

LEŚNIKOWSKA-MATUSIAK Ida¹
WNUK Aneta²

Jak realizować wychowanie komunikacyjne dla dzieci i młodzieży? – przykłady dobrych praktyk w wybranych krajach Unii Europejskiej

*Słowa kluczowe: bezpieczeństwo ruchu drogowego,
wychowanie komunikacyjne, edukacja*

Streszczenie

W prezentowanym referacie przedstawiono przykłady dobrych praktyk w zakresie wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży w wybranych krajach jako elementu państwowego systemu edukacji.

HOW TO REALIZE ROAD SAFETY EDUCATION FOR CHILDREN AND YOUTH? – THE EXAMPLES OF GOOD PRACTICE IN SELECTED COUNTRIES OF THE EUROPEAN UNION

Abstract

This paper describes the examples of good practice in field of road safety for children and youth in selected countries as an element of the national educational system.

1. WSTĘP

Dzieci uczestniczą w ruchu drogowym praktycznie od urodzenia. Ze względu na małą odporność na urazy oraz wysokie ryzyko trwałego kalectwa są one jedną z najbardziej zagrożonych grup uczestników ruchu drogowego.

W życiu człowieka można wyróżnić kilka okresów rozwoju. Z punktu widzenia edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) do najważniejszych należą wiek przedszkolny i młodszy wiek szkolny. W tych okresach kształtują się nawyki pozostające często na całe życie – dzieci naśladują zachowania dorosłych, przyswajają wzorce zachowań zarówno uznawanych społecznie za prawidłowe, jak i negatywne, niebezpieczne.

Bezpieczeństwo dziecka na drodze ma także ścisły związek z jego rozwojem fizycznym, emocjonalnym, umysłowym oraz społeczno-moralnym. Należy pamiętać, że dziecko to nie jest mały dorosły – ma inne trudności, ograniczenia a także oczekiwania i priorytety. Jego zachowań nie można do końca przewidzieć, ponieważ zasady i reguły obowiązujące w ruchu drogowym są stworzone przez dorosłych i dla dorosłych.

Wychowanie komunikacyjne od początku powinno koncentrować się na kształtowaniu u dzieci poczucia ryzyka w ruchu drogowym oraz rozwijaniu umiejętności radzenia sobie w niebezpiecznych sytuacjach. Dlatego należy tworzyć i wykorzystywać rzeczywiste sytuacje występujące w codziennym życiu, sprzyjające rozwijaniu spostrzegawczości i przewidywaniu skutków różnych zachowań.

Wychowanie komunikacyjne jest częścią misji szkoły obejmującej wychowanie i kształcenie. Nie powinno być traktowane jako przedmiot, ale jako obowiązkowy element składowy zajęć we wszystkich rodzajach szkół. Zadaniem wychowania komunikacyjnego jest przekazanie wiedzy oraz kształtowanie i utrzymanie umiejętności i postaw niezbędnych do odpowiedzialnego udziału w ruchu drogowym, a więc do rozsądnej współodpowiedzialności.

Wychowanie komunikacyjne powinno w równym stopniu obejmować wychowanie do bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wychowanie obywatelskie, jak i wychowanie w odniesieniu do środowiska naturalnego i zdrowia. Uczniowie powinni zdobyć wszystkie kwalifikacje niezbędne do świadomego, bezpiecznego zachowania się w ruchu drogowym.

Analiza danych z poszczególnych krajów UE przeprowadzona w ramach europejskiego projektu ROSE 25³ pokazała, że wszędzie są prowadzone działania edukacyjne w zakresie brd skierowane do dzieci i młodzieży. Dobra praktyka w tym zakresie powinna:

- zawierać elementy teoretyczne i praktyczne,
- skupiać się na wiedzy, umiejętnościach i kształtowaniu postaw,
- być atrakcyjna i nowatorska dla grupy docelowej, wzbudzać zainteresowanie oraz mieć ciekawą formę,
- mieścić się w systemie szkolnym w szerokim kontekście,
- opierać się na współpracy, tworzyć sieć powiązań realizatorów,
- być łatwa do powtórzenia przez innych
- mieć właściwy dobór treści, poprawność instrukcji; przepływ informacji między instruktorem a grupą.
- zawierać treści sformułowane w sposób przystępny dla realizatorów i grupy docelowej.
- być realizowana w odpowiednim miejscu i czasie.

¹Institut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80. Tel: +48 22 43 85 111, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: ida.lesnikowska-matusiak@its.waw.pl

²Institut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80. Tel: +48 22 43 85 111, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: aneta.wnuk@its.waw.pl

³ W latach 2004-2005 realizowano projekt badawczy ROSE25 zamówiony przez Komisję Europejską. Jego celem było zebranie informacji o realizacji działań z zakresu wychowania komunikacyjnego w krajach UE, wybór najlepszych praktyk edukacyjnych, sporządzenie europejskiego poradnika zawierającego opis najlepszych z nich oraz przedstawienie wytycznych dla skutecznego systemu wychowania komunikacyjnego w Unii Europejskiej.

2. WYCHOWANIE KOMUNIKACYJNE W WYBRANYCH KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

2.1 Wychowanie komunikacyjne w Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej⁴

Model edukacji obowiązujący w Zjednoczonym Królestwie daje możliwość szerokiej promocji bezpieczeństwa drogowego na wszystkich poziomach kształcenia.

Już w latach 30. XX w. w ramach wychowania komunikacyjnego uczono dzieci przepisów ruchu drogowego i bezpiecznego poruszania się po drogach.

Obecnie realizowane zajęcia mają zarówno charakter teoretyczny jak i praktyczny. Prowadzone są pod opieką nauczycieli, przedstawiciela Biura BRD (RSOs), policji i rodziców-wolontariuszy w warunkach realnego ruchu drogowego nawet z małymi dziećmi po ich odpowiednim przygotowaniu teoretycznym. Wychowanie komunikacyjne realizowane jest w szkołach na podstawie zaleceń, a treści tej tematyki wpisane są w zagadnienia kilku przedmiotów (np. edukacja zdrowotna). Rozbudowana jest pozalekcyjna edukacja brd.

Na uwagę zasługuje duże zaangażowanie rodziców w wychowanie komunikacyjne dzieci w różnym wieku (np. w ramach Traffic Club, Walking Bus, Cerbcraft, Bikeability, Copy Cat) i ich współpraca ze szkołą oraz lokalną policją. Konsekwentna realizacja zajęć z zakresu brd, prowadzona od najmłodszych lat przy udziale wielu różnych organizacji i środowisk niewątpliwie przynosi dobre rezultaty. Należy również podkreślić wysoką jakość specjalnych pakietów edukacyjnych.

W Wielkiej Brytanii i Irlandii za wychowanie komunikacyjne odpowiadają instytucje rządowe zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Duże znaczenie odgrywa Departament Transportu (Department for Transport) oraz kampanie społeczne (szczególnie z cyklu THINK!) realizowane na bardzo wysokim poziomie, których celem jest zmiana zachowań i postaw wszystkich grup uczestników ruchu drogowego. Szczególną uwagę poświęca się edukacji dzieci oraz nastolatków. Informacje, publikacje, zalecenia przewidziano także dla rodziców i nauczycieli realizujących zajęcia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Biura BRD (RSOs) są odpowiedzialne za planowanie i zarządzanie miejscowymi programami brd, organizują szkolenia, współpracują z organizacjami rządowymi i mają kontakt ze specjalistami. Zajęcia przewidziane są również dla dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi.

W realizację wychowania komunikacyjnego zaangażowane są ponadto koncerty samochodowe, stowarzyszenia, towarzystwa ubezpieczeniowe oraz wiele organizacji i instytucji rządowych i pozarządowych (np. RoSPA: The Royal Society for the Prevention of Accidents).

Przykłady dobrych praktyk

Dziecięcy Klub Ruchu Drogowego (Traffic Club) działa w Wielkiej Brytanii od 1990 roku. Jest projektem regionalnym adresowanym do dzieci w wieku 3-5 lat, ich rodziców, starszego rodzeństwa, opiekunów; można go również realizować w żłobkach i przedszkolach. Celem programu jest zmniejszenie liczby wypadków drogowych z udziałem dzieci, zwiększenie ich świadomości na temat brd, uczenie dzieci bezpiecznych zachowań podczas wykonywania codziennych czynności. Poruszane są w nim następujące zagadnienia: bezpieczne zachowanie pieszych w ruchu drogowym, pojęcia związane z ruchem drogowym, poruszanie się w ruchu drogowym wspólnie z jego innymi uczestnikami, bezpieczeństwo w samochodzie i poza nim, bezpieczeństwo w transporcie miejskim, bycie widocznym na drodze, wspieranie i motywowanie rodziców do aktywności.

Dziecko może zostać członkiem Klubu po ukończeniu 3 roku życia. Członkom Klubu raz na 3 miesiące przysyłana jest książeczka wraz z naklejkami i innymi atrakcyjnymi materiałami dostosowanymi do jego poziomu rozwoju. Łącznie – 6 książeczek przez 18 miesięcy. Program ma więc sekwencję modułową – 6 modułów w równych odstępach czasu. Treścią książeczek są krótkie historyjki związane z brd o przesłaniu łatwym do zrozumienia i zapamiętania przez dziecko. Rodzice pracują z dziećmi wykorzystując książeczki. Ich zadaniem jest przeczytanie dziecku opowiadania z książeczki na głos i porozmawianie z nim na ten temat.

Dodatkowo dzieci uczestniczą w różnych zabawach i są zaangażowane w wydarzenia mające utrwalić nabytą wiedzę. Bezpłatne materiały dostępne są również dla żłobków i przedszkoli oraz na stronie internetowej. Akcja jest szczególnie korzystna dla dzieci, które przed pójściem do szkoły nie uczęszczały ani do żłobka ani przedszkola.

Program **Kerbcraft** od 2002 roku był realizowany przez kilka kolejnych lat w skali ogólnokrajowej jako część systemu szkolnego. Grupą docelową były dzieci w wieku 5-7 lat, rodzice, społeczność lokalna, dorośli ochotnicy pełniący rolę trenerów i piesi.

Trenerami dzieci byli ich rodzice – ochotnicy. Nad nimi czuwali lokalni urzędnicy brd, którzy byli odpowiedzialni za realizację akcji. Oni także byli trenerami rodziców. W szkole nauczyciel koordynujący współpracował z organizatorami i rodzicami. Rodzice-ochotnicy pracowali z dwójgiem albo trojgiem dzieci na wyznaczonym wcześniej obszarze.

Działanie obejmowało trzy kluczowe umiejętności, których brak wciąż sprawia, że dzieci są bardziej narażone na udział w wypadku drogowym. Żadna z nich nie jest możliwa do nauczenia bez praktycznego treningu. Dzieci miały nauczyć się rozpoznawać niebezpieczne miejsca, przejść na drugą stronę ulicy między parkującymi samochodami oraz przejść na drugą stronę na skrzyżowaniu. Podczas zajęć praktycznych dzieci i rodzice nosili kamizelki odbłaskowe.

Program rozpoczynał się w pierwszym roku szkoły, kiedy dziecko miało 5 lat. Składał się z 3 modułów, a każdy moduł z 4-6 sesji. Jedna sesja trwała 30 minut i odbywała się raz w tygodniu. Każdą sesję wzmacniano wieloma powtórzeniami. Dzieci musiały zaliczyć wszystkie moduły, gdyż brak zaliczenia jednego sprawia problemy w realizacji następnego. Rodzice byli aktywnie włączeni w to działanie, które wymagało wysokiego poziomu organizacji i planowania, a także było pracochłonne w realizacji. Było prowadzone niezależnie od policji i innych organizacji. Akcji towarzyszyła strona

internetowa i forum dla koordynatorów i trenerów. Na niej koordynatorzy dzielili się informacjami i doświadczeniami. Program miał własne logo, koszulki, plakaty itd.

W 2007 roku rząd brytyjski wprowadził nowy program szkoleniowy dla rowerzystów – **Bikeability** – przeznaczony zarówno dla dzieci jak i dorosłych. Aby zdobyć sprawność Bikeability uczestnicy muszą przejść szkolenie składające się z trzech poziomów.

W szkoleniu mogą uczestniczyć dzieci z SEN (specjalnymi potrzebami edukacyjnymi). Poziom 1. jest poświęcony „panowaniu” nad rowerem. Zajęcia odbywają się na obszarze odizolowanym od ruchu drogowego. Wszystkie dzieci noszą kaski, kamizelki, ochraniacze na łokcie i kolana, aby uniknąć poważniejszych urazów. Zarówno dzieci jak i rodzice muszą zdawać sobie sprawę z tego, że ukończenie szkolenia to tylko początek nauki, a poprawne zachowania, odpowiedzialność, doświadczenie, świadomość własnych ograniczeń oraz ocena ryzyka są wynikiem długiego procesu. Poziom 1. obejmuje 1-2 godzinne zajęcia z instruktorem i z nie więcej niż 15 uczestnikami. Szkolenie to jest zalecane dla dzieci w wieku powyżej 8 lat. Poziom 2. jest realizowany na drogach o małym natężeniu ruchu, zazwyczaj na uczęszczanej przez dzieci trasie szkoła-dom. Składa się on z 5 sesji z dwoma instruktorami z grupą liczącą nie więcej niż 12 osób. Sesja pierwsza obejmuje powtórzenie wiadomości i umiejętności poziomu 1. Poziom ten jest przeznaczony dla dzieci w wieku 10 lat. Poziom 3. realizowany jest na drogach o normalnym natężeniu ruchu, z bardziej skomplikowanymi skrzyżowaniami. Poziom adresowany jest do dzieci w wieku powyżej 14 roku życia. Dla dzieci z SEN szkolenie to zmodyfikowano, m.in. poprzez obecność większej liczby opiekunów, zmniejszenie grupy, wprowadzenie częstszych powtórzeń. Rozpoczęcie kolejnego poziomu jest możliwe tylko po zaliczeniu poprzedniego.

2.2. Wychowanie komunikacyjne w Szwecji

Wychowanie komunikacyjne zostało wprowadzone do programu szkolnego w 1936 roku. Od tego czasu różne organizacje i instytucje współpracują ze sobą, tworzą samodzielnie pomoce dydaktyczne oraz prowadzą szkolenia dla nauczycieli.

W latach 90. wprowadzono nową reformę. Włączono do współpracy placówki oświatowe, rodziców i władze lokalne.

W Szwecji wychowanie komunikacyjne nie jest oparte na programach ani zaleceniach choć jest obowiązkowe. Nauczyciele są odpowiedzialni za włączanie treści z zakresu brd w edukację. W połowie lat 90. tradycyjne pojęcie wychowania komunikacyjnego zostało zastąpione przez nowe podejście "badają i uczą się". Skupiło się ono na aktywnym udziale dzieci w procesie tworzenia bezpiecznego lokalnego środowiska. Kilka szkół wprowadziło ten pomysł, ale w wielu szkołach wciąż realizowano wychowanie komunikacyjne w tradycyjny sposób. Badania przeprowadzone przez Szwedów wykazały, że korzystniejsze jest połączenie ćwiczeń praktycznych w ruchu drogowym o mniejszym natężeniu z zajęciami o środowisku, w którym dzieci żyją na co dzień.

Choć koncepcja edukacji w Szwecji jest odmienna od tej w Wielkiej Brytanii umożliwia nauczycielom swobodne realizowanie zajęć z zakresu brd. Miarą efektywności tej edukacji jest umiejscowienie Szwecji wśród najbezpieczniejszych krajów jeśli chodzi o ruch drogowy.

Przykłady dobrych praktyk

Akcja **Don't Drink and Drive** (Piłeś, nie jedź) jest realizowana w szkołach od 2003 roku. Grupą docelową jest młodzież w wieku od 15 do 24 lat. Celem akcji jest redukcja liczby wypadków drogowych, których główną przyczyną jest alkohol poprzez uświadomienie młodym ludziom konsekwencji prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu oraz naukę skutecznego powstrzymania od prowadzenia samochodu innych osób w takim stanie.

Zajęcia prowadzone są na przełomie sierpnia i września z udziałem specjalistów brd, policji i zaproszonych gości. Czas trwania zajęć wynosi łącznie 8 godzin.

Spotkanie 1.: Rozmowa z ojcem chłopaka, który zginął w wypadku drogowym spowodowanym przez nietrzeźwego kierowcę.

Spotkanie 2.: Udział w nabożeństwie z zapalonymi świecami symbolizującymi ofiary wypadków drogowych. Część z nich młodzi ludzie zapalają sami. Rozmowa z duchownym. Następnie młodzież podzielona na cztery grupy przechodzi kolejno cztery stanowiska:

1. test na symulatorze zderzeń – zaobserwowanie i doświadczenie działania zapinania pasów bezpieczeństwa i ich znaczenia podczas wypadku
2. test na symulatorze dachowania – zaobserwowanie i doświadczenie działania zapinania pasów bezpieczeństwa i ich znaczenia podczas wypadku
3. specjalny wyciąg, który podnosi uczestników do góry na wysokość odpowiadającą drodze hamowania jaką pokonuje samochód przy różnych prędkościach. Przy tym stanowisku obecny jest policjant i przedstawiciel służb medycznych. Opowiadają oni o prędkości jazdy i jej konsekwencjach.
4. prezentacja krótkiego filmu pokazującego ostatnie 7 sekund życia młodej osoby jadącej samochodem z prędkością 90km/h bez zapiętych pasów.

Po przejściu czterech stanowisk przez uczestników zajęć grupa zawodowych aktorów odgrywa przedstawianie nt. prowadzenia samochodu i picia alkoholu. Zgromadzona młodzież bierze aktywny udział w tym spektaklu i może wskazać własne zakończenie przedstawianej historii.

Przed rozpoczęciem akcji uczniowie w szkole wypełniają ankietę o niebezpiecznych sytuacjach na drodze powodowanych alkoholem i własnym postępowaniu. Ten sam kwestionariusz uczniowie wypełniają po zakończeniu akcji. Badanie powtarzane jest także po zakończeniu semestru i roku szkolnego. Wyniki tych badań nie są powszechnie dostępne ale ich efekty są monitorowane przez szkołę.

Jesteś bezpieczny? (Are you safe?) – akcja przeznaczona dla dzieci w wieku 12-15 lat, realizowana w Malmo. Polega na włączeniu wybranych tematów z zakresu brd do zajęć realizowanych w ramach różnych przedmiotów szkolnych. Do wybranych zagadnień w klasach 6-9 przygotowano również ulotki tematyczne. Atrakcyjność akcji polega na włączeniu się w jej realizację kilku nauczycieli danej szkoły. Wszyscy realizatorzy-nauczyciele umawiają się jak przeprowadzą zajęcia. W ten sposób konkretne zagadnienie jest omówione z wielu perspektyw i tworzy całość, np. w ujęciu zdrowotnym (wpływ nieprawidłowego zachowania pieszego na bezpieczeństwo i jego zdrowie), matematycznym (obliczenie drogi hamowania pojazdu jadącego z różnymi prędkościami), plastycznym (zrobienie plakatów ostrzegających pieszych), teatralnym (wymyślenie krótkiej sztuki o postawach pieszych i kierowców), itd. Uczniowie biorą aktywny udział w tych zajęciach. Zapraszani są również goście, np. policja, uczestnicy wypadków, itd. Akcja wpływa na umocnienie prawidłowych postaw u dzieci, integruje nauczycieli i zachęca do współpracy.

Akcja **Baw się, badaj i ucz** (Play, resaeach and learn) istnieje od 1993 roku i ma charakter ogólnokrajowy. Przeznaczona jest dla dzieci w wieku 5-13 lat. Włączeni są w nią nauczyciele, dyrektorzy szkół, rodzice, decydenci na szczeblu lokalnym, drogowcy – projektanci i wykonawcy.

Główne cele przedsięwzięcia, to:

- zapoznanie uczniów ze społecznymi i technicznymi aspektami ruchu drogowego,
- przygotowanie uczniów do uczestniczenia w ruchu drogowym,
- zachęcenie uczniów do większej aktywności w środowisku lokalnym.

Zajęcia obejmują następujące zagadnienia:

- sporządzenie mapy miejsc niebezpiecznych w okolicy i zaproponowanie bezpieczniejszych rozwiązań,
- wpływanie na decydentów by wspierali bezpieczeństwo drogowe,
- refleksja nad własnym zachowaniem w ruchu drogowym.

Akcja ma charakter multidyscyplinarny i dąży do szerokiego partnerstwa rodziców, nauczycieli i uczniów. Uczniowie analizują mapy, dokumenty, zachowania uczestników ruchu drogowego. Uczą się jak prowadzić konstruktywny dialog, jak formułować propozycje poprawy niebezpiecznych miejsc i współpracować ze sobą, aby osiągnąć wyznaczony cel. Ich działania przedstawiane są w lokalnych mediach, a proponowane rozwiązanie realizowane w praktyce. Projekt wpływa także na lokalne rozwiązania inżynierskie.

2.3. Wychowanie komunikacyjne w Polsce

Wychowanie komunikacyjne jest realizowane w Polsce od 1957 roku.

Obecna szkolna edukacja w zakresie brd wpisana jest do podstaw programowych klas I-III szkoły podstawowej, a w starszych klasach szkoły podstawowej i gimnazjum w podstawy programowe przedmiotu technika oraz wychowanie dla bezpieczeństwa. W klasach młodszych dotyczy zagadnień związanych z poruszaniem się dziecka jako pieszego i pasażera samochodów osobowych oraz komunikacji publicznej i realizuje ją nauczyciel kształcenia zintegrowanego.

W starszych klasach szkoły podstawowej IV-VI i I-III gimnazjum rozszerzona jest o przygotowanie do bezpiecznego, kulturalnego i partnerskiego zachowania ucznia jako rowerzysty w szkole podstawowej i motorowerzysty (do lutego 2013 roku) w gimnazjum. Edukację komunikacyjną prowadzi nauczyciel przedmiotu technika, który w wymiarze dwie godziny tygodniowo w trzyletnim cyklu nauczania realizuje treści nauczania przedmiotu technika jak również edukacji komunikacyjnej.

Zadania szkoły w zakresie wychowania komunikacyjnego, to:

- przekazanie wiedzy oraz kształtowanie i utrzymanie umiejętności niezbędnych do odpowiedniego uczestnictwa w ruchu drogowym,
- stworzenie warunków do uzyskania karty rowerowej i motorowerowej (do lutego 2013 roku),
- współpraca z rodzicami, władzami samorządowymi, społecznościami lokalnymi, instytucjami i organizacjami działającymi na rzecz brd,
- zapewnienie bezpiecznej drogi do szkoły.

Przykłady dobrych praktyk

KLUB PANCERNIKA KLIKA W FOTELKIKACH – Europejska kampania społeczna skierowana do dzieci i rodziców

Kampanię realizowano w krajach UE w latach 2005-2007. Od 2011 roku wznowiono kampanię tylko na terenie Polski. Realizatorem akcji jest Instytut Transportu Samochodowego. Wspólnym elementem kampanii we wszystkich krajach był gadżet i jednocześnie symbol kampanii – zabawka pancernik.

Bezpośrednim adresatem kampanii były dzieci w wieku 4-12 lat, a pośrednim rodzice dzieci w tej grupie wiekowej. Kampania miała na celu zachęcenie dzieci do stałego stosowania urządzeń zabezpieczających w pojeździe (foteliki, pasy) bez względu na rodzaj i długość podróży oraz wywieranie przez dzieci motywacyjnego wpływu na dorosłych do zapinania pasów bezpieczeństwa.

Jednocześnie położono nacisk na przekonanie rodziców do stosowania urządzeń zabezpieczających przeznaczonych dla dzieci w samochodzie i stosowania tych urządzeń w sposób prawidłowy. Dodatkowym celem kampanii było wywołanie pozytywnych interakcji rodzice-dzieci w kierunku konieczności dbania o bezpieczeństwo podczas podróży.

Koncepcja kampanii zakładała znalezienie formy przekazu angażującej zarówno dzieci jak i dorosłych. Stąd też wielość produktów przygotowanych w ramach kampanii: strona internetowa, spot kinowy i telewizyjny, spot radiowy, materiały propagandowe, zabawka pancernik, gry dla dzieci, legitymacja klubu, plakaty, materiały edukacyjne (w tym podręcznik metodyczny dla nauczycieli, scenariusze zajęć z dziećmi w przedszkolu, klasach I-III i IV-VI szkoły podstawowej).

Dla potrzeb spotu kampanii zaadoptowano melodię z popularnego serialu Czterej pancerni i pies, do której napisano tekst zachęcający do zapinania pasów i podróżowania w foteliku. Intensywne działania medialne miały miejsce w pierwszych tygodniach lipca i ostatnich sierpnia; a więc w okresach kiedy dzieci jadą na wakacje, a następnie przed rozpoczęciem roku szkolnego, gdy z nich wracają. W tych dniach prowadzono nasilone kontrole policyjne pod kątem zapinania pasów i przewożenia dzieci w fotelikach, podczas których policjanci rozdawali pancerniki tym dzieciom, które były prawidłowo przewożone w pojazdach.

Zarówno dzieci jak i dorośli chętnie odwiedzali stronę internetową kampanii – www.klubpancernika.pl, na której prowadzono konkursy dla dzieci, dzieci i rodziców, a w części dla dorosłych dostępne było forum, informacje o fotelikach itd. Każdy z nauczycieli zainteresowany realizacją akcji w swojej placówce kontaktował się z pracownikami Instytutu. Wysyłano do niej paczkę z materiałami kampanii jako materiał uzupełniający scenariusze.

Wyniki kampanii są obiecujące. Badania wykazały, że w Polsce wśród rodziców dzieci wzrosła liczba osób zapinających pasy bezpieczeństwa podczas jazdy samochodem.

W 2011 roku po IV edycji kampanii 82% dzieci było prawidłowo przewożonych w samochodzie. Kolejna edycja kampanii rozpocznie się w połowie 2012 roku.

Białański Konkurs Chodzę i jeżdżę bezpiecznie jest realizowany od 2001 roku, a od 2010 przeprowadzany w zmienionej formule pod nazwą *Chodzę i jeżdżę bezpiecznie po Europie*. Adresowany jest do uczniów warszawskich szkół podstawowych. Konkurs ten między innymi ujawnia zachowania dzieci i młodzieży w warunkach realnego ruchu drogowego poruszających się pieszo i rowerem. Jego wyniki są analizowane przez jury konkursu i przez nauczycieli. Wykazywane są mocne i słabe strony uczestników celem nakreślenia dalszych kierunków działań w zakresie edukacji komunikacyjnej dzieci i młodzieży. Organizowane są m.in. seminaria i warsztaty dla nauczycieli na temat: jak skutecznie uczyć i przygotowywać uczniów do właściwego i bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Celem Konkursu jest:

- poznanie podobnych i odmiennych rozwiązań w ruchu drogowym dotyczących pieszego, pasażera i rowerzysty w Polsce i poszczególnych krajach UE,
- kształtowanie bezpiecznych i kulturalnych zachowań dzieci i młodzieży w ruchu drogowym jako pieszych, pasażerów i rowerzystów,
- kształtowanie szacunku i odpowiedzialności za życie własne i innych uczestników ruchu drogowego oraz gotowości udzielania pomocy przedmedycznej,
- kształtowanie ciekawości poznawczej, kreatywności, innowacyjności i otwartości wobec Europy i świata,
- kształtowanie umiejętności korzystania z mapy i różnych źródeł wiedzy z zastosowaniem technologii informacyjno-komunikacyjnej,
- kształtowanie umiejętności prezentowania opracowanych materiałów,
- kształtowanie postaw prospołecznych i proekologicznych,
- promowanie roweru jako ekologicznego i rekreacyjnego środka transportu drogowego.

Organizatorami Konkursu są Szkoła Podstawowa nr 80 im. Marii Kownackiej w Warszawie oraz Wydział Oświaty i Wychowania Warszawa Bielany.

Konkurs organizowany jest we współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego, Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Warszawie, Komendą Stołeczną Policji, Komendą Rejonową Policji Warszawa V-Bielany, Automobilklubem Polski i Strażą Miejską Warszawa-Bielany.

Konkurs jest nowatorski i wyróżniający się spośród innych o tematyce brd przede wszystkim różnorodnością zadań i tym, że przeprowadzany jest w warunkach realnego ruchu drogowego.

W półfinale Konkursu jego uczestnicy przedstawiają prezentację wybranego tematu w formie multimedialnej, która powinna zawierać: opis trasy bezpiecznego dojazdu do danego miejsca, wskazówki dotyczące bezpiecznego poruszania się pieszego, pasażera i rowerzysty, walory i cechy wyróżniające prezentowany temat, rady dla zwiedzających.

W finale uczestnicy poruszają się pieszo (młodsze dzieci) i rowerem (starsze dzieci) w ruchu drogowym. Przejazd zabezpiecza policja i straż miejska.

Uczestnicy finału Konkursu niekiedy na drodze spotykali nowe nieprzewidziane sytuacje, np. wyłączenie części jezdni z ruchu kołowego, prowadzenie robót drogowych i w tych nowych warunkach musieli podjąć odpowiedzialne decyzje.

Hasła wcześniejszych edycji Konkursu miały związek z aktualnymi wydarzeniami w dziedzinie brd, jak Tygodnie BRD, kampanie społeczne (m.in. poświęcona przewożeniu dzieci w urządzeniach zabezpieczających w pojazdach), Międzynarodowy Dzień Osób Niepełnosprawnych.

3. WNIOSKI

Nie wolno zapomnieć, że zgodnie z nowym podejściem systemowym do brd (safe system approach) głównym celem edukacji w tym zakresie powinno być wykształcenie uczestnika ruchu drogowego moralnie odpowiedzialnego za przestrzeganie prawa.

Edukacja dzieci w zakresie brd realizowana jest we wszystkich krajach UE. Jednak ze względu na autonomię systemów edukacyjnych jej zakres, treści, metody, formy oraz jakość są różne. W żadnym z krajów UE nie ma oddzielnego przedmiotu nauczania „wychowanie komunikacyjne”. Należy więc popularyzować dobre praktyki i inicjatywy z zakresu wychowania komunikacyjnego i wdrażać je we wszystkich krajach UE oraz prowadzić wspólne badania i tworzyć nowe rozwiązania w tym obszarze.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] *Efektywność kampanii bezpieczeństwa ruchu drogowego – Klub Pancernika Klika w Fotelikach*, materiały z Międzynarodowego Seminarium GAMBIT 2008, 22-26 kwietnia Gdańsk, 2008
- [2] *Final Report – ROSE25, Inventory and compiling of European Guide Practice Guide on Road safety education targeted at young people*, European Commission 2005
- [3] Jankowska D., Leśnikowska-Matusiak I., Wnuk A.: *Edukacja w kontekście polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2011-2020*, XV Międzynarodowa Konferencja Komputerowe Systemy Wspomagania Nauki, Przemysłu i Transportu, TransComp 2011, 5-8.12.2011, Zakopane 2011
- [4] Leśnikowska-Matusiak I., Wnuk A.: *Edukacja dzieci w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i w wybranych krajach Unii Europejskiej*, Transport Samochodowy 4/2011, ITS, Warszawa 2011
- [5] www.dft.gov.uk/bikeability – 11.08.2011
- [6] www.eurydice.org.pl/systemy_educacji_w_Europie – 11.08.2011
- [7] www.trafficclub.co.uk – 11.08.2011
- [8] webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100813131944/http://kerbcraft.org – 11.08.2011