



**ВОДИЧ ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ
РЕФЕРЕНТНОГ ОКВИРА КОМПЕТЕНЦИЈА
ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ
У ОБРАЗОВНО-ВАСПИТНИ РАД
СА ДЕЦОМ И УЧЕНИЦИМА**



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ЗАВОД ЗА УНАПРЕЂИВАЊЕ
ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА



САДРЖАЈ

ПРЕДГОВОР	1
РЕЧ ДИРЕКТОРА АБС	3
РЕЧ ДИРЕКТОРА ЗУОВ	4
О АГЕНЦИЈИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА	5
О ЗАВОДУ ЗА УНАПРЕЂИВАЊЕ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА	5
О ВОДИЧУ	6
I ДЕО	
1. АБС: ПРЕГЛЕД СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ	9
2. ПСИХОФИЗИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ДЕЦЕ ОД ЗНАЧАЈА ЗА УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ	24
2.1. ДЕЦА ПРЕДШКОЛСКОГ УЗРАСТА	24
2.2. ДЕЦА УЗРАСТА ОД I ДО IV РАЗРЕДА	26
2.2. ДЕЦА УЗРАСТА ОД V ДО VIII РАЗРЕДА	28
3. САОБРАЋАЈНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ	30
3.1. ОПШТА ПИТАЊА САОБРАЋАЈНОГ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА	30
3.2. РАЗНОВРСНОСТ МОДЕЛА САОБРАЋАЈНОГ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА У ЕВРОПИ	31
3.3. САОБРАЋАЈНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ У СРБИЈИ	33
II ДЕО	
1. РЕФЕРЕНТНИ ОКВИР КОМПЕТЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ	37
1.1. ОСНОВНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О РЕФЕРЕНТНОМ ОКВИРУ КОМПЕТЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ	37
1.2. РЕФЕРЕНТНИ ОКВИР КОМПЕТЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ	39
2. СМЕРНИЦЕ ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ РЕФЕРЕНТНОГ ОКВИРА КОМПЕТЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ У ОБРАЗОВНО-ВАСПИТНИ РАД	44
2.1. ПРЕДШКОЛСКО ВАСПИТАЊЕ И ОБРАЗОВАЊЕ	45
2.2. ОСНОВНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ ОД I ДО IV РАЗРЕДА	47
2.3. ОСНОВНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ ОД V ДО VIII РАЗРЕДА	49
III ДЕО	
1. ПОЈМОВНИК	77
2. ЛИСТА ЗА САМОПРОЦЕНУ	80
3. РЕСУРСИ ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ РЕФЕРЕНТНОГ ОКВИРА КОМПЕТЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ	81

ПРЕДГОВОР

Постоји много тога што може угрозити безбедност деце и изазов је образовати их и васпитавати тако да постану самостална. Претерана заштита не само што је штетна, већ је и немогућа, јер одрастањем деца имају природну потребу да упознају свет који их окружује и да у њему активно учествују. Саобраћај је онај део света који све нас окружује, независно у којој средини живимо, чиме се бавимо, колико имамо година... Међутим, поред добробити које саобраћај пружа, он је најсложеније и најопасније окружење човека. У нашој земљи, страдања у саобраћају су још увек велика и потребно је предузети све како би се она смањила. Треба имати у виду да су деца најосетљивија категорија учесника у саобраћају, јер их њихове психофизичке карактеристике ометају да у потпуности разумеју саобраћајне ситуације и да на правилан начин реагују. Повреде које могу задобити у саобраћају имају теже последице него код одраслих код којих је скелетно-мишићни систем развијенији а телесна маса већа. Зато је важно да одрасли кроз своје различите канале и улоге од најранијег узраста деце брину о њиховом оспособљавању да на безбедан начин учествују у саобраћају. *Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са Акционим планом за период од 2023. до 2025. године¹, Закон о безбедности саобраћаја на путевима (ЗОБС)² и Закон о основама система образовања (ЗОСОВ)³ дају правни оквир за саобраћајно образовање и васпитање.*

Стратегија безбедности саобраћаја Републике Србије, у уводном делу, констатује да најважнији циљ прве националне стратегије, да нема погинуле деце у саобраћају од 2020. године, није у потпуности остварен. Иако је дошло до смањења за 35% у односу на 2011. годину, то је и даље велики број страдале деце у односу на европски просек. Такође, у Стратегији се констатује да систем саобраћајног образовања и васпитања није успостављен у пуном капацитету. Зато се као општи циљ Стратегије наводи: смањен број погинулих и тешко повређених лица за 50% до 2030. године, у односу на 2019. годину и без погинуле деце у саобраћају од 2030. године. Мера 4.1. односи се на унапређење система саобраћајног образовања и васпитања где се каже: „У циљу успостављања система саобраћајног образовања и васпитања неопходна је примена мера и активности које ће омогућити да свако лице, сагласно старости и начину на који учествује у саобраћају (пешак, возач, путник), пре започињања активног учешћа у саобраћају стекне одговарајућа знања и вештине, као и да развије позитивне ставове везане за безбедност саобраћаја. Наиме, висок ниво знања, односно вештина, као и развијени позитивни ставови директно су сразмерни позитивном моделу понашања свих учесника у саобраћају. С обзиром на претходно, важно је предузети активности на унапређењу постојећег система саобраћајног образовања и васпитања на свим нивоима, почев од предшколских установа, преко основних и средњих школа, обука у ауто-школама до усавршавања постојећих возача.”

У ЗОБС-у, члан 6, говори се о одговорности 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. Закон препознаје као одговорне: породицу, органе и организације надлежне за бригу о деци за доношење програма саобраћајног образовања и васпитања, органе надлежне за унутрашње послове за реализацију дела програма саобраћајног образовања и васпитања, органе надлежне за послове саобраћаја за унапређење саобраћајног окружења у зонама школа, органе надлежне за послове здравља за едукацију грађана о здравственим аспектима безбедног понашања у саобраћају, органе надлежне за послове одбране, Агенцију за безбедност саобраћаја, органе локалне самоуправе, предшколске установе, основне и средње школе, стручне и научне институције које се баве безбедношћу саобраћаја, средства јавног информисања, удружења и групе грађана које се баве безбедношћу саобраћаја, правна лица која врше оспособљавање кандидата за возаче, као и

¹ “Службени гласник РС”, број 84 од 5. октобра 2023.

² “Сл. Гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. Закон и 76/2023

³ “Сл. Гласник РС”, бр. 88/2017, 27/2018 - др. закон, 10/2019, 27/2018 - др. закон, 6/2020, 129/2021 и 92/2023

репрезентативне асоцијације ових правних лица.

ЗОСОВ као један од циљева образовања и васпитања наводи обезбеђивање подстицајног и безбедног окружења за целовит развој детета и ученика и развијање компетенције за сналажење и активно учешће у савременом друштву које се мења. Из тога произилази одговорност образовног система да брине о безбедности деце и ученика, и то не само стварањем безбедног окружења док су они у установи, већ и њиховим оспособљавањем да сами брину о својој безбедности. У члану 11 говори се о кључним компетенцијама за целоживотно учење, међу којима је и она која се односи на разумевање света природе, способност примене знања и технологије за људске потребе - медицину, транспорт, комуникацију. Закон кључне компетенције одређује као скуп интегрисаних знања, вештина и ставова који су потребни сваком појединцу за лично испуњење и развој, укључивање у друштвени живот и запошљавање.

Поред наведених домаћих докумената, ослонац за спровођење саобраћајног образовања и васпитања, налази се и у међународном документу чији је потписник и Република Србија. У питању је документ који је Генерална скупштина Уједињених нација 2015. године усвојила под називом *Циљеви одрживог развоја* (СДГ), а често се називају и *Глобални циљеви* јер се баве глобалним изазовима (груписаним у 17 циљева) као што су климатске и еколошке промене, али и опасности које прете од саобраћаја. Они су важни јер су смернице за креирање националних политика у различитим областима, али са истом намером да се унапреди развој држава и смањи сиромаштво. У оквиру 17 циљева постоји 169 придружених циљева и међу њима они који се тичу безбедности у саобраћају. Циљ 3.6. се односи на захтев да се преполови број смртних случајева и повреда у саобраћајним незгодама, а циљ 11.2 који тражи да се обезбеди приступ одрживим и безбедним транспортним системима, са посебном пажњом на потребе рањивих учесника у саобраћају као што су деца, особе са инвалидитетом и старије особе.

Завод за унапређивање образовања и васпитања и Агенција за безбедност саобраћаја су препознали своје место и улогу у саобраћајном образовању и васпитању (СОВ) и заједничким снагама су припремили *Референтни оквир компетенције за безбедно учешће у саобраћају* и Водич за његову имплементацију. Децу учимо многим стварима, неке од њих ће им бити више или мање потребне у каснијем приватном и професионалном животу. Међутим, једино што са сигурношћу знамо то је да ће увек морати да брину о свом здрављу и безбедности. Зато је одговорност одраслих да их на прави начин припремимо за те захтеве.

РЕЧ ДИРЕКТОРА АГЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Саобраћај чини саставни део скоро сваког аспекта нашег свакодневног живота. Сваки пут када изађемо из свог дома како бисмо отишли до школе, посла или обављали остале друштвене и породичне обавезе, ми постајемо учесници у саобраћају. Утицај система саобраћаја је толико свеprisутан да његова безбедност утиче на широк спектар основних људских потреба. Свима нама, без обзира који начин превоза користимо или пешачимо, мора бити омогућено безбедно кретање.

Деца представљају једну од најрањивијих категорија учесника у саобраћају, а њихова рањивост потиче првенствено од степена психофизичке развијености. Деца су посебно угрожена, јер немају довољно искуства ни знања о безбедном учествовању у саобраћају. Безбедност деце је наш највећи приоритет. Она треба да прођу едукацију и да стекну позитивне ставове и навике у саобраћају, још од најранијих школских дана.

Саобраћајно образовање и васпитање представља предуслов за стварање безбедних генерација. Човек као личност почиње да се формира од детињства, па је зато изузетно важно деловати на децу од малих ногу, системски, како би прихватила исправна понашања у саобраћају као нормална. Уколико је добро саобраћајно образовање и васпитање, деца ће боље разумети и подржавати захтеве безбедности саобраћаја, зато ће лакше прихватити поједине норме и безбедније се понашати у саобраћају. На путу од куће до школе, битно је да деца препознају ризике и да се безбедно понашају у саобраћају. Генерације деце које буду едуковане на овај начин, стицаће позитивне ставове, навике и знања потребна за безбедно учешће у саобраћају. Када ове генерације буду спремне да самостално управљају возилом, очекујемо да ће то чинити безбедније и да ћемо бележити значајно смањење страдања на путевима у Републици Србији.

Захваљујем се читаоцима овог приручника који је важан за све нас као свакодневне учеснике у саобраћају, а посебно у процесу учења деце. Понекад као возачи, понекад као пешаци, бициклисти, али увек спремни да допринесемо саобраћају без погинулих и тешко повређених лица.

Визија нула погинулих у саобраћајним незгодама је приоритет у раду Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије.

Нека нас жеља за очувањем људских живота подстакне и мотивише да сваким даном заједно превентивно радимо. Уверен сам да можемо учинити грађане Републике Србије безбеднијим у саобраћају.

в.д. директора
Бранко Стаматовић

РЕЧ ДИРЕКТОРА ЗАВОДА ЗА УНАПРЕЂИВАЊЕ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА

Безбедност у саобраћају кроз међупредметни приступ и очекиване исходе

Свако доба тражи наставника који учи, с разликом, да ли желимо наставника који учи да унапређује систем наставе или наставника који продубљује научно-истраживачко знање. Наставник будућности мора бити носилац промене и прилагођавања, а задатак школе је да пружи широк репертоар истраживачких метода, начина да се постави и дефинише проблем. Дакле, потребно нам је знање које мисли, а не знање које образује. Наставника, који је кључ развијеног образовања, оснажујемо стварајући услове како за квалитетнију наставу, тако и за несметано стручно усавршавање које одговара потребама наставника развијајући алате за међусобну размену знања и сарадњу у оквиру образовне заједнице и установа које директно или индиректно утичу на развој образовања.

Овај приручник треба да служи као извор и мотивација наставницима за повезивање тема и исхода из различитих предмета са безбедношћу у саобраћају. Важност саобраћаја и безбедности у данашњем друштву је неупитна, и то не само својом јасном недвосмисленошћу у називу, већ и у пренесеном, ширем контексту. Можда бисмо данас могли рећи – *саобраћам, дакле јесам* – јер је уврежено, лаичко мишљење и прва асоцијација, саобраћај који се одвија само онда када смо покренули неко возило и саобраћали на путевима. Али, пре свега, саобраћај је комуникација учесника, те је можемо довести у везу са општом комуникацијом свих учесника. Како се савремено образовање креће у смеру брисања граница међу предметима, те се наставницима сугерише међупредметно повезивање, покушали смо да вам дамо смер и примере начина на које се саобраћај као међупредметна тема може обрађивати на часовима различитих предмета. Смернице не значе ништа друго до да смо означили путоказе, а све што даље следи је искључиво у креативним рукама наставника. Циљ, који нити Завод нити Агенција могу да достигну без наставника су часови и идеје коју нам могу дати наставници и ученици кроз саму реализацију наставе. Дакле, извесно је да се може пронаћи креативна веза, да се може изнаћи времена које можемо посветити саобраћају, да се садржаји повежу и попут осталих тема усмере превасходно на превенцију и подизање свести о значају безбедности у саобраћају, при чему имамо на уму да повезивање иде у правцу што креативнијих идеја, јер само тако се учи. Што је повезивање креативније и разноврсније, веће су снаге које побуђују креативност и код деце. Будућност програма наставе и учења управо је у отвореном приступу: наставници бирају теме и доводе их у везу са оним знањима и вештинама одговарајућим за одређени ученички узраст, дати предмет и предвиђени програм. Будућност не тражи ученика који меморише више података од вештачке интелигенције нити је то више могуће, али је могуће другачије повезивање и стицање праксе кроз креативно решавање изазова који ће му се несумњиво појављивати у будућности.

Из тог разлога, школа је институција у којој постоји довољно простора да кроз различите предмете понудимо ученицима садржаје који ће их водити ка досезању исхода и даље, омогућити усвајање и разумевање и саобраћаја и безбедности. Многе теме у програму и настави се могу искористити за разговор са ученицима. На тај начин, они промишљају и доносе самосталне закључке, што ће поспешити способност да се активно и критички мисли, и самим тим и утиче превентивно. Приручник који су осмислили саветници Завода за унапређивање образовања и васпитања јесте почетак, претекст за рад на часу. Ово пред вама су само предлози, замишљени као полазна подршка која нуди извесне приступе за рад на часу који ће садржаје и исходе повезивати са саобраћајем. Надамо се да ћете самостално наставити да развијате почетну идеју.

Овом приликом вас позивам да нам шаљете идеје и радове како бисмо на Националном образовном порталу установили базу примера добре праксе, која ће поспешити међусобну размену искустава и даље богатство наставе.

Директор Завода
Др Златко Грушановић

О АГЕНЦИЈИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Агенција за безбедност саобраћаја брине о вашој безбедности, али и безбедности свих грађана Републике Србије у саобраћају на путевима. Агенција се развија као модерна и стручна институција, препознатљива и релевантна у овој области. Иницира и окупља друге институције и организације, унапређује међународну сарадњу, учествује у међународним пројектима и истраживањима, учествује у креирању политике безбедности саобраћаја на путевима у Србији и труди се да буде поуздан партнер. Сарађујемо са многим институцијама и на тај начин, кроз спровођење заједничких активности доприносимо смањењу страдања на нашим путевима.

Визија Агенције за безбедност саобраћаја је управо тимски рад; да будемо синоним за отворену сарадњу са другим институцијама, јер само заједничким снагама можемо утицати на унапређење стања безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији. Циљ нула погинулих у саобраћајним незгодама јесте наша водила у раду.

Спасивање људских живота и ублажавање тежине последица саобраћајних незгода је управо наша мисија.

У постизању мисије и циљева учествују четири сектора. То су Сектор за возила, Сектор за возаче, Сектор за превенцију и локалне самоуправе, као и Сектор за правне, финансијске и опште послове. Ови сектори са свим својим запосленима предано раде и доприносе на постизању и испуњењу циљева Агенције, уз подршку Кабинета директора којим руководи директор Агенције.

О ЗАВОДУ ЗА УНАПРЕЂИВАЊЕ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА

Законом о основама система образовања и васпитања 2004. године прописано је да Република Србија оснива Завод за унапређивање образовања и васпитања (ЗУОВ). На тај начин настављен је рад започет 1955. године када је основана прва институција која ће више пута мењати име, али увек са истим циљем - да се на стручан начин бави образовањем и васпитањем.

Данас, ЗУОВ обавља развојне, саветодавне, истраживачке и друге стручне послове у предшколском, основном и средњем образовању и васпитању ради праћења, обезбеђивања и унапређивања квалитета и развоја система образовања и васпитања. Организационо је подељен у три центра.



Центар за развој програма и уџбеника - обавља стручне послове који се односе на припремање: програма образовања и васпитања за предшколско, основно и опште средње образовање, уметничко образовање и општеобразовне предмете у стручним школама, програма предшколског и основног образовања у иностранству, стандарда квалитета уџбеника, као и давање стручне оцене уџбеника и стручног мишљења о додатним наставним средствима, дидактичким и дидактичким игровним средствима.



Центар за професионални развој запослених у образовању

- обавља стручне послове који обухватају: припремање стандарда компетенција за запослене у образовању; одобравање програма и стручних скупова; креирање и реализација обука које Завод припрема, подршка у реализацији обука од јавног значаја и пружање континуиране стручно-педагошке помоћи запосленима у образовању.



Центар за стручно образовање и образовање одраслих

- остварује послове који се односе на развој, праћење и осигурање квалитета средњег стручног образовања и образовања одраслих; стручно усавршавање након завршеног средњег образовања; припремање стручне матуре; завршних, специјалистичких и мајсторских испита; припремање програма стручног оспособљавања и обуке, као и давање стручне оцене уџбеника и наставних средстава за средње стручне школе и образовање одраслих.

Завод је добитник **Светосавске награде** за допринос унапређивању квалитета образовно-васпитне праксе и научних достигнућа у области образовања и васпитања, а Веб сајт Завода добитник је награде **“Тор50 најбољих online ствари”** као један од најбољих веб сајтова 2023. године у категорији образовање и култура.

О ВОДИЧУ

Водич је припремљен са намером да пружи помоћ и подршку у саобраћајном образовању и васпитању деце предшколског узраста и ученика основне школе кроз имплементацију *Референтног оквира компетенције за безбедно учешће у саобраћају* (РОК-БУС). Наменен је свима који раде у предшколским установама и основним школама, од директора, васпитача, наставника до стручних сарадника, а може бити од користи и родитељима.

Садржај Водича је дат у три целине. Прва има за циљ да читаоцу пружи ширу слику о учешћу и страдању деце у саобраћају, о психофизичким карактеристикама деце различитог узраста значајних за учешће у саобраћају и о саобраћајном образовању и васпитању у Европи и код нас. Друга целина се бави компетенцијама које треба развити код деце до краја основне школе за безбедно учешће у саобраћају, као и о начинима како се на томе може радити у оквиру постојећих активности предшколских установа и школа. Водич се завршава појмовником, списком ресурса за рад на имплементацији РОК-БУС и листом за самопроцену запослених у установама која треба да покаже у којој мери су спремни за рад са децом/ученицима на развоју компетенција за безбедно учешће у саобраћају и какве су им потребе за додатним едукацијама у овој области.

Централни део Водича је *Референтни оквир компетенција за безбедно учешће у саобраћају* у коме су наведене компетенције које ученик на крају основне школе треба да поседује. Оне су дате кроз знања, вештине, ставове и вредности и пратеће описе (дескрипторе) иако се све то здружено појављује у понашању једне особе. Тако конципиран оквир даје смернице за непосредан рад са децом и ученицима у овој области. Наведене компетенције су резултат кумулативног и координираног рада у области безбедности саобраћаја током предшколског и основношколског васпитања и образовања, и то у оквиру свих облика рада – активностима са предшколцима, обавезним предметима, изборним програмима, слободним наставним активностима, ваннаставним активностима и часовима

одељењског старешине. У Водичу постоје примери како наведени облици рада могу допринети развоју компетенције за безбедно учешће у саобраћају, с тим да у њему нема самих садржаја који се тичу саобраћајних правила и читалац до њих долази користећи препоручене ресурсе који се налазе на крају Водича.

Специфичност рада у овој области огледа се у томе што се права развијеност компетенције за безбедно учешће у саобраћају проверава ван школе, када ученици прелазе улицу, користе јавни превоз, возе бицикл или се налазе као путници у возилу. Наставнике не треба да фрустрира што се резултат њиховог рада на саобраћајном образовању и васпитању само делимично може проверити на уобичајени начин у школи усменим пропитивањем и контролним задацима. Овде се ради о дуготрајном процесу постепеног развоја компетенције која ће свакако бити у функцији онда кад буде требало, али ће то бити просторно и временски удаљено од школе. Зато СОВ треба посматрати као инвестицију за будућност, значајну и за појединца и за друштво, а овај Водич као помоћ и подршку у таквим напорима.

I ДЕО



1. ПРЕГЛЕД СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ

Преглед стања безбедности деце у саобраћају представља упоређивање доступних података из Републике Србије и Европе, а заснива се на 2 извештаја издата од стране релевантних институција:

1. Анализа страдања деце (0-14) у периоду 2018-2022. године на територији Републике Србије, Агенција за безбедност саобраћаја, Мај 2023;
2. The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe, Frank Mütze and Werner De Dobbeleer, European Transport Safety Council, January 2019.

Прегледни извештај који је приредила Агенција за безбедност саобраћаја приказује:

- трендове страдања деце, расподелу настрадале деце према узрасту и полу;
- својство учешћа деце у саобраћају у тренутку страдања;
- податке о индикаторима перформанси безбедности саобраћаја (употреба заштитних система за децу у возилима, прелаз деце преко пешачког прелаза);
- сажетак резултата истраживања ставова учесника у саобраћају о овој теми;
- резултате пројекта „Пажљивкова смотра“.

Извештај Стање образовања о безбедности у саобраћају и мобилности у Европи је систематизовани приказ образовања у области безбедности саобраћаја и мобилности који садржи:

- преглед дефиниција образовања о безбедности саобраћаја и мобилности (узрастне групе, анализа дефиниција и осврт на учинковитост примењених модела образовања);
- приказ стања безбедности деце и младих у саобраћају у Европи (уз осврт на напредак остварен на пољу унапређења њихове безбедности у саобраћају);
- приказ улоге ЕУ у образовању о безбедности у саобраћају;
- преглед стања образовања о безбедности у саобраћају и мобилности у Европи;
- одељак о повезивању безбедности у саобраћају и одрживе мобилности и њеним утицајем на здравље.

Безбедност деце у саобраћају је препозната као један од стратешких циљева Светске здравствене организације и Уједињених нација. Како у безбедности саобраћаја Република Србија прати трендове и циљеве постављене на глобалном нивоу, унапређење безбедности деце представља један од приоритета деловања Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије.

Према подацима Републичког завода за статистику, деца у Србији чини око 14% становништва, док је у свету тај однос око 25%. У Србији је просечан број деце по домаћинству 1,58. Сваке године се роди око 62 хиљаде беба. Деца наставу похађају у око 3.200 редовних основних школа (око 1.100 матичних и око 2.100 издвојених одељења). У Србији има нешто више од пола милиона ђака (90% редовна и 10% издвојена одељења). Први (1 - 4. разред) и други (5 - 8. разред) циклус основног образовања похађа по око 252 хиљаде ученика, док наставу за ученике са сметњама у развоју похађа нешто више од 4 хиљаде ученика у око 160 специјалних школа/одељења.

⁴ Под настрадалом (НАСТ) децом се сматрају сва погинула (ПОГ) и повређена (ПОВ) деца. Под бројем повређене деце (ПОВ) се сматрају сва тешко телесно повређена (ТПП) и лако телесно повређена (ЛТП) деца.

⁵ Извор: АБС, Прегледни извештај, Анализа страдања деце у периоду 2018-2022. године

⁶ Part of the LEARN! project coordinated by ETSC and supported by Fundación MAPFRE and the Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV), European Transport Safety Council, January 2019, www.trafficsafetyeducation.eu

Србија

У Републици Србији деца чине око 2% погинулих и 5% тешко телесно повређених лица, односно око 7% настрадалих лица. Јавни ризик страдања деце је око 12, што значи да на милион деце њих 12 изгуби живот у саобраћајним незгодама. То је знатно више у односу на европски просек где јавни ризик деце износи 6,8 (ЕУ27, Европска комисија, 2022). У Републици Србији у просеку, годишње, живот изгуби око 12 и буде повређено око 1.360 (око 170 ТТП и 1.190 ЛТП) деце у саобраћајним незгодама. Другим речима, сваког месеца једно дете погине и нешто више од 110 деце буде повређено у саобраћајним незгодама. У посматраном петогодишњем периоду је 59-оро деце смртно страдало и још 6.806 деце је повређено у саобраћајним незгодама на путевима у Републици Србији, од којих је 859 задобило тешке телесне повреде и 5.947 лаке телесне повреде. Највише деце страда у путничким возилима.

Анализом броја смртно страдале деце и тешко телесно повређене деце по годинама, у периоду 1997-2022. године у Републици Србији, уочава се да број погинуле деце има тренд смањења, али да осцилује кроз године. Након 2010. године (након ступања на снагу важећег Закона о безбедности саобраћаја на путевима) значајно је смањење и броја погинуле деце и броја тешких телесних повреда код деце.

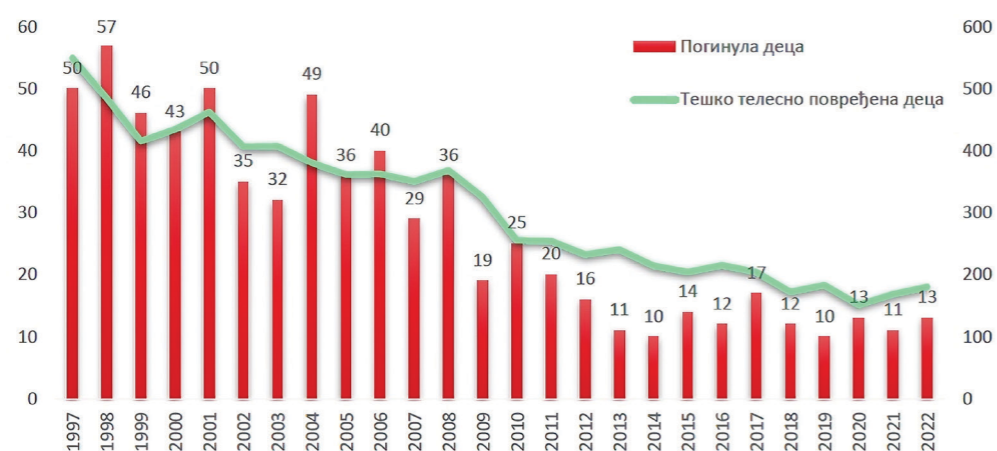


График 1. Тренд броја погинуле и тешко телесно повређене деце у периоду 1997-2022. године у РС

Европа

Подаци из пројекта се односе на образовне активности за децу и младе до 18 година, са фокусом на основном и средњем образовању (6 - 17 година), јер је то циљна група за већину образовних активности.

Статистика безбедности на путу би могла да образложи размотрење деце и младих до 25 година, као што су млади корисници пута између 15 и 24 године пре представљени у статистикама смртности и тешких телесних повреда: иако чине 11% популације, они учествују са 17% смртности на путу. Обзиром на то да многи млади стичу приступ мотоциклима и путничким возилима током овог периода, то би условило укључивање обука/образовања мотоциклиста и возача у анализу, што није овде циљ.

Иако је већина образовних активности усмерена на децу и младе, важно је да се образовање о безбедности на саобраћају посматра као процес учења током целог живота, који обухвата све узрасне групе од мале деце до старих. Свака узрасна група може се сусрести са различитим изазовима, али сви могу имати користи од стицања више знања, унапређења вештина и доприноса развоју културе оријентисане на безбедност.

Безбедност деце у саобраћају у Републици Србији

Посматрано по својствима учешћа у саобраћају, од укупног броја погинуле деце, деца путници чине скоро половину (49%), деца пешаци 39% и деца возачи 12%. Тешке телесне повреде деце најчешће задобију као пешаци (47%), скоро половина, а затим као путници (скоро трећина тешко телесно повређене деце (32%)) и као возачи (око петине - 21%).

Посматрано по категоријама појединачно, није уочен стабилан тренд ни код једне категорије. Највише тешких телесних повреда деце возача забележено је 2020. године, након чега је успостављен опадајући тренд у броју тешких телесних повреда, док код смртно страдале деце возача није долазило до значајних промена (График 2 и 3).

Код путника у возилима број погинуле деце је исти у последње две године. Међутим, постоји пораст тешких телесних повреда, поготово у последње три године (График 2 и 3). Највише тешких телесних повреда путника је евидентирано 2022. године. Код пешака је уочен пораст и броја погинулих и броја тешко телесно повређених у последње три године (График 2 и 3).

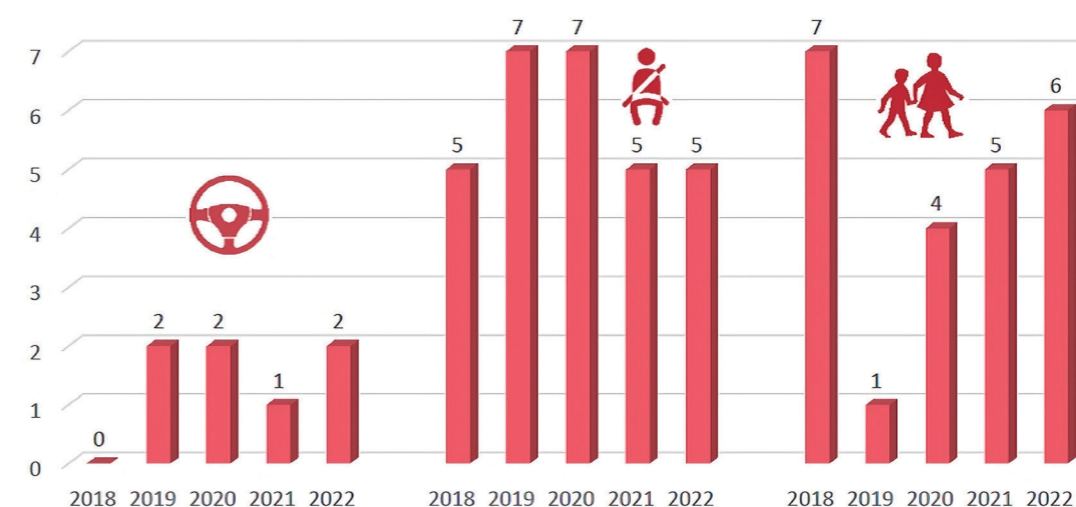


График 2. Тренд броја погинуле деце по својству учешћа (возачи, путници, пешаци), у периоду 2018-2022. године у РС.

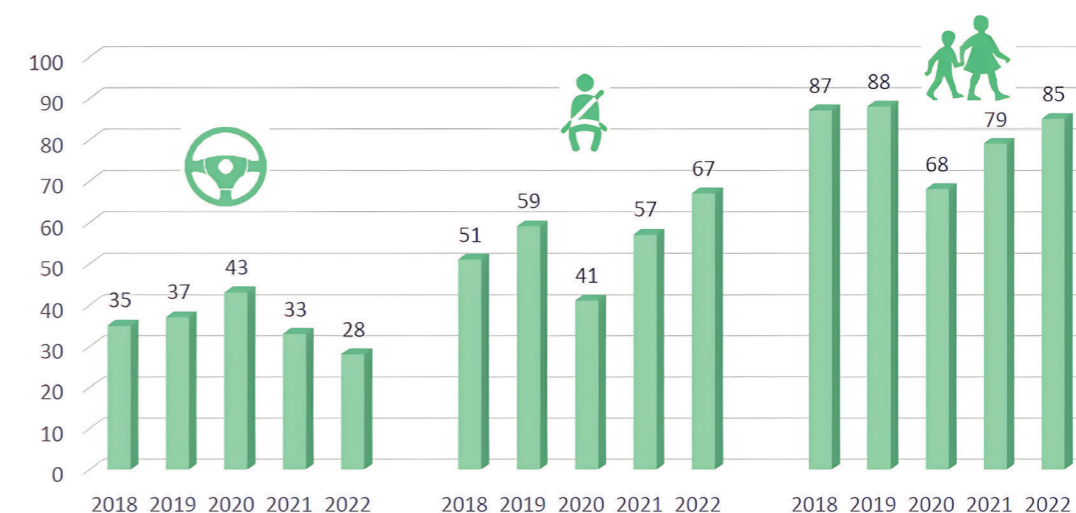


График 3. Тренд броја тешко телесно повређене деце по својству учешћа, у периоду 2018-2022. године у РС.

⁷ У већини европских држава, 6 година је узраст када дете почиње основно образовање и/или је обавезно да пође у школу. У већини држава-чланица ЕУ, узраст када се завршава средње образовање је 18 или 19 година. Већина 17-годишњака се, стога, претпоставља да још увек похађа средње образовање: стога је овај узраст изабран као горња граница. За више информација о образовним системима европских држава: Европска комисија (2018), Структура европских образовних система 2016/17.

Безбедност деце у Европској унији

За децу и младе у ЕУ, просечно је било 16 погинулих у саобраћајним незгодама на путу на милион деце и младих (узраста 0-17 година) између 2014. и 2016. године. Треба истаћи да стопа смртности у саобраћајним незгодама на путу за 15, 16 и 17-годишњаке доприноси половини овог броја, док је просек за децу млађу од 15 година, 8 смртних случајева на милион деце. Међутим, деца и млади немају исти ниво безбедности свуда у Европи. Стопа смртности у саобраћајним незгодама на путу за децу и младе у Норвешкој је преко 5,5 пута нижа него у Летонији и Румунији. Земље са општим добрим резултатима у безбедности у саобраћају такође имају тенденцију да имају добре резултате у безбедности деце и младих у саобраћају.

Да би се илустровала опасност од смрти повезана са променама у модалној расподели начина превоза са повећањем узраста, на Графику 4 приказана је дистрибуција смртних случајева на путевима деце узраста од 0-13, као и узраста 14, 15, 16 и 17 година, према врсти превоза у периоду од 2014. до 2016. године у 25 земаља ЕУ, где се види да 51% деце узраста од 0-13 година смртно страда као путници у аутомобилу, 31% као пешаци, а 11% као бициклисти. До узраста од 14 година, начин путовања деце често је одређен избором родитеља.

Од 14 година, млади постају мобилнији и независнији корисници пута. Пропорција смртности корисника двоточкаша са моторним погоном почиње нагло да расте од 14. године. У неколико европских земаља, дозволе за вожњу мопеда могу се добити већ од 14 година.

Смрти возача и путника на моторима представљају 15% свих смртних случајева у саобраћајним незгодама на путевима код 14-годишњака, 27% код 15-годишњака, 37% код 16-годишњака и 38% код 17-годишњака.

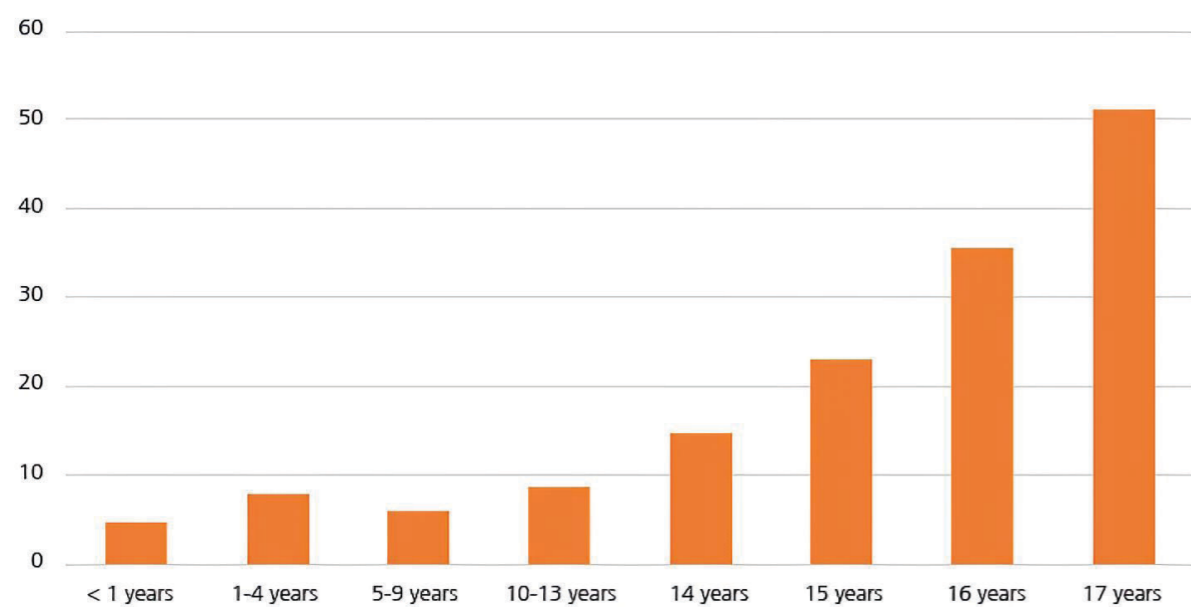


График 4. Смртни случајеви у саобраћајним незгодама на путевима по старосној групи на милион становника сваке старосне групе, просечно за период 2014-2016. за ЕУ27. (Словачка искључена због недостатка података). Напомена: Бројеви су просечни за ЕУ27 и могу варирати у зависности од године.

Закључак је да су деца и млади данас безбеднији у саобраћају, него пре десет година. Током последње деценије, смртност деце и младих на путевима у ЕУ значајно је смањена. Док је 2006. године 2.639 деце и младих изгубило живот на путевима у ЕУ25, тај број је био 1.128 у 2016. години. То представља смањење од 57,3%, док су остали смртни случајеви у саобраћајним незгодама на путевима смањени само за 39,8% у истом периоду.

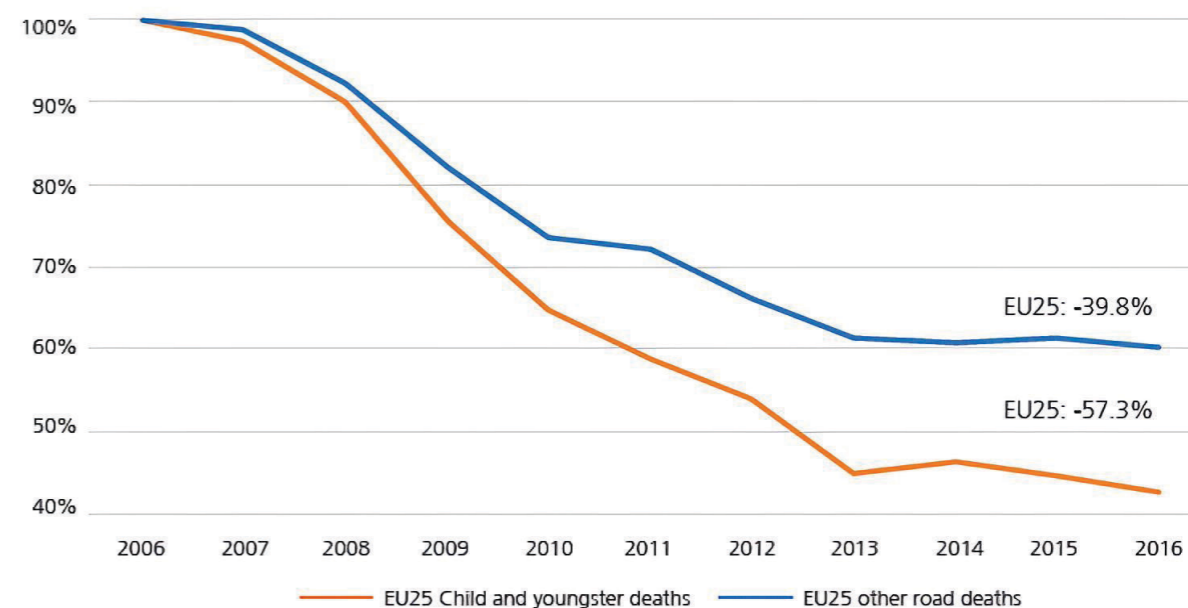


График 5. Број смртних случајева за особе млађе од 18 година и осталих смртних случајева у саобраћајним незгодама на путевима у ЕУ 25 током периода од 2006. до 2016. године. Бугарска (БГ), Литванија (ЛТ) и Словачка (СК) су искључене због недостатка података.

Анализа страдања деце у периоду 2018-2022. године

Посматрано по годинама старости, највише погинуле деце било је узраста од 14 година (осморо деце), а затим деце узраста 4, 7 и 8 година (по шесторо деце). Анализирајући број повређене деце у саобраћају у зависности од узраста може се уочити да се број повређене деце повећава са сваком годином старости детета, како лаких, тако и тешких телесних повреда. Највише повређене деце је, такође, међу четрнаестогодишњацима. С обзиром да са порастом броја година расту и потребе за кретањем, овакви подаци су и очекивани. На Графику 6. може се видети расподела повређене деце по годинама старости, у претходних пет година.

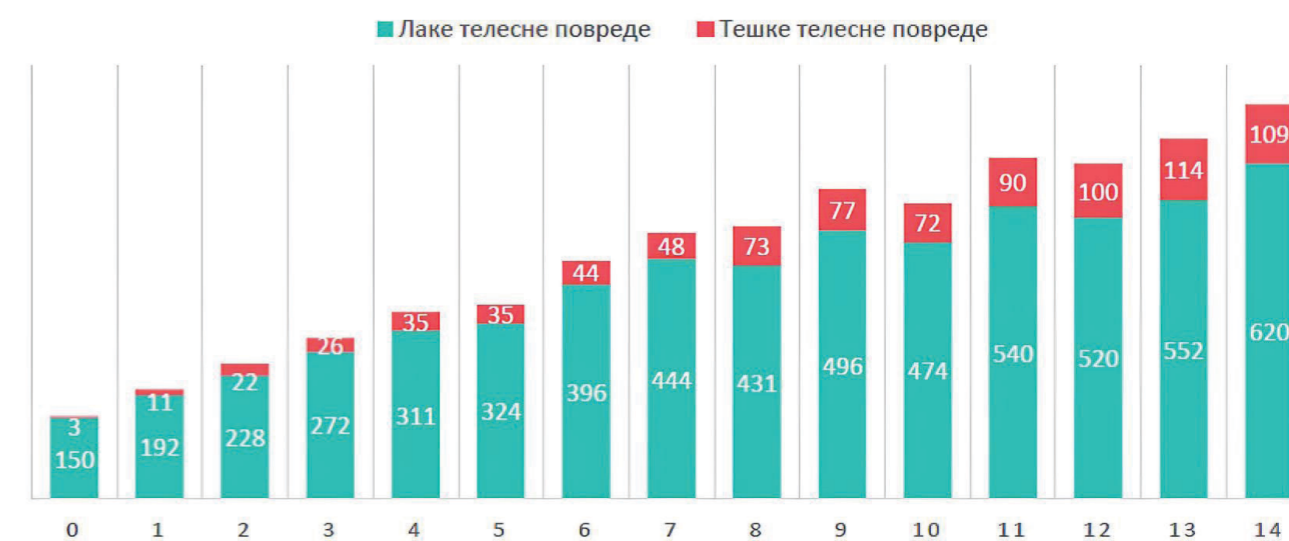


График 6. Број повређене деце према годинама старости, у периоду 2018-2022. године у РС.

Деца нису хомогена група, већ их је потребно посматрати по различитим групама у зависности од заједничких карактеристика, како физичких, тако и когнитивних које имају у одређеном животном добу. На Графику 7. приказана је расподела погинуле и тешко телесно повређене деце у саобраћају по старосним групама 0-4 године, 5-9 година и 10-14 година, у периоду од 2018. до 2022. године.

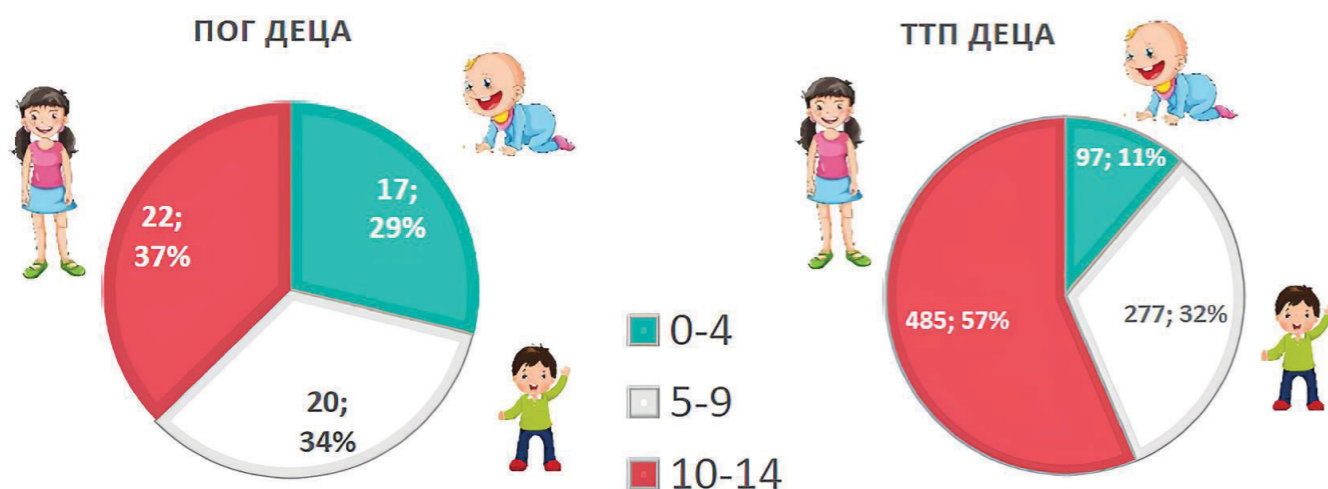


График 7. Број ПОГ и ТТП деце према годинама старости, у периоду 2018-2022. године у РС.

Може се уочити да, посматрано по старосним групама, највише погинуле деце припада старосној групи 10-14 године (37%), а затим старосној групи 5-9 година (34%) и старосној групи 0-4 (29%). Од укупног броја деце која су задобила тешке телесне повреде, више од половине 57% деце је било узраста 10-14 година, 32% узраста 5-9 година, а 11% узраста 0-4 године (График 7).

На основу настрадале деце према полу (График 8) уочава се да дечаци дупло више страдају. Дечаци чине 69%, а девојчице 31% смртно страдале деце, док дечаци чине 66% повређене деце, а девојчице 34% у претходних пет година у саобраћајним незгодама. Највише деце настрада у путничким возилима (возач и путник) и као пешаци, затим као бициклисти (возач и путник), мопедисти и трактористи (возачи и путници). У путничким возилима смртно страда 46%, тешке телесне повреде задобије 27% и лаке телесне повреде задобије 56% деце. Од укупног броја смртно страдале деце 40% живот изгуби као пешак, 48% задобије тешке телесне повреде и 31% задобије лаке телесне повреде.

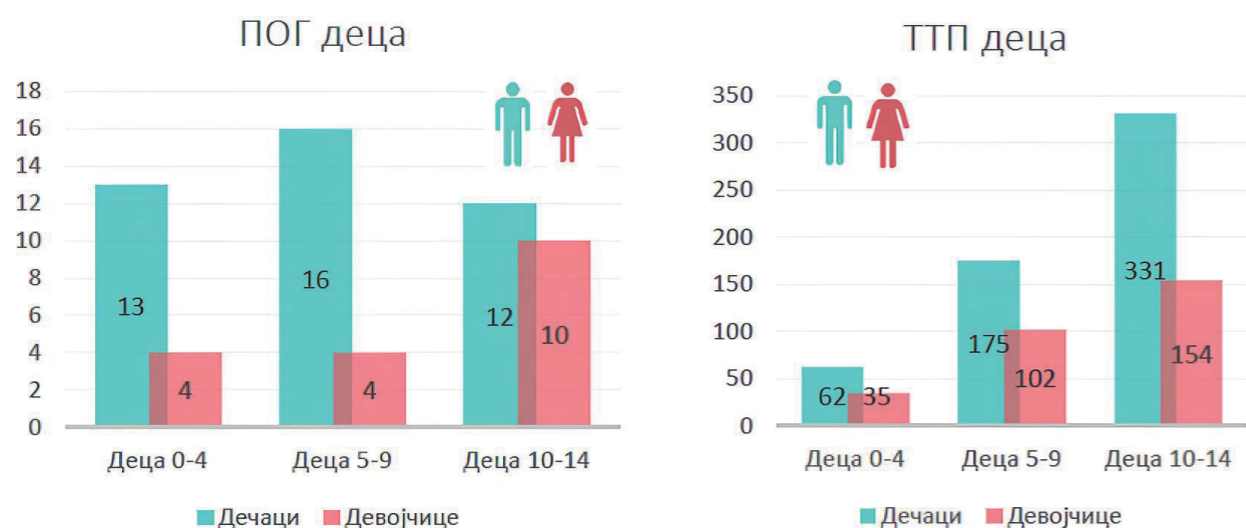


График 8. Број ПОГ и ТТП деце према старосним групама и полу, у периоду 2018-2022. године.

У Србији највише деце у саобраћају настрада у својству путника (56% настрадале деце), што се може тумачити великом изложеношћу деце у саобраћају у својству путника и недовољном употребом система заштите за децу – дечија ауто-седишта и сигурносни појасеви. Поред процента употребе, треба напоменути и недовољну свест родитеља о значају коришћења дечијих ауто-седишта и заштитних појасева када се деца превозе у возилу.

Додатни проблем у вези са безбедним превозењем деце у возилу је то што поједини родитељи који имају ауто-седиште за дете, немају информацију о томе како да исправно поставе седиште у возило и како да везују дете у ауто-седишту на безбедан начин, већ погрешно постављају појасеве ауто-седишта (нпр. иза леђа детета), не везују дете увек када путују или немају ауто седиште за сву децу, итд.

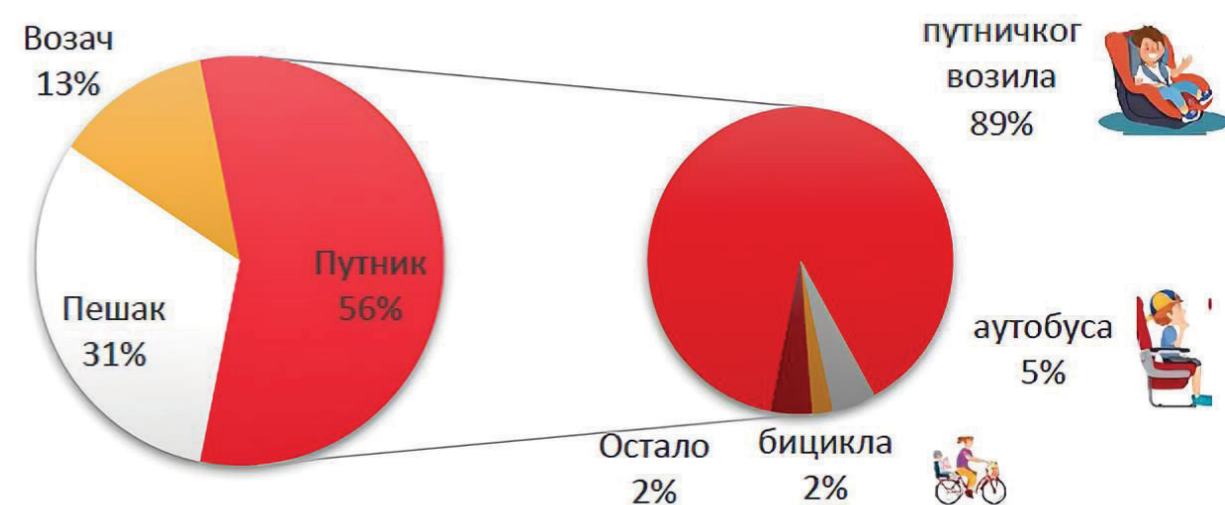


График 9. Процент настрадале деце према својству учешћа, у периоду 2018-2022. године у РС.

У својству путника у/на возилу, у посматраном периоду погинуло је 29 деце, док је повређено 3.828 деце, од којих је 275 задобило тешке телесне повреде (7%) и 3.553 лаке телесне повреде (93%). Настрадао је укупно 3.857 деце у својству путника у/на возилу. У просеку, годишње у/на возилу живот изгуби скоро шесторо деце и буде повређено око 765 деце, што значи да сваког дана буде повређено двоје деце у саобраћајним незгодама.

У својству путника у/на возилу у претходних пет година погинуло је 29 деце, од којих је 25 у својству путника у путничком аутомобилу (89%), и по једно дете у својству путника у аутобусу, на бициклу, мотоциклу и трактору. Чињеница је да деца највише страдају као путници у путничким возилима, али нису ни занемарљиви подаци да у просеку годишње 35 деце буде повређено у аутобусу, око 15 на бициклу и по 10-оро деце на двоточкашима и у теретним возилима.

Такође, треба напоменути и да није редак случај превозења деце на запрежном возилу, трактору и мотокултиватору. Законом је забрањено да се лица млађа од 14 година превозе на трактору и на мотокултиватору, осим када су у пратњи пунолетног лица. Осим тога, дете млађе од 12 година се не сме превозити на мопеду, трициклу, мотоциклу и четвороциклу.

Посматрано по годинама узраста, највише погинуле деце путника је узраста 8 година (6 погинуле деце) (График 10). Овакав податак се може довести у везу са периодом када родитељи почињу да се односе према деци као да су „одрасле“ особе, с обзиром да више нису „прваци“, већ крећу у 2. разред и одобравају вожњу без коришћења сигурносног појаса.

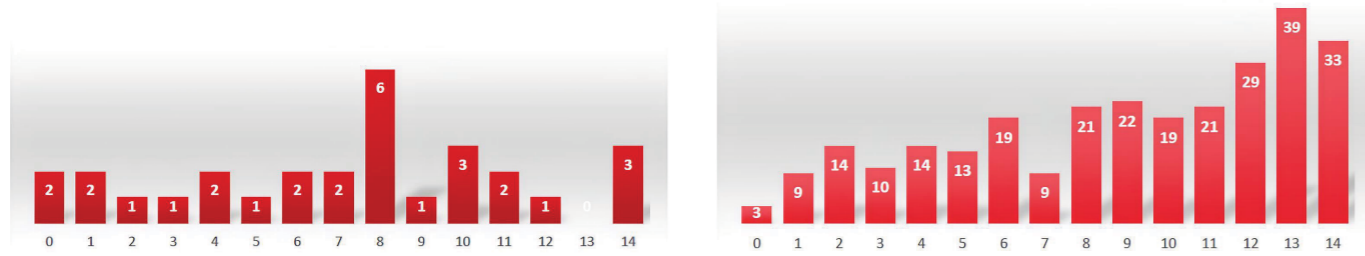


График 10. Погинула деца (лево) и тешко повређена деца (десно) у својству путника према узрасту, у периоду 2018-2022. године у РС.

Број повређене деце која су задобила тешке телесне повреде у својству путника расте са порастом броја година старости. Најмање тешких телесних повреда су задобила деца млађа од осам година (33%), а највише старија деца (67%) (График 10).

У посматраном петогодишњем периоду највише је погинуло деце старосне категорије од 5-9 година (41%), док је тешке телесне повреде највише задобило деце старости између 10 и 14 година у својству путника у/на возилу (График 11).

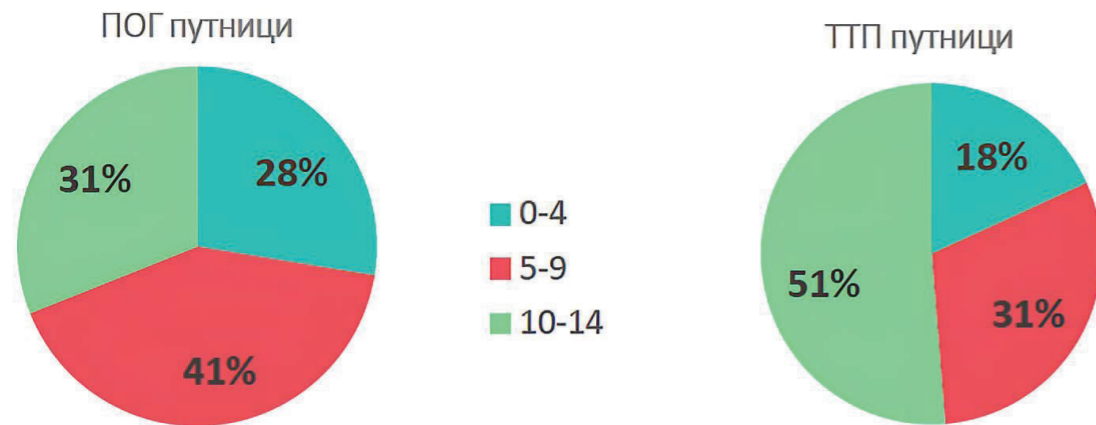


График 11. Погинула и тешко повређена деца у својству путника према старосним групама, у периоду 2018-2022. године у РС.

У својству возача у претходних пет година настрадало је 13% од укупног броја настрадалих деце, од којих је највише у својству бициклисте (91%), око 4% у својству возача мопеда и 2% у својству возача путничког возила (График 12).

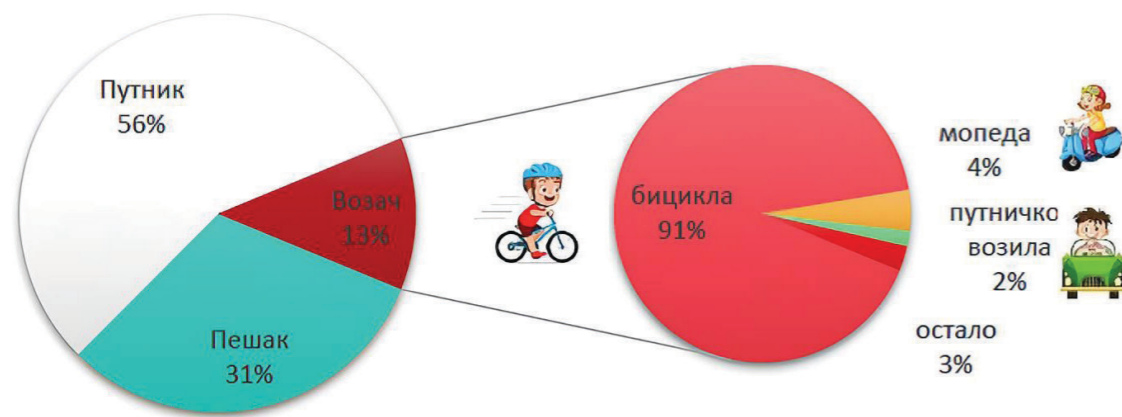


График 12. Процент настрадалих деце према својству учешћа, у периоду 2018-2022. године у РС.

У својству возача у претходних пет година погинуло је седморо деце: троје деце узраста 14 година, двоје узраста од 7 година и по једно дете узраста 4 и 11 година. У овом периоду евидентиране су саобраћајне незгоде у којима су настрадала деца у својству возача путничког возила, возача мопеда и мотоцикла, четвороцикла, трактора и мотокултиватора, што је забрињавајуће (Табела 1). Потребно је напоменути да је у 2020. години први пут, у последњих десет година, евидентирано погинуло дете у својству возача путничког аутомобила. У овој саобраћајној незгоди је учествовало једно возило у коме је било 6 малолетних лица, од којих су два лица погинула (старости 14 и 17 година), два лица су задобила тешке, а два лица су задобила лакше телесне повреде, док је у 2022. години евидентирано, такође после више од десет година погинуло дете у својству возача мопеда.

Категорија возила	ПОГ	ТТП	ЛТП	ПОВ	НАСТ
БИЦИКЛ	5	154	620	774	779
ПУТНИЧКО ВОЗИЛО	1	3	10	13	14
МОПЕД	1	9	28	37	38
МОТОЦИКЛ	0	4	3	7	7
ЛАКИ ЧЕТВОРОЦИКЛ	0	3	3	6	6
ТРАКТОР	0	1	1	2	2
МОТОКУЛТИВАТОР	0	1	0	1	1
ЗАПРЕЖНО ВОЗИЛО	0	0	1	1	1
НЕПОЗНАТА	0	1	5	6	6
Укупно	7	176	671	847	854

Табела 1. Настрадала деца возачи у зависности од категорије возила, период 2018-2022. године у РС.

У својству пешака у претходних пет година погинуло је 23 деце, од којих је 39% старости од 10 до 14 година (9 деце), 35% је до 4 година старости (8 деце) и 26% је старости између 5 и 9 година (График 13). Од укупно 407 деце пешака која су задобила тешке телесне повреде, половина (50%) су узраста од 10 до 14 година (График 13).

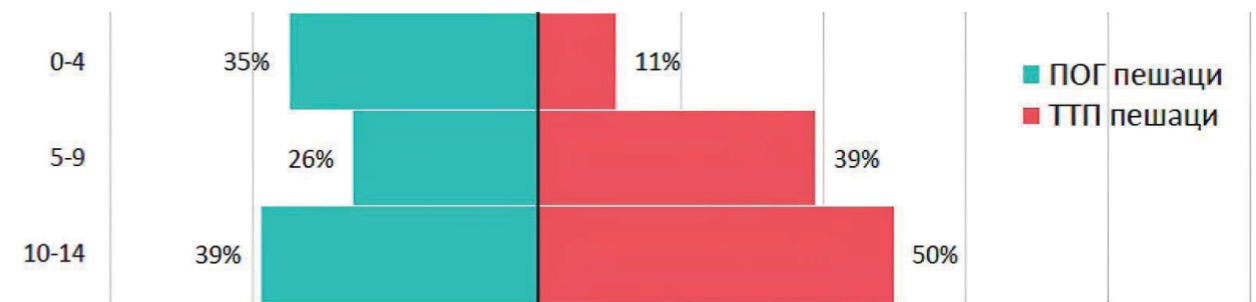


График 13. Расподела ПОГ и ТТП деце пешака према старосним групама, од 2018 до 2022. године у РС.

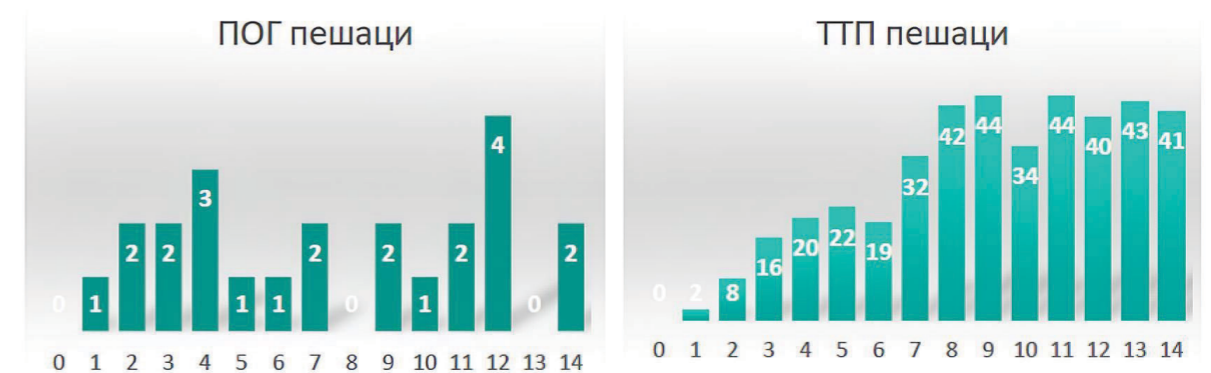


График 14. Број ПОГ и ТТП деце у својству пешака према узрасту, у периоду 2018-2022. године у РС.

Уколико посматрамо децу у својству пешака по годинама старости, може се закључити да их је највише погинуло у узрасту од 12 и највише тешких повреда задобило у узрасту од 9 и 11 година. Према расположивим подацима о специфичном месту, деца пешаци су страдала на пешачким прелазима (3 ПОГ и 101 ТТП), у зонама школа (1 ПОГ и 24 ТТП), на аутобуским стајалиштима (5 ТТП), тротоарима (5 ТТП), прилазним коловозима и зони „30“ (по 4 ТТП), у пешачкој зони (3 ТТП) и друго, приказано у Табели 2.

Специфично место	ПОГ	ТПП	Специфично место	ПОГ	ТПП
Пешачки прелаз	3	101	Пешачка зона	0	3
Зона школе	1	24	Паркиралиште	0	2
Кривина	0	9	Бензинска станица	0	1
Аутобуско стајалиште	0	5	Бицикличка стаза	0	1
Тротоар	0	5	Мост	0	1
Прилазни коловоз	0	4	Зона успореног саобраћаја	0	1
Зона "30"	0	4	Није спец. место	19	254

Табела 2. Деца у својству пешака у зависности од специфичног места, период 2018-2022. године у РС.

Најчешће евидентирани утицајни фактори код настрадале деце у својству пешака приказани су у Табели 3. Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута је најчешће евидентиран утицајни фактор код броја погинулих лица, док је Неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини код тешких телесних повреда и Незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза код лакших телесних повреда.

Утицајни фактори	ПОГ	ТПП	ЛТП
Неопрезно ступање на коловоз пешака, а да се претходно није уверио да то може безбедно да учини	6	97	333
Неприлагођена брзина условима саобраћаја и стању пута	7	91	298
Незаустављање возила испред обележеног пешачког прелаза	3	91	534
Извођење опасних радњи пешака на коловозу (играње деце, истрчавање испред возила и сл.)	3	74	188
Пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације	2	73	320
Ступање на коловоз између паркираних или заустављених возила	0	40	127
Немарно, безобзирно, ужурбано или непромишљено понашање пешака које је допринело саобраћајној незгоди	0	22	77
Возач под утицајем алкохола	2	21	68
Погрешна процена брзине и путање кретања возила од стране пешака	0	19	75
Погрешно извођење окретања или другог маневра возилом	2	16	82

Табела 3. Утицајни фактори код настрадале деце пешака, период 2018-2022. године у РС.

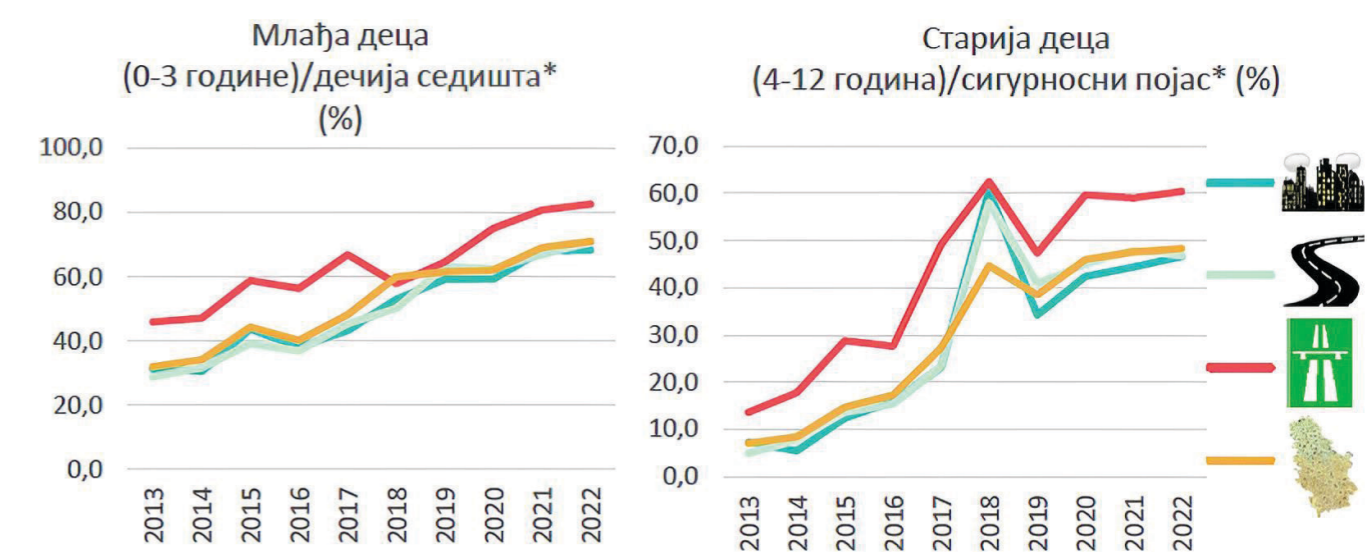
Посебно треба издвојити утицајни фактор Возач под утицајем дроге или недозвољених лекова који је евидентиран код двоје погинуле деце пешака, троје тешко и четворо лакше телесно поређене деце.

Резултати истраживања индикатора безбедности саобраћаја за 2022. годину на националном нивоу Републике Србије, показују да 71,0% деце користи дечије седишта, што одговара класи ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја. Највећи проценат коришћења дечијих седишта је на аутопуту (82,6%) и припада класи средња вредност индикатора, док саобраћајнице ван насеља (70,6%) и у насељу (68,3%) припадају класи веома ниска вредност индикатора безбедности саобраћаја.

Вредност индикатора коришћења дечијих седишта, односно заштитних система за децу до 3 године (у претходним годинама) има стабилан тренд раста од 2013. године. Са почетне вредности од око 32% у 2013. години, достигла је вредност већу од 70% у 2022. години, што је први пут од почетка мерења да вредност овог индикатора буде већа од 70%.

Расподела коришћења сигурносног појаса код деце показује да је највећа вредност индикатора на аутопуту, где 60,4% деце користи сигурносни појас. Следе саобраћајнице у насељу и ван насеља где сличан проценат деце користи сигурносни појас.

Слично као код дечијих седишта, тренд индикатора употребе сигурносног појаса од стране деце, односно заштитних система за децу од 4 до 12 година (у претходним годинама) расте у посматраном периоду. У претходном периоду, вредност индикатора имала је већи степен раста, док је протеклих година раст био мањи. У посматраном периоду, вредности индикатора је повећана од око 7% на око 48%, што представља значајан раст у посматраном периоду.



* До 2022. године вредност праћена као индикатор употребе заштитних система за децу 0-3 године

* До 2022. године вредност праћена као индикатор употребе заштитних система за децу 4-12 година

График 15. Индикатори перформанси безбедности саобраћаја, у периоду 2013-2022. године у РС.

Агрегирањем вредности коришћења дечијег седишта и сигурносног појаса, добијена је вредност коришћења заштитних система за децу до 12 година. Резултати истраживања у 2022. години, показују да се 61% деце у Србији превози уз коришћење дечијих заштитних система, при чему се деца тако превозе најчешће на аутопуту, где вредност индикатора износи 73%, затим на саобраћајницама ван насеља (око 60%) и на саобраћајницама у насељу, где се око 58% деце превози уз коришћење дечијих заштитних система.

Истраживање понашања пешака у Србији обухвата истраживање процента пешака који прелазе коловоз док је укључено зелено светло, истраживање процента пешака који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу, истраживање процента пешака којима није ометена пажња током преласка коловоза и проценат деце који прелазе коловоз на пешачком прелазу. На националном нивоу индикатор правилних прелазака коловоза од стране пешака, износи 75,0% у 2022. години, па је забрињавајуће да деца у мањем проценту од одраслих пешака прелазе коловоз на пешачком прелазу, и то свега 71,6%. у односу на 2016. годину, када је први пут мерен овај индикатор вредност је већа за 3%.

Индикатори у вези са понашањем пешака у саобраћају	Резултат (%)						
	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
Процент деце-пешака основношколског узраста који прописно прелази коловоз на обележеном пешачком прелазу	68,6%	-	74,9%	-	70,4%	-	71,6%

Табела 4. Индикатор перформанси безбедности саобраћаја, период 2016-2022. године у РС.

Између ових показатеља постоји јака негативна корелативна веза. Другим речима, повећањем вредности индикатора употребе заштитних система, долази до смањења последица саобраћајних незгода.

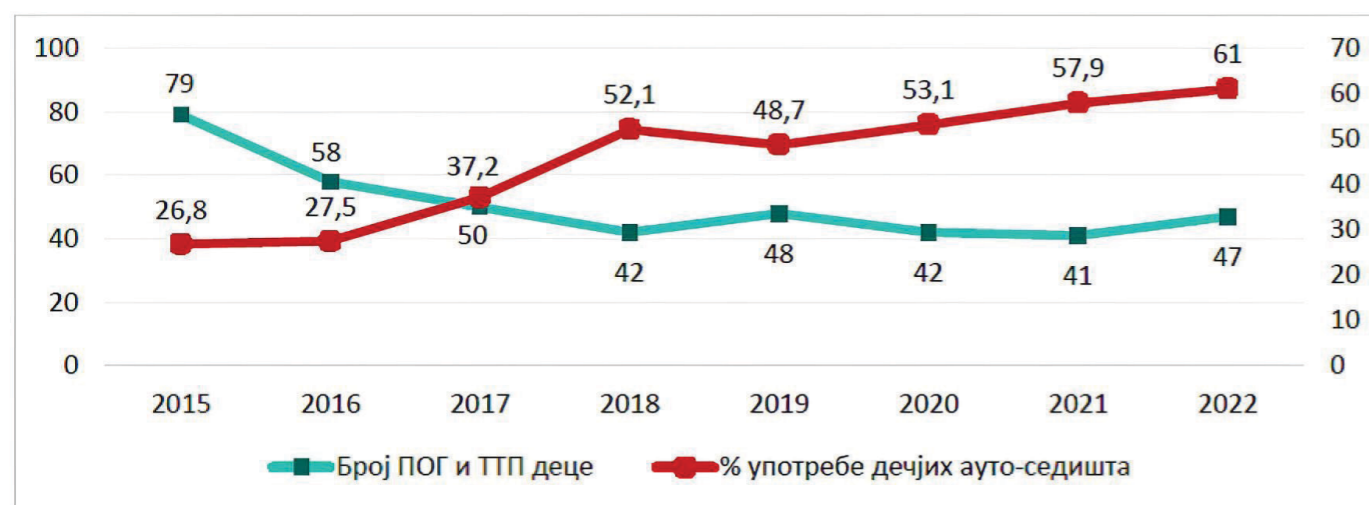


График 16. Број ПОГ и ТТП деце до 12 година у својству путника у односу на проценат употребе заштитних система, у периоду 2015-2022. године у РС.

Агенција је спровела пројекат Истраживање ставова о ризицима у саобраћају на подручју Србије 2017. године. У табели је приказана лична прихватљивост и прихватљивост других људи према ставу „возач превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта“. Код изношења ставова о прихватљивости небезбедног понашања, испитаници су могли да изаберу одговор на петостепеној скали (од најтамније - нијеприхватљиво, до најсветлије - прихватљиво) колико би било прихватљиво одређено понашање за већину других људи, као и лична прихватљивост.

Разлика личне прихватљивости од прихватљивости других по питању коришћења сигурносног седишта је евидентна. Упоредном анализом ових прихватљивости, око 78% испитаника лично сматра да је то неприхватљиво, а око 48% испитаника сматра да другим људима то није прихватљиво.

Према подацима истраживања око 25% испитаника сматра да је упутство за коришћење дечијег седишта нејасно, док око 23% сматра да за кратка путовања није потребно користити дечије седиште. Ипак, око 86% испитаника сматра да је опасно ако дете путује ван дечијег седишта или не користи сигурносни појас.

Резултати о самопријављеном понашању, колико често су у протеклих 12 месеци испитаници спровели одређено понашање у саобраћају. Одговори су базирани на петостепеној скали (од 1 „никад“ до 5 „увек“). Око 81% испитаника је обезбедило да дете користи сигурносни појас и око 73% је обезбедило да дете користи дечије седиште у протеклих 12 месеци.

Према структури саобраћајних прекршаја за које су плаћене новчане казне, највише их је због прекорачења брзине (65,7%), затим 14,9% због не коришћења сигурносног појанса. Веома мали проценат је учешћа прекршаја због алкохола (4,8%), док је најмање прекршаја за некоришћење дечијег седишта 0,1% (График 27).

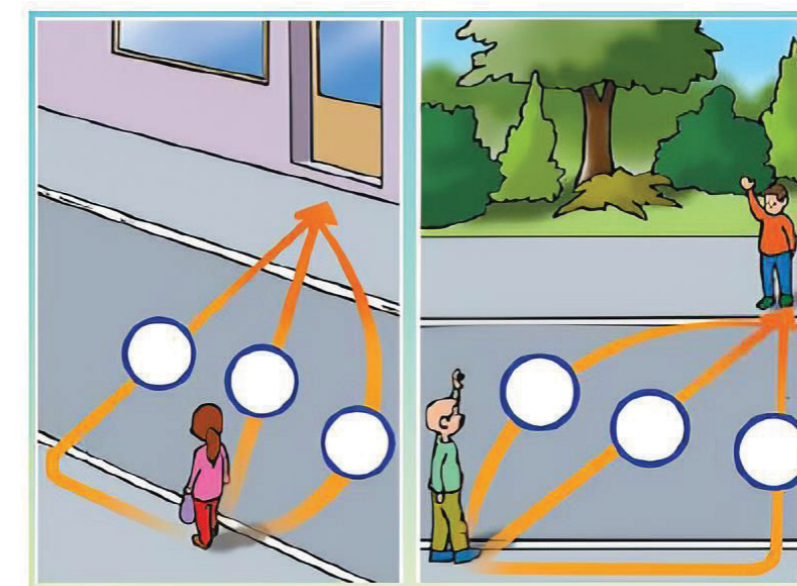


График 17. Структура прекршаја за које су изречене новчане казне, 2017. године у РС.

Резултати пројекта „Пажљивкова смотра“

Агенција за безбедност саобраћаја је током 2023. године успешно спровела другу „Пажљивкову смотру“. Пројекат се спроводи у више нивоа – школски, општински, регионални и републички. Основни циљ пројекта је едукација деце кроз један интерактивни и занимљив начин, приликом кога се унапређује саобраћајно образовање и васпитање деце, а посебно ставови о њиховом безбедном учешћу у саобраћају. Учесници овог пројекта су деца предшколског узраста и првих и других разреда основних школа. Ове године је учествовало више од 90.000 деце на територији око 70 локалних самоуправа.

Анализом репрезентативног узорка, резултати општинске смотре могу дати смернице за будуће планове у раду са децом. Општинске смотре су спроведене у просторијама образовних установа, тако што учествују сва деца одређеног узраста. У даљем тексту ће бити представљени само резултати питања код којих је проценат успешности (тачних одговора) био мањи од 85%.



Карактеристично је да је само око 28% предшколаца успешно изабрало најбезбеднију путању којом је потребно да се креће девојчица са слике, док је одговарајућу путању кретања дечака изабрало око 41% тестираних предшколаца (Слика 1).

Слика 1. Питања за децу предшколског узраста.

Више од 30% деце првог разреда није препознало да деца када су у групи треба да прелазе улицу мирно, без трчања и скакања и у колони. Око 25% деце мисли да је довољно само поступити у складу са светлосним знаком на семафору, без додатног уверавања да коловоз могу прећи безбедно.

Деца другог разреда најчешће грешке су правили код питања које се односи на оријентацију у простору, у смислу шта је лево, а шта десно у односу на неки објекат. Скоро 70% деце није препознало шта се налази са Пажљивкове леве, а шта са десне стране. Такође, више од 60% деце није успешно поређало по редоследу радње које је неопходно да Пажљивко предузме приликом преласка преко пешачког прелаза. Половина деце не зна на који начин се прелази пешачки прелаз када вози бицикл.

Закључци

Најважнији закључци о страдању деце у Републици Србији:

- У претходних пет година 59-оро деце је смртно страдало и још 6.806-оро деце је повређено, од којих је њих 859 задобило тешке телесне повреде и 5.947 лакше телесне повреде у саобраћајним незгодама на путевима у Републици Србији (2018-2022. год).
- У просеку годишње, живот изгуби око 12 и буде повређено око 1.360 (око 170 ТТП и 1.190 ЛТП) деце у саобраћајним незгодама. Другим речима, сваког месеца једно дете погине и нешто више од 110 деце буде повређено у саобраћајним незгодама.
- Посматрано по својствима учешћа у саобраћају, погинулу децу путници чине 49%, деца пешаци 39% и деца возачи 12%.
- Посматрано по годинама старости, највише погинуле деце било је узраста 14 година (осморо деце), а затим деце узраста 4, 7 и 8 година (по шесторо деце). Анализирајући број повређене деце у саобраћају, у зависности од узраста, може се уочити да се број повређене деце повећава са сваком годином старости детета. Највише повређене деце је међу четрнаестогодишњацима.
- У својству путника у/на возилу у претходних пет година погинуло је 29 деце, од којих је 25 у својству путника у путничком аутомобилу, и по једно дете у својству путника на бициклу, трактору, мотоциклу и аутобусу. Посматрано по годинама узраста, највише погинуле деце путника је узраста 8 година (6 ПОГ детета) (2018-2022. год.).
- У својству возача у претходних пет година погинуло је седморо деце: троје деце узраста 14 година и по једно дете узраста 4 и 11 година (2018-2022. год.).
- У својству пешака у претходних пет година погинуло је 23 деце, од којих 4 детета у узрасту од 12 година (2018-2022. год.).
- Посматрано по полу, дечаки чине 69%, а девојчице 31% смртно страдале деце. Дечаки чине 66% тешко повређене деце, а девојчице 34% тешко повређене деце у претходних пет година у саобраћају.
- У путничким возилима (возач и путник) смртно страда 46%, тешке телесне повреде задобије 27% и лаке телесне повреде задобије 56% деце. Од укупног броја смртно страдале деце, 40% живот изгуби као пешак, 48% задобије тешке телесне повреде и 31% задобије лаке телесне повреде.

- Вредност индикатора коришћења дечијих седишта, односно заштитних система за децу до 3 године има стабилан тренд раста. Са почетне вредности од око 32% у 2013. години, достигла је вредност већу од 70% у 2022. години.
- Тренд индикатора употребе сигурносног појаса од стране деце, у посматраном периоду, је повећана од око 7% на око 48%, што представља значајан раст у посматраном периоду.
- Резултати истраживања индикатора безбедности саобраћаја у 2022. години, показују да се 61% деце у Србији превози уз коришћење заштитних система.
- Индикатор правилних прелаза коловоза од стране пешака, износи 75,0% у 2022. години, па је забрињавајуће да деца у мањем проценту од одраслих пешака прелазе коловоз на пешачком прелазу, и то свега 71,6%.
- Истраживање ставова о ризицима у саобраћају на подручју Србије 2017. године.
- Према подацима истраживања ставова из 2017. године, око 25% испитаника сматра да је путство за коришћење дечијег седишта нејасно, док око 23% сматра да за кратка путовања није потребно користити дечије седиште. Ипак, око 86% испитаника сматра да је опасно ако дете путује ван дечијег седишта или не користи сигурносни појас.

2. ПСИХОФИЗИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ДЕЦЕ ОД ЗНАЧАЈА ЗА УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ

2.1. ДЕЦА ПРЕДШКОЛСКОГ УЗРАСТА

Саобраћај је окружење које ће дете врло рано упознати и практично ће у њему, за почетак као путник, од првих дана живота и учествовати. Играће се аутићима, возићима, багерима, авионима, гледаће многе цртане филмове где се појављују превозна средства укључујући и она која имају особине људи (говоре, имају емоције...). Када овлада ходањем, врло брзо ће почети да вози бицикл, тротинет. Међутим, проћи ће још много времена док се оспособи за самостално и безбедно учешће у саобраћају. Психофизичке карактеристике деце их лимитирају да разумеју саобраћајне ситуације и да на правилан начин реагују. У исто време, она су најосетљивија категорија учесника у саобраћају, јер на том узрасту повреде имају теже последице него код одраслих, код којих је скелетно-мишићни систем развијенији а телесна маса већа. Одговорност одраслих је да разумевајући њихове узрасне карактеристике, заштите их од опасности у саобраћају, али и да их припреме за саобраћај, односно да започну рад на саобраћајном образовању и васпитању. Та рана едукација је неопходна, како би се временом стекла одређена знања о саобраћају и развиле вештине, ставови и вредности потребни за самостално безбедно учешће у саобраћају. У наставку текста налазе се најважније карактеристике деце предшколског узраста значајне за разумевање њиховог капацитета за учешће у саобраћају и капацитета за саобраћајно подучавање.

До 4. године живота дете углавном успешно формира своје покрете и кретање. Даљи развој иде у правцу усавршавања моторике. Када је реч о крупној моторици, оно тада може да хода, чучи, скаче, стоји на једној ноzi, да трчи мењајући правце, хода по греди, скаче унапред и уназад, прескаче преко конопца, баца велику лопту и хвата је, силази низ степенице мењајући ноге, вози трицикл и скреће на угловима... Ипак, своју спретност, прецизност, ритмичност, хармоничност, снагу и брзину тек треба да вежба и усавшава. За понашање у саобраћају важно је кретање, али је можда још важнија контрола сопственог кретања. За разлику од одраслих, кретање детета није одређено само његовом намером. Оно је често под јаким утицајем емоционалног стања и тренутне импулсивности. Чак и онда када кретање није регулисано оваквим механизмима, у сасвим уобичајеним ситуацијама дете има проблем заустављања на дати знак. Већ започету радњу наставља и онда када добије упозорење да је она опасна или забрањена.

Дете предшколског узраста има јаку потребу за кретањем. Уколико у дневном режиму нема довољно прилике за то, постаће узнемирено и осетиће нелагодност. Резултат тога може да буде неконтролисана потреба за кретањем која има за циљ поновно успостављање равнотеже и пријатности. Уколико се у таквом тренутку дете нађе на улици, теже ће успостављати контролу над сопственим кретањем. Није искључено да ће улазити у ризичне активности, јер је његова потреба јача него свест о опасности.

За учешће детета у саобраћају најважнија физичка карактеристика је телесна висина и дужина корака. Иако међу децом узраста 6 година постоје велике разлике у том погледу, у просеку, они гледају саобраћајницу са висине од 110 цм. То свакако утиче на ширину видног поља, односно на начин како дете види улицу или колону аутомобила која се креће ка њему. Способност детета да примени правило безбедног понашања које гласи „Види и буди виђен“ директно зависи од његове висине. Како је корак детета краћи, потребно му је више времена и више моторног напора да пређе улицу одређене ширине. То је изузетно важно у разматрању безбедносних интервала приликом преласка улице.

Кроз читав предшколски период чула детета сазревају. Сензације које добија полако се, уз помоћ претходног знања и искуства, као и уз подршку вршњака и одраслих, обликују откривајући детету средину у којој се налази. У овом дуготрајном процесу сазнавања детету су дозвољене грешке. Дозвољено му је и да понавља грешке, јер је то један од спонтаних начина учења. Штавише, добар део учења детета предшколског узраста одвија се на овај начин. По томе се деца разликују од одраслих. Међутим, грешке у саобраћају могу бити опасне. Перцепција саобраћаја мора бити савршена, а код деце овог узраста она то није и не може бити. Да би дете предшколског узраста локализовало звук који долази са леве или са десне стране, оно мора да окреће главу. Без окретања главе и читавог тела није сигурно одакле долази звук. Осим тога, дете предшколског узраста не обраћа пажњу на звучне сигнале за детекцију саобраћаја. Оно се много више ослања на чуло вида и кинестетичке сензације. Затим, ту је проблем слабе контроле пажње. Бројне дражи из окружења делују на дете као ометајући фактори, тако да од случаја до случаја зависи шта ће дете стварно запазити у некој саобраћајној ситуацији. Критеријум на основу којег се одређује шта је важно и опасно не мора да буде реалан нити логичан.

Мисао детета развија се од конкретног ка апстрактном, од појавног ка суштинском, опажајног ка појмовном, егоцентричног ка социјалном, од фрагментарног ка систематском. Све до 8. године дете ће о поступцима других судити само на основу видљивих, појавних ефеката. У његовом виђењу света све је повезано. Узрочно последичне односе не разуме у потпуности, а временски след догађаја не може с тачношћу да одреди. Појаве тумачи психолошким мотивима, често сопственим. Тешко прави границу између субјективног и објективног. Неживим стварима даје особине живих бића. Верује да његове мисли, идеје, снови нису настали и остали у његовој глави, већ се налазе свуда око њега, па тако за њих знају сви. Појаве које види објашњава крајњим резултатима. При том је радознало, све што види жели да дотакне, испроба, испита... Удаљеност постепено открива у четвртој години живота, дубину у петој, као и брзину предмета у покрету. Детету је тешко да одреди смер кретања возила. Оно није сигурно да ли аутомобил који види долази или одлази од њега.

Дете предшколског узраста тек гради појам о себи и нема свест о личној опасности. Појмови живот и смрт, постојање, трајање и нестајање, вечност, тренутак и многи други нису му јасни. Разумевање опасности само је релативно и чешиће је имитација става одраслих, него што је свест о одговорности за личну сигурност и сигурност других.

Менталне операције које карактеришу мишљење детета предшколског узраста су веома конкретне, одређене и везане за веома дефинисане, специфичне околности. Трансфер знања на сличне ситуације није једноставан нити брз процес. Дете предшколског узраста не може да одвоји мисао од акције, не може помоћу симбола и представа да изведе акцију само на менталном плану. Потребно му је практично извођење и то треба имати у виду при осмишљавању саобраћајног образовања и васпитања. Међутим, учење би било веома мучно, чак опасно, ако бисмо се ослањали само на сопствено искуство. Већина понашања научена је путем посматрања других како изводе неко понашање. Пешачка способност детета у том смислу није ништа друго до понашање које је дете стекло посматрањем и имитацијом вршњака и одраслих и зато је важно да одрасли у присуству детета буду пример правилног понашања у саобраћају. Изузетно је опасно деци давати инструкције како се правилно прелази улица, а затим се тога не придржавати у понашању.

За саобраћајно образовање и васпитање можда најважнија одлика детета предшколског узраста јесте егоцентризам. Дете верује да је његово мишљење једино исправно, једино могуће, да је стварност за све једнака и да је сви једнако доживљавамо. Тек након 6. године дете је у стању да узме у обзир и уважи, у извесној мери, потребе, мисли и осећања других особа, да прихвати да су различита од његових.

Егоцентризам у сазнавању света прати и сазнање социјалних односа и појава. Детету је тешко да схвати правила: чему служе, зашто и како настају друштвена правила. Оно тежи да правила прилагоди себи, својим жељама и потребама. Неспособно је да схвати да и други имају своје жеље и

потребе, неретко супротне његовим. Дете старо четири године мисли да је поштовање правила ствар тренутне личне жеље појединца и отворено се супротставља нормама одраслих. Тек у 5. години научи да правила треба поштовати како би се избегла казна или добила награда. Такво инструментално понашање задржаће се током читавог предшколског периода. Зато је веома тешко говорити детету о саобраћајним правилима као о конвенцији одраслих коју треба безрезервно да прихвате. Ова правила, као и друга, неће имати смисао нити сврху за дете, јер је оно још веома далеко од изграђивања аутономне моралности. Петогодишње дете разумеће правила као конвенције које поставља већина, генерализоваће одређене опште принципе понашања и примењиваће их на посебне ситуације, али неће разумети своје учешће у њима. Правила разумеју као принуду спољашњег ауторитета. Стога одрасли морају да буду веома обазриви током увођења детета предшколског узраста у свет саобраћајних правила.

Потребе и емоције у великој мери одређују понашање детета у свакој, па и у саобраћајној ситуацији. Почетак емоционалног живота детета карактеришу само два емоционална стања: пријатност и непријатност. Временом се развијају различита осећања тако да дете са четири године разликује већи број емоција као што су: страх, бес, туга, радост, љубомора... Емоције детета предшколског узраста су краткотрајне, интензивне, пролазне, без градације. Снага емоционалног израза детета углавном је непримерена ситуацији и одвојена од сазнајне компоненте. Све што жели, дете жели читавим бићем и то одмах, без одлагања. Када преко пута улице угледа драгу особу, дете обузме радост и оно креће да прелази улицу, без обзира на опасности. Развијање способности детета да одлаже задовољење актуелне потребе и уважи ситуационе знакове је дуготрајан процес сазревања и учења.

2.2. ДЕЦА УЗРАСТА ОД I ДО IV РАЗРЕДА

Поласком детета у школу његов живот се прилично мења. Школа је нова средина за дете и први месеци су период адаптације на нове особе, нове обавезе, другачија правила понашања, организацију рада, простор. Захтеви које школа поставља пред дете делују подстицајно на његов укупан развој, посебно на когнитивни, емотивни, социјални, моторни. Период од 7. до 11. године је испуњен усавршавањем постојећих компетенција и стицањем нових на путу трансформисања детета у младу особу. Централне дететове активности у том периоду су учење, игра и дружење.

На крају овог периода нешто ће се развити на нивоу одрасле особе, на пример оштрина вида и слуха, али још увек дете неће поседовати карактеристике одрасле особе и развој ће се одвијати још неколико година, у зависности од области. Истраживања показују да када су у питању когнитивне способности, развој се одвија и после 20. године, уколико је стимулација и активност особе одговарајућа.

Полазак у школу за највећи број деце представља промену и у радијусу њиховог кретања. Деца која немају привилегију да им је школа близу места становања, већ у првом разреду принуђена су да свакодневно учествује у саобраћају, као пешаци и/или путници, па и бициклисти. Уобичајено је да ђаци прваци имају пратњу одраслих. Међутим, већ у току другог разреда (осме године), неки ученици почињу самостално да долазе до школе, да се крећу саобраћајницама, прелазе улице. Све чешће излазе напоље и играју се без надзора одраслих у простору који им је на располагању, а то није увек уређен, безбедан простор (парк, терени). Добро је да се дете постепено осамостаљује у све већем броју активности, али треба бити свестан и његових ограничења која посебно долазе до изражаја у саобраћају као најзахтевнијем и најопаснијем делу дететовог окружења.

Дете узраста од 7 до 11 година расте од 3 до 5 cm годишње. Иако не добија пуно на тежини, добија на физичкој снази и издржљивости. Кости постају крупније и кичма јача, али процес окоштавања још увек није у потпуности завршен, тако да повреде деце тог узраста могу да имају озбиљне последице.

Као и у предшколском периоду, наставља се велика потреба детета за кретањем и физичком

активношћу. Играње лоптом, трчање, вожња бицикла, пливање су омиљене активности кроз које се усавршавају покрети, овладава равнотежом, постиже брзина. У складу са тим, дете почиње све више да верује у своје моторне способности. Нажалост, често то није довољно реално, односно дете прецењује себе, исказује претерану смелост и доводи себе у опасне ситуације. Чак ни повреде, падови са скејта, ролера или бицикла их не обесхрабрују да наставе. Деца тог узраста воле да се такмиче, утркују, боре ко ће брже, даље, више нешто урадити. Због те потребе, у том периоду, велики број деце почиње да се бави спортом. Покрети су све сигурнији, тачнији и бржи, као и њихова координација.

Што се тиче интелектуалног развоја, то је период када се формирају основне операције мишљења. Анализа појава и ствари сада је значајно систематичнија, при чему дете користи и претходно искуство, а не само ситуацију у којој се тренутно налази. Синтеза је сада мисаона активност која се све више користи. Дете може да упоређује појаве и објекте и да доноси закључке о њиховој сличности и разликама. Постоји реверзибилност операција (могу се одвијати у супротном смеру), конзервација материје, тежине и запремине, класификација (груписање елемената по једнакостима) и серијација (груписање, сређивање елемената по њиховим разликама). Захваљујући овим операцијама, дечије мишљење је све независније од тренутне ситуације, али не у потпуности, јер још увек нема апстрактног мишљења.

Дете све више открива и разуме узрочне везе, али ће проћи још времена до потпуног овладавања том релацијом. Уопштавање још увек није добро, јер се дете поводи за појавним, мање битним, а не суштинским својствима. Постоје велике индивидуалне разлике у погледу критичности дечијег мишљења, јер критичко мишљење има везе са интелигенцијом, али и са искуством. Деца која нису подстицана на такво мишљење, не исказују га. Оно се подстиче уколико се тражи од детета да разликује битно од небитног, да аргументује, поставља питања и уколико се користи проблемска настава у којој се тражи мишљење, а не само репродукција.

Памћење се такође развија и дете се све мање ослања на механичко памћење, а све више на осмишљено. Диференцијација чулне осетљивости је све боља. Пажња је дужа, а повећава се и њен обим. Захваљујући овој промени, ученици могу без већих тешкоћа да отпрате активности током часа у трајању од 45 минута. Међутим, и даље се пажња може лако омести и то небитним дражима, јер дете у том периоду још увек нема механизме да се дубоко концентрише.

Говор детета у периоду од 7. до 11. године се интензивно развија. Оно свакодневно проширује речник и ужива у томе. Све јасније изражава своје мишљење, жеље, потребе, интересовања, а спрега развоја мишљења и говора је све јача. У школи се подстиче и усмени и писани говор тако да ученик на крају четвртог разреда може успешно да преприча прочитано или да опише лично искуство. Развој говора доприноси и социјализацији, јер дете све више времена проводи у разговору са особама из свог окружења.

Што се тиче социјалних односа, дете се ослобађа социјалног егоцентризма. Оно раздваја своју тачку гледишта од тачке гледишта других и координише их, па стога постаје способно да сарађује. То се види у говору где нема више „монолога“, већ дете расправља, разговара, слуша. Ослобађање од егоцентризма је на двоструком плану – социјалном и интелектуалном, јер и мишљење се од интуитивног претвара у логично, мада је још увек везано за конкретне ситуације. Дете све више ужива у дружењу у пару или малој групи, најчешће полно уједначеној.

У сфери индивидуалне акције све је мање поступака који су импулсивни. Дете на узрасту од 7-8 година почиње да размишља пре него што нешто уради. Раније то није могло јер је постојала само једна могућност, једна сопствена тачка гледишта фиксирана за појаву, па се и није могао питати која је могућност боља. Појављују се алтернативе у мишљењу, па се то рефлектује и на нивоу понашања.

Емоционални живот детета у овом периоду је све богатији. То је праћено даљом диференцијацијом осећања која јесу стабилнија у односу на то како је било у предшколском периоду, али и даље се

лако мењају. Доминира ведро расположење и деца се више не љуте само због тога што њима нешто смета, већ и због неправде која се другима десила. Социјализација доприноси и начину на који се испољавају осећања. На пример, плакање пред другима све је ређе, јер се не сматра адекватним понашањем у друштву.

Упркос евидентном развоју у свим аспектима, деца узраста од 7 до 11 година још увек имају извесна ограничења која их ометају да буду безбедни учесници у саобраћају. Деца и одрасли могу бити заведени оним компетенцијама које су на том узрасту солидно развијене и преценити дететове могућности за учешће у саобраћају као веће занемарујући оне које још увек нису довољно развијене.

Почев од 7. године спознајни капацитет детета се све више развија да би се у потпуности развио тек после 11. године. Истраживања су показала да деца тек после 8. године за процену саобраћајне ситуације користе и слух. На том узрасту још увек постоје проблеми у правилном опажању кретања и процени брзине кретања и удаљености, односно дете не може да интегрише две врсте информација и да на основу тога донесе ваљану одлуку како да реагује. Процена временског интервала није прецизна и варира у зависности од неких других фактора. Поуздана процена даљине ће се тек око 13. године развити. Фокусирање пажње на релевантне информације и игнорисање небитних дражи се јавља тек после 11. године. Способност предвиђања будућих догађаја је слаба, иако постоји разумевање узрочно-последичних веза, јер је дете још увек на нивоу формално конкретних операција. Деца узраста до 9 година имају тешкоће у проналажењу безбедног места за прелазак улице. Сврха правила се у потпуности разуме тек са узрастом од око 10 година, а саобраћај је комуникација која је регулисана правилима.

Због свих ових узрасних карактеристика, многи аутори сматрају да није могуће у потпуности прилагодити децу, испод 10 година, саобраћајном окружењу. Она су психофизички још увек неспособна да се суоче са многим захтевима које пред њих поставља саобраћај. Међутим, има и оних који исказују више оптимизма када је у питању припрема деце за самостално учешће у саобраћају уколико се на адекватан начин обави њихова обука. Вероватно да је истина негде на средини у смислу да деца до 12. године још увек немају све компетенције одраслих особа. Међутим, она се могу добро припремити за неколико основних активности које ће им омогућити да у складу са њиховим потребама као пешака и бициклисте буду безбедни учесници у саобраћају. За касније сложене активности довољно је да се у овом периоду, рекли бисмо последњем пред пуно и самостално учешће деце у саобраћају, постигне усвајање позитивног става о поштовању правила у саобраћају, јер је то алфа и омега доброг саобраћајног образовања и васпитања.

2.3. ДЕЦА УЗРАСТА ОД V ДО VIII РАЗРЕДА

У другом циклусу основног образовања и васпитања наставља се даљи психофизички развој ученика. Промене се дешавају у свим аспектима развоја - когнитивном, емоционалном, социјалном, физичком. Раст и развој у том периоду који се назива рана адолесценција (од 11. до 15. године) је интензиван и води у трансформацију детета у младе девојке и момке. Многи аутори наводе да је то период неусклађености, наглих обрта и нечекиваних реакција, често непредвидљивог понашања, време честих сукоба са околином и ауторитетима и јачања утицаја вршњака. У процесу освајања слободе и самосталности деца су склона да прецењују своје способности, знање и искуство. Неретко се може видети појава "личне бајке", односно веровање да се лоше ствари догађају само другима. Образовно-васпитни рад са децом овог узраста је изазов јер им треба, истовремено, пружити слободу да развијају самосталност, али и помоћ и подршку која им је неопходна, јер још увек нису одрасли.

У 5. разреду долази до преласка са разредне на предметну наставу, што од ученика захтева да се адаптирају на нове школске захтеве који се препознају у већем броју предмета и наставника и у већем броју часова на дневном и недељном нивоу. Многи ученици тада почињу да иду у школу по сменама, што значи да ће се чешће него пре, кући враћати по мраку. За неке ученике, посебно у сеоским срединама, полазак у 5. разред подразумева прелазак у другу, удаљенију школу до које морају

пешачити или користити превоз. Радијус кретања се повећава, деца све дуже времена проводе у школи, али и после школе са друговима и другарицама. Самостално се крећу не само до и од школе, већ одлазе и на разне активности (спорт, музичка школа, страни језици...) које су најчешће удаљене од места становања. То значи да почињу у већој мери да користе јавни превоз, а у неким срединама бицикл. На безбедност њиховог учешћа у саобраћају имајући у виду њихове узрасне карактеристике, може се рећи да неке имају позитивни, а неки негативни ефекат.

У когнитивном смислу долази до промена које свакако иду у прилог безбедном учешћу у саобраћају. Деца са конкретног, прелазе на формални тип мишљења и развија се апстрактно мишљење. Каузално мишљење је добро развијено, повећава се могућност предвиђања последица и доношења закључака. Што се тиче чула и времена реакција, оно је на нивоу одраслих. Деца добро виде и чују, одлични су им рефлексии, као и ширина видног поља. Но, све то одлази у други план, јер постоји проблем са пажњом, односно са селекцијом дражи и одржавањем фокуса, као и са склоношћу да се реагује импулсивно. Све то омета ученике да на адекватан начин примају и обрађују информације из саобраћаја и да доносе правилне одлуке. На пример, уколико ученик види друга са друге стране улице може се догодити да одмах крене да прелази улицу, а да није проверио да ли је безбедно, иако то свакако зна да уради. Посебно је ризично када се ученици крећу у групи и међусобно интензивно комуницирају и тада се може десити да не региструју знакове опасности из саобраћаја јер су фокусирани једни на друге. Осим тога, овај узраст карактерише повећање коришћења мобилних телефона, слушалица и ношење капуљаче на глави и кад треба и кад не треба, што су све ометајући фактори у регистрацији информација важних за учешће у саобраћају.

У физичком смислу, рана адолесценција је период интензивног раста тела, с тим да он није уједначен, па неки делови тела расту брже и више од других. Стога, многа деца у том узрасту делују незграпно, а покрети недовољно координирани. Када се разматра капацитет деце тог узраста за безбедно учешће у саобраћају треба имати у виду да у раној адолесценцији деца прилично добро напредују у квантитативним моторичким способностима (брзина, јачина, снага и издржљивост), али ће им требати још времена за развој квалитативних у које спадају координација покрета, флексибилност, прецизност, агилност и равнотежа.

Овај период карактерише појава и развој примарних и секундарних полних карактеристика. Како су у питању промене настале због лучења хормона, то има последице на опште понашање деце, посебно њихов емоционални статус. Могуће последице су: повећана узбудљивост, осетљивост и раздражљивост; нагле промене расположења; растресеност (тешко одржавање пажње); нервозно реаковање; пружање отпора и склоност негативизму; претерана брига због изгледа. Код деце овог узраста може се препознати појава "имагинарне публике", односно веровање да сви гледају у њих и њихове недостатке (реалне, нереалне) што их може чинити анксиозним. Све наведено има ометајуће дејство на безбедно учествовање у саобраћају.

Међу ученицима тог узраста постоји снажна потреба да буду прихваћени у групи вршњака, што може имати за последицу повољност и прихватање понашања за која знају да нису добра. Врло је мало вероватно да ако две другарице претрчавају улицу ван пешачког прелаза, да ће трећа другарица независно од њих прећи правилно улицу. Код дечака се може десити да прихвате изазове у саобраћају, иако знају да то није безбедно. На пример, у страху да ће га другари исмејавати, ученик прихвата да вози бицикл без руку на управљачу и без одговарајуће опреме за заштиту. Међу осмацима увек ће се појавити и неко ко ће покушати да без присуства одраслих управља моторним возилом, а све у жељи да се "покаже" пред својим друштвом. Зато се каже, не без разлога, да је ученицима у раној адолесценцији занемаривање опасности посао.

Из наведеног, може се закључити да иако развој деце у периоду ране адолесценције иде у правцу формирања одрасле особе компетентне за одговорно учешће у саобраћају, још увек постоји много тога што их омета да тако и буде. Како је немогуће, а и погрешно децу тог узраста штитити од саобраћаја, односно спречавати их да самостално учествују у саобраћају као пешаци, путници и бициклисти

неопходно је појачати едукативни рад са њима у смислу не само стицања знања о саобраћају (што је најлакше постићи), већ и развоја правилних ставова и вредности и формирања правилних вештина.

3. САОБРАЋАЈНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ

3.1. ОСНОВНА ПИТАЊА САОБРАЋАЈНОГ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА

Едукација, која се правовремено и континуирано спроводи са децом предшколског и школског узраста, представља једну од најбољих мера за унапређење безбедности деце у саобраћају. Иако је она кључна мера у припреми деце за самостално учешће у саобраћају, треба имати у виду да су њени ефекти ограничени. Са једне стране, то је зато што едукација може само делимично да убрза ментални и биолошки развој деце. Нема те едукације која ће дете од 7 година припремити да самостално и безбедно учествује у саобраћају у том узрасту. Са друге стране, на понашање деце у саобраћају не утиче само организована едукација у систему. Деца су свакодневно окружена саобраћајем и региструју понашање одраслих која нису увек у складу са саобраћајним правилима и безбедна. Зато саобраћајно образовање и васпитање (СОВ) мора бити дуготрајно и разноврсно и мора се комбиновати са другим активностима, као што је укључивање родитеља у едукације и са радом саобраћајне полиције.

Када се промишља о СОВ-у постоје многа питања на које треба одговорити да би оно било квалитетно и ефикасно. Нека од најважнијих питања су:

1. Шта се жели постићи СОВ-ом – које су то компетенције, односно знања, вештине, ставови, вредности?
2. На ком узрасту ученика треба започети са СОВ-ом - предшколски, први, други циклус основне школе, средња школа?
3. У којој форми треба спроводити СОВ – кроскурикуларно, специјализован предмет, повремене активности, у оквиру часа одељењског старешине, као ваннаставну активност, као изборни програм или на други начин?
4. Које садржаје треба уградити у СОВ – прелазак улице, вожња бицикла, коришћење јавног превоза...?
5. Којим методама и техникама рада треба спроводити СОВ - предавања, демонстрације, симулације, радионице, филмови, дискусије...?
6. На који начин треба пратити напредовање ученика у овој области – тестови, полигони, демонстрације...?
7. Каква опрема је потребна за реализацију СОВ-а - полигони, слике, бицикли...?
8. Које треба поверити реализацију СОВ-а – васпитачима, просветним радницима или стручним лицима ван установа?
9. Како поделити одговорност за остваривање СОВ-а - одговорност породице, образовних установа, локалне самоуправе, стручних установа, министарстава, невладиних организација...?

Наведена питања показују сву сложеност СОВ-а које не би требало спроводити ad hoc, фрагментарно и без јасне визије шта се жели постићи. Креирање СОВ-а захтева промишљање о избору модела едукације који највише одговара образовно-васпитном систему у оквиру кога се спроводи и циљевима који се желе постићи. У наставку текста дати су неки основни подаци о СОВ-у у европским државама који илуструју разноврсност могућих приступа овој тематици и који могу бити помоћ у промишљању како унапредити СОВ у нашој земљи.

3.2. РАЗНОВРСНОСТ МОДЕЛА САОБРАЋАЈНОГ ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА У ЕВРОПИ⁸

У Европи не постоји јединствени систем саобраћајног образовања. Ипак, заједнички им је забрињавајући тренд страдања младих илустрован податком да млади од 15. до 24. године чине 11% становништва, а њихов удео у страдању у саобраћају је 17%. Стога се намеће питање да ли их образовни систем и друштво припремају на прави начин за учешће у саобраћају. Иако је велика већина образовних активности у области безбедности саобраћаја усмерена на децу и младе, све чешће се може чути да је то доживотни процес учења, који обухвата све старосне групе од мале деце, до старијих. Свака старосна група се може суочити са различитим изазовима, али би сви могли имати користи од добијања више знања унапређујући своје вештине и доприносећи култури усмереној на безбедност.

У већини држава Европе (81%) одговорност за образовање о безбедности саобраћаја лежи на министарству просвете. Ова одговорност се понекад дели са другим актерима, као што су: министарство саобраћаја (5 држава), полиција (5 држава), владиним агенцијама (2 државе) или невладиним организацијама (3 државе). Ако није одговорност министарства просвете онда је она, као у Финској и Холандији, на владиној агенцији за образовање или као у Шкотској, на владиној агенцији за саобраћај, с тим да је имплементација одговорност 32 локалне власти. У Ирској, та одговорност је на министарству саобраћаја. Само у Данској и Шведској ниједан државни орган нема коначну одговорност за образовање о безбедности у саобраћају, јер је она пребачена на школе и директоре. У Немачкој су савезне државе одговорне за школско образовање, али је постигнут договор око заједничких основних правила у вези са садржајем и квалитетом саобраћајног образовања.

Неки вид едукације у овој области спроводи се на нивоу предшколства, основне и средње школе, с тим што је највећи проценат обука у основној школи. Већина, чак 81% држава, има обуке и у основној и у средњој школи, а 69% и у предшколском образовању. У 21 држави образовање о безбедности у саобраћају одржава се на сва три нивоа. Од земље до земље разликује се приступ на ком узрасту ће се ставити фокус на саобраћајно образовање. На пример, у Данској, највише се ради са најмлађим ученицима, а много мање са старијим, а у неким земљама то је обрнуто.

У 72% држава овај аспект образовања не одвија се у оквиру неког наменски развијеног предмета у школама, а у 78% држава не постоји законом дефинисан минимални број часова наставе у овој области. У земљама где је то прописано, минимални број часова варира од 6 часова у Мађарској до 20 у Чешкој. У Немачкој је образовање о безбедности у саобраћају интегрисано у наставни план и програм основне школе, при чему број часова варира зависно од савезне државе. У земљама где је одговорност за овај вид едукација на школама, постоје велике разлике у броју часова и начину рада од школе до школе. Често није могуће ни рећи колико је то часова, посебно ако се садржаји обрађују интердисциплинарно. У Норвешкој нпр. саобраћајно образовање се везује за активности када су деца на отвореном или на излету и тешко га је изразити у броју часова.

Теме које се обрађују у основним школама широм Европе могу се дефинисати у две широке категорије: саобраћајна правила и безбедно понашање у саобраћају, са фокусом на безбедно понашање пешака и бициклиста. Неколико земаља томе додаје едукацију како се безбедно понашати користећи јавни превоз и као путник у аутомобилу. Лекције су често посвећене томе како безбедно прећи пут од куће до школе, како користити сигурносне појасеве, како препознати ризике у саобраћају и како се носити са њим (Аустрија, Данска, Мађарска, Ирска...). У Немачкој је некадашње образовање о „безбедности на путу“ проширено и сада се назива „мобилност“ и поред безбедности саобраћаја, бави се појмовима одрживости и окружења, социјалне компетенције и самосталне мобилности. Садржаји ових едукација у различитим државама одговарају циљевима саобраћајног образовања, с тим што циљева експлицитно има у 64% држава. У Холандији, на пример, образовни циљеви у овој

⁸Подаци су преузети из публикације THE STATUS OF TRAFFIC SAFETY AND MOBILITY EDUCATION IN EUROPE, 2019 ETSC

области су већ присутни у предшколском периоду и "траже" да се деца оспособе да препознају у свом окружењу где се могу играти безбедно, а где не, у крајњој линији, да схвате да је саобраћај опасан. Циљеви за основну школу су најчешће у различитим државама подељени на саобраћајно образовање и образовање за мобилност. Први укључују идентификовање опасних саобраћајних ситуација у ширем школском окружењу имајући у виду неопходне вештине и разумевање саобраћајних правила за самостално кретање у својству пешака и бициклиста на познатим рутама, уз спремност да се узму у обзир и други учесници у саобраћају. Циљеви образовања о мобилности су да ученици знају најважније последице све веће употребе аутомобила како би се определили да у већој мери користе алтернативне видове превоза, нпр. јавни превоз, пешачење, бициклирање.

Што се тиче праћења напредовања ученика у саобраћајном образовању, највећи број држава нема никакве формалне облике провере као што би били тестови или практични испити. Две земље имају неку врсту писаних провера, три земље то раде помоћу неке врсте практичног испита, а у Белгији, Немачкој, Холандији, Пољској, Словачкој, Словенији и Швајцарској ученици, на крају разреда, имају провере које су и теоријске и практичне.

Када су у питању материјали за едукацију о безбедности саобраћаја, такође постоје различита решења. Неке издавачке куће су се специјализовале за припрему таквих материјала. У неким земљама, невладине организације које се баве безбедношћу саобраћаја развијају наставне материјале који су доступни ученицима. У Немачкој, Удружење осигуравача, припрема такве материјале. У Хрватској се не припрема посебан образовни материјал, јер је саобраћај као тема, део других предмета у школи. На Исланду и Литванији материјал обезбеђује искључиво Министарство просвете, док у Летонији то ради Управа за безбедност друмског саобраћаја. У Грчкој, наставници имају могућност да такве материјале преузимају са специјализоване платформе коју је инсталирао национални институт за образовне политике.

Припрема кадра који ће реализовати едукације у области саобраћајног образовања се од државе до државе другачије решава. Заједничко им је да се она одвија, углавном, након завршених студија, а не у току школовања. Само на неким учитељским факултетима постоје курсеви из ове области који су изборни. Наставници у Немачкој пролазе неке краће обуке у тој области током стажирања након завршетка студија. Многе земље имају акредитоване програме стручног усавршавања наставника у овој области, али те обуке нису обавезне. У Грчкој се обука за наставнике у овој области одвија у оквиру неких ЕУ пројеката. У Словенији се организују састанци за наставнике који реализују саобраћајно образовање, на којима могу разменити искуства и примере добре праксе.

Из наведених података може се закључити да у многим земљама у Европи није до краја развијен заокружен модел саобраћајног образовања (сличне проблеме има и здравствено васпитање). Са једне стране, у свим земљама постоји сагласност да је оно важно и потребно, али са друге стране нема адекватне подршке, што се препознаје у многим аспектима, као што је нпр. да скоро свуда постоје проблеми са припремом кадра који ће саобраћајно образовање реализовати. Без едукованог и мотивисаног кадра, чак и одлично написани програми саобраћајног образовања неће постићи жељене ефекте.

Стиче се утисак да и Србија дели судбину других Европских држава; да има и потребе и могућности да се СОВ унапреди, као и да није могуће само преузети туђе моделе рада, већ их свака земља мора развијати у складу са сопственим потребама и могућностима.

3.3. САОБРАЋАЈНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ У СРБИЈИ

Ако се анализира стање у нашој земљи, такође се може видети да нема заокруженог и доследног спроведеног модела СОВ-а који би био адекватан одговор на ситуацију коју имамо у смислу страдања деце и младих у саобраћају, у складу са националном стратегијом и визијом „нула“ страдале деце. Иако СОВ у нашем образовном систему има традицију, оно још увек има слабе тачке и простор за унапређивање. Ради прегледности, о томе ће се разматрати преко горе наведених питања СОВ-а.

Већ код првог питања, постојање јасне слике шта се СОВ-ом жели постићи, имамо ситуацију да постоји правни основ за СОВ (наведено у Предговору), али у њему нема детаљног описа компетенција нити очекиваних исхода, па самим тим ни јасних смерница шта треба постићи. Зато израда РОК-БУС представља искорак ка решавању овог питања и добру основу за креирање и реализацију СОВ-а.

Код питања на ком узрасту ученика треба започети са СОВ-ом, у нашој земљи никад није било дилеме да оно треба да буде заокружено, да започне на што ранијем узрасту и да траје до краја средње школе. Међутим, кад се погледају програми, тај приступ није испоштован, јер нема континуираних активности које су са узрастом све захтевније. У основној школи постоје нека неповезана "острва" СОВ-а, а средњошколци су потпуно занемарени и третирају се као одрасли којима није потребна едукација у овој области и унапређивање компетенција за безбедно учешће у саобраћају. Приступ није у складу са савременим трендовима који заговарају СОВ и код одраслих особа, а ни са реалним потребама средњошколаца, код којих је саобраћај озбиљан безбедносни ризик (већа је вероватноћа да ће stradати у саобраћају, него оболети од неке смртоносне болести).

И за друге земље питање у којој форми треба спроводити СОВ представља изазов. Као што се из претходног текста може видети, највећи број земаља се није определио да у систем uvede наменски предмет о безбедности саобраћаја, као што, најчешће, нема ни предмета о здравственом васпитању. Преферира се тзв. кроскурикуларни приступ који подразумева да се кроз различите форме рада код ученика јачају компетенције за безбедно учешће у саобраћају. Тај приступ је и наше опредељење и он сам по себи је прихватљив, али се у пракси појављује проблем такозване "расплинуте" одговорности, где СОВ постаје свачији и ничији. Када се тај проблем повеже са неадекватно припремљеним и немотивисаним кадром који треба да реализује СОВ, добија се ситуација да се и оно мало што постоји на папиру, у програмима, не реализује, а стање се прећутно толерише. У основним школама постоји склоност наставника, ученика и родитеља да већу пажњу добија све оно што је повезано са завршним испитом, а све остало је маргинализовано, иако може бити од већег значаја на "тесту живота" (као што су здравље и безбедност). Зато треба промислити о предлозима да се у завршни испит унесу и садржаји из ове две области.

На питање које садржаје треба уградити у СОВ, садашње решење у нашој земљи показује да је саобраћај у већој мери приказан са техничког (функције саобраћаја, врсте саобраћаја, саобраћајна правила и знаци, транспортна средства...), него са безбедносног становишта (страдање у саобраћају, ризично понашање у саобраћају, изградња културе безбедности, вештине безбедног понашања у саобраћају...). Из примера како је то решено у Европским земљама, може се видети да су садржаји СОВ-а фокусирани на понашање пешака, посебно правила преласка улице, кретању од куће до школе, препознавање ризика у саобраћају, коришћење сигурносних појасева, безбедну возњу бицикла уз коришћење заштитне опреме, употребу јавног превоза и понашање као путника у возилу. Све су то важни садржаји, има их још, али најважније је обрађивати их тако да воде ка стицању тачног знања, усвајању правилних ставова и вредности и развоју вештина, јер само тако можемо обезбедити развој компетенција. Стицање знања је најлакше постићи, али то није довољно. У школској пракси се дешава да се са ученицима спроводе неке активности из саобраћаја које су често псеудо СОВ, јер не доприносе јачању компетенције за безбедно учешће у саобраћају. То се препознаје у ситуацијама кад ученици уче о саобраћајним знацима више него што је потребно (нису возачи), када се певају песмице о превозним средствима, када се цртају раскрснице неводећи рачуна о саобраћајним правилима, када се попуњавају бојанке са сликама аутомобила или када се уче врсте транспортних средстава.

То не значи да не треба да се пева и црта о саобраћају, али се не може сматрати да је тиме завршен посао око припреме ученика за безбедно учествовање у саобраћају. За СОВ најважније су вештине, јер се у понашању најбоље види степен спремности за безбедно учешће у саобраћају. Међутим, развој вештина је спор, захтева посебан начин рада и заснива се на претходно стеченим знањима, усвојеним ставовима и вредностима.

Као илустрацију дајемо пример једног радног листа за ученике у првом циклусу основне школе у коме од 8 питања, 2 суштински имају везе са подстицањем развоја компетенција за безбедно учешће у саобраћају. То су питања 6. и 7, а остала питања се тичу знања о саобраћају (што је уреду).

САОБРАЋАЈ

1. Шта обухвата саобраћај?

2. Спој стрелицама.

ПУТНИЧКИ САОБРАЋАЈ	ПРЕВОЗ РОБЕ
ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ	ПРЕНОС ВЕСТИ
ИНФОРМАЦИОНИ САОБРАЋАЈ	ПРЕВОЗ ЉУДИ

3. Која саобраћајна средства се користе у путничком саобраћају?

4. Нацртај неко саобраћајно средство које се користи у информационом саобраћају.

5. Које врсте саобраћаја постоје према путевима којима се крећу саобраћајна средства?

6. Како треба да се понашају путници у аутобусу? Наброј нека правила понашања.

7. Хајде да се подсетимо! Како пешаци треба правилно да прелазе преко улице?

8. Која саобраћајна средства су људи некада користили за превоз робе и путника?

Зато се следеће питање односи на методе и технике рада које треба примењивати у СОВ-у. Уколико се све сведе само на предавање наставника и гостовање полицајца у септембру, можемо

бити сигурни да до развоја компетенција неће доћи. Неопходно је комбиновати различите методе и технике рада као што су: предавања, демонстрације, симулације, радионице, гледање филмова са дискусијом, играокази, квизови итд. Добродошле су све технике које укључују ученике и траже промишљање и критичко мишљење (погледати Упутство за остваривање СНА Безбедно у саобраћају). Такав начин рада захтева већи ангажман наставника, како у процесу планирања, тако и у реализацији активности/часова, али зато постоји већа извесност да ће се жељени исходи достићи.

На ово питање природно се надовезују следећа два. Прво питање се тиче опреме која је потребна за реализацију СОВ-а. У пракси школе су различито опремљене. Некада се оправдање за слаб рад у овој области тражи у томе што нема адекватне опреме (полигона, саобраћајних знакова, бицикла, слика саобраћајних раскрсница...). Међутим, опрема јесте добродошла, али није пресудна. Потпуно је небитна код усвајања правилних ставова и вредности. Некада се дешава да дође до замене теза и да се СОВ сведе на захтеве да ученици вешто возе бицикл између чуњева. То се не очекује од ученика. Много је важније да се усвоји позитиван став према коришћењу заштитне опреме за бициклисте и да се то практикује. Друго питање је на који начин се прати напредовање ученика у овој области. Ово питање је важно, јер се у школи много користе репродуктивни тестови који захтевају само знање. Код СОВ-а се само у неким ситуацијама могу користити тестови за проверу знања, али се могу користити и други начини праћења напредовања. Некада је довољно да ученик постави добро питање или да аргументује зашто не треба користити слушалице док се прелази улица, па да наставник констатује напредовање. Наравно, најпримереније је користити неки вид симулације, што значи да се ученицима омогући да у безбедним условима демонстрирају своје вештине учешћа у саобраћају.

Након свих ових важних питања надовезује се још једно. Оно се односи на питање коме поверити реализацију СОВ-а, ако се има у виду да систем то није јасно дефинисао. Самим тим се прави тзв. "слаба карика" у спровођењу СОВ-а, чак и када су остали елементи добро решени (програми, опрема...). Чињенице говоре да васпитачи и наставници разредне наставе у току својих основних студија немају прилику да се упознају са садржајима СОВ-а, као ни са методиком наставе СОВ-а. Њима преостаје само да се у раду ослањају на лично искуство у саобраћају, што нити је довољно нити професионално. Ситуација са наставницима предметне наставе, од којих се такође очекује да допринесу развоју компетенција за безбедно учешће у саобраћају је иста, јер и њих нико за то не припрема. Једини ослонац у раду могу им бити акредитовани програми стручног усавршавања у овој области, али је таквих увек мало, а интересовање наставника је скромно, јер преферирају да се стручно усавршавају у својој матичној области.

И, на крају, поставља се питање да ли школа треба сама да се бави СОВ-ом или тај "посао" може да подели са још неким. Постоји пракса да школе, најчешће током септембра, у сарадњи са полицијом, организују неке активности за ученике (најчешће су то класична предавања). Међутим, то се не може сматрати довољним. Искуство показује да се у нашој земљи за те потребе мало користе ваншколски ресурси. Школе могу да остваре сарадњу са различитим спољним сарадницима и да укључе разноврсне активности. Ту се мисли на локалне самоуправе - општински савети за безбедност саобраћаја (постоје финансијска средства за унапређивање безбедности у саобраћају на локалу), стручне установе у којима раде саобраћајни инжењери (прилика да се упознају са начином решавања неких саобраћајних питања), средње саобраћајне школе (сјајна прилика за вршњачко подучавање), транспортна предузећа (прилика за посете и разговор са возачима), ортопедским одељењима болница (прилика да се разговара са лекарима који лече повређене у саобраћају), итд.

Не треба заборавити ни родитеље који су у многим областима партнери вртићу/школи, а то је посебно изражено у области СОВ-а, јер је за пуни ефекат потребна синергија деловања породице и система. Сарадња се може успоставити на различите начине, а искуство показује да родитељи често не познају довољно проблематику страдања деце у саобраћају, као ни саобраћајне прописе који се тичу безбедности деце у саобраћају. Од многих могућих начина сарадње, издвајамо као интересантне обуку коју би припремили и реализовали ученици уз помоћ наставника за родитеље или организовање квизова о познавању безбедности у саобраћају у коме би се такмичили нпр. ученици против родитеља.

III ДЕО



1. РЕФЕРЕНТНИ ОКВИР КОМПЕТЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ

1.1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О РЕФЕРЕНТНОМ ОКВИРУ КОМПЕТЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ

Компетенције за безбедно учешће у саобраћају представљају скуп функционално интегрисаних знања, вештина, ставова и вредности које треба да поседује сваки ученик по завршетку основне школе. Оне почивају на унутрашњим капацитетима особе, али се о њиховом постојању закључује на основу спољашњих манифестација, као што су нпр: како прелази улицу, да ли ставља сигурносни појас, да ли користи заштитну опрему кад вози бицикл и др. *Референтни оквир* обједињује те компетенције и за сваку од њих даје дескрипторе, односно описе који се односе на конкретно понашање које се може уочити код ученика. Тако конципиран, доводи се у везу са саобраћајним образовањем и васпитањем јер олакшава:

1. Васпитачима и наставницима осмишљавање садржаја и активности СОВ-а;
2. Процењивање нивоа оспособљености детета/ученика за безбедно учешће у саобраћају и потребе за даљим радом у области СОВ-а;
3. Креирање програма стручног усавршавања васпитача и наставника за рад у области СОВ-а.

ВРЕДНОСТИ

- Вредновање значаја саобраћаја за друштво
- Вредновање сопственог и туђег живота и здравља
- Вредновање сопствене и туђеимовине
- Вредновање здраве животне средине

ВЕШТИНЕ

- Безбедно кретање пешака и бициклиста улицама, путевима и другим јавним површинама
- Безбедно коришћење превозних средстава у саобраћају
- Културно понашање у саобраћају
- Опрезно понашање ради смањења ризика страдања у саобраћају
- Заштита животне средине од штетних утицаја саобраћаја

СТАВОВИ

- Став о поштовању саобраћајних правила
- Став о културном понашању у саобраћају
- Став према безбедности у саобраћају
- Став према утицају саобраћаја на животну средину

ЗНАЊА

- Безбедно кретање улицама, путевима и другим јавним површинама
- Безбедно коришћење превозних средстава у саобраћају
- Културно понашање у саобраћају
- Опрезно понашање ради смањења ризика страдања у саобраћају
- Заштита животне средине од штетних утицаја саобраћаја



Слика. РОК-БУС - Референтни оквир компетенција за безбедно учешће у саобраћају.

Референтни оквир компетенција за безбедно учешће у саобраћају је припремљен у складу са становиштем да деца до 12. године још увек немају све компетенције одраслих особа. Међутим, она се могу припремити да у складу са њиховим потребама безбедно учествују у саобраћају као пешаци, бициклисти и путници. За касније сложене активности у саобраћају потребне су додатне обуке, али је важно да се код ученика до краја основне школе постигне усвајање позитивног става према безбедности саобраћаја и поштовању саобраћајних правила, јер су исправни ставови алфа и омега доброг саобраћајног образовања и васпитања.

Зато су, поред знања и вештина, велики простор у РОК-БУС-у добили ставови и вредности које треба развијати код деце/ученика. У дескрипторима који су дати уз ставове и вредности, коришћени су изрази као што су заступа мишљење, тврди, промовише, брани што може деловати претерано захтевно, па и неадекватно за ученике. Међутим, под тим се не мисли да ученици треба да спроводе неке промотивне активности, излажу своја схватања о саобраћају као неку врсту предавања, већ да спонтано могу да изразе своје ставове о различитим поступцима учесника у саобраћају (дају вредносни суд на аргументован и неконфликтан начин).

Као и код свих других ставова, и ставови о саобраћају имају три компоненте. Особа има нека сазнања о саобраћају (когнитивни аспект става), нека осећања у вези са тим - позитивна или негативна (емоционални аспект става) и вољни аспект става који се показује у спремности да се реагује, и то не било како, већ у складу са оним што се о томе зна и осећа. Зато се од ученика на крају основне школе, који има развијену компетенцију за безбедно учешће у саобраћају, очекује да нпр. у ситуацији када другари претрчавају улицу ван пешачког прелаза, он то не уради, већ се упуту ка најближем пешачком прелазу (у складу са знањима и вештинама које има), а другарима каже да то што су урадили није било безбедно и да су могли да угрозе свој живот. Ученик на тај начин аргументовано изражава свој став и вредности у вези са безбедним и небезбедним поступцима учесника у саобраћају. Наравно, ово је идеал коме се тежи и који није лако постићи из најмање два разлога: један је у вези са карактеристикама узраста ученика на крају основне школе, када су реакције често импулсивне, а потреба да се буде прихваћен у групи јача од свега другог; други разлог се може повезати са чињеницом да ученици у свом развоју нису изложени само утицају који долази из образовног система. На њих делују и сви одрасли који их окружују, филмови које гледају, информације које чују у медијима, а све то често није у складу са принципима безбедности у саобраћају. На пример, уколико ученици виде да је њихов наставник возило паркирао на зеленој површини, свака активност СОВ-а која се односи на везу саобраћаја са заштитом животне средине губи на значају. Слично томе, када виде да главни јунак филма вози ауто великом брзином, а да ни себи ни детету није ставио сигурносни појас или чују рекламу за ново возило у којој се потенцира да оно може за 7 секунди да развије брзину од 100 km/h и да може да вози 260 km/h, тешко је постићи жељене резултате у оквиру СОВ-а.

До развијених компетенција није лако доћи, оне су резултат кумулативног рада са децом/ученицима у области безбедности саобраћаја током предшколског и основношколског васпитања и образовања, у синергији са утицајем породице и окружења. За жељени ефекат СОВ-а мора се искористити сваки потенцијал који имају образовно-васпитне установе – активности са предшколцима, обавезни предмети, изборни програми, слободне наставне активности, ваннаставне активности, часови одељењеског старешине, активности са родитељима.

Дескриптори компетенција нису, како се то често ради у сличним документима, формулисани по нивоима (од основног до напредног) због специфичности природе саобраћаја и ризика које он носи. Било која радња у саобраћају садржи више компоненти којима се постепено овладава, али коначан жељени исход је само један – безбедно учешће појединца у саобраћају, а то подразумева поседовање тачних знања, усвојеност правилних ставова и вредности и развијеност правилних вештина о саобраћају. Зато рад на развијању ових компетенција захтева време, континуиране и синхронизоване активности и свест да само стицање знања о саобраћају није довољно за безбедно учешће у саобраћају.

Формулације дескриптора су уопштено дате и потребно је да их наставник у процесу планирања часа, активности даље операционализује. Том приликом он их претвара у "ситније" исходе који се лакше и брже могу достићи. Како се то ради може се видети у последњем пасусу овог дела текста, као и у примеру припреме за час одељењског старешине.

У овом Водичу васпитачи и наставници добијају помоћ у раду са ученицима на имплементацији референтног оквира јер он садржи: дескрипторе компетенција; појмовник са појашњењима значења кључних појмова; препоручене ресурсе из области саобраћајног образовања и васпитања; идентификоване садржаје из програма наставе и учења који су погодни за рад на унапређивању ових компетенција; примере програма слободне наставне активности, ваннаставне активности, час одељењског старешине који илуструју могуће начине рада у оквиру СОВ-а, смернице за рад са родитељима.

Ради пуног разумевања наведеног, дајемо следећи пример. Када наставник планира рад на развоју компетенције ученика у првом циклусу основне школе *Безбедно кретање пешака и бициклиста улицама, путевима и другим јавним површинама* смернице су му: дескриптор (прописно, правилно и безбедно се креће улицама, путевима и осталим јавним површинама као пешак и бициклиста), појмовник (значење појмова *прописно, правилно и безбедно*), ресурси (публикације „Пажљивкова правила“, „Саобраћајна азбука“, „Сигуран смер“, видео клипови...), идентификовани садржаји програма наставе и учења за предмет Свет око нас и смернице/примери како се на томе може радити са ученицима. На основу тога, у процесу планирања активности (својих и ученичких) наставник операционализује наведено у дескриптору, у смислу шта то ученик треба да зна и уме, и тиме долази до очекиваних исхода. То би за ову компетенцију и дескриптор било: *ученик ће бити у стању да правилно именује делове пута намењене пешацима и возилима, опише начин на који семафор регулише кретање пешака и возила; наведе радње које треба пешак да предузме како би безбедно прешао улицу, одреди место које је безбедно за игру деце* итд.

Уз питање о операционализацији дескриптора намеће се и питање како применити Референтни оквир у раду са ученицима који похађају различите разреде, када су у њему компетенције и дескриптори наведени као коначни исходи СОВ-а за крај основне школе. Одговор на ово питање налази се у тексту који следи (*Смернице за интеграцију референтног оквира компетенција за безбедно учешће у саобраћају у образовно-васпитни рад са децом и ученицима*) у коме се говори о концепту спиралног курикулума и постепеног развоја компетенција.

1.2. РЕФЕРЕНТНИ ОКВИР КОМПЕТЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ

А. ВРЕДНОСТИ

А1. Вредновање значаја саобраћаја за друштво

A1.1	Тврди да сигуран и ефикасан саобраћај доприноси економском развоју друштва, повезивању људи и остваривању људских права.
A1.2	Тврди да безбедан и поуздан саобраћај доприноси квалитету живота људи.
A1.3	Заступа мишљење да саобраћај треба да буде доступан свима.
A1.4	Заступа мишљење да се о значају саобраћаја учи у породици и школи.

A2. Вредновање сопственог и туђег живота и здравља

A2.1	Сматра да понашање свих учесника у саобраћају треба да буде усмерено на очување људског живота и здравља.
A2.2	Заступа гледиште да држава треба да има одговорност у заштити живота и здравља људи у саобраћају.
A2.3	Заступа гледиште да сваки учесник у саобраћају има личну одговорност у заштити живота и здравља у саобраћају.
A2.4	Промовише потребу да се у јавности говори о безбедности у саобраћају и последицама саобраћајних незгода по живот и здравље људи.

A3. Вредновање сопствене и туђе имовине

A3.1	Сматра да свако понашање у саобраћају треба да буде усмерено на очување сопствене и туђе имовине.
A3.2	Промовише потребу да се у јавности говори о безбедности у саобраћају и последицама саобраћајних незгода по имовину људи.

A4. Вредновање здраве животне средине

A4.1	Сматра да свако понашање у саобраћају треба да буде усмерено на очување здраве животне средине.
A4.2	Заступа становиште да животна средина не треба да буде угрожена саобраћајем.
A4.3	Подржава унапређивање и поштовање мера заштите животне средине од штетних утицаја саобраћаја.

Б. СТАВОВИ

Б1. Став о поштовању саобраћајних правила

Б1.1	Изражава позитиван однос према поштовању саобраћајних правила.
Б1.2	Осећа нелагоду у ситуацији када учесници у саобраћају не поштују саобраћајна правила.
Б1.3	Изражава спремност да критикује непоштовање саобраћајних правила.
Б1.4	Спреман је да критикује поступке који подстичу на непоштовање саобраћајних правила.
Б1.5	Има ниску толеранцију према непоштовању саобраћајних правила.

Б2. Став о културном понашању у саобраћају

Б2.1	Изражава став да учесници у саобраћају треба да се понашају културно.
Б2.2	Осећа нелагоду у ситуацији када се учесници у саобраћају некултурно понашају.
Б2.3	Изражава спремност да критикује некултурно понашање учесника у саобраћају.
Б2.4	Спреман је да похвали примере културног опхођења у саобраћају.
Б2.5	Спреман је да у складу са личним компетенцијама помогне другима у саобраћају или тражи помоћ од других.

Б3. Став према безбедности у саобраћају

Б3.1	Изражава позитиван став према безбедности у саобраћају.
Б3.2	Тврди да безбедан саобраћај доприноси очувању живота сваког члана друштва.
Б3.3	Изражава став да ризично понашање учесника у саобраћају није прихватљиво.
Б3.4	Брани становиште да безбедан саобраћај директно доприноси смањењу трошкова друштва.
Б3.5	Изражава позитиван став према поштовању принципа „види и буди виђен“.

Б4. Став према утицају саобраћаја на животну средину

Б4.1	Изражава негативан став према штетном утицају саобраћаја на животну средину.
Б4.2	Заступа гледиште да одговорно учешће у саобраћају доприноси очувању животне средине.
Б4.3	Промовише ставове о потреби пешачења, коришћења саобраћајних средстава која не загађују животну средину и примени других мера за ефикасније коришћење превозних средстава.

В. ВЕШТИНЕ

В1. Безбедно кретање пешака и бициклиста улицама, путевима и другим јавним површинама

В1.1	Прописно, правилно и безбедно се креће улицама, путевима и осталим јавним површинама као пешак и бициклиста.
В1.2	Правилно процењује кретање учесника у саобраћају (правац, смер и брзину).
В1.3	Јасно и једнозначно комуницира са осталим учесницима у саобраћају применом уобичајених знакова, сигнала и поступака.
В1.4	Примењује мере које доприносе бољој видљивости и лакшем уочавању пешака и бициклиста у саобраћају у складу са принципом „види и буди виђен“.
В1.5	Процењује и указује на сопствене и туђе безбедне и небезбедне поступке у саобраћају.

В2. Безбедно коришћење превозних средстава у саобраћају

В2.1	Безбедно улази и излази из превозног средства.
В2.2	Превози се возилима у саобраћају на прописан, правилан и безбедан начин.
В2.3	Правилно користи опрему за повећање активне и пасивне безбедности бициклиста и путника.
В2.4	Критикује непоштовање саобраћајних правила и поступке људи који подстичу на непоштовање саобраћајних правила.

В3. Културно понашање у саобраћају

Б3.1	Критички просуђује о културним и некултурним поступцима учесника у саобраћају.
Б3.2	Уступа место за седење старијим особама, инвалидима и трудницама у возилима јавног превоза.
Б3.3	Критикује некултурно понашање учесника у саобраћају.
Б3.4	Културно се опходи према другим учесницима у саобраћају и уважава потребе и могућности рањивих учесника у саобраћају.
Б3.5	У складу са личним компетенцијама помаже другима у саобраћају или тражи помоћ од других.

В4. Опрезно понашање у саобраћају ради смањења ризика

Б4.1	Правилно процењује ризике по учеснике у саобраћају (пешаке, бициклисте, путнике).
Б4.2	Критички процењује сопствене ризичне поступке према другим учесницима у саобраћају.
Б4.3	Избегава ризичне поступке у саобраћају током пешачења, при вожњи бицикла и приликом путовања у возилима.

В5. Заштита животне средине од штетних утицаја саобраћаја

В5.1	Пажљиво се односи према зеленим површинама као пешак и бициклиста.
В5.2	Пешачи, бициклира и примењује здраве животне навике у саобраћају.
В5.3	Стара се о техничкој исправности возила којима управља у саобраћају.
В5.4	Не ствара буку у саобраћају.
В5.5	Не баца отпад током пешачења и превозења возилима.

Г. ЗНАЊА

Г1. Безбедно кретање улицама, путевима и другим јавним површинама

Г1.1	Објашњава карактеристике кретања учесника у саобраћају (правац, смер и брзину).
Г1.2	Објашњава начин прописног, правилног и безбедног кретања пешака и бициклиста у саобраћају.
Г1.3	Објашњава поступке, начине и средства комуникације међу учесницима у саобраћају.
Г1.4	Наводи мере које доприносе бољој видљивости и лакшем уочавању учесника у саобраћају.
Г1.5	Разликује сопствене и туђе безбедне и небезбедне поступке у саобраћају.

Г2. Безбедно коришћење превозних средстава у саобраћају

Г2.1	Објашњава прописне, правилне и безбедне начине коришћења превозних средстава у саобраћају.
Г2.2	Описује правилно коришћење уређаја и опреме за повећање активне и пасивне безбедности бициклиста и путника.
Г2.3	Наводи последице небезбедног коришћења превозних средстава.

Г3. Опрезно понашање у саобраћају ради смањења ризика

Г3.1	Објашњава везу између психофизичких карактеристика човека (различитих узраста) и способности за безбедно учешће у саобраћају.
Г3.2	Наводи ризике по учеснике у саобраћају (пешаке, бициклисте, путнике).
Г3.3	Препознаје ризично понашање бициклиста, путника и пешака у саобраћају.
Г3.4	Описује мере опреза које доприносе повећању личне безбедности у саобраћају.

Г4. Културно понашање у саобраћају

Г4.1	Разликује културне и некултурне поступке учесника у саобраћају (бициклиста и пешака).
Г4.2	Наводи примере културног опхођења према осталим учесницима у саобраћају.
Г4.3	Наводи ко су рањиви учесници у саобраћају и образлаже разлоге.
Г4.4	Наводи начине пружања помоћи другима у саобраћају или за тражење помоћи од других.

Г5. Заштита животне средине од штетних утицаја саобраћаја

Г5.1	Наводи облике загађења које стварају учесници у саобраћају.
Г5.2	Наводи узроке загађења које стварају учесници у саобраћају.
Г5.3	Објашњава последице загађења које стварају учесници у саобраћају.
Г5.4	Објашњава предности пешачења, бициклирања и здравих животних навика за очување здравља и здраве животне средине.

2. СМЕРНИЦЕ ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ РЕФЕРЕНТНОГ ОКВИРА КОМПЕТЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈУ У ОБРАЗОВНО-ВАСПИТНИ РАД СА ДЕЦОМ И УЧЕНИЦИМА

У тексту који следи дате су смернице и примери како се, у оквиру постојећих програма, може радити са децом у предшколству и са ученицима у основној школи на унапређивању компетенција за безбедно учешће у саобраћају. Како су то само смернице и примери, то значи да васпитачи и наставници могу осмислити, планирати, реализовати и другачије начине рада водећи рачуна о референтном оквиру, односно о наведеним компетенцијама и дескрипторима и наравно, узрасту деце/ученика.

Искуство показује да је најбољи концепт СОВ-а такозвани концепт спиралног курикулума који подразумева да се исти садржаји више пута обрађују, али сваки пут на другачији, сложенији начин у складу са узрастом ученика и њиховим знањем стеченим, како у школи, тако и у свакодневном животу.

То значи да рад на правилном прелажењу улице започиње са децом предшколског узраста, али се наставља током свих разреда основне школе, чак и онда кад они имају 13-14 година, али тада са фокусом на неке друге аспекте, као што су: прелажење улице са слушалицама у ушима, капуљачом на глави или уз читање порука на мобилном телефону. Као што је више пута речено, компетенције се постепено развијају и постоје различити показатељи тог напретка. На пример, у развоју вештине преласка улице напредак се препознаје и у степену самосталности којом се она обавља. У почетку, дете ће компетенцију преласка улице демонстрирати тако што ће улицу прелазити држећи за руку одраслу особу, на следећем нивоу развијености то ће бити ходањем поред одраслог, а затим самосталним, без присуства одраслог, преласком улице на правилан и безбедан начин.

Иако се може рећи да у постојећим програмима образовања и васпитања нема довољно садржаја који се експлицитно односе на безбедно понашање у саобраћају, као ни исхода који се односе на развој вештина, ипак постоји "простор" који се може искористити за разноврстан рад на СОВ-у. За препознавање тог "простора" потребно је пажљиво прочитати РОК-БУС, посебно наведене дескрипторе, довести их у везу са оним што постоји у програмима и креативно осмислити одговарајуће облике рада. Чак и кад су те везе скромне (нпр. ученици решавају задатке из математике у којима се користе неки термини из безбедности саобраћаја), постоји допринос развоју компетенција за безбедно учешће у саобраћају, посебно ако је наставник спреман да, након решавања задатака, одвоји време да са ученицима разговара о томе и поентира неке важне ствари за безбедност у саобраћају. Надамо се да ће дате смернице и примери рада бити инспирација за осмишљавање неких других начина рада са децом и ученицима у области СОВ-а.

2.1. ПРЕДШКОЛСКО ВАСПИТАЊЕ И ОБРАЗОВАЊЕ

Усвајањем новог програмског документа 2018. године, *Основи програма предшколског васпитања и образовања*, симболично названог „Године узлета“, пред запослене у предшколским установа стављен је захтев да се према свим садржајима, па и оним који се тичу саобраћајног васпитања, непосредни рад са децом на другачији начин планира и реализује, у односу на доташњи начин рада. Као што је познато по концепцији, нови програм даје централну смерницу да све активности треба да буду тако организоване да пруже подршку добробити детета и његовом холистичком развоју.

То значи да се когнитивни, емоционални, социјални и физички развој детета интегрисано подстичу радећи на различитим садржајима и у различитим подстицајним контекстима. Акцент није на интелектуалном развоју кроз усвајање одређених садржаја, већ на развијању свих капацитета детета. Самим тим, експлицитних садржаја као што су бројеви, слова, па и саобраћајна правила, нема у програму, али то не значи да нема простора да се са ученицима предшколског узраста ради у области саобраћајног васпитања. Напротив, постоји велики потенцијал да васпитачи, заједно са децом, породицом и локалном заједницом преиспитују различите појмове у вези са саобраћајем. Важно је да та активност буде у игровној форми (не лекције), да уважава искуство детета, да васпитач створи простор/контекст који погодује саобраћајном васпитању и подржи дечију радозналост да се баве том тематиком. У том смислу, свака активност која код детета подстиче стрпљење, пажњу или поштовање правила представља допринос саобраћајном васпитању. У овом концепту изузетно је важно и документовање дечије активности, јер се на тај начин васпитач и деца могу више пута враћати на активност и анализирати је.

Општи циљ *Основа програма „Године узлета“* је подршка добробити детета која се заснива на холистичком приступу учењу и равоју детета. У програму се истиче да се добробит детета успоставља када је оно укључено у квалитетне ситуације делања и када остварује квалитетне односе са окружењем. *Основе* препознају да делање детета у вртићу обухвата његово учешће у игри, животно-практичним активностима и планираним ситуацијама учења, да је детету у односима важна сигурност, континуитет и учешће, а да васпитач гради односе кроз укљученост, одржавање баланса и уважавање. Све ситуације дететовог учешћа су подједнако важне у програму и зато у свакој треба водити рачуна како се дете осећа, шта јесте, шта може и шта уме. Уколико васпитач гради квалитетне односе са децом и промишља о контексту реалног програма који, поред васпитача, чине и: физичка средина, вршњаци, породица и локална заједница, тиме пружа основу за реализацију различитих врста садржаја у оквиру поменутих ситуација делања.

Када су у питању садржаји (области, појмови), важно је да су они адекватни за децу предшколског узраста. То знамо ако полазимо од њиховог искуства и преиспитујемо да ли проналазе смисао у бављењу одређеним садржајима. Тако на пример, пракса представљања деци одређеног занимања (саобраћајац) са којим се они нису срели нити их занима је честа грешка коју можемо да направимо. Међутим, полазећи од тога да је дете предшколског узраста учесник у саобраћају као пешак, а често и путник, и узимајући у обзир контекст рада предшколске установе, приказаћемо на који начин можемо да укључимо саобраћајно васпитање током реализације поменутих ситуација делања и то у оквиру три врсте активности.

1. Животно-практичне активности

Животно-практичне активности су рутине, ритуали и аутентичне ситуације у вртићу и ван њега. Оне треба деци да пруже прилику да развијају самосталност, спретност и одговорност, да учествују у доношењу правила, да воде рачуна о свом здрављу, да се опуштају и рекреирају. Неке од ових активности се могу повезати са темом саобраћај.

- Шетња изван вртића - деца се припремају за шетњу тако што се прво разговара о саобраћају и правилима преласка улице (могу се погледати неке слике, филмови); затим деца имају могућност да говоре о свом доживљају саобраћаја и искуству преласка улице. Васпитач прави радни лист на коме бележи неке показатеље из саобраћаја која деца могу уочити током шетње о саобраћају и преласку улице. Током саме шетње деца се указује на те показатеље, а по повратку у вртић се о томе разговара.
- Заједничка вожња – уколико се организовано деца превозе до неког места (нпр. позориште), пре вожње може се позвати возач комбија или аутобуса да децу упозна са правилима понашања током вожње, да им каже о чему све води рачуна док вози, да одговори на дечија питања. После вожње деца могу да размене утиске како им је било током вожње, да ли су се нечега плашили и сл. Уколико постоји потреба, деца могу говорити и о својим ранијим искуствима кад су били путници.
- Преношење искуства из породице и разговори међу децом - позвати родитеље да са децом код куће размене искуства у саобраћају и издвоје шта је по њима важно да дете предшколског узраста зна и уме, а везано је за саобраћај, да се разговара и у породици и у вртићу о догађајима као што су: да ли се може повредити у саобраћају и како, ко и како брине да се нико не повреди.
- Учествовање у догађајима у локалној заједници – децу припремити за одлазак на неки догађај у близини, али пре тога заједнички направити мапу кретања са објектима који су деци познати (пошта, посластичарница, раскрсница...). Мапа треба да послужи за разговор са децом, да ли на том путу има неких “опасних” места (велики број аутомобила, близина улице, паркирани аутомобили и сл).
- Ритуал – деца су упозната са бојама на семафору; то су видела током шетње и организоване вожње и заједно са васпитачем праве папире у црвеној и зеленој боји како би једни другима слали поруке “стани” и “крени”.

2. Активности које се реализују кроз игру

Према начину учешћа васпитача у игри, она може да буде: отворена, проширена и вођена. Игра деци пружа прилику да се договарају, преговарају, сарађују, да испробавају идеје, праве изборе, да себе доживљавају припадником заједнице, да се посвете ономе што раде, да уживају.

- У отвореној и проширеној игри је неопходно да васпитач разуме игровни образац који су креирала деца, како би могао да процени како да је подржи. Васпитач зна колико је игра важна за дечји развој и учење и зато треба да му буде циљ да се игра развије, да што дуже траје; треба да буде опрезан да се не деси да покуша да искористи потенцијал игре са намером да децу научи што он мисли да је важно јер тиме ризикује да се игра угаси или да га деца не прихвате у игру. Тако, на пример, ако се деца играју тако што праве мост којим би возили своје аутиће, васпитач може да се укључи додавањем материјала који ће допринети стабилности самог моста, јер је то оно чиме се деца баве, а не нпр. да постави питање правила кретања аутића на мосту. Уједно, различити реквизити у соби, попут направљене стазе, волана, играчке аутомобила или путоказа могу допринети да се у различитим играма помињу садржаји и ситуације везане за саобраћајно васпитање у које васпитач може да се укључи.
- У оквиру вођене игре васпитач иницира и усмерава игру, па ту могу да се реализују поједине игре са одређеним правилима на тему саобраћаја: импровизовани саобраћајни полигон у дворишту за вожњу, неке друштвене игре са појмовима као што су тротоар, пешак, пешачки прелаз, возач, семафор и сл.

3. Активности које се реализују кроз тему/пројекат

Тема/пројекат је продубљено истраживање тематике која је смислена и изазовна деци за истраживање. Планиране ситуације учења треба деци да омогуће да истражују различите материјале, предмете, процесе, физичке и природне појаве, да развијају различите “језике” изражавања, да се радују заједничким остварењима и свом доприносу, да развијају радозналост, упорност, рефлексивност.

Повод за започињање пројекта може да настане током игре деце, неког дечјег питања, може и васпитач да иницира повод уношењем неког предмета, питањем, организовањем заједничког одласка на неко место у околини... Васпитач прати реакције деце и на основу њихове заинтересованости започиње тему/пројекат. Тематика истраживања не треба да се везује за одређен садржај, јер они и нису предмет дечје заинтересованости, већ поједини процеси као нпр: како се ствара траг, звук, светло, како се нешто прави, како се нешто креће, шта може моје тело, итд. У односу на то могу се уводити неки садржаји. На пример, у оквиру пројекта „Како тече време“ деца и васпитачи могу да се баве: причом о корњачи и зецу, да истражују ритам (брзо, споро), да мере време (математика) колико им треба да претрче два круга (физичко), да посматрају вожњу аута, камиона, аутобуса, бицикле... (саобраћај), да мере и упореде време црвеног светла на семафору и одласка на спрат вртића успореним кретањем...

Поред појединих планираних ситуација учења у које се улази са намером да се нешто конкретно истражи, сазна, искуси, открије или представи и сама тематика пројекта може понекад да буде таква да се у оквиру ње могу укључити, у већој мери, садржаји у вези са саобраћајем. Као могуће примере таквих пројеката наводимо: „Правимо наш град“, „Куда би могла да иде бициклистичка стаза у нашем крају“, „На путу од куће до вртића видели смо ...“ и сл.

2.2. ОСНОВНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ ОД I ДО IV РАЗРЕДА

У првом циклусу основног образовања и васпитања главни носилац саобраћајног образовања и васпитања је предмет СВЕТ ОКО НАС (први и други разред), односно ПРИРОДА И ДРУШТВО (трећи разред).

У **првом разреду** тематика саобраћај проучава се у оквиру области **Непосредно окружење** и то у оквиру тематских целина:

1. Здравље и безбедност где су предвиђени садржаји:

- Безбедно понашање у саобраћају на путу од куће до школе (кретање улицом са и без тротоара, прелажење преко улице, безбедно место за игру);
- Опасне ситуације по живот, здравље и околину, превенција и правилно понашање (у дому и школској средини, саобраћају, током природних непогода).

2. Оријентација у простору и времену где су предвиђени садржаји:

- Кретање и сналажење у простору у односу на просторне одреднице: напред-назад, лево-десно, горе-доле и карактеристичне објекте.

Очекивани исходи су: својим речима опише пример неке опасне ситуације из свог непосредног окружења; примењује правила безбедног понашања на путу од куће до школе приликом кретања улицом са и без тротоара и преласка улице; снађе се у простору помоћу просторних одредница: напред-назад, лево-десно, горе-доле и карактеристичних објеката.

У програму за **други разред** саобраћај се изучава у области **Култура живљења**, а предвиђени садржаји су: врсте саобраћаја и одговарајућа превозна средства; безбедно понашање у саобраћају.

Очекивани исход је: примени правила културног и безбедног понашања у саобраћају и превозним средствима у насељу са околином.

У програму за **трећи разред** саобраћај се изучава у оквиру теме **Природа, човек, друштво** у коме су садржаји: значај и улога саобраћаја; путнички, теретни и информатички саобраћај; безбедно понашање ученика у саобраћајницама у крају; опрема за безбедну вожњу ролера, тротинета и бицикла.

Очекивани исходи су: повеже врсте и значај саобраћаја у свом крају са потребама људи; примени правила безбедног понашања у саобраћају.

Наведени исходи се морају операционализовати, односно претворити у ситније исходе који ће се постепено достизати. На пример, *исход ученик ће бити у стању да примењује правила безбедног понашања на путу од куће до школе приликом кретања улицом са и без тротоара и преласка улице* може се уситнити на неколико мањих исхода као што су:

Ученик ће бити у стању да:

- правилно именује делове пута намењене пешацима и возилима;
- опише начин на који семафор регулише кретање пешака и возила;
- наведе радње које треба пешак да предузме да би безбедно прешао улицу;
- одреди место које је безбедно за игру деце.

Уколико се наставник определи за тематску интердисциплинарну наставу (може у току једног дана или недеље) може је такође, планирати уз помоћ исхода, тако што ће у оквиру сваког предмета навести мале исходе које треба достићи како би се остварио циљ такве наставе. Тематско планирање је погодно за СОВ, јер се могу повезати садржаји и активности из више предмета који су у вези са саобраћајем, а доприносе достизању исхода и развоју компетенција. На пример, ученици могу: певати песму о трамвају, цртати раскрсницу и семафоре, одређивати правилан редослед слика на стрипу који приказује неку опасну саобраћајну ситуацију, вежбати на полигону редослед радњи при преласку улице, играти улоге тако што ће питати одраслог да им помогне при преласку улице, решавати квиз о основним појмовима из саобраћаја, читати причу и предвиђати последице понашања ликова у саобраћају, описати саобраћајну ситуацију која их је уплашила, демонстрирати правилно и неправилно понашање путника у јавном превозу, на датим сликама одредити правилно и неправилно понашање пешака, описати како се њихови родитељи понашају у саобраћају итд.

Осим тематске наставе може се спроводити и пројектна настава која обезбеђује да ученици спонтано стичу знања: да планирају, истражују, закључују, сарађују, испољавају иницијативу у оквиру предметног и међупредметног повезивања садржаја. Пројектна настава у потпуности одговара потребама и очекиваним исходима саобраћајног образовања и васпитања. Искуство је показало да класичан начин рада где се ученицима предаје о безбедном понашању у саобраћају даје најслабије резултате. У овој области најбоље се показало искуствено учење у безбедним условима које пројектна настава, због своје флексибилности у организацији омогућава. Такође, за СОВ сасвим је примерена употреба ИКТ-а у едукативне сврхе, посебно ако се има у виду да ученици узраста 7 и 8 година често користе компјутере за играње игара где је циљ да се пређе са једне стране улице на другу избегавајући бројна возила уз велики број потрошених "живота". Такве игре дају опасну, погрешну поруку ученицима о саобраћају. Уместо њих ученицима треба омогућити да посматрају и анализирају различите саобраћајне ситуације дате у електронској форми: да процењују шта се све ту дешава и ко су све учесници, шта процењују да је опасно, да предвиђају последице нечијег понашања, да предлажу решења.

Пројектну наставу, која би била у оквиру тематике саобраћајног образовања и васпитања треба планирати у складу са упутством које је дато у програму за први разред уз уважавање специфичности саобраћајног окружења у коме је школа (сеоско, приградско, градско). Пројекти могу бити организовани на нивоу одељења, разреда, школе, у сарадњи више школа. Могу трајати од неколико часова до неколико месеци. За разлику од многих пројеката који имају као резултат неки продукт (представа, изложба, спортски турнир, хуманитарна помоћ...), пројекти у области саобраћаја могу имати и продукт (нпр. направљен полигон, покренута иницијатива да се у близини школе постави семафор...) али могу имати и само васпитну вредност.

2.3. ОСНОВНО ОБРАЗОВАЊЕ И ВАСПИТАЊЕ ОД V ДО VIII РАЗРЕДА

У другом циклусу основног образовања и васпитања постоји много тога што се може довести у везу са развојем компетенција за безбедно учешће у саобраћају. У питању су обавезни предмети, изборни програми, слободне наставне активности, ваннаставне активности, часови одељењског старешине.

2.3.1. ОБАВЕЗНИ ПРЕДМЕТИ

ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИЈА

По природи ствари, ово је предмет који има највише преклапања са циљевима СОВ-а, с тим да се у њему саобраћај проучава и са становишта технике и из угла безбедности. У петом разреду има највише садржаја и исхода који су у складу са РОК-БУС, што одговара узрасту ученика који у 12-ој години, више него пре, почињу самостално да учествују у саобраћају. У 6, 7. и 8. разреду саобраћај се све мање проучава из угла безбедности, а више из угла технике, мада и ту има простора да се реализују активности које доприносе развоју компетенција за безбедно учешће у саобраћају.

Програм **петог** разреда предвиђа обраду следећих садржаја: улога, значај и историјски развој саобраћаја; врсте саобраћаја и саобраћајних средстава према намени; професије у подручју рада саобраћај, употреба информационих технологија у савременом саобраћају; саобраћајна сигнализација – изглед и правила поступања; правила и прописи кретања пешака, возача бицикла и дечијих возила (ролери, скејт, тротинет); рачунарска симулација и саобраћајни полигон; обавезе и одговорност деце као учесника у саобраћају; заштитна опрема потребна за безбедно управљање бициклом и дечијим возилима.

Очекивани исходи.

Ученик ће бити у стању да: *процени како би изгледао живот људи без саобраћаја; класификује врсте саобраћаја и саобраћајних средстава према намени; наведе професије у подручју рада саобраћаја; направи везу између савременог саобраћаја и коришћења информационих технологија; разликује безбедно од небезбедног понашања пешака, возача бицикла и дечијих возила; правилно се понаша као пешак, возач бицикла и дечијих возила у саобраћају; користи заштитну опрему за управљање бициклом и дечијим возилима; аргументује неопходност коришћења сигурносних појасева на предњем и задњем седишту аутомобила и увек их користи као путник; повеже место седења у аутомобилу са узрастом ученика; одговорно се понаша као путник у возилу; показује поштовање према другим учесницима у саобраћају; анализира симулирану саобраћајну незгоду на рачунару и идентификује ризично понашање пешака и возача бицикла.*

У **шестом разреду** у оквиру тематске целине **Саобраћај** предвиђени су садржаји: саобраћајни системи; саобраћајни објекти; управљање саобраћајном сигнализацијом; правила безбедног кретања пешака и возача бицикла у јавном саобраћају.

Очекивани исходи су: класификује врсте саобраћајних објеката према намени; повезује неопходност изградње прописане инфраструктуре са безбедношћу учесника у саобраћају; повезује коришћење информационих технологија у саобраћајним објектима са управљањем и безбедношћу путника и робе; демонстрира правилно и безбедно понашање и кретање пешака и возача бицикла на саобраћајном полигону или уз помоћ рачунарске симулације.

У **седмом разреду** у оквиру тематске целине **Саобраћај** предвиђени су садржаји: машине спољашњег и унутрашњег транспорта; подсистеми код возила друмског саобраћаја (погонски, преносни, управљачки, кочиони); исправан бицикл/мопед као битан предуслов безбедног учешћа у саобраћају.

Очекивани исходи су: разликује врсте транспортних машина; повеже подсистеме код возила друмског саобраћаја са њиховом улогом; провери техничку исправност бицикла; демонстрира поступке одржавања бицикла или мопеда.

У **осмом разреду** у оквиру тематске целине **Саобраћај** предвиђени су садржаји: саобраћајна средства на електропогон- врсте и карактеристике; хибридна возила; електрични и електронски уређаји у саобраћајним средствима.

Очекивани исходи су: упореди карактеристике електричних и хибридни саобраћајних средстава са конвенционалним; разуме значај електричних и електронских уређаја у саобраћајним средствима; користи доступне телекомуникационе уређаје и сервисе.

Ови програмски садржаји и исходи омогућавају рад на већем броју компетенција и дескриптора, издвајамо следеће:

- A1. Вредновање значаја саобраћаја за друштво (А.1.1);
- B1. Безбедно кретање пешака и бициклиста улицама, путевима и другим јавним површинама (Б.1.1.);
- B2. Безбедно коришћење превозних средстава у саобраћају (В.2.3);
- B4. Опрезно понашање у саобраћају ради смањења ризика (В.4.1, В.4.2);
- Г1. Безбедно кретање улицама, путевима и другим јавним површинама (Г1.2);
- Г2. Безбедно коришћење превозних средстава у саобраћају (Г.2.1);
- Г3. Опрезно понашање у саобраћају ради смањења ризика (Г.3.1, Г.3.2, Г.3.4);
- Г4. Културно понашање у саобраћају (Г.4.3).

Предмет пружа велике могућности за креирање различитих активности на ову тему. Посебно су вредни они делови програма који предвиђају да се са ученицима ради на одговорности свих учесника у саобраћају и поштовању других учесника у саобраћају, што се недовољно потенцира, а такође је важно за безбедност.

Један од погодних начина рада у оквиру овог предмета је да ученици погледају неки пригодан кратак филм који је наставник изабрао, а затим да разговарају о ономе што су видели. На пример, то може бити филм о понашању бициклисте (**QR 1**) или о употреби мобилних телефона током вожње (**QR 2**). Посебно су погодни филмови који садрже више ствари важних за безбедност у саобраћају, па се ученици могу организовати да раде у паровима или мањим група са различитим задацима (нпр. да на основу филма припреме неколико реченица за цело одељење на тему брзина, растојање, сигурносни појасеви, умор, алкохол...). Примери таквих филмова, доступних на youtube.com, у тајању од 4:37 минута су САВЕТИ ЗА ВОЖЊУ, емисија САТ од 16.04.2017. и АЛКОХОЛ И ВОЖЊА, емисија САТ од 08.01.2017. и бројни клипови из кампања Агенције за безбедност саобраћаја (нпр. Кампања саобраћајне полиције за коришћење сигурносних појасева и возила (**QR 3**)).



ГЕОГРАФИЈА

Географија је предмет који својим садржајем даје простор да се код ученика унапређује вредновање значаја саобраћаја за друштво (компетенција А.1., дескриптор А.1.1. који гласи: тврди да сигуран и ефикасан саобраћај доприноси економском развоју друштва, повезивању људи и остваривању људских права). У оквиру наставне области **Привреда у шестом разреду**, и у оквиру наставне јединице **Саобраћај, туризам и географски простор у осмом разреду** може много тога да се ради, али смо за потребе овог Водича изабрали као пример две активности.

Једна се због своје универзалности може реализовати од 5. до 8. разреда и могла би се звати **„Магелан је инспирација и након 500 година“**. Са ученицима се може, на примеру Магеланове експедиције из 1519. године, организовати групни рад са циљем да се направи веза између развоја превозних средстава (бродова), открића које је тај развој обезбедио и последица тих открића. Групе би могле добити задатак да истраже бродове који су се тада користили, како се тада бринуло о безбедности пловидбе, који инструменти навигације су се тада користили, како је то путовање утицало на развој географије као науке и које су биле последице тог путовања по даљи развој цивилизације. Након добијених одговора групног рада, може се организовати разговор о теми зашто се сматра да је Магеланов пут и данас инспирација и коме је инспирација (нпр. истраживачка путовања неистражених делова наше планете и свемира). Фокус разговора може да буде на тешкоћама које је Магеланова експедиција имала у покушају да се превезе од једне тачке до друге у времену кад није било географских карата, радара, електронске навигације. Активност може да води закључку да је захваљујући развоју превозних средстава Магелан открио пролаз, касније назван по њему, који спаја Атлантски и Тихи океан на крајњем југу Јужне Америке. Пролаз кроз теснац данас се сматра једним од највећих остварења у историји навигације, али поред тога, то је било значајно и у филозофском смислу, јер је дало доказ да све што нас окружује представља један јединствени, повезани свет. Пре Магелана људи нису знали на који начин је свет повезан и колико је велики.

Друга активност се може надовезати, јер тражи од ученика да технички напредак у саобраћају, посебно у 20. веку, повежу са економским развојем (привредом), и степеном остварености људских права на рад, школовање, лечење, културу... Ученици се у ову активност могу увести захтевом да замисле неки народ који живи у сред неког континента и немају услове за саобраћај (нема река и бродова, аеродрома и авиона, путева и аутомобила) и да промисле које све проблеме би такав народ имао. У току даљег рада на овој активности ученици могу добити задатак да истраже који делови Србије имају најслабије развијене услове за саобраћај (слаба путна мрежа) и које су последице по привредни развој тог краја и оствареност људских права (доступност радних места, школа, болница, културе, спорта...). То је добра прилика да резултате тог истраживања повежу са још једним

феноменом друштвене географије, а то је популациона политика. Ученици треба да провере шта се дешава са бројем становника у тим крајевима, да ли има миграција и каква је старосна структура становника који ту живе.

ИСТОРИЈА

Историја својим програмом у седмом и осмом разреду омогућава рад са ученицима на унапређивању компетенције А.1. и дескриптора А.1.1. То се препознаје у следећем.

Тема: Европа, свет, српска држава и народ на почетку индустријског доба (XIX век).

Кључни појмови садржаја:

- Индустријска револуција (парна машина и њена примена; промене у друштву – јачање грађанске и појава радничке класе).
- Промене у привреди, друштву и култури (Друга индустријска револуција).
- Култура, наука и свакодневни живот (Светска изложба у Паризу, примена научних достигнућа, положај жена).
- Истакнуте личности: Џејмс Ват, Хенри Форд.

Очекивани исход: Ученик ће бити у стању да анализирајући дате примере, уочава утицај научно-технолошког развоја на промене у друштвеним и привредним односима и природном окружењу.

Као пример наводимо активност у којој би се од ученика тражило да истраже почетке развоја друског саобраћаја у Србији о чему има пуно доступних података. Могући истраживачки задаци били би: када је и одакле стигао први аутомобил (1903. из Беча, ауто је стигао возом); како су људу реаговали на прве аутомобиле (много су се плашили); када и где је постављена прва бензинска пумпа (први возач је куповао бензин у апотеци); а где први семафор; да ли су људи тада страдали и на који начин у саобраћају; како су се људи подучавали да возе аутомобил; како се добијала возачка дозвола. Посебно би било вредно истражити ко је била прва жена возач у Србији (краљица Марија Карађорђевић, постоји анегдота да је код Скупштине била заустављена због пребрзег вожње) и како данас стоје ствари у погледу учешћа полова у саобраћају (број возачких дозвола) и да ли се мушки или женски возачи безбедније понашају у саобраћају.

СРПСКИ ЈЕЗИК

Иако у овире програма наставе и учења за овај предмет нема садржаја који се односе директно на саобраћај, постоје исходи који дају могућност да се направи веза, и то са следећим компетенцијама:

- А.1. Вредновање значаја саобраћаја за друштво (дескриптори А1.1, А.1.2. и А.1.3.).
- А.2. Вредновање сопственог и туђег живота и здравља (дескриптор А.2.3.).
- Б2. Став о културном понашању у саобраћају (Б2.1, Б.2.3. и Б.2.4.).
- Г4. Културно понашање у саобраћају (Г4.1, Г.4.2., Г.4.3. и Г.4.4.).

У питању су исходи:

- проналази експлицитно и имплицитно садржане информације у једноставнијем књижевном и некњижевном тексту. (5. разред)
- саставља говорени или писани текст о доживљају књижевног дела и на теме из свакодневног живота и света маште. (5. разред)
- саставља обавештење, вест и кратак извештај. (6. разред)

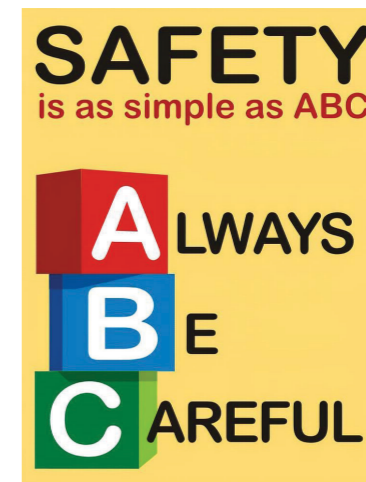
- проналази, повезује и тумачи експлицитно и имплицитно садржане информације у краћем, једноставнијем књижевном и неуметничком тексту. (6. разред)
- напише приказ, расправу и краћи есеј. (8. разред)
- повезује информације и идеје изнесене у тексту, уочава јасно исказане односе и изводи закључак заснован на тексту. (8. разред)

Ови исходи омогућавају наставнику бар две активности: једна је рад на анализи текста који се тиче неког аспекта саобраћаја (постојећи или наменски припремљен текст), а друга је да ученици пишу обавештење, вест, кратак извештај, приказ, расправу или краћи есеј о теми саобраћаја. Посебно инспиративно може бити рад о теми колико безбедан саобраћај доприноси економском развоју друштва, повезивању људи и остваривању људских права (дескриптор А.1.1.). Ученици треба да повежу доступност саобраћаја са могућностима људи да добију образовање, здравствену заштиту, да раде или уживају у култури, спорту, вери. Такође, велике могућности за организацију ученичког рада дају теме: (не)културно понашање у саобраћају и рањиви учесници саобраћаја (дескриптори Г4.1, Г.4.2., Г.4.3.). Ученицима се може понудити и тема за писмени задатак која тражи промишљање о саобраћају, његовој функцији, добробитима које има, али и опасностима по људе и животну средину. Како су ученици дугогодишњи учесници у саобраћају, на часу српског језика треба им омогућити да разговарају о личним искуствима у саобраћају и да поделе (уколико желе) нешто што им се непријатно догодило или се догодило особи коју познају. Никако не би требало пропустити прилику да се са ученицима поразговара о теми саобраћаја уколико се у окружењу у коме живе ученице догоди нека саобраћајна незгода, посебно ако је у њој на неки начин страдало дете.

Што се тиче анализе књижевних дела, нема много оних који су предвиђени за обраду, а баве се тематиком саобраћаја. Као једини погодан издваја се савремена драма „Свемирски змај“ аутора Душана Ковачевића, превеђен програмом за 7. разред, који се само једним делом дотиче питања безбедности саобраћаја. Радња је смештена у данашње време и говори о деци која, док су на распусту, праве змаја кога желе да пошаљу у свемир. Тема је сукоб дечјег света маште и слободе и практичног, прагматичног света одраслих који се брину о негативним последицама прављења змаја. Као споредан мотив појављује се безбедност у саобраћају. Милицајац и кондуктер се жале на садашњу децу која непрописно претрчавају улицу и каче се за трамвај. Обојица се брину да ће појава змаја као новог саобраћајног средства изазвати хаос на улицама. Милицајац и кондуктер се сећају да су и они исто радили у детињству, али су возила тада била много спорија, па то није било толико опасно као данас. Овај део драме пружа могућност да се разговара о безбедности у саобраћају и да се ради на ставовима и вредностима који се односе на поштовање људског живота (дескриптор А.2.1.).

ЕНГЛЕСКИ ЈЕЗИК

У складу са концептом програма за овај предмет у сваком разреду током основне школе, наставник има могућност да са ученицима ради на теми саобраћај. Уобичајено је да ученици уче како се на енглеском каже улица, аутомобил, семафор... Међутим, у завршним разредима са њима се може радити и на захтевнијим текстовима који се тичу безбедности у саобраћају. Као илустрацију дајемо две слике које изражавају суштину безбедног учешћа у саобраћају око којих се могу спровести различите активности у складу са методиком тог предмета.



МАТЕМАТИКА

Иако овај предмет својим садржајем нема експлицитне везе са безбедношћу саобраћаја, могу се осмислити задаци који у текстуалном делу користе неке појмове из те области и подстичу ученике да промишљају о безбедности. Само је потребно да наставник осмисли такве задатке и након њиховог решавања одвоји време за разговор на теме као што су: коришћење сигурносних појасева, поштовање ограничења брзине, угрожавање животне средине од стране саобраћаја... У наставку је дато неколико примера таквих задатака.

1. Петар је прешао 260 km возећи ауто-путем просечном брзином од 130 km/h. Ограничење брзине на тој деоници ауто-пута је 120 km/h. Колико минута је Петар раније стигао на одређиште и да ли је то било вредно овог повећавања вероватноће угрожавања сопствене и туђе безбедности?

2. Каћа, Саша и Тања живе у истом насељу и раде у истој фирми. Свако од њих поседује сопствени аутомобил којим долази на посао. Каћин аутомобил у градској вожњи троши 11,8 литара на 100 километара, Сашин 10,6, а Тањин 9,5. Због повећања трошкова живота су једног дана одлучили да на посао иду заједно Тањиним аутомобилом, а да трошкове заједничког превоза поделе. Удаљеност од њиховог насеља до посла је 11 километара, а цена једног литра горива 200 динара. Одговори на следећа питања:

- Колико је свако од њих уштедео на гориву у месецу који има 22 радна дана?
- Колико је на тај начин смањена емисија CO₂, ако је познато да аутомобил у просеку за сваки литар потрошеног горива емитује 2,3 килограма CO₂?

3. У једном граду је у саобраћајним незгодама током 2023. године тешко повређено 140 особа које нису везале сигурносни појас у аутомобилу. Ако је познато да везивање сигурносног појаса смањује ризик од тешких повреда за 65%, колико би особа мање било тешко повређено да су сви они везали сигурносни појас током вожње?

ФИЗИКА

У оквиру овог предмета нема садржаја који су експлицитно намењени саобраћају, али има пуно физичких феномена који се проучавају, а повезани су са саобраћајем и безбедношћу. У **шестом разреду** предвиђено је да се обрађује равномерно праволинијско кретање, да се дефинише брзина као векторска величина која има правац, смер и интензитет. То се може повезати са компетенцијом Г.1. и дескриптором Г.1.1. који гласи: објашњава карактеристике кретања учесника у саобраћају (правац, смер и брзину).

У **седмом разреду** ученици проучавају равномерно променљиво праволинијско кретање (анализирају коликом брзином се креће аутомобил, ако је семафор испред њега на 20 метара, да би се безбедно зауставио којом брзином треба да вози), затим силу трења и њене позитивне и негативне ефекте (нпр. вожња на леду). У теми равнотежа уочавају како различите силе, маса, подлоге по којима се крећу тела, утичу на промену брзине, правца, покретања тела. Посебно је важно што се у оквиру овог предмета проучава инерција, јер у контексту саобраћајних незгода инерција игра кључну улогу у озбиљности повреда. Ученицима је лако показати и доказати, преко ефекта инерције, зашто је важно коришћење сигурносних појасева. На тај начин доприноси се развоју компетенције А.2. и достизања дескриптора А.2.1. који гласи: сматра да понашање свих учесника у саобраћају треба да буде усмерено на очување људског живота и здравља.

У **осмом разреду** у теми Оптика ученици се упознају са врстама огледала и њиховим особинама због којих се користе у саобраћају као ретровизори и огледала на улицама. Такође, у овом разреду се обрађују звук и бука, с указивањем да је саобраћај главни извор буке у градовима. Ученици треба да промишљају који су могући начини заштите од буке у саобраћају (дрвореди поред аутопута,

високе ограде, коришћење електричних аутомобила, бицикала...). На тај начин доприноси се развоју компетенције А.4. и остварење дескриптора А.4.2. који гласи: заступа становиште да животна средина не треба да буде угрожена саобраћајем; и дескриптора А.4.3.: подржава унапређивање и поштовање мера заштите животне средине од штетних утицаја саобраћаја.

Као и код предмета Техника и технологија и овде се повезивање физичких појмова са саобраћајем може реализовати коришћењем вежби које су програмом већ предвиђене, као и наменски изабраних филмова и спроведеног разговора након гледања филма.

Погодни филмови су: Crash Test kao sudar automobila i deteta – SAT TV Show 06.03.2016. (QR 4); Кампања саобраћајне полиције за коришћење сигурносних појасева у возилима (QR 5); видео клипови Агенције за безбедност саобраћаја у оквиру кампање Ум на друм! (QR 6)



БИОЛОГИЈА

У оквиру овог предмета може се направити веза са саобраћајем на два начина: један је са фокусом на биолошке карактеристике човека значајне за безбедно учење у саобраћају (чулни систем, рефлексни лук, повреде тела у саобраћају), а други са фокусом на утицај саобраћаја на животну средину. У програму за **осми разред** чак се у упутству наводи да се садржаји могу обрадити кроз низ кратких вежби/демонстрација рефлекса (рефлекси ока, рефлекс хватања лењира, пателарни рефлекс...), варљивост чула (прецизност чула додиром, оптичке варке итд.). Што се тиче еколошких питања, уобичајено је да се у оквиру биологије са ученицима ради на сагледавању негативног утицаја који саобраћај има на животну средину, пре свега на загађење ваздуха, али за унапређивање компетенција за безбедно учење у саобраћају треба појачати рад на усвајању вредности, ставова, знања и вештина који су усмерени на заштиту животне средине и преферирање бициклирања и коришћење јавног превоза. Тиме се доприноси развоју следећих компетенција и достизању следећих дескриптора.

Компетенција А.4. и дескриптори А.4.1., А.4.2. и А.4.3.
Компетенција Б.4. и дескриптори Б.4.1., Б.4.2. и Б.4.3.
Компетенција В.1. и дескриптори В.1.4.
Компетенција В.4. и дескриптори В.4.3
Компетенција В.5. и дескриптори В.5.1., В.5.2., В.5.3., В.5.4. и В.5.5.
Компетенција Г.5. и дескриптори Г.5.1., Г.5.2., Г.5.3., Г.5.4. и В.5.5.

И у раду на садржајима овог предмета могу се користити видео материјали. Као пример изабран је филм у коме се приказују повреде особе која је доживела саобраћајну незгоду, а није користила сигурносни појас Seat Belts Save Lives: Full-Length Safety Animation (youtube.com). Ученици могу погледати кратки анимиран филм Field of Vision (youtube.com) који показује како се ширина видног поља сужава са повећањем брзине кретања. То се објашњава карактеристикама чула вида које је током еволуције природа прилагодила брзини којом се човек креће као пешак, а не као возач аутомобила.

2.3.2. ИЗБОРНИ ПРОГРАМ

ГРАЂАНСКО ВАСПИТАЊЕ

У оквиру овог изборног програма постоје програмски садржаји у **петом, шестом, седмом и осмом разреду** који се могу довести у везу са безбедним учешћем у саобраћају. Програм у 5. разреду започиње базичним питањем Грађанског васпитања, а то је однос потреба и права и функционисања заједнице. То је врло лако повезати са саобраћајем, који се дефинише као уређена комуникација. Циљ је довести ученике до увида да највећи број саобраћајних незгода почива на склоности неких учесника у саобраћају да своје потребе ставе испред потреба и добробити других учесника и испред поштовања саобраћајних правила. Ова програмска тема је посебно погодна за рад на идентификацији група које у саобраћају имају статус рањивих, као што су: деца, особе са инвалидитетом, бициклисти и статус ризичних група као што су млади возачи и старији возачи. Ученици могу добити неке статистичке податке и анализирати зашто постоје ове две групе, која је разлика између њих и шта то чини суштину рањиве и ризичне групе учесника у саобраћају. Ова активност кореспондира са компетенцијом В.3 и дескрипторима В.3.1, В.3.2, В.3.3. и В.3.4.

У 6. разреду у оквиру теме Процеси у савременом свету предвиђено је да се са ученицима ради на опасностима коришћења мобилних телефона. Иако је фокус на заштити приватности и виртуелном насиљу, наставник може да направи везу са саобраћајем и укаже колико је опасно користити мобилни телефон као пешак, бициклиста и возач. Постоје бројни видео-снимци који илуструју колико је то опасно, а ученици могу добити прилику да изнесу лична искуства у вези са тим. Рад на тој тематици ће допринети развоју компетенције Г.3. и достизању сва три пратећа дескриптора.

У 7. разреду се детаљније обрађује тема људских права. За РОК-БУС посебно је погодан кључни појам садржаја Права појединца и опште добро и очекивани исход који гласи да ће ученик бити у стању да својим речима опише везу између права појединца и општег добра. У оквиру овог садржаја са ученицима се може радити на повезивању доступности саобраћаја и степена остварености људских права (на рад, школовање, здравствену заштиту, културу, спорт...) и то је у вези са компетенцијом А.1. и дескрипторима А.1.1. и А.1.3. Такође, може се радити на појму општег добра у саобраћају. Ученици се могу организовати у мање групе са задатком да анализирају неке ситуације (дате у форми фотографије, цртежа) на којима се види да појединац не води рачуна о добробити других учесника у саобраћају. На пример: једна група може добити ситуацију у којој је возач оставио аутомобил са сва 4 упаљена мигавца на аутобуској станици и путници не могу да уђу у аутобус; друга група може да добије слику паркираних возила на тротоару и мајку са бебом у колицима која мора да се креће коловозом; трећа група може добити слику где млада особа са слушалицама на глави седи у аутобусу, а трудница стоји итд. Ова активност доприноси развоју компетенције Б.2. и достизању свих пратећих дескриптора.

У истом том разреду обрађују се и односи у вршњачкој групи и њихов утицај на појединца, као и појава вршњачког притиска. Очекивани исход је да ученик може да препозна и одупре се различитим облицима вршњачког притиска. Као што је наведено у I делу овог Водича, поглавље 2.2., ученици од 5. до 8. разреда пролазе кроз интензиван период социјализације и припадање групи им је изузетно важно. Младима је тешко да се супротставе притиску групе, чак и када знају да то што се тражи од њих није добро, исправно. Велика је вероватноћа да ће група тринаестогодишњака понашање свог



Пример слике за групни рад

друга који неће са њима да претрчава улицу, већ чека да за пешаке буде зелено светло на пешачком прелазу видети као чудно понашање, одсуство храбрости и задиркивати га, а не као одговорно и безбедно понашање и похвалити га. Зато рад на вршњачком притиску и јачање снага ученика да му се одупру представља велики изазов и никако га не треба прескапати. Баш на примеру учешћа у саобраћају, може се илустровати колико је опасан вршњачки притисак и колико је опасно не супротстављати му се. Као подлога за разговор могу се користити филмови у којима се представљају различити облици притиска, као што је да сви у проводу морају да пију алкохол или да се возе аутом којим ће управљати другар који је пијан. За те потребе, може се користити и кратак видео (35 секунди), под називом *Имаш избор немаш изговор!* који је део кампање Агенције за безбедност саобраћаја и доступан је на линку (QR 7).



У 8. разреду обрађује се тема Медији са фокусом на развој медијске писмености која се препознаје у исходу да ученик има способност разумевања, критичког и аналитичког усвајања медијских садржаја. Ученици могу да добију или сами да пронађу различите медијске поруке које се доводе у везу са безбедношћу у саобраћају и које могу бити позитивне и негативне. На пример, постоје тзв. одговорне рекламе, где произвођач неког алкохолног пића (нпр. пива) шаље поруку да кад се пије не вози се. Могу се анализирати кампање АБС-а са становишта које све поруке дају младима ("Или мобилни или волан"; "Ум на друм"; "Вози одморан"). Али могу се издвојити и поруке у медијима које омаловажавају нпр. поштовање саобраћајних прописа (нпр. филмови где се не користе сигурносни појасеви током војње аутомобила) или

глорификују техничке карактеристике нових возила (нпр. у реклами се потенцира да путничко возило може да развије брзину од 230 км на сат). Ученици би требали да промисле како те позитивне и негативне поруке утичу на њих и њихове вршњаке. Наставник може да их пита да ли реклама за ново возило ствара код људи жељу да имају тако брзо возило, како на њих делује филм у коме омиљени глумац пролази кроз раскрсницу на црвено светло итд. Овакве активности доприносе развоју више компетенција, али издвајамо компетнецију Б.3. достизање декриптора Б.3.1., Б.3.2. и Б.3.3.

2.3.3. СЛОБОДНЕ НАСТАВНЕ АКТИВНОСТИ

Програме слободних наставних активности (СНА) школа може да реализује тако што ће изабрати и понудити ученицима нешто од објављених програма или ће сама да их осмисли. Иако ови програми имају велики капацитет за широки спектар васпитног рада са ученицима, пракса показује да се тај потенцијал недовољно користи, а неретко се доживљава као додатно оптерећење ученика.

Међу објављеним програмима СНА, за имплементацију РОК-БУС, погодан је програм ЖИВОТНЕ ВЕШТИНЕ. Он предвиђа да се ученици у оквиру теме **Вештине значајне за изградњу културе безбедности** баве и садржајем безбедност у саобраћају. Очекивани исход је да ученик: *разликује безбедно, небезбедно и ризично понашање у саобраћају и примењује мере заштите приликом вожње различитим превозним средствима.* Овај садржај и исход одговара развоју компетенције В.1., В.2., Г.1. и достизању свих пратећих дескриптора. Како се ради о слободној наставној активности, где нема класичних предавања, пропитивања и нумеричког оцењивања, наставник има велике могућности да креира активности у којима ће ученици бити активни и које ће допринети развоју вештина.

У оквиру програма ЖИВОТНЕ ВЕШТИНЕ саобраћај је присутан само у једном делу и зато као пример дајемо програм који је у целости намењен развоју компетенција из Референтног оквира. У питању је програм СНА **БЕЗБЕДНО У САОБРАЋАЈУ** који је намењен за ученике 7. и 8. разреда, али се лако може адаптирати за ученике 5. и 6. разреда. У делу *Упутство за методичко-дидактичко остваривање програма* налазе се бројне смернице/примери како неке садржаје обрађивати и који се могу користити за рад и на часовима обавезних предмета, изборних програма, ЧОС-у.

Назив	БЕЗБЕДНО У САОБРАЋАЈУ
Циљ	Циљ програма је да ученици, кроз стицање знања, развој вештина и усвајање ставова и вредности постану осетљивији за питања безбедности саобраћаја и спремнији за самостално и безбедно учешће у саобраћају.
Разред	Седми и осми
Годишњи фонд часова	36 часова

Опште међупредметне компетенције	Исходи - По завршетку разреда ученик ће бити у стању да:	Тема и кључни појмови садржаја програма
Компетенција за целоживотно учење	- опише значај саобраћаја за човека и друштво некад и сад;	ЗНАЧАЈ САОБРАЋАЈА
Решавање проблема	- повезује доступност саобраћаја са степеном остварености неких људских права;	• Значај саобраћаја за појединца и друштво некад и сад.
Одговорно учешће у демократском друштву		• Доступност саобраћаја и степен остварености људских
Сарадња		

<p>Комуникација</p> <p>Одговоран однос према околини</p> <p>Одговоран однос према здрављу</p> <p>Дигитална компетенција</p> <p>Рад с подацима и информацијама</p>	<p>- доведе у везу знања, вештине, ставове и вредности о саобраћају са понашањем учесника у саобраћају;</p> <p>- дискутује о начинима саобраћајног васпитања деце и младих у породици, школи, медијима;</p> <p>- наведе неколико установа који се баве безбедношћу саобраћаја и телефонске бројеве полиције, хитне помоћи и ватрогасаца;</p> <p>- препозна примере којима се у јавности промовишу позитивни ставови и правилна понашања у саобраћају;</p> <p>- заступа мишљење да су највеће вредности у саобраћају људски живот, здравље, животна средина, материјална добра;</p> <p>- разликује различите учеснике у саобраћају и препознаје оне који су посебно осетљиви;</p> <p>- доведе у везу поштовање саобраћајних правила и безбедност свих учесника у саобраћају;</p> <p>- опише начине комуникације учесника у саобраћају и значај који има за безбедност;</p> <p>- дискутује о санкционисању појединаца који се небезбедно понашају у саобраћају;</p> <p>- наведе последице небезбедног понашања у саобраћају;</p> <p>- на примеру саобраћајне ситуације критички разматра небезбедна понашања и могуће последице;</p> <p>- опише штетни утицај умора, употребе алкохола, психоактивних супстанци, мобилних телефона на безбедност у саобраћају;</p>	<p>права (здравствена заштита, образовање, рад, култура...).</p> <p>• Саобраћајно васпитање кроз стицање знања, развој вештина, усвајање ставова и вредности у породици, школи, путем медија.</p> <p>• Примери кампања за безбедно понашање у саобраћају и неговање вредности, као што су: људски живот, здравље, животна средина, материјална добра.</p> <p>• Институције и организације које се баве саобраћајем.</p> <p>САОБРАЋАЈ КАО УРЕЂЕНИ СИСТЕМ</p> <p>• Саобраћај као уређена комуникација.</p> <p>• Учесници у саобраћају - пешаци, возачи, путници.</p> <p>• Осетљиве категорије учесника у саобраћају - деца, особе са инвалидитетом, старије особе, бициклисти.</p> <p>• Значај поштовања саобраћајних правила свих учесника у саобраћају за безбедност.</p> <p>• Комуникација између различитих учесника у саобраћају и безбедност.</p> <p>• Последице непоштовања саобраћајних правила по појединца, друштво и материјална добра.</p> <p>• Санкционисање небезбедног понашања у саобраћају.</p> <p>• Највећи непријатељи безбедности у саобраћају - умор, алкохол, психоактивне супстанце, мобилни телефони.</p>
---	--	--

	<p>- не користи мобилни телефон приликом преласка улице;</p> <p>- наведе како све ученици основношколског узраста могу да учествују у саобраћају;</p> <p>- опише основне психофизичке карактеристике деце основношколског узраста значајне за учешће у саобраћају;</p> <p>- наведе примере најчешћег страдања деце у саобраћају;</p> <p>- опише и демонстрира правилно понашање деце као пешака;</p> <p>- опише и демонстрира правилно управљање бициклом и коришћење заштитне опреме;</p> <p>- наведе начине на које се деца правилно превозе у саобраћају;</p> <p>- правилно прелази улицу;</p> <p>- изрази позитиван став према употреби заштитне опреме при вожњи бицикла и користи заштитну опрему кад вози бицикл;</p> <p>- образложи зашто је важно да се користе сигурносни појасеви и дечија седишта у аутомобилу, ставља сигурносни појас у аутомобилу и показује спремност да опомиње друге који то не раде;</p> <p>- наведе понашања пешака и бициклиста која могу да ометају друге учеснике у саобраћају;</p> <p>- не подлеже притиску вршњака да се небезбедно понаша у саобраћају;</p> <p>- наведе негативне ефекте саобраћаја на животну средину и могуће мере за њихово смањење;</p>	<p>ДЕЦА У САОБРАЋАЈУ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Деца као учесници у саобраћају – пешаци, бициклисти, путници. • Психофизичке карактеристике деце основношколског узраста значајне за учешће у саобраћају. • Примери најчешћег страдања деце у саобраћају. • Безбедно понашање деце као пешака у саобраћају. • Безбедно понашање деце као бициклиста у саобраћају. • Безбедно понашање деце као путника у саобраћају. <p>САОБРАЋАЈ И ЖИВОТНА СРЕДИНА</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ефекти саобраћаја на животну средину. • Мере за смањење негативних ефеката саобраћаја на животну средину. <p>КУЛТУРНО ЈЕ БЕЗБЕДНО</p> <ul style="list-style-type: none"> • Културно понашање различитих категорија учесника у саобраћају и безбедност. • Пружање помоћи у саобраћајним незгодама.
--	---	---

	<p>- покаже спремност да повређенима у саобраћају помогне у складу са својим могућностима или затражи помоћ других;</p> <p>- критички промишља о сопственом безбедном и небезбедном понашању у саобраћају и прихвата одговорност за сопствено понашање у саобраћају;</p> <p>- наведе примере културног и некултурног понашања у саобраћају и доводи их у везу са безбедношћу.</p>	
--	---	--

УПУТСТВО ЗА ДИДАКТИЧКО-МЕТОДИЧКО ОСТВАРИВАЊЕ ПРОГРАМА

Слободна наставна активност (СНА) **Безбедно у саобраћају** нуди се ученицима седмог и осмог разреда с тим да је они могу бирати само једном. Намењена је ученицима овог узраста јер одговара њиховој потреби да, у већој мери него пре, самостално учествују у саобраћају као пешаци, путници, бициклисти. Ученици су у претходним разредима, у оквиру различитих предмета, имали прилику да обрађују неке садржаје који се тичу саобраћаја (значај, врсте, правилно прелажење улице, транспортна средства...), а неки од њих су били учесници такмичења **Шта знаш о саобраћају**. Овај програм представља надградњу и ученицима нуди шири поглед на саобраћај са фокусом на безбедност, и то, како личну, тако и општу.

Смернице за рад на програму наставник може наћи у *Референтном оквиру компетенције за безбедно учешће у саобраћају* и пратећем водичу за његову имплементацију (доступно на сајту Завода за унапређивање образовања и васпитања www.zuov.gov.rs), у *Општем упутству за остваривање свих СНА* (организација и начин рада, праћење и напредовање ученика, оцењивање...), као и у овом упутству које је детаљније што се тиче садржаја програма и изражава његову специфичност.

Програм *Безбедно у саобраћају* почива на уверењу да школа има обавезу и одговорност да допринесе развоју компетенције ученика за безбедно учешће у саобраћају коју, као и код других компетенција, чине знања, вештине, ставови и вредности. Прегледом исхода може се видети како је то уграђено у програм. Издвајамо неколика исхода који илуструју наведено. За знање – *ученик ће бити у стању да наведе неколико институција које се баве безбедношћу саобраћаја и да наведе телефонске бројеве полиције, хитне помоћи и ватрогасаца*. За вештине – *ученик ће бити у стању да правилно прелази улицу*. За ставове – *ученик изражава позитиван став према ношењу заштитне опреме при вожњи бицикла*. За вредност – *ученик ће бити у стању да заступа мишљење да су највеће вредности у саобраћају људски живот, здравље, животна средина и материјална добра*. Неки исходи садрже више компоненти компетенције. На пример, *ученик ће бити у стању да образложи зашто је важно да се користе сигурносни појасеви и дечија седишта у аутомобилу (знање), ставља сигурносни појас (вештина) и показује спремност да опомиње друге који то не раде (став)*.

Својим садржајем, очекиваним исходима и препорученим начином рада са ученицима програм доприноси и развоју неких међупредметних компетенција. Највећи допринос даје развоју компетенције за одговоран однос према здрављу, што је важно ако се има у виду да деца и млади страдају више у саобраћају, него од болести.

УПУТСТВО ЗА ДИДАКТИЧКО-МЕТОДИЧКО ОСТВАРИВАЊЕ ПРОГРАМА

Слободна наставна активност (СНА) **Безбедно у саобраћају** нуди се ученицима седмог и осмог разреда с тим да је они могу бирати само једном. Намењена је ученицима овог узраста јер одговара њиховој потреби да, у већој мери него пре, самостално учествују у саобраћају као пешаци, путници, бициклисти. Ученици су у претходним разредима, у оквиру различитих предмета, имали прилику да обрађују неке садржаје који се тичу саобраћаја (значај, врсте, правилно прелажење улице, транспортна средства...), а неки од њих су били учесници такмичења **Шта знаш о саобраћају**. Овај програм представља надградњу и ученицима нуди шири поглед на саобраћај са фокусом на безбедност, и то, како личну, тако и општу.

Смернице за рад на програму наставник може наћи у *Референтном оквиру компетенције за безбедно учешће у саобраћају* и пратећем водичу за његову имплементацију (доступно на сајту Завода за унапређивање образовања и васпитања www.zuov.gov.rs), у *Општем упутству за остваривање свих СНА* (организација и начин рада, праћење и напредовање ученика, оцењивање...), као и у овом упутству које је детаљније што се тиче садржаја програма и изражава његову специфичност.

Програм *Безбедно у саобраћају* почива на уверењу да школа има обавезу и одговорност да допринесе развоју компетенције ученика за безбедно учешће у саобраћају коју, као и код других компетенција, чине знања, вештине, ставови и вредности. Прегледом исхода може се видети како је то уграђено у програм. Издвајамо неколико исхода који илуструју наведено. За знање – *ученик ће бити у стању да наведе неколико институција које се баве безбедношћу саобраћаја и да наведе телефонске бројеве полиције, хитне помоћи и ватрогасаца*. За вештине – *ученик ће бити у стању да правилно прелази улицу*. За ставове – *ученик изражава позитиван став према ношењу заштитне опреме при вожњи бицикла*. За вредност – *ученик ће бити у стању да заступа мишљење да су највеће вредности у саобраћају људски живот, здравље, животна средина и материјална добра*. Неки исходи садрже више компоненти компетенције. На пример, *ученик ће бити у стању да образложи зашто је важно да се користе сигурносни појасеви и дечија седишта у аутомобилу (знање), ставља сигурносни појас (вештина) и показује спремност да опомиње друге који то не раде (став)*.

Својим садржајем, очекиваним исходима и препорученим начином рада са ученицима програм доприноси и развоју неких међупредметних компетенција. Највећи допринос даје развоју компетенције за одговоран однос према здрављу, што је важно ако се има у виду да деца и млади страдају више у саобраћају, него од болести.

САДРЖАЈ И ИСХОДИ ПРОГРАМА

Садржај програма дат је у оквиру 5 тематских целина: **Значај саобраћаја, Саобраћај као уређени систем, Деца у саобраћају, Саобраћај и животна средина, Културно је безбедно**. Као и код других програма, главна смерница за остваривање су исходи које треба постићи, а дати садржај је оквир унутар ког се треба кретати. Подразумева се да ће наставник, у оквиру планирања на нивоу часа, програмске исходе уситнити на већи број мањих исхода. Неки исходи ће бити лакши и бржи за постизање (најчешће су то знања), а неки ће бити резултат кумулативног рада на више различитих садржаја у дужем временском периоду. Пример таквог исхода је да ће ученик бити у стању да критички промишља о сопственом безбедном и небезбедном понашању у саобраћају и да прихвата одговорност за сопствено понашање у саобраћају. С обзиром да неке исходе (најчешће вештине) није лако проверити да ли су достигнути у школским условима потребна је сарадња са родитељима. На пример, у току другог полугодишта, наставник може тражити од родитеља повратну информацију да ли су приметили да се мења однос њиховог детета према коришћењу заштитне опреме кад вози бицикл, да ли увек ставља појас у аутомобилу кад се вози као путник, како се понаша у превозу, да ли уочава и коментарише туђа небезбедна понашања у саобраћају и сл.

У наставку упутства дата су појашњења за сваку од програмских тема и идеје како на њима радити са ученицима.

ЗНАЧАЈ САОБРАЋАЈА

У овој, може се рећи уводној теми, наставник полази од ученичких знања о саобраћају. Она ће свакако једним делом бити формална – стечена у школи, али у великој мери и неформална – стечена у свакодневном животу и путем учења по моделу у оквиру породице. Нема дилеме да ученици саобраћај доживљавају као значајан, у смислу да се људи и роба превезу са једног места на друго. Међутим, потребно је на томе радити из још једне перспективе. Од ученика треба тражити да доступност саобраћаја повежу са степеном остварености неких важних људских права као што су: право на школовање, здравствену негу или на рад. Такође, треба им проширити видике како саобраћај не би посматрали само из угла добробити појединца, већ и из угла целокупног друштва, пре свега његовог економског развоја.

Други сегмент ове теме је саобраћајно васпитање. Са ученицима треба разговарати како они виде припрему деце за самостално учешће у саобраћају. Ко, како и на који начин треба са њима да ради на томе, као и по чему се процењује да је неко спреман да безбедно учествује у саобраћају. Циљ је да ученици схвате да саобраћајно васпитање подразумева стицање знања, развој вештина и усвајање правилних ставова и вредности, што се мора дешавати и у породици и у школи. За те потребе са ученицима се може, на пример, дискутовати о несавесним возачима који праве пуно саобраћајних прекршаја (возе брже од дозвољеног, не стају на црвено светло на семафору, претичу преко пуне линије...) и водити их тако да сами закључе зашто се такви возачи називају несавесним, да њима не недостају знања о безбедном учешћу у саобраћају као ни вештине, већ је њихово понашање повезано са ставовима и вредностима које имају. То је прилика да се са ученицима разговара о вредностима које су важне у саобраћају као што су: људски живот, здравље, животна средина, материјална добра.

Трећи сегмент теме посвећен је институцијама и организацијама које се баве саобраћајем или су на неки начин повезане са њим. Ученици се могу упутити да на интернету сами истраже чиме се баве Агенција за безбедност саобраћаја, Ауто-мото Савез Србије, Саобраћајни институт ЦИП и о томе поразговарати. Затим их треба упознати са позивним бројевима служби полиције, хитне помоћи и ватрогасаца, јер су оне од велике важности за безбедност саобраћаја и пружање помоћи у ванредним ситуацијама.

Рад на овој теми може се завршити анализом неколико кампања Агенције за безбедност саобраћај као што су **Успори живот те чека, Кад пијем не возим, Подигни глас одузми гас, Вози одморан...** са становишта које вредности пропагирају и коме се обраћају.

САОБРАЋАЈ КАО УРЕЂЕНИ СИСТЕМ

Друга тематска целина има за циљ да ученицима приближи сложеност саобраћаја, ко све у њему учествује и неопходност да комуникација између њих буде уређена. Као подстицај могу се користити снимци саобраћаја са почетка 20. века, као и они који приказују саобраћај данас као уређен систем (нпр. [See How an Insane 7-Circle Roundabout Actually Works | WIRED \(QR 8\)](#)) или као мање уређен (нпр. [Traffic WTF - Ethiopia's Meskel Square, Addis Abeba \(QR 9\)](#)). Посебну пажњу треба дати појашњењу које су и зашто осетљиве категорије учесника у саобраћају као што су: деца, особе са инвалидитетом, особе које гурају дечија колица, старије особе, бициклисти, мотористи (нпр. [Snimak na kom vozač velikom brzinom prolazi rešački prelaz na kojem su majka i beba - Telegraf.rs \(QR 10\)](#)).

Централни део ове теме је значај поштовања саобраћајних правила свих учесника у саобраћају ради безбедности свих. На то се природно надовезује разговор о последицама непоштовања саобраћајних



правила и то по појединца, друштво и материјална добра. Ученици су довољно одрасли да неки од њих имају и лично искуство о томе (били су учесници или сведоци неке саобраћајне незгоде), тако да им треба дати прилику да говоре о томе, уколико желе. Након тога, прави је тренутак да наставник упозна ученике са подацима о саобраћајним незгодама у нашој земљи (број погинулих, повређених, материјалне штете...) и упореди их са подацима у неким другим земљама које су по броју становника сличне нашој, а имају мање саобраћајних незгода уз упитаност шта је то што прави разлику. Циљ је да ученици самостално увиде да је највећа разлика у понашању људи у саобраћају, у степену поштовања саобраћајних прописа, а мање у путевима, опреми путева и превозним средствима.

Следећи корак у раду на овој теми је разговор са ученицима како они виде шта треба радити како би се смањило број саобраћајних незгода. Наставник ће их водити тако да дођу до закључка да постоје два пута: један је превентива, односно припрема за безбедно учешће у саобраћају, а други санкционисање небезбедног понашања у саобраћају.

Рад на теми се завршава прегледом највећих непријатеља безбедности у саобраћају као што су умор, алкохол, психоактивне супстанце, мобилни телефони. За те потребе ученици могу добити нпр. домаћи задатак да, радећи у паровима, стану на неку прометну раскрсницу у окружењу школе и да 10 минута посматрају саобраћај и бележе колико возача док вози користи мобилни телефоном. Активност се може завршити неким од ефектних клипова у којима се показује зашто је употреба мобилних телефона током вожње врло опасна по безбедност у перцептивном смислу јер омета пријем дражи, у когнитивном, јер омета мишљење и мануелном, јер омета прављење покрета.

ДЕЦА У САОБРАЋАЈУ

Ова тема се надовезује на претходну и има за циљ да ученицима појасни специфичности учешћа деце у саобраћају и то као пешака, путника и бициклиста. Много тога они већ знају о томе, али им треба на систематизован начин приказати зашто су деца и млади осетљива категорија учесника у саобраћају, и то са становишта њихових физичких, менталних, емоционалних и социјалних карактеристика. Из исхода се може видети да су неки аспекти ових карактеристика добили посебну пажњу, јер имају већи утицај на (не)безбедно понашање у саобраћају. На пример, један од исхода програма каже да ће ученик бити у стању да не подлеже притиску вршњака да се небезбедно понаша у саобраћају. То значи да са ученицима треба више радити на феномену вршњачког притиска и како му се одупрети (корелација са изборним програмом Грађанско васпитање у оквиру кога се у 7. разреду такође ради на вршњачком притиску). Као помоћ у припреми рада на овим садржајима наставник може користити Водич за примену *Референтног оквира компетенције за безбедно учешће у саобраћају* у коме су карактеристике деце дате у три узрасне категорије.

У даљем току рада на теми ученици треба да се упознају са примерима најчешћег страдања деце у саобраћају. (И о томе се наставник може информисати у наведеном Водичу.) Међутим, рад на том садржају захтева додатни опрез, јер није циљ створити страх код ученика сваки пут када прелазе улицу, возе бицикл или су путници у возилу. Циљ је учинити их свесним опасности које саобраћај има и неопходности да се поштују правила безбедног учешћа у саобраћају, али и да је саобраћај људима потребан и користан. Да би ученике охрабрили да користе саобраћај на безбедан начин као кључни појмови ове теме наведени су:

1. **Безбедно понашање деце као пешака у саобраћају.**
2. **Безбедно понашање деце као бициклиста у саобраћају.**
3. **Безбедно понашање деце као путника у саобраћају.**

Овај сегмент теме има за циљ да ученици напредују у својим компетенцијама за безбедно учешће у саобраћају, односно очекивани исходи нису само на нивоу знања, већ су на нивоу вештина. Главни оријентир наставницима за рад на овим садржајима је и овде *Референтни оквир компетенције за безбедно учешће у саобраћају*. На пример, у њему се наводи вештина *Безбедно кретање пешака и бициклиста улицама, путевима и другим јавним површинама* и уз њу неколико дескриптора који је описују, као што су: правилно процењује кретање учесника у саобраћају (правац, смер и брзину) и примењује мере које доприносе бољој видљивости и лакшем уочавању пешака и бициклиста у саобраћају. Наставник треба са ученицима да разради наведено питајући их на који начин пешаци и бициклисти доприносе да их други учесници у саобраћају боље виде, зашто уколико се пешак креће по коловозу на путу ван насеља или на путу који нема тротоар или другу површину намењену за кретање пешака, мора да се креће што ближе левој ивици коловоза у смеру кретања, итд. Овакви разговори треба ученицима да појасне смисао, сврху неких правила како би их лакше усвојили.

Овом делу програма треба посветити највише времена и добро промислити на који начин радити са ученицима. То не би требало да личи на теоријску наставу у ауто-школи где наставник предаје о правилима безбедног учешћа у саобраћају позивајући се на Закон о безбедности саобраћаја на путевима. Погодније форме рада су демонстрација, симулација, дискусија, анализа случаја, разговор. На пример, ученици се могу поделити у мале групе са задатком да наведу које све опасне грешке могу да направе њихови вршњаци као пешаци, бициклисти и путници. Од њих се то може тражити да ураде ослањајући се на знања и искуства која већ имају, а затим на основу њихових одговора цела група може заједнички, вођена наставником, да издвоји најважнија правила безбедног понашања у саобраћају за ове учеснике. Као следећи корак може бити израда плаката са тим правилима за зид учионице.

САОБРАЋАЈ И ЖИВОТНА СРЕДИНА

Утицај саобраћаја на животну средину добио је своје место у програму, иако је то више ствар екологије, него питање безбедности у саобраћају, зато што постоји намера да се шире култивисе однос ученика према саобраћају. Ученицима је, наравно, познато да саобраћај озбиљно загађује животну средину, те разговор о овој теми треба усмерити на промишљање о начинима смањења тог штетног утицаја. Ослонац за рад је део *Референтног оквира компетенције за безбедно учешће у саобраћају* који се односи на животну средину. У њему се наводе следећи дескриптори.

Ученик:

- наводи облике загађења које стварају учесници у саобраћају и објашњава предности пешачења, бициклирања и здравих животних навика за очување здравља и здраве животне средине (знање);
- сматра да свако понашање у саобраћају треба да буде усмерено на очување здраве животне средине (вредност);
- промовише ставове о потреби пешачења, коришћења саобраћајних средстава која не загађују

животну средину и примени других мера за ефикасније коришћење превозних средстава (став);

- пажљиво се односи према зеленим површинама као пешак и бициклиста и пешачи, бициклира и примењује здраве животне навике у саобраћају (вештине).

Из наведеног се види сложеност компетенције за безбедно учешће у саобраћају и очекивање да ученици који прођу овај програм треба да имају критички однос према загађивању животне средине, али још више да имају проактивни однос према понашањима која то могу умањити. У ту сврху са ученицима се могу реализовати различите активности. На пример, могу добити задатак да радећи у пару 10 минута стоје на прометној раскрсници и преброје број возила који је туда прошао и у колико њих је био само возач без путника. Друга активност може бити припрема упитника са неколико питања о навикама возача које су повезане са животном средином. Питања би могла бити, нпр: ако треба да идете 400 метара у удаљену продавницу да ли радије користите возило или идете пешке; приликом промене гума шта сте урадили са старим гумама; да ли кад нема места за паркирање, паркирате и на зеленој површини. Затим би сваки ученик обавио разговор са три одрасле особе по избору користећи тај упитник. На часу би се обрадили добијени одговори и продискутовало о навикама испитаних возача. У наставку се може организовати да ученици радећи у малим групама осмисле како једна породица у току једног месеца може да допринесе смањењу штетног дејства саобраћаја. Наставник треба унапред да припреми податке о тој породици (колико има чланова, ког су узраста, где раде родитељи, да ли имају комшије које иду у истом смеру на посао, колико су близу продавнице, да ли поседују бицикле и сл.) на основу чега би ученици дали своје предлоге, а група би о њима дискутовала.

КУЛТУРНО ЈЕ БЕЗБЕДНО

Последња тематска целина треба да заокружи рад на овом програму. Из самог наслова се види да се културно понашање у саобраћају доводи у везу са безбедношћу. Исти такав приступ је и у *Референтном оквиру компетенције за безбедно учешће у саобраћају* где постоје следећи декриптори (избор).

Ученик:

- разликује културне и некултурне поступке учесника у саобраћају (знање);
- осећа нелагоду у ситуацији када се учесници у саобраћају некултурно понашају и изражава спремност да критикује некултурно понашање учесника у саобраћају (ставови);
- уступа место за седење старијим особама, инвалидима и трудницама у возилима јавног превоза (вештина).

Ученицима треба да буде јасна веза између културног понашања у саобраћају и безбедности. На пример, уколико старија особи стоји у аутобусу, а млада особа седи, осим што је то некултурно, то може угрозити безбедност старије особе, нпр. у ситуацији наглог кочења возила.

У оквиру ове теме може се надградити оно што је рађено у оквиру теме Саобраћај као уређени систем. Потребно је урадити додатни осврт на осетљиве категорије учесника у саобраћају и разлосима зашто припадају тој групи, као и шта то значи за друге учеснике. Као подстицај за разговор могу се користити фотографије или снимци где се види паркирано возило на пешачком прелазу или тротоару које спречава пешаке да се неометано крећу. На тај начин се повезују саобраћајна правила и културно понашање.

И на крају, мада не мање важно, код ученика треба неговати културу помагања и пружања помоћи другим учесницима у саобраћају, наравно, у складу са њиховим могућностима. Ученици треба да буду оспособљени да уколико се нађу у ситуацији да су нпр. сведоци саобраћајне незгоде позову одговарајуће службе (полицију, хитну помоћ, ватрогасце) и пруже им релевантне податке шта се

догодило и где.

ЗАВРШНЕ АКТИВНОСТИ

После рада на свим овим темама наставник може да организује различите завршне активности. Једна би могла бити да ученици радећи у мањим групама осмисле кампању у области безбедности саобраћаја која би имала за циљну групу њихове вршњаке. Групе могу изабрати шта ће бити фокус њихове кампање, а затим осмислити мото кампање, изглед плаката, клипа и активности кампање. Друга идеја је да ученици уз помоћ наставника направе квиз о безбедном учешћу у саобраћају за ученике из школе који нису похађали ову слободну наставну активност или квиз у коме би се такмичили родитељи, наставници, ученици (такмичарске групе могу бити и мешовите, нпр. по један наставник, родитељ, ученик). Трећа идеја је да заједно са Ученичким парламентом иницирају неку акцију у којој би од локалне самоуправе тражили да се изврше неке промене у окружењу школе како би ученици били безбеднији у саобраћају (додатни пешачки прелаз, семафор, лежећи полицајац, осветљење, ограда и друго).

РЕАЛИЗАЦИЈА ПРОГРАМА

За реализацију програма треба имати у виду узрастне и психофизичке карактеристике, ученика 7. и 8. разреда основне школе које су значајне за безбедно учешће у саобраћају. Раст и развој у том периоду, који се назива рана адолесценција (од 11. до 14. године) је интензиван и води у трансформацију детета у младу особу. Многи аутори наводе да је то период неусклађености, наглих обрта и неочекиваних реаговања, често непредвидљивог понашања, време честих сукоба са околином и ауторитетима и јачања утицаја вршњака. У процесу освајања слободе и самосталности, деца су склона да прецењују своје способности, знање и искуство. Неретко се може видети појава "личне бајке", односно веровање да се лоше ствари догађају само другима. Образовно-васпитни рад са децом овог узраста је изазов, јер им треба, истовремено, пружити слободу да развијају самосталност, али и помоћ и подршку која им је неопходна, јер још увек нису одрасли. У когнитивном смислу долази до промена које свакако иду у прилог безбедном учешћу у саобраћају. Деца са конкретног прелазе на формални тип мишљења и развија се апстрактно мишљење. Каузално мишљење је добро развијено, повећава се могућност предвиђања последица и доношења закључака. Што се тиче чула и времена реаговања, оно је на нивоу одраслих. Деца добро виде и чују, одлични су им рефлексии, као и ширина видног поља, али све то одлази у други план, јер постоји проблем са пажњом, односно са селекцијом дражи и одржавањем фокуса, као и са склоношћу да се реагује импулсивно. Све то омета ученике да на адекватан начин примају и обрађују информације из саобраћаја и да доносе правилне одлуке. На пример, уколико ученик види познаника са друге стране улице, може се догодити да одмах крене да прелази улицу, а да није проверио да ли је безбедно, иако свакако зна да је то неопходно да уради. Посебно је ризично када ученици међусобно интензивно комуницирају приликом кретања у групи и тада се може десити да не региструју знакове опасности из саобраћаја, јер су фокусирани једни на друге. Осим тога, овај узраст карактерише обилато коришћење мобилних телефона, слушалица и ношење капуљаче на глави, и кад треба и кад не треба, што су све ометајући фактори у регистрацији информација важних за учешће у саобраћају. У физичком смислу, рана адолесценција је период интензивног раста тела, с тим да он није уједначен, па неки делови тела расту брже и више од других, те многа деца у том узрасту делују незграпно, а покрети недовољно координирани. Када се разматра капацитет деце тог узраста за безбедно учешће у саобраћају, треба имати у виду да у раној адолесценцији деца прилично добро напредују у квантитативним моторичким способностима (брзина, јачина, снага и издржљивост), али ће им бити потребно још времена за развој квалитативних у које спадају: координација покрета, флексибилност, прецизност, агилност и равнотежа. Међу ученицима тог узраста постоји снажна потреба да буду прихваћени у групи вршњака, што може имати за последицу поводљивост и прихватање понашања за која знају да нису добра. Мало је вероватно да ако две другарице претрчавају улицу ван пешачког прелаза, да ће трећа другарица независно од њих

прећи правилно улицу. Код дечака се може десети да прихвате изазове у саобраћају, иако знају да то није безбедно. На пример, у страху да ће га другари задиркивати, ученик прихвата да вози бицикл без руку на управљачу и без одговарајуће опреме за заштиту. Међу осмацима ће се увек појавити и неко ко ће покушати да без присуства одраслих управља моторним возилом, са жељом да се "покаже" пред својим другарима. Зато се некад каже, не без разлога, да је ученицима у раној адолесценцији занемаривање опасности посао.

Као и у реализацији других програма слободних наставних активности и програм Безбедно у саобраћају не предвиђа класична предавања, већ захтева употребу различитих наставних метода и средстава, али увек таквих да ученици буду у што већој мери активни учесници. Иако је тематика саобраћај, могу се користити технике рада у којима ће ученици имати прилику да дебатују, полемишу, преиспитују, критички разматрају, закључују на основу аргумената... У том узрасту расте капацитет ученика да промишљају унапред, предвиђају последице, анализирају ситуације, посматрају из различитих позиција, замишљају шта би било кад би било... што омогућава наставнику да осмишљава сложеније форме рада са ученицима, као што је нпр. студија случаја из реалног саобраћаја у којој је дете на неки начин било укључено као пешак, бициклиста или путник. То значи да наставник треба да прикупи све податке који су му доступни о некој саобраћајној незгоди која се десила у непосредном окружењу ученика (када се то десило, ко је све учествовао, какви су временски услови били, који прописи нису поштовани, које последице су се десиле, ко је био крив, које мере су предузете за кажњавање, итд.) и да са ученицима организује анализу догађаја. Осим тога, могу се користити снимци преузети са интернета у којима се види нека саобраћајна ситуација погодна за анализу и активирање ученика да предвиђају будуће догађаје што је важан когнитивни захтев за каузално мишљење (довођење у везу узрока и последица) и безбедно сналажење у саобраћају. На пример, ученицима се може пустити снимак који се у једном тренутку "замрзне", а они треба да наведу шта мисле да ће се десити. Како је за ученике најважнија активност у саобраћају да улицу прелазе правилно и безбедно, може се користити снимак (Miracle Escape for Child Nearly Hit by Huge Lorry [VIDEO] (youtube.com(QR 11)) у коме група деце излази из школског аутобуса, а неки од њих почињу да прелазе пут (без пешачког прелаз) иза аутобуса и возачи из супротног смера их никако не могу видети. Ученици ће са лакоћом предвидети да ће се појавити нека возила из супротног смера, али биће изненађени да је у питању цистерна са приколицом и шта ће се десити када возач буде почео да кочи како не би ударио децу. За даљу разраду ове ситуације могу се "активирати" ученичка знања из математике и физике како би се израчунало колико метара у секунди пређе цистерна тешка, нпр. 3 тоне, ако се креће брзином од нпр. 80 км на сат.

Поред наведене студије случаја за рад на оваквој тематичи погодне су различите варијанте демонстрације, симулације. На пример, могу се позвати представници локалног Ауто-мото савеза који ће ученицима омогућити коришћење специјалних наочара које симулирају ситуацију када је особа уморна или под дејством алкохола, односно, колико је тешко да се примају дражи и адекватно реагује

под таквим околностима. Иако је уобичајено да се у школама појављују полицајци који говоре о безбедности у саобраћају, у оквиру овог програма могу се у госте позвати и особе које раде неке друге послове у саобраћају, нпр: возач аутобуса, инструктор у ауто-школи или саобраћајни инжењер који се бави регулисањем саобраћаја. Ученици, уз помоћ наставника, могу унапред припремити питања за госте, нпр: шта одређује колико дуго ће бити упаљено црвено и зелено светло на семафору, како се бира место где ће бити постављен семафор или пешачки прелаз, шта је најтеже у вожњи аутобуса, које су биле најопасније ситуације у којима се нашао, шта је најтеже научити кандидате у обуци вожње, итд. Уколико у близини постоји средња стручна школа која има образовне профиле из области саобраћаја, може се организовати посета ученика завршних разреда основној школи у оквиру које би они представили



неке податке које су научили из предмета Безбедност. Гости могу бити и особе које су доживеле нека непријатна искуства у саобраћају. Иако то могу бити узнемиравајуће приче, ученицима треба што реалније приказати опасности које постоје у саобраћају уз уверавања да саобраћај може бити безбедан уколико се сви учесници придржавају саобраћајних правила.

Организована вођена дискусија такође може бити погодна за рад са ученицима о различитим темама, посебно за стварање увида у сложеност саобраћаја и тешкоће у његовом регулисању. На пример, ученици могу слободно дискутовати о теми да ли законом треба уредити коришћење електричних тротинета, да ли је примереније да се крећу тротоаром или коловозом. Друга варијанта је да се ученици поделе у мање групе са задатком да образложе предности и недостатке да се тротинети крећу тротоаром, односно коловозом и након тога спровести дискусију. На крају те активности наставник може да представи каква све решења у свету, по том питању постоје.

Посебну пажњу треба посветити увођењу ученика у теме или кључне појмове садржаја. Добро изабран подстицај препознаје се по томе што мотивише ученике да учествују у раду на часу. На сајту Агенције за безбедност саобраћаја налазе се бројни материјали који су примерени узрасту ученика и обрађују понашање људи у саобраћају и најважније аспекте безбедности. За ученике су посебно атрактивни и пријемчиви клипови са познатим особама као што су глумци, певачи, спортисти који се налазе у неким саобраћајним ситуацијама, укључујући и серију клипова снимљених као "скривена камера".

Што се тиче опреме која је потребна за реализацију овог програма, било би добро да постоји у некој мери, али се и без ње он може квалитетно остварити. Многе школе поседују неке врсте полигона, али како се ради са ученицима 7. и 8. разреда који су већ у великој мери савладали правилно прелазење улице, то није неопходно. Како програм није усмерен да код ученика развија високу спретност у вожњи бицикла, онда нису потребни ни бицикли ни полигони. Ако нам је циљ да ученик увек ставља сигурносни појас када је у путничком возилу (ниво вештине), не треба да вежба стављање појаса, јер је то изузетно једноставна моторна радња. Потребно је развити позитиван став према употреби сигурносних појасева, јер као и сви други ставови, он има сазнајну, емотивну и вољну компоненту. Потребно је много рада да би се унапредили ставови и вредности ученика који су важна компонента компетенције за безбедно учешће у саобраћају, али ту већу улогу може имати добро вођени разговор после одгледаног пажљиво изабраног видео снимка, него употреба неке посебне опреме. За реализацију овог програма предност имају различити ресурси (снимци, фотографије, сценарији радионица, гости...) у односу на опрему (полигон, саобраћајни знаци, модели возила...) која је значајнија у раду са млађим узрастом.

2.3.4. ВАННАСТАВНЕ АКТИВНОСТИ

Ваннаставне активности су посебно погодне за рад са ученицима у области COB-а, мада имају недостатак, јер у њима учествују само неки ученици. За потребе овог Водича дат је пример глобалног плана и припреме за час једне ваннаставне активности инспирисане радом који се налази у Бази примера успешних ваннаставних активности, а односи се на учешће бициклиста у саобраћају. Ова ваннаставна активност доприноси развоју више компетенција из РОК-БУС, али издвајамо посебно једну. У питању је компетенција В.5. и дескриптор В.5.2. *Пешачи, бициклира и примењује здраве животне навике у саобраћају.*

Назив	НА ДВА ТОЧКА – БЕЗБЕДНО ПОНАШАЊЕ БИЦИКЛИСТА
Разред	од V до VIII
Фонд часова	36 часова

ГЛОБАЛНИ ПЛАН

Циљ: безбедно учешће ученика возача бицикла у саобраћају.

Главне активности: организација и реализација два једнодневна излета коришћењем бицикла са пратећим активностима – правила безбедног учешћа бициклиста у саобраћају, посета историјским споменицима, поправка мањих кварова на бициклу, прва помоћ код мањих повреда бициклиста, оријентација у простору на основу елемената датих у природи.

Динамика: у сваком полугодишту (18 часова) постоје три групе активности. По шест часова ради се припрема за излет, реализација излета, анализа излета. Припрема за излет садржи: упознавање са правилним кретањем бициклиста; са правилима прве помоћи; са најчешћим кваровима на бициклима и како их поправити; идентификовање руте излета; активности које ће се дешавати; шта ће се посетити... Следећих 6 часова чини излет који се остварује у октобру, односно априлу у току суботе или недеље. И последњих 6 часова ради се анализа спроведеног излета и промоција активности (шта смо добро урадили, а шта је могло боље, припрема изложбе фотографија са излета, припрема текста о излету за школски часопис, гостовање на локалном радију/телевизији...).

ОЧЕКИВАНИ ИСХОДИ

На крају ваннаставне активности ученик ће бити у стању да:

- се правилно креће путем као бициклиста у колони;
- правилно покаже намеру кретања као бициклиста;
- правилно користи заштитну опрему као бициклиста;
- правилно употребљава звучну и светлосну сигнализацију бицикла;
- одреди стране света на основу показатеља које има у природи;
- поправни ланац на бициклу када спадне;
- пружи прву помоћ себи или другоме ко се огребао или посекао;
- пронађе на мапи тражени појам;
- израчуна колико му је времена потребно да пређе одређено растојање као бициклиста;
- одабере адекватну храну за излет и уноси довољно течности док вози бицикл;
- опише културно-уметничке споменике које је видео на излету;
- предложи правила понашања у групи и понаша се у складу са њима;
- се понаша у складу са упутствима које даје вођа пута;
- направи фотографије које илуструју ток излета;
- покаже стрпљење и толеранцију за бициклисте који од њега возе боље и слабије.

Потребан материјал: за сваког ученика одштампана мапа са учртаном рутом и километражом; за групу прибор за прву помоћ и алат за поправку бицикла.

Додатни учесници излета: заинтересовани радници школе, заинтересовани бивши ученици и родитељи, лекар из Дома здравља, представник локалне туристичке организације.

ПРИМЕР ПРИПРЕМЕ ЗА ЈЕДАН ЧАС

Тема часа: Избор руте излета.

Циљ часа: Оспособљавање ученика да користећи мапу и информације о историјским споменицима у окружењу које вреди посетити припреме неколико могућих рута излета у окружењу школе и у трајању од 6 сати и изабери оптималну.

ОЧЕКИВАНИ ИСХОДИ

Ученик ће на крају часа бити у стању да:

- користећи различите карте и изворе информација пронађе интересантна места у окружењу школе за посету;
- израчуна раздаљину између изабраних места у километрима;
- пронађе информације о историјским споменицима у окружењу;
- предложи руту која одговара излету у трајању од 6 сати;
- аргументовано дискутује о туђим предлозима;
- гласа за најбољи предлог.

Методе рада: истраживачка, дијалогска, илустративно-демонстративна метода и рад на тексту.

Облик рада: групни.

Активности наставника: формира групе од 3 ученика, дели мапе свакој групи, даје налог да проуче мапу и предложи руту излета у трајању од 6 сати и које историјске споменике посетити, учествује у дискусији око предложених рута, даје аргументе за и против предложених рута, гласа за најбољу руту.

Активности ученика: проучавају мапу, рачунају раздаљину између места, израчунавају колико времена је потребно вођом на бициклу да се пређе одређена раздаљина, идентификују које историјске споменике око тих места вреди посетити, одређују када и где правити паузу и колико она треба да траје, предлаже руту излета, учествује у дискусији око предложених рута, даје аргументе за и против предложених рута, гласа за најбољу руту.

Напомена: уколико је потребно, активност може да траје и више од једног часа.

2.3.5. ЧАС ОДЕЉЕЊСКОГ СТАРЕШИНЕ

Одељењски старшина у складу са *Законом о основама система образовања и васпитања* има организационо-руководећу и педагошко-инструктивну улогу у раду са ученицима. Час одељењског старешине (ЧОС), са фондом од једног часа недељно, у складу са *Законом о основном образовању и васпитању* улази у недељни распоред часова. Начин рада одељењске заједнице коју чине сви ученици једног одељења и одељењски старшина ближе се уређују статутом школе.

Пракса показује да се час одељењског старешине најчешће користи за рад на садржајима који се тичу школског живота ученика као што су: дисциплина, изостајање са часова, школски успех, другарство у одељењу, као и да су одељењске старешине укључене у послове око ИОП-а, појачаног васпитног рада и сличних послова који се тичу насиља, дискриминације. Међутим, ЧОС и одељењска заједница су добра прилика за васпитни рад и на многим другим темама које нису стриктно школске, али се тичу ученика и развоја њихових међупредметних компетенција и имају функцију превенције, а не само решавања проблема. Саобраћајно образовање и васпитање има место у садржајима

предмета наставе и учења (као што је то показано у Водичу), али треба да буде уграђено и у рад одељењског старешине. Такве садржаје и активности треба планирати према узрасту ученика разреда и развијати их и допуњавати од 5. до 8. у складу са РОК-БУС. За потребе овог Водича припремљен је, као пример, један могући сценарио часа одељењског старешине који је за 6. разред. На њему се може видети како се операционализују дескриптори компетенције која се жели унапредити. У питању је компетенција Г.3. *Опрезно понашање у саобраћају ради смањења ризика* и дескриптор Г.3.1. који се тиче знања *Наводи ризике по учеснике у саобраћају (пешаке, бициклисте, путнике)*. За реализацију оваквог часа није потребно да је наставник посебно едукован из области безбедности саобраћаја, чак није неопходно ни да има возачку дозволу.

ПРИПРЕМА ЗА ЧАС

Тема: Фактори који ометају пешака да прими информације важне за безбедно прелажење улице.

Циљ: Препознавање фактора који ометају пешака да приме информације важне за безбедно прелажење улице.

ОЧЕКИВАНИ ИСХОДИ

Ученик ће бити у стању да:

- опише карактеристике видног поља човека и значај који има за безбедно прелажење улице;
- опише значај слуха за безбедно учешће у саобраћају;
- наведе шта све може да омете пешака да региструје информације важне за прелажење улице;
- образложи зашто је ризично при преласку улице имати капуљачу на глави;
- образложи на које све начине коришћење мобилног телефона и слушалица омета пешака да безбедно пређе улицу.

ТОК ЧАСА:

Уводни део

Наставник ученицима представља искуство свог пријатеља који је платио казну зато што је прелазео улицу са слушалицама у ушима. Затим, пита ученике да ли се њима дешава да са слушалицама у ушима прелазе улицу и да ли је неко од њих имао неко непријатно искуство у таквој ситуацији. Наставник подстиче ученике да изразе своје мишљење да ли такво понашање треба да буде кажњиво или не. Након размене мишљења, наставник упознаје ученике са чланом 96 *Закона о безбедности саобраћаја на путевима*, у коме се наводи: „Приликом преласка преко коловоза пешак не сме да употребљава мобилни телефон нити да користи слушалице на ушима”, и са чланом 334. у коме се каже да је предвиђена новчана казна за непоштовање овог члана закона. Затим, тражи од ученика да наведу шта мисле зашто је у закону дато такво решење.

Затим, ученици треба да погледају анимирани филм у трајању од 4:10 минута *The Screen Animation Short film (QR 12)* и да размене утиске. Потребно је да прокоментаришу зашто је опасно користити мобилни телефон када се крећемо улицом и прелазимо улицу и зашто на крају филма постоји порука *Мобилни телефони су направљени за људе, али људи нису направљени за мобилне*.



Централни део

Припрема: наставник пре часа на поду обележи линију која симболизује 180 степени видног поља и на средини једну тачку где ће стајати ученик. Испред, у центру видног поља обележи 3 тачке и то на 2, 3 и 4 метра удаљености од линије (последња треба да буде најдаље колико простор дозвољава). Са леве и десне стране обележи 3 тачке, на удаљености од 2 цм одакле ће се “појавити” драж. Наставник изабере неколико ученика који ће директно учествовати, а остали су посматрачи.

3
2
1

Л3
Л2
Л1

X

Д3
Д2
Д1

X место где стоји ученик. Л1,2,3 три тачке са леве стране ученика које су међусобно удаљене на 2 цм. Д1,2,3 три тачке са десне стране ученика које су међусобно удаљене на 2 цм. 1, 2 и 3 су тачке фокуса. Тачка три је најудаљенија. Било би добро да простор буде такав да размак између тачака фокуса буде 1 метар. Размак између ученика који стоји у тачки X и фокуса 1 треба да буде највећи што простор пружа, с тим да има још 1 метар до фокуса 2 и још 1 метар за фокуса 3.

Активност има неколико корака. На почетку, један ученик треба да стане на обележено место X и мора да гледа право у центар видног поља (тачка 1) где стоји други ученик (гледа га право у очи, наставник контролише да не помера главу нити очи). Са његове леве и десне стране налази се по један ученик који држи у руци једну фигуру у висини очију ученика који стоји на тачки X. Фигуре су аутомобил, човек, саобраћајни знак, а леви и десни ученици увек држе различите фигуре по редоследу како су се договорили са наставником. У првом кораку активности ти ученици такође стоје на “линији видног поља”, то је за ученика који стоји у средини тачно на 90 степени са леве и десне стране. Наставник пита тог ученика да ли препознаје шта његови другари држе у руци, а да не окреће главу и не помера поглед. Уколико не успе да види тачно, ученици који држе фигуре се померају за 2 сантиметра напред (Л2 и Д2) и наставник проверава да ли сада ученик разликује фигуре. Ако ни тада не препозна, онда ученици померају фигуре за још 2 сантиметра напред и сад то није више на 90 степени видног поља, већ мање. Следећи корак је да се све то исто понови, али ће сада ученик имати фокус на ученика који стоји у тачки 2 и затим у тачки 3. Очекује се да са померањем центра видног поља, ученик све теже препознаје фигуре са десне и леве стране, јер се ширина видног поља сужава

удаљавањем фокуса. Следећи корак је да се све исто понови, тако што ученик има капуљачу на глави и последњи корак је да се то уради тако што ученик има и капуљачу и слушалице у ушима (слуша музику). Ову активност треба спровести са неколико дечака и девојчица, а наставник бележи реакције ученика.

Након ове активности, наставник пушта кратки анимирани филм *Field of Vision (youtube.com (QR 13))* који показује како се ширина видног поља сужава са повећањем брзине кретања. То се објашњава карактеристикама чула вида које је током еволуције природа прилагодила брзини којом се човек креће као пешак, а не брзини којом се креће возило.



Затим, наставник упознаје ученике са резултатима студије спроведене у САД која је показала да број пешака који су погинули или повређени у саобраћају док су носили слушалице се више него утростручио за последњих шест година. Скоро трећина возача који су својим возилом ударили пешаке је изјавило да су користили сирену као упозорење пре удара, али да пешаци нису реаговали. Скоро 70% од 116 анализираних незгода резултирало је смрћу пешака. Око 90 одсто незгода догодило се у великим градовима, а настрадали пешаци углавном су били млади. Више од трећине било је млађе од 18 година, а две трећине млађе од 30 година. Што се тиче прописа о коришћењу слушалица у саобраћају, то зависи од земље до земље. У неколико држава, као што су Мериленд, Луизијана, Охајо и Роуд Ајленд, вожња и прелазак улице са слушалицама, било каквим, 100% је забрањено. У неким другим земљама дозвољено је користити слушалице за уши или Блутут бежичне слушалице, с тим да је једно уво увек слободно.

Завршни део

Наставник организује кратку дискусију са ученицима не тему шта они мисле, да ли треба кажњавати пешаке који прелазе улицу са слушалицама у ушима. Након тога, даје завршну реч у којој указује да је проблем са слушалицама (самим тим и са мобилним телефоном) двострук. Са једне стране омета особу да чује звукове који долазе од саобраћаја, а са друге омета пажњу, јер је особа фокусирана на оно што слуша или на разговор који води. Та комбинација је врло опасна за учешће у саобраћају, јер омета особу да региструје информације (уопште или на време) и да одреагује (уопште или на време).

III

ДЕО



1. ПОЈМОВНИК

У тексту који следи налази се појашњење за неке изразе који су коришћени у РОК-БУС и Водичу, а за које постоји могућност да нису довољно познати читаоцу. Дефиниције појмова постоје у *Закону о безбедности саобраћаја на путевима*, у члану 7 и поглављу IX *Техничко регулисање саобраћаја* (чл. 160-164), као и у *Правилнику о саобраћајној сигнализацији*, у члану 2, а неке појмове додатно описујемо овде.

Шта је саобраћај?

Свако кретање људи, превоз путника и пренос терета и информација који се одвијају на уређен начин у времену и простору је саобраћај (копнени – железнички и друмски, укључујући и пешачки, бициклически и саобраћај моторних возила на путевима и трамвајски подсистем и метро; водни – на унутрашњим пловним путевима, прекоморски и преокеански; ваздушни саобраћај; поштански саобраћај; телекомуникациони саобраћај; саобраћајна логистика; унутрашњи транспорт; жичаре и лифтови; цевни транспорт).

Шта је возило? Шта је пут, а шта улица?

Возило¹ је средство које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за кретање по путу. Закон препознаје различита возила чије је учешће у саобраћају уређено прописима: лака електрична возила, бицикли, запрежна возила, моторна возила различитих конструкција и намена (нпр. мопеди, мотоцикли, путнички аутомобили, аутобуси, теретна возила и сл.), као и остала возила (туристички воз, трамвај, прикључна возила и сл.).

Пут² је изграђена, односно утврђена површина коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним законом и другим прописима. Пут може бити различите категорије и различите намене, у зависности од чега има различите елементе (коловоз, зауставна трака, трамвајска баштица, тротоар, паркиралиште). Поред наведених, постоје и пешачке и бициклическе стазе и пешачко-бициклическе стазе (посебне врсте путева). Такође, у закону су препознате и посебне површине као што су пешачка острва, пешачки прелази, трг или прелаз пута преко пруге.

Улица је јавни пут у насељу који саобраћајно повезује делове насеља.

Ко су учесници у саобраћају?

Учесник у саобраћају³ је лице које на било који начин учествује у саобраћају. Људи у саобраћају учествују у својству пешака, возача (бицикала, тротинета, запрежних и моторних возила) и путника.

Возач⁴ је лице које на путу управља возилом. Обавезе возача према осталим учесницима у саобраћају су прописане Законом о безбедности саобраћаја на путевима и другим законима.

Пешак⁵ је лице које се креће по путу, односно које по путу сопственом снагом вуче или гура возило, ручна колица, дечје превозно средство, колица за немоћна лица или лице у дечјем превозном средству или лице у колицима за немоћна лица које покреће сопственом снагом или снагом мотора или лице које клизи клизаљкама, скијама, санкама или се вози на котураљкама, скејтборду и сл.

Путник је свако лице које се превози возилом чији је возач друго лице. Путници нису посебно дефинисана категорија у Закону о безбедности саобраћаја, већ је њихово својство учешћа у саобраћају препознато кроз дефиниције различитих врста возила за превоз људи.

Ко су деца?

Свако лице млађе од 15 година је дете (према методологији Агенције за безбедност саобраћаја). Појам „деца“ разликује се у образовању и у саобраћају, па тако Водич под појмом „деца“ обухвата узраст до 7 година, односно до поласка у школу (предшколци и млађи), док је узраст од 7 до 15 година обухваћен појмом ученици (мисли се на ученике основних школа – први и други циклус основног образовања и васпитања). Анализа безбедности учесника у саобраћају извршена је према методологији Агенције за безбедност саобраћаја, док је у осталим деловима Водича коришћен израз деца и ученици, аналогно како се користе изрази васпитач и наставник.

Шта је прописно поступање у саобраћају? Шта је правилно поступање у саобраћају? Шта је безбедно поступање у саобраћају?

Прописи којима је прописано шта су права и обавезе учесника у саобраћају су: Закон о безбедности саобраћаја на путевима; Закон о превозу путника у друмском саобраћају; Закон о превозу путника у друмском саобраћају; Закон о безбедности у железничком саобраћају; Правилник о саобраћајној сигнализацији Републике Србије и бројни други закони и подзаконски акти. Немогуће је детаљно представити све одредбе које прописују како појединац или група треба да се понашају у различитим саобраћајним ситуацијама. **Дакле – прописно је поступање које је у складу са прописаним обавезама и правима учесника у саобраћају.**

За децу су најважнији прописи о кретању пешака, бициклиста и о учешћу путника у саобраћају. На пример, прописно је пешачити површинама намењеним за кретање пешака (тротоарима, пешачким стазама, пешачко-бициклическим стазама и слично), док постоје посебни услови када и како пешак сме да ступи на коловоз и како се тада мора кретати. Слично је и код вожње бицикала или тротинета.

Правилно је поступати одређеним редоследом приликом кретања у саобраћају. Закони и подзаконски акти не прописују детаљно начине како учесници у саобраћају да поступе у свима саобраћајним ситуацијама. Тада је важно да знамо шта је правилно поступање. На пример, пре ступања на пешачки прелаз, правилно је прво погледати лево, а затим десно и поново лево, како би се уверили да ли је безбедно да пређемо улицу. Овај редослед је јако важан.

Такође, правилно значи и тачно. На пример, када пешак гледа лево-десно-лево, потребно је да тачно процени да ли возач који се приближава намерава и може да безбедно заустави своје возило, како би пешак прешао преко пешачког прелаза. Тачно може бити тумачење различитих знакова који се користе у регулисању саобраћаја (на пример, тумачење наредбе коју знаком даје полицајац на раскрсници или међусобно гестикулирање између возача који се договарају око првенства пролаза у раскрсници, када имају право истовременог проласка). Тачно може бити тумачење намере других учесника у саобраћају (знак да нас неко пропушта или упозорава да нам прети нека опасност – сирена аутомобила).

Правилно значи и коректно поступање ученика у саобраћају. На пример, пешак се креће преко коловоза без задржавања и најкраћом путањом. Бициклиста силази са бицикла и гура га када прелази улицу на пешачком прелазу.

Прописно и правилно поступање има за циљ да сваки учесник у саобраћају буде безбедан. Безбедан је учесник у саобраћају који је безопасан за друге и заштићен од других. На пример, када се вози у аутомобилу, путник је заштићен када користи сигурносни појас и када возач начином управљања аутомобилом оставља себи прилику да избегне судар и када неко други погрешно. Бициклиста који се креће по пешачко-бициклическој стази, треба то да чини тако да буде безопасан за пешаке и друге бициклисте, односно да вози прилагођеном брзином и држи одстојање и растојање, те упозорава друге на своје присуство на прикладан начин (благим звуком звонцета и сличним мирним начинима комуникације).

Безбедан је учесник у саобраћају који се сигурно понаша у различитим саобраћајним ситуацијама. Најважније у саобраћају је НАЧЕЛО УЗАЈАМНОГ ПОВЕРЕЊА! Поступање возача који се зауставио испред пешачког прелаза даје сигурност пешаку да му тај возач уступа првенство пролаза.

Шта је безбедност саобраћаја?

Безбедност саобраћаја је научна дисциплина која се бави изучавањем штетних последица саобраћаја и методама њиховог смањивања (проф. др Крсто Липовац, дипл. инж саобраћаја, уџбеник „Безбедност саобраћаја“, 2008. године).⁶ Саобраћај је једна од 4 егзистенцијалне функције сваког животног простора (рад, становање, рекреација и саобраћај), а чији је основни циљ повезивање осталих функција, УЗ ШТО МАЊЕ НЕГАТИВНИХ ЕФЕКТА.

Шта је саобраћајна незгода?

Саобраћајна незгода⁷ је незгода која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало **најмање једно возило у покрету** и у којој је најмање једно **лице погинуло или повређено** или је настала **материјална штета**.

Често се у јавности уместо појма незгода, користи реч „несрећа“, што није стручни појам у друмском саобраћају, док код других видова саобраћаја (на пример, у железничком саобраћају) постоје оба појма, саобраћајна несрећа и саобраћајна незгода.

Шта су активна и пасивна безбедност саобраћаја?

Научне дефиниције појмова:

Активна безбедност саобраћаја је део научне дисциплине безбедности саобраћаја који има циљ да спречава (превенцију) или смањује број (редукцију) саобраћајних незгода. Дакле, скуп мера и активности којима се доприноси смањивању вероватноће да се деси саобраћајна незгода припада активној безбедности саобраћаја.⁸

Пасивна безбедност саобраћаја има циљ да код саобраћајне незгоде која се догодила буде смањен број њених последица и њихова тежина.

Неки елементи претежно доприносе активној (исправност возила, стање пута, обученост и психофизичка способност возача, итд), а неки претежно доприносе пасивној безбедности саобраћаја (конструкција и опрема возила, опрема пута и уређење простора око пута, обука грађана у ургентној медицини, итд), а коректно је истаћи да већина елемената утиче и на активну и на пасивну безбедност саобраћаја (проф. др Крсто Липовац, дипл. инж саобраћаја, уџбеник „Безбедност саобраћаја“, 2008. године).⁹

Везивање појаса је пример мере за повећање пасивне безбедности саобраћаја. Ова мера неће помоћи да се избегне судар са другим возилом, али ако се догоди судар, путник који је везан задобиће лакше повреде или неће ни бити повређен. Истовремено, бројна истраживања у свету су показала да возачи који везују појас у току управљања возилом у већој мери поштују саобраћајна правила и прописе и тако доприносе повећању безбедности свих учесника у саобраћају – што јесте превенција саобраћајних незгода, односно мера за повећање активне безбедности у саобраћају.

¹ Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије

² Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије

³ Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије

⁴ Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије

⁵ Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије

⁶ Проф. др Крсто Липовац, дипл. инж саобраћаја, уџбеник „Безбедност саобраћаја“ – Београд: Службени лист СРЈ, 2008. године

⁷ Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије

⁸ Проф. др Крсто Липовац, дипл. инж саобраћаја, уџбеник „Безбедност саобраћаја“ – Београд: Службени лист СРЈ, 2008. године

⁹ Проф. др Крсто Липовац, дипл. инж саобраћаја, уџбеник „Безбедност саобраћаја“ – Београд: Службени лист СРЈ, 2008. године

2. ЛИСТА ЗА САМОПРОЦЕНУ

Листа за самопроцену садржи 30 тврдњи на које треба да одговорите са ДА/НЕ како бисте имали јаснију слику о томе у којој мери сте спремни за рад са децом/ученицима на развоју компетенција за безбедно учешће у саобраћају и колико вам је потребно додатне едукације.

Редни број питања	Питање	Да	Не
1.	Познато вам је да Закон о основама система образовања и васпитања у оквиру кључних компетенција, препознаје способност примене знања и технологије за људске потребе (медицина, транспорт, комуникације...).		
2.	Познато вам је да Закон о безбедности саобраћаја на путевима прописује одговорност предшколских установа и основних школа за спровођење програма саобраћајног образовања и васпитања.		
3.	Познати су вам прописи и правила саобраћаја (поседујете знање стечено кроз образовање, обуку за возаче или друге сличне обуке).		
4.	Познати су вам статистички подаци о стању безбедности у саобраћају у Републици Србији (број погинулих, повређених, материјалне штете).		
5.	Познато вам је да су деца препозната као посебно рањива категорија учесника у саобраћају.		
6.	Познато вам је да су деца у саобраћају најугроженија као путници у путничким аутомобилима.		
7.	Познато вам је да наша држава има циљ за остваривање визије „0“ страдале деце у саобраћају.		
8.	Доприносите процесу унапређивања безбедности деце у саобраћају, у који је укључена целокупна школска заједница.		
9.	Доприносите да се у вашој установи гради позитиван однос према поштовању саобраћајних прописа и правила које води према безбедном и културном понашању у саобраћају.		
10.	Наставници у вашој установи се усавршавају како би развили потребна знања, вештине и ставове за успешан рад у области СОВ-а у редовној настави и другим облицима образовно-васпитног рада школе.		
11.	Промовишете учешће ваше установе у партнерским програмима за унапређивање безбедности саобраћаја у локалној заједници (АБС, Општински савез за безбедност саобраћаја, удружења грађана...).		
12.	У установи у којој радите увек постоји могућност за промовисање нових идеја за унапређивање безбедности деце, ученика и запослених у саобраћају.		
13.	Подржавате активно учешће ученика и родитеља у дефинисању начина реализације саобраћајног образовања и васпитања.		
14.	Својим активностима доприносите да ваша установа обезбеђује сигурно и безбедно кретање деце и ученика на путу од куће до вртића/школе и у повратку.		
15.	Идентификујете програмске садржаје који промовишу безбедно и културно понашање у саобраћају, а који се могу међупредметно обрађивати.		

16.	Размењујете наставно искуство и унапређујете сарадњу са колегама у својој установи у области СОВ-а.		
17.	Израђујете примере добре праксе из области СОВ-а кроз заједнички рад са колегама.		
18.	Разговарате са родитељима о безбедности њихове деце у саобраћају.		
19.	Пратите развој науке и савремених друштвених токова у циљу организовања васпитног и образовног процеса у складу са захтевима друштва и времена.		
20.	Осећате се компетентним да са децом/ученицима радите на садржајима из СОВ-а.		
21.	Сматрате да установа располаже са довољно наставних средстава за реализацију СОВ-а која су увек доступна запосленима.		
22.	Подстичете ученике да учествују у различитим такмичењима из области безбедности саобраћаја.		
23.	Подстичете вршњачко учење о безбедности у саобраћају.		
24.	Приликом избора наставних метода за обраду садржаја из области СОВ-а имате у виду психофизичке карактеристике деце/ученика.		
25.	Подстичете децу/ученике да негују здраве стилове живота (пешачење, бициклирање и друго, у складу са принципима „зелене мобилности“).		
26.	Разговарате са ученицима о посебним потребама и тешкоћама одређених група људи у саобраћају (деца, инвалиди, стари, глуви, слепи и др).		
27.	Свесни сте да рад са децом/ученицима на СОВ-у показује ефекте само дугорочно, не у учioniци, нити у вашем присуству, већ кроз њихово целоживотно културно и безбедно понашање у саобраћају.		
28.	Процењујете да је овај Водич може бити користан инструмент у вашем раду.		
29.	Сматрате да сте као човек и наставник добар узор деци/ученицима за културно и безбедно учешће у саобраћају.		
30.	Сматрате да је СОВ саставни део образовања и васпитања деце/ученика или је то превасходно ствар васпитања унутар породице.		

3. РЕСУРСИ ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ РЕФЕРЕНТНОГ ОКВИРА

Комплетан материјал који је АБС урадила у оквиру пројекта „Пажљивко“ (намењен предшколцима и ученицима у првом циклусу основне школе) може се преузети на линку <https://www.pazljivko.rs/materijali> (QR 14).



Ризично понашање
бициклисте
(youtube.com)



Употреба мобилних
телефона током вожње
(youtube.com)



Кампања саобраћајне полиције за
коришћење сигурносних појасева
у возилима (youtube.com)



Crash Test kao sudar
automobila i deteta
(youtube.com)



Кампања саобраћајне полиције за
коришћење сигурносних појасева
у возилима (youtube.com)



Кампања
"Ум на друм!"
(youtube.com)



Кампања "Имаш избор
немаш изговор!"
(youtube.com)



See How an Insane 7-Circle
Roundabout Actually Works
(youtube.com)



Traffic WTF - Ethiopia's Meskel
Square, Addis Abeba
(youtube.com)



Снимак на ком vozač velikom
brzinom prolazi pešački prelaz na
kojem su majka i beba (Telegraf.rs)



Miracle Escape for Child
Nearly Hit by Huge Lorry
(youtube.com)



"The Screen"
Animation Short film
(youtube.com)



Кратки анимирани филм
"Field of Vision"
(youtube.com)



Издавачи:



Агенција за безбедност саобраћаја (АБС)
www.abs.gov.rs
Булевар Михајла Пупина 2 (источни улаз)
11070 Нови Београд
в.д. директора: Бранко Стаматовић

Завод за унапређење образовања и васпитања (ЗУОВ)
www.zuov.gov.rs
Фабрисова 10/1, 11040 Београд
Директор: др Златко Грушановић

Ауторски тим (азбучни ред):

Бојана Миљковић (АБС)
Вељко Ђурчић (АБС)
Драган Ракита (ЗУОВ)
Елеонора Влаховић (ЗУОВ)
Милан Илић (АБС)
Немања Радовић (ЗУОВ)
Светлана Миљуш (АБС)
Томислав Петровић (АБС)

Штампа
Агенција за безбедност саобраћаја
Тираж: 1000

2024. година

CIP - Каталогизација у публикацији Народна библиотека Србије, Београд

656.1.05(497.11)(083.1)

ВОДИЧ за имплементацију референтног оквира компетенција за безбедно учешће у саобраћају у образовно-васпитни рад са децом и ученицима. - Београд : Агенција за безбедност саобраћаја : Завод за унапређење образовања и васпитања, 2024 (Београд : Агенција за безбедност саобраћаја). - 83 стр. : илустр. ; 30 cm

Кор. насл. - Тираж 1.000.

ISBN 978-86-89155-47-1 (АБС)

а) Саобраћај -- Безбедност -- Упутства б) Саобраћајно васпитање -- Србија -- Упутства

COBISS.SR-ID 151861769



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ЗАВОД ЗА УНАПРЕЂИВАЊЕ
ОБРАЗОВАЊА И ВАСПИТАЊА

Београд, 2024.