

ZNANJE, STALIŠČA IN RAVNANJE ŠOLSКИH OTROK, PREBIVALCEV OBČINE DOMŽALE, V PROMETU

Sonja Borštnar

KLJUČNE BESEDE: nesreče prometne; nesreče preventiva;
otrok šolski/izobraževanje

KEYWORDS: accidents, traffic; accident prevention; school
child/education

POVZETEK

Prispevek prikazuje odgovore 673 šolskih otrok, (5. in 8. razred osnovne šole), prebivalcev občine Domžale, ki so sodelovali v anketi o znanju, stališčih in ravnanju, povezanem s preprečevanjem nezgod v cestnem prometu. Anketo smo izvedli v okviru I. faze Programa za preprečevanje nezgod v cestnem prometu v občini Domžale. Program je izobraževalni in usmerjen na vse udeležence v prometu (otroke, voznike, pešce, prometne policiste). Poglavitna cilja programa sta zmanjševanje števila nezgod v cestnem prometu v občini Domžale in zasnova modela za preprečevanje nezgod v cestnem prometu, ki bi ga lahko uporabili tudi v drugih slovenskih občinah.

Poznavanje stališč, ravnanja in znanja šolskih otrok bomo uporabili pri oblikovanju preventivnega programa, ki bo namenjen tej populaciji.

ABSTRACT

In the contribution, the answers of 673 school children, (the 5th and the 8th class of primary school), inhabitants of Domžale community who cooperate in the inquiry concerning knowledge, attitudes and acting, linked with the prevention of traffic accidents are presented. The inquiry was carried out in the complex of 1st phase of the Programme for accident prevention in road traffic in Domžale community. Programme is educational and oriented to all the traffic participants (children, drivers, pedestrians, traffic policemen). The main goals of the programme are decreasing of number of road traffic accidents in the Domžale community and the conceptualising the model for injury prevention in road traffic, which could be used also in other Slovenian communities.

The knowledge of attitudes, acting and knowing of school children will be used for forming of preventive programme, intended for school children.

UVOD

1. Raziskava o znanju, stališčih in ravnanju šolskih otrok, prebivalcev občine Domžale, v prometu, je bila izvedena v okviru 1. faze Programa za preprečevanje nezgod v cestnem prometu v občini Domžale. Program temelji na teoretičnih izhodiščih "Safe Community" - varna skupnost, to je konceptu preprečevanja nezgod na lokalni ravni. Tovrstni programi so se v deželah, kjer so jih uvedli, izkazali zelo uspešni pri preprečevanju in zmanjšanju števila poškodb.

Program je pretežno izobraževalni, v manjši meri je usmerjen tudi na spremembe v okolju. Namenjen je vsem udeležencem v prometu - predšolskim in šolskim otrokom, voznikom, pešcem in prometnim policistom.

Preventivni programi na lokalni ravni so uspešni zaradi tega, ker temelji strategija na strukturi in organizaciji, ki je specifična za skupnost. Poleg aktivne udeležbe ljudi se predpostavlja tudi sodelovanje med različnimi sektorji skupnosti. Program ima tri faze:

- diagnozo skupnosti: v tej fazi smo ugotavljali socioekonomske in demografske značilnosti skupnosti, zdravstveno stanje prebivalstva, stanje na področju prometne varnosti v občini Domžale; znanje, stališča in ravnanje udeležencev, prebivalcev občine Domžale, v prometu;
- program za preprečevanje nezgod v cestnem prometu;
- evalvacijo ukrepov preventivnega programa in koncipiranje modela (modelov) za preprečevanje nezgod v cestnem prometu, ki ga bo mogoče uporabiti tudi v drugih slovenskih občinah.

Poznavanje stališč, ravnanja in znanja šolskih otrok bomo uporabili pri oblikovanju preventivnega programa, ki bo namenjen tej populaciji.

METODE

V aprilu in maju 1992 smo z anketnim vprašalnikom anketirali 678 otrok, ki so v šolskem letu 1992/93 obiskovali 5. in 8. razred osnovne šole v občini Domžale. Od 678 anket smo jih morali pet (0,7%) izločiti zaradi različnih nepravilnosti pri izpolnjevanju. Statistično smo obdelali 673 anket.

V tem šolskem letu je v občini Domžale 5. razred obiskovalo 694, 8. razred osnovne šole pa 681 učencev. Anketirali smo 344 petošolcev (49,6% zajetje), pri učencih 8. razreda pa je bil delež zajetja samo nekoliko nižji - 48,3%. Med anketiranimi je bilo 49,5% moških in 50,0% žensk.

Anketirali smo v petih centralnih osnovnih šolah v občini Domžale. V izbor smo uvrstili šolo v urbanem središču (Domžale), dve šoli v primestnem okolju (Dob, Trzin) in dve v ruralnem okolju (Brdo pri Lukovici in Moravče).

REZULTATI

1. Učence smo najprej povprašali, kaj je po njihovem mnenju promet. Njihove odgovore na odprto vprašanje smo razvrstili takole:

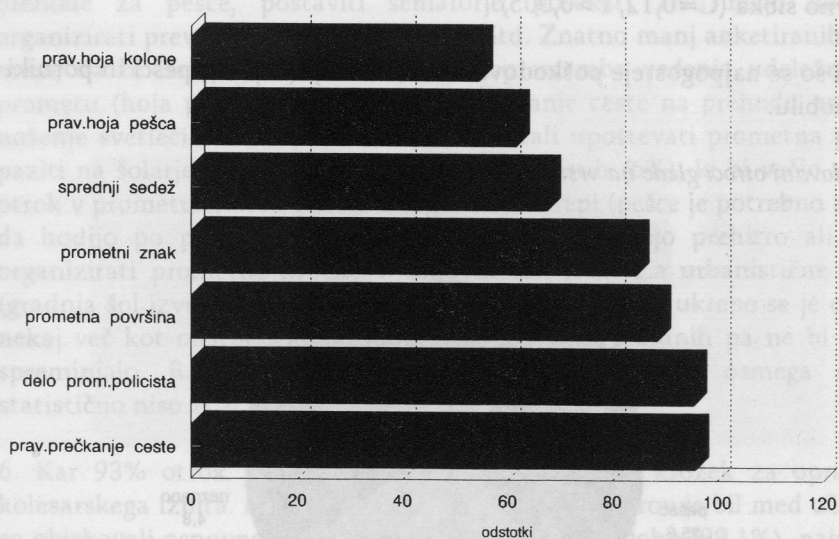
	štev. odg.	v %
udeleženci oz. prom. sredstva, prom. površine, signaliz., prom. pravila	277	41,2
transportni vidik	14	2,1
ekološki vidik	16	2,4
prometne nezgode	70	10,4
kaotična situacija	10	1,5
vožnja, premikanje	151	22,4
dva ali več vidikov	19	2,8
ni odgovora	116	17,2
skupaj	673	100,0

Največ učencev (41,2%) je promet opredelilo z naštevanjem udeležencev v prometu (vozniki, pešci, kolesarji itd.) oziroma prometnih sredstev (avtomobili, tovornjaki, motorji), imenovanjem prometnih površin (ceste, pločniki), signalizacije (semaforji, prometni znaki) in prometnih pravil (spoštovanje prometnih znakov). Sledili so odgovori o prometu kot vožnji oziroma o premikanju vozil (promet je vse, kar se premika po cesti; je vse, kar se dogaja na cesti itd.). Znatno manj otrok pa je na vprašanje odgovorilo z vidika prometnih nezgod (je zelo nevaren, vsak leto je veliko žrtev itd.). Dva ali več vidikov je v svojih odgovorih upoštevalo okoli 3% vprašanih. Funkcijo transporta (promet povezuje ljudi, mesta in dežele) ter ekološki vidik (onesnažuje okolje, je hrupen itd.) pa je izpostavilo nekoliko manj vprašanih otrok.

Med spoloma in med učenci posameznih osnovnih šol ni statistično značilnih razlik. Učenci petega razreda so precej pogosteje kot učenci osmih razredov opredelili promet s stališča prometnih nezgod, osmošolci pa pogosteje kot vožnjo oziroma premikanje. Zveza med starostjo (razredom) in načinom opredelitve prometa je visoka (kontigenčni koeficient = 0,26, $P > 0,005$).

2. S pomočjo nekaj vprašanj smo poskušali ugotoviti, kakšno je prometno znanje učencev. Največ pravilnih odgovorov je bilo na vprašanji o pravilnem prečkanju ceste (95,8%) in delu prometnega policista (95,4%). Nekoliko slabše so se učenci izkazali pri poimevanju prometne površine, ki je namenjena za hojo pešcev (88,6%). Pravilno (oblika in simbol) je prometni znak narisalo 84,4% osnovnošolcev. Prometni predpis, da do 12. leta otrok ne sme sedeti na sprednjem sedežu v avtu, je poznalo le 67,6% otrok. Najslabše pa so se odrezali pri odgovorih o pravilni hoji pešca (61,7%) in organizirane kolone ljudi (54,7%).

PROMETNO ZNANJE OSNOVNOŠOLCEV



Prometno znanje osnovnošolcev zelo variira. Pri odgovorih na štiri izmed sedmih vprašanj (prometni znak, sprednji sedež, pravilna hoja pešca in kolone) obstaja povezanost znanja s šolo, ki jo otroci obiskujejo. Zveze med posameznimi vprašanji in šolo so močne. Pri teh vprašanjih je bila vedno najboljša osnovna šola z Doba, najslabša pa z Brda pri Lukovici. Znanje učencev z ostalih treh šol pa je variiralo. Prav tako smo pri štirih vprašanjih ugotovili povezanost med razredom (starostjo), ki ga otroci obiskujejo, in njihovim prometnim znanjem. Osmošolci so bili boljši pri risanju prometnega znaka, poimenovanju prometne površine, ki je namenjena hoji pešcev, in pravilni hoji pešca, petošolci pa pri poznavanju predpisa o sedenju na prvem

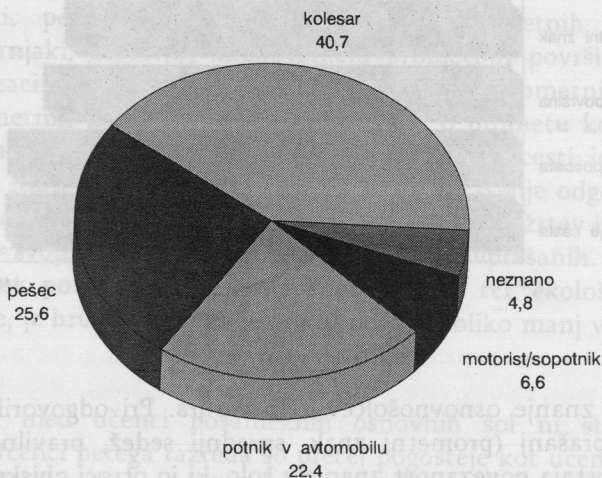
sedežu v avtomobilu. Zveze med znanjem in razredom (starostjo) pa so v vseh primerih zelo šibke.

Povezanost med prometnim znanjem in spolom smo ugotovili le pri poimenovanju prometne površine ($C=0,17$, $P>0,005$); prav tako le enkrat (sedenje na prvem sedežu) povezanost znanja z opravljenim kolesarskim izpitom ($C=0,13$, $P>0,005$).

3. Zanimalo nas je tudi, ali so se učenci kdaj poškodovali v prometni nezgodi kot pešci, kolesarji, potniki v motornem vozilu itd. Skoraj 19% otrok je na vprašanje odgovorilo pritrdilno. Pogosteje so se poškodovali fantje. Razlike med spoloma so statistično značilne, zveza med spremenljivkama pa je relativno šibka ($C=0,12$, $P>0,005$).

Otroci so se najpogosteje poškodovali kot kolesarji (40,8%), pešci in potniki v avtomobilu.

Poškodovani otroci glede na vrsto udeležbe v prometu:



Med učenci petega razreda, ki so se poškodovali, je bilo več kot polovica kolesarjev (53%), nato pešcev (24,2%) in potnikov v avtomobilu (19,7%). Med učenci osmega razreda pa je bil dokaj izenačen delež tistih, ki so se poškodovali kot pešci, kolesarji ali potniki v avtomobilu. Dekleta so se precej pogosteje kot fantje poškodovala kot potnice v avtu, fantje pa kot kolesarji.

4. Otroci so izjavili, da se najpogosteje igrajo na igrišču, dvorišču, travniku ali vrtu. Kar 11% otrok je odgovorilo, da se igra na cesti in ulici. Delež učencev, ki se igrajo na cesti oziroma ulici, je bil nekoliko višji pri petošolcih kot pri osmošolcih. Petošolci se najpogosteje igrajo na dvorišču, osmošolci pa na igrišču. Med spoloma ni bistvenih razlik.

5. Skoraj 90% vseh učencev je odgovorilo na odprto vprašanje o tem, kaj bi bilo potrebno storiti, da bi bila pot v šolo varnejša.

Največ učencev (67%) meni, da bi bilo to mogoče doseči z ukrepi, ki smo jih opredelili kot tehnične: zgraditi bi bilo potrebno podhode ali nadhode, upočasniti promet, zgraditi pločnike in kolesarske steze oziroma urediti prehode za pešce, postaviti semaforje, posekati živo mejo ob cesti, organizirati prevoz otrok v šolo in iz nje itd. Znatno manj anketiranih (11%) meni, da bi na večjo varnost vplivala sprememba vedenja udeležencev v prometu (hoja pešcev po pločniku in prečkanje ceste na prehodu za pešce, nošenje svetlečih oblačil; vozniki pa bi morali upoštevati prometna pravila, paziti na šolarje itd.). Še manjši pa je delež tistih (6%), ki bi večjo varnost otrok v prometu skušali doseči z vzgojnimi ukrepi (pešce je potrebno naučiti, da hodijo po pločnikih, kaznovati voznike, ki vozijo prehitro ali pijani, organizirati prometne krožke v osnovni šoli itd.). Za urbanistične ukrepe (gradnja šol izven prometnih območij itd.) in zakonske ukrepe se je odločilo nekaj več kot odstotek vprašanih. Približno 3% vprašanih pa ne bi ničesar spreminjalo. Razlike med spoloma, učenci petega in osmega razreda statistično niso značilne.

6. Kar 93% otrok je odgovorilo, da imajo na šoli krožek za opravljanje kolesarskega izpita. Največji delež pozitivnih odgovorov je bil med učenci, ki so obiskovali osnovno šolo v Moravčah (99,2%) in Dobu (99,1%), najnižji pa v Trzinu (78,8%). Razlike med šolami so statistično značilne, zveza med spremenljivkama pa relativno močna ($C=0,28$, $P>0,005$). Prav tako so boljše informirani učenci petega razreda, vendar je zveza šibkejša ($C=0,19$, $P>0,005$).

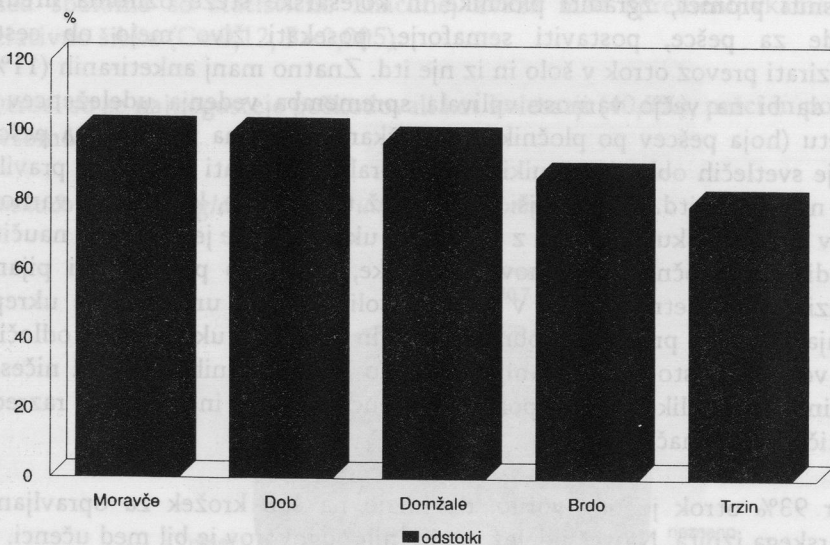
Precej manj učencev (76,7%) pa je vedelo, ali je na njihovi šoli tudi krožek za opravljanje izpita za kolo z motorjem.

Najbolj obveščeni so bili spet učenci iz Doba in Moravč; razlike med šolami so statistično značilne, povezanost med spremenljivkama pa je močna ($C=0,32$, $P>0,005$). Razlikovali so se tudi učenci petega in osmega razreda,

vendar je izračunani kontigenčni koeficient znatno nižji ($C=0,14$, $P>0,005$). O izpitu za moped so boljše informirani učenci osmega razreda.

Krožek za kolesarje je že opravilo 562 otrok (83,5%). Med deklicami in dečki ter petim in osmim razredom ni statistično značilnih razlik. Statistično značilno pa se razlikujejo šole: najvišji delež otrok, ki so opravili kolesarski izpit, je med učenci v Dobu (94,8%) in Moravčah (92,7%), najnižji pa na osnovni šoli Brdo (67,5%).

OPRAVILI KOLESARSKI IZPIT



Približno 20% (64) osmošolcev, pretežno fantov (76,6%), je opravilo tudi izpit za moped. Poleg spola obstajajo statistično značilne razlike tudi med šolami ($C=0,28$, $P>0,005$). Največ učencev, ki so opravili izpit, je spet iz osnovne šole v Dobu (41,2%), najmanj pa iz Trzina (5,5%).

8. Da se občasno ali redno vozijo z mopedom kot vozniki ali sopotniki, je izjavilo 216 otrok (32,1%). Pogosteje kot petošolci se vozijo osmošolci ($C=0,22$, $P>0,005$). Statistično značilne razlike obstajajo tudi med spoloma, saj se precej pogosteje vozijo fantje kot dekleta. Zveza med spolom in vožnjo z mopedom je relativno močna ($C=0,28$, $P>0,005$). Razlike pa so tudi med

šolami ($C=0,17$, $P>0,005$). Največ otrok, ki se redno ali občasno vozi z mopedom, je iz Moravč in Brda, najmanj pa iz Domžal in Trzina. Nismo pa ugotovili povezanosti med redno in občasno vožnjo z motornim kolesom in opravljenim izpitom za mopediste.

9. Le približno polovica vseh otrok, ki se vozi z mopedom, nosi čelado. Razlike med fanti in dekleti ter med učenci petega in osmega razreda niso statistično značilne. Čelado pogosteje uporabljajo učenci, ki so opravili izpit za moped. Razlika je statistično signifikantna, zveza pa pomembna ($C=0,34$, $P>0,005$).

SKLEP

Promet so učenci najpogosteje opredelili z naštevanjem udeležencev ali pa so ga opisali kot vožnjo oziroma premikanje. Približno desetina vprašanih je izpostavila problem prometnih nezgod. Zaznavanje cestnega prometa s stališča prometnih nezgod je povezano predvsem s starostjo anketiranih, saj je bil delež pri učencih petega razreda znatno višji.

Odgovori na sklop vprašanj, s katerimi smo skušali ugotoviti, kakšno je prometno znanje osnovnošolcev, zelo variirajo in nam ne dopuščajo neke splošne ocene. Učenci namreč dokaj dobro vedo, kako je potrebno prečkati cesto, poznajo delo policista in skoraj vsi so pravilno poimenovali del prometne površine, ki je namenjena za hojo pešcev. Kot zelo slabo pa lahko ocenimo njihovo poznavanje pravilne hoje pešcev in organizirane kolone ob cesti.

Ugotovili smo, da je prometno znanje otrok veliko bolj kot od spola in razreda (starosti) odvisno od šole, ki jo obiskujejo. Učenci iz osnovne šole v Dobu so se v primerih, kjer smo ugotovili povezanost med znanjem in osnovno šolo, izkazali kot najboljši poznavalci cestnoprometnih predpisov. Dokajšnja izenačenost v znanju med razredoma daje slutiti, da je prometni vzgoji, potem ko otroci opravijo kolesarski izpit (v 3. ali 4. razredu), posvečeno znatno manj pozornosti.

Skoraj 19% učencev se je v svojem življenju že poškodovalo v prometni nezgodi. Precej pogosteje so se poškodovali fantje. Vprašani otroci so se najpogosteje poškodovali kot kolesarji (40,8%), nato kot pešci in potniki v avtomobilu.

Otroci se najpogosteje igrajo na igrišču, dvorišču ter travniku ali vrtu. Zaskrbljujoč je podatek, da je kar 11% otrok odgovorilo, da se igra na cesti ali ulici.

Skoraj vsi učenci so odgovorili na odprto vprašanje o tem, kaj bi bilo potrebno storiti, da bi bila pot v šolo varnejša. Njihova zavzetost kaže, da se ne počutijo varne in da so tudi že razmišljali, kaj bi bilo potrebno spremeniti. Največ med njimi (67%) bi večjo varnost poskušalo doseči s tehničnimi ukrepi, 11% pa s spremembo vedenja udeležencev v prometu.

Da je na njihovi šoli krožek za opravljanje kolesarskega izpita, je vedelo 93%, precej manj učencev (77%) pa za krožek za mopediste.

Izpit za kolesarje je opravilo 84% otrok. Medtem ko med spoloma in razredoma ni statistično značilnih razlik, pa te obstajajo med šolami.

Le 20% osmošolcev, predvsem fantov, je opravilo izpit za mopediste.

Podobne razlike med šolami, ki smo jih ugotovili pri poznavanju cestnoprometnih predpisov, so se pojavile tudi pri obveščeniosti o kolesarskem in mopedističnem krožku ter dejanskem deležu otrok, ki so opravili izpit za kolesarje in mopediste. Učenci šol, kjer smo ugotovili boljše prometne znanje, so tudi boljše informirani o krožkih in med njimi je znatno višji delež tistih, ki so opravili kolesarski izpit ali izpit za mopediste.

Z mopedom se vozi 32% otrok, pretežno fantje in osmošolci. Samo približno polovica med njimi pa jih nosi tudi čelado. Znatno pogosteje jo uporabljajo tisti, ki so opravili izpit za mopediste.

Program za preprečevanje nezgod v cestnem prometu v občini Domžale bo moral vključevati naslednje komponente:

- kontinuirano prometno vzgojo (v nižjih in višjih razredih),
- usposabljanje otrok v konkretnih prometnih situacijah,
- promocijo kolesarske čelade,
- promocijo čelade za motoriste,
- pregled in oceno prometne varnosti v bližini šol ter predlog sprememb v okolju,
- informiranje in usposabljanje pedagoških delavcev za pouk prometne vzgoje,
- informiranje in izobraževanje staršev.

LITERATURA

1. Manifesto for Safe Communities. First World Conference on Accident and Injury Prevention. Stockholm, 1989.
2. Svanström K, Svanström L. Safe Community - How to Prevent Accidents at the Local Level. Sundbyberg: Karolinska Institute, Department of Social Medicine, 1989.
3. Klang M, Andersson R, Lindqvist K. Safe Communities. The Application to Industrialized Countries. Linköping: Collaborating Centre, 1990.
4. Ljungblom BA, Köhler L. Child Development and Behaviour in Traffic. V: Accidents in Childhood and Adolescents. Geneva: WHO, 1991.
5. Bjoerkliid P. Children's Traffic Environment and Road Safety Education from the Perspective of Environmental and Developmental Psychology, Stockholm Institute of Education, 1994.

KLJUČNE BESEDE: družina, adolescence

KEYWORDS: family, adolescence

POVZETEK

Tridni prispevek predstavlja del raziskave, ki ugotavlja dejavnike v družini in njihov vpliv na oblikovanje in razvoj identitete.

Raziskovanje dejavnikov v družini temelji na sistemski teoriji in ugotovitvah razvojne psihologije Lewisa in sodelavcev.

Raziskava je bila aplicirana na vzorcu 30. študentov 2.1. socialne pedagogike v starosti od 19 do 24 let. Vsi študentje izhajajo iz popolnih družin.

Dejavnike v družini sem ocenjevala na osnovi za ta namen sestavljenega polstrukturiranega intervjuja z mladostnikom, z ocenjevalnimi lestvicami ščavtra. Vrednotila sem strukturo moči, k cilju usmerjeno pogajanje, avtoriteto, ravnanje s čustvi in poverzanost družine s socialnim okoljem.

