на: serbia.gdi.net/azbs. Посећено дана: 26.07.2016.
- Valdimar Briem, (2006). Children's traffic safety in Iceland: Accidents and education
- Department for Transport.(2010).Road safety education: A guide for early years settings and schools teaching children aged 3–11.
- Dogan Akgul, V., (2008).“A Study on Children and School Pedestrians Safety in Urban areas, A Case Study From Norrköping Cit., Sweden”, (Докторска дисертација), Department of Science and Technology. Linköping University. Sweden.
- Dragutinovic, N. and Twisk, D. (2006). The effectiveness of road safety education. A literature review. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands.
- Institute for Road Safety Research. (SWOV). (2013). Necessity, contents and evaluation of traffic education, Leidschendam, The Netherlands, 1-5.
- Institute for Road Safety Research. (SWOV). (2012). Traffic education for children 4-12 years old, Leidschendam, The Netherlands, 1-6
- KIDS ON THE MOVE: INFORMATION FOR TEACHERS AND SCHOOLS, Victoria, https://www.tac.vic.gov.au/data/assets/pdf_file/0009/83889/Information-for-Teachers-and-Schools.pdf , посећено: 13.08.2016. године
- Липовац, К., Јованов, Д., Нешић, М., (2007). „Унапређење безбедности деце у саобраћају – елаборат саобраћајног образовања и васпитања за основну школу“, II семинар, Зборник радова „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“, Саобраћајни факултет. Београд.
- Ministry of Transportation and Highways. (1994). Pedestrian crossing control manual for British Columbia. Victoria. British Columbia.
- ROSE 25. (2005). INVENTORY AND COMPILING OF A EUROPEAN GOOD PRACTICE GUIDE ON ROAD SAFETY EDUCATION TARGETED AT YOUNG PEOPLE.BOOKLET: GOOD PRACTICE GUIDE ON ROAD SAFETY EDUCATION
- Трифуновић, А., (2013). Утицај перцепције боја и просторних релација деце предшколског узраста са аспекта безбедности саобраћаја. Дипломски рад.
- Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. and Commandeur, J.J.F. (2007). When is education effective? Systematic evaluation of education projects. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands.
- <http://www.nhtsa.gov/ChildPedestrianSafetyCurriculum> , посећено: 14.08.2016. године