

ПСИХОФИЗИЧКИ РАЗВОЈ ДЕЦЕ КАО ФАКТОР РИЗИКА ЗА ПОВРЕЂИВАЊЕ У САОБРАЋАЈУ

Са наглим порастом броја моторних возила повећава се број саобраћајних незгода уопште, а посебно у дечијем узрасту.

Саобраћајне незгоде узеле су маха у урбаној средини, у којој се деца налазе у сталној опасности.

Повреде деце су од посебног значаја са медицинског, социолошког, педагошког и економског аспекта. Због тога у овим дисциплинама постоји изразити тренд за све бројнијим емпиријским проучавањем детета у најразличитијим животним ситуацијама, а добијена искуства омогућавају планирање најефикаснијих облика превентивног деловања.

Многе повреде младих доводе до иревезибилних (трајних) физичких и психичких оштећења, смањују радну способност и доводе до појаве раног инвалидитета.

Да бисмо утврдили узроке страдања младих у саобраћају и сачували их од бројних саобраћајних удеса, морамо указати на специфичност дечијих повреда и на карактеристичне психофизичке особине детета, које умногоме детерминишу њихов став у саобраћају.

Дете почиње да учи све облике владања у саобраћајним ситуацијама много раније него што ми мислимо. Учи се посматрањем, идентификацијом, имитацијом понашања вршњака и одраслих. Имитира понашање оних са којима се највише дружи и оних са којима се идентификује и који су му узор. Облици дететовог учења су врло разноврсни и одговарају одређеном степену развоја.

Дететово усвајање света потиче из круга породице, преко вршњака у вртићу и у школи.

Већ када се роди, дете има мање или више развијене чулне органе, те тако може да опажа своју околину, иако то опажање није довољно прецизно, нити организовано.

Временом, вожња у аутобусу или у аутомобилу постаје детету све пријатнија и на њу се навикне. Са шест месеци дете прихвата вожњу аутомобилом са видним задовољством. Ту родитељи лако праве грешке. Основна грешка је када мајка седи са бебом на предњем седишту. Дете брзо навикне на вожњу на

предњем седишту где му никако није место, што је и Законом о безбедности саобраћаја забрањено за децу млађу од 12 година. Касније ће дете на све могуће начине да протестује када се ставља на задње седиште.

Већина деце између шест и осам месеци може самостално да седи на поду и да се игра, али то никако не значи да је дете дуже времена способно да седи у свом посебном седишту монтираном на задњем седишту у аутомобилу.

Столица на којој дете седи у стану мирује, док седиште у колима не, јер се кретање аутомобила састоји из непрестаног вибрирања, као и убрзавања и кочења, што све веома оптерећује статички и динамички још неразвијени скелет и мускулатуру детета, тако да се јављају замор, деформитети и повреде. Саветује се родитељима да са бебом не полазе на дужи пут.

Када дете прохода за њега игра напољу постаје привлачна. Дететова почетна спретност када хода је још мала и зато не смемо да му верујемо, иако морамо стално да га подстичемо да се слободно креће.

Степен зрелости дететове личности до треће године је врло низак. До тог доба дете није способно да оцени опасност и при кретању воде га само његова хтења и жеље да постигне одређен конкретан циљ. Зато дете у том периоду увек треба држати за руку када га водимо уз тротоар, у близини коловоза и преко улице. Ако га не држимо за руку морамо да идемо између њега и коловоза, да можемо још увек да га зауставимо ако изненада потрчи. Дете једноставно може потрчати на коловоз јер је привучено неком "играчком" или звуком. Велики број незгода се догодио тако што се дете истргло мајци из руку и потрчало на коловоз право испред долазећих кола. Зашто је то оно урадило најчешће остаје недокучиво разуму одраслих.

Временом се у детету буди страх од саобраћаја јер га стално плашимо, скрећемо пажњу и упозоравамо. У саобраћајном васпитању врло је значајна улога страха. Ту не мислимо о здравим мерама страха које се јављају код сваког човека, него о страху који је дете стекло услед погрешног васпитања одраслих који детету прете да ће га прегазити ауто, или да ће га ухватити милиционер и одвести у затвор.

Познато је да се још више плаше она деца чији су родитељи плашљиви. То се нарочито односи на мајке. Претеран

страх од саобраћаја мора се постепено отклањати уз помоћ родитеља, васпитача, учитеља и психолога. Како деца расту, тако се све више склањају са површина намењених саобраћају, не верују зеленом светлу на семафору и највише воле да их родитељи држе за руку, а често и пренесу преко улице.

Дететов мисаони свет са његове три до четири године је довољно развијен да можемо постепено да му објаснимо прве појмове из области саобраћаја, као што су "улица", "тротоар", "пешачки прелаз" и "семафор". Међутим, важно је нагласити да и када су ти појмови код детета добро прихваћени, ипак се не сме дозволити да иде само преко улице.

Саобраћај и сва његова правила и сигнализација креирани су преваходно за одрасле, користећи логику и схватање одраслог човека. То је веома важна чињеница јер је у саобраћајном васпитању најчешћа грешка када одрасли не знају да дете неке ствари у саобраћају не може да схвати због неразвијених когнитивних и моторних способности.

Разлике постоје и на нивоу перцепције. На пример, одрасли и деца се разликују и у телесној висини, а сва саобраћајна сигнализација је програмирана према мерама одраслог човека. Детету свака већа ствар закљони поглед и његова пажња усмерена на саобраћај се губи.

Старија предшколска деца и млађи ђаци боље се осећају у саобраћају у пратњи родитеља него када су сама. Када су у оквиру једне анкете упитана зашто, деца су одговорила да су родитељи физички виши и да имају бољи преглед над околином у којој се крећу.

Поред тога важно је нагласити да дететове могућности опажања чулом вида и слуха нису у предшколском добу сасвим развијене, те се значајно разликују од опажања одраслих. Видно поље деце значајно је мање од оног код одраслих и зато деца много касније приметите одређене предмете који се приближавају са десне или леве стране.

Детету је потребно доста увежбавања током његовог развоја да би могло тачно да одреди одакле долази одређени звук, а нарочито када не може да види извор звука. Ту су значајне и његове интелектуалне способности. Деца су до пете године убеђена да су предмети који су због удаљености мали, заиста мали. Дететова интелектуална способност спречава оцену кретања као релативну појаву. А уз то тај период је праћен

са тешкоћама оријентације у простору, тј. шта је лево, а шта је десно, и немогућношћу препознавања боја које су основ већег дела саобраћајне сигнализације.

Дететово схватање и доживљавање света није јединствена копија способности одраслих. По правилу су савети упућени деци без изразите осећајне обојености, те их дете слабо памти. Ако дете такве савете и упамти, то је по правилу пасивна меморија на нивоу препознавања, а не активан чинилац у дететовом мишљењу. Зато не треба да се чудимо што дете не поступа како смо му саветовали и ако је савет упамтило.

Што је млађе предшколско дете, то за њега вербална порука има мању вредност. Дете боље схвати ако неку мисао пластично прикажемо, или поткрепимо помоћу илустрације или игре која је за предшколско дете најефикаснија.

Други период у развоју деце односи се на доба школског узраста. У школско доба се наставља дететов психофизички развој. Посебно је значајна његова висина, јер што више расте то је његов поглед на околинду све више сличан погледу одраслих особа. До четвртог разреда основне школе код већег дела деце телесна снага и моторичка спретност развијају се до те мере да могу успешно да савлађују ситуације у саобраћају, где су пре свега пешаци, а у великој мери и бициклисти. Без већег напора могу да схвате различита правила и остале појмове који су неопходни за разумевање саобраћајних прописа.

Узраст после дванаесте године се карактерише специфичним понашањем са одређеним психофизичким особинама као што су: емоционална нестабилност, неадекватно реаговање на конфликтне ситуације у породици, школи и друштву, слаба дистрибуција пажње, необјективно процењивање сопствених могућности, некритично процењивање опасних ситуација, жеља за афирмацијом у групи вршњака која се манифестује кроз брзу вожњу бицикла, мотоцикла, ролера или украденог возила, пролазно акромегалично стање (нагли раст), тј. раст руку и ногу у пубертетском добу, који доводи до познате неспретности у пубертету и нервне лабилности.

За многе несреће у том периоду узроке треба тражити у њиховом понашању и неприхватању основних правила саобраћаја, иако их често боље познају и од одраслих.

Поред тешкоћа у вези са саобраћајем код деце са нормалним психофизичким развојем, веома је важно истаћи и тешкоће у групи деце под повећаним ризиком. То су деца са одређеним степеном оштећења чула слуха, вида, нервног система и локомоторног апарата.

Што се тиче минималне церебралне дисфункције, по неким статистикама она чине и до 10% од укупног броја деце. То су такозвана "успорена" деца која имају нормалан коефицијент интелигенције, али ипак заостају у учењу. Код њих постоји блага измена моторног понашања, стога су та деца неспретна у извођењу финих покрета, немају јасну моторичну координацију и брзо се замарају. Поред тога таква деца показују хиперактивност и стално су у покрету и имају слабију концентрацију при неком визуелном или слушном надражају. Оваква деца ће на знаке упозорења спорије реаговати, па се баш из ове категорије деце регрутују деца која највише страдају у саобраћају.

Деца код којих је оштећен слух представљају високоризичну групацију у саобраћају. Ако је слух трајно оштећен на једном уву, дете не може да одреди правац из кога долази возило. У том случају мора се припомоћи видом да би спознало претећу опасност. Овај механизам визуелне компензације је нарочито отежан у сумрак и ноћу, а готово немогућ уколико је и вид оштећен.

Важно је напоменути и децу код којих поред оштећења слуха постоји и оштећење чула за равнотежу. С обзиром на то да су органи слуха и равнотеже смештени заједно у унутрашњем уву, често су оба органа заједно оштећена. Поремећај равнотеже дете компензује помоћу вида и чула за дубоке телесне осећаје. Када се нађе у саобраћају у доба сумрака или мрака оно не може да се помаже видом, тако да му је кретање јако отежано.

Статистика показује да посебно ризичну групу чине деца са оштећењем чула вида. Различити поремећаји, који укључују поремећаје ширине видног поља, оштрине вида, слепило за боје, спречавају дете да се у саобраћају оријентише исправно према визуелним информацијама, или недовољно јасно процењује опажене ситуације. У оваквим случајевима дете своје недостатке компензује чулом слуха, а то може бити недовољно и опасно уколико је јака саобраћајна бука, уколико је јак шум кише, или уколико се аутомобил креће тихо. Зими су ова деца нарочито угрожена због ношења капе која им смањује могућност слушне

компензације. Зимска опрема за децу (капе, капуљаче, шалови) представљају ризик за сву децу у саобраћају јер им смањују слушно и визуелно опажање.

Из свега наведеног, а у интересу безбедности деце у саобраћају, важно је нагласити да је потребно да одрасли ојачају своје знање о деци, о њиховим потребама и могућностима, понашању и учењу, што се не односи само на педагошке раднике и родитеље, већ је неопходно и за возаче моторних возила, као и свих других учесника у саобраћају.