

Zbigniew OSTRACH
*Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa
w Nowym Sączu*

Wychowanie dla bezpieczeństwa komunikacyjnego na etapie edukacji wczesnoszkolnej

Abstract: Road Safety Education at the Early Stages of Primary School

Young people living in a contemporary world must meet many requirements. Of key importance are not only the skills acquired at school but also the ones learned outside the classroom. There are certain areas of educational issues which — when taught in the classroom — will not bring about expected results. One of them is certainly road safety education. At the early stages of education in a primary school road safety is not given sufficient attention and significance. Statistical data presented by the National Police Headquarters demands that one changes the way students in the first, second and third grade of a primary school are prepared to be the part of road traffic.

Key words: road safety, traffic, education on road safety

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo komunikacyjne, ruch drogowy, edukacja dla bezpieczeństwa

Wstęp

Wiadomości i umiejętności uczniów na pierwszym etapie edukacyjnym w zakresie bezpieczeństwa komunikacyjnego nie znalazły się w grupie najbardziej docenionych treści nauczania w nowej podstawie programowej, a ten program nauczania należałoby realizować na pierwszym etapie kształcenia niezależnie od przyjętego ogólnego podziału treści edukacyjnych.

Znajomość podstawowych zasad ruchu drogowego oraz ich przestrzeganie zapewnia bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu. Nieutrwalanie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym prowadzi do częstych wypadków z udziałem dzieci. Dodatkowo przyczyniają się do nich niektóre otrzymywane przez dzieci prezenty komunijne, np. rowery czy quady.

Bezpieczeństwo dzieci w ruchu drogowym

Kiedy dziecko dostaje swój pierwszy rower czy quad, staje się uczestnikiem ruchu drogowego, chociaż praktycznie nie jest do tego przygotowane. Regularna nauka przepisów ruchu drogowego w szkole rozpoczyna się najczęściej dopiero pod koniec klasy IV na zajęciach z techniki, przy okazji egzaminu na kartę rowerową. Jest to stanowczo za późno. Wymagania, jakie stawia młodym ludziom współczesny świat, dotyczą zarówno kompetencji, jak i posiadania nowoczesnej osobowości, zainteresowania innowacjami oraz dążenia do samorealizacji i samodoskonalenia (Just, 2017, s. 30–31). O bezpieczeństwo w ruchu drogowym należy więc zadbać wcześniej, gdyż sytuacje na drogach sprawiają, że wszyscy jesteśmy nieustannie informowani o niebezpiecznych i brawurowych zachowaniach w ruchu drogowym (Bogacka-Osińska, 2009, s. 7).

Analizując dane Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji z 2017 r. dotyczące liczby wypadków w latach 2007–2016, możemy zauważyć, że najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2007 r. W latach 2008–2010 zanotowano spadek liczby wypadków. W 2011 r. liczba ta ponownie wzrosła. Od 2012 r. zauważalny jest minimalny spadek liczby wypadków drogowych i ich ofiar, ale w 2016 r. nastąpił nieoczekiwany wzrost. Policyjne dane wskazują, że w ostatnich latach spadek liczby wypadków nie jest już tak dynamiczny jak wcześniej.

Należy z większą uwagą odnieść się do wypadków drogowych z udziałem dzieci do 14 roku życia. Liczba dzieci, które zginęły w wypadkach, utrzymuje się w ostatnich latach na mniej więcej podobnym poziomie. Liczba dzieci, które odniosły obrażenia w 2016 r., była większa o 97 osób w porównaniu z rokiem ubiegłym. Taki przyrost liczby nieszczęśliwych wypadków powinien wzbudzić niepokój wśród pedagogów.

W 2016 r. w Polsce miały miejsce 2973 wypadki drogowe z udziałem dzieci w wieku 0–14 lat; w ich wyniku 72 dzieci poniosło śmierć, a 3260 doznało obrażeń. W stosunku do 2015 r. wzrosła liczba wypadków o 153 (+ 5,4%), liczba zabitych dzieci o 2 (+ 2,9%) i liczba rannych dzieci o 182 (+ 5,9%).

W stosunku do 2007 r. liczba wypadków z udziałem dzieci w 2016 r. spadła o 47,9%, liczba zabitych — o 53,9%, a liczba rannych — o 43,3%. Zdecydowana większość poszkodowanych dzieci w wieku 0–6 lat to pasażerowie pojazdów — aż 77,1%, w tym ofiary śmiertelne to 72,7%. Jest to niepokojące i świadczy o tym, że to właśnie najmłodszy są najbardziej narażeni na utratę życia lub zdrowia z powodu błędów osób dorosłych. Najczęściej za kierownicą pojazdu, który ulega wypadkowi, siedzi ktoś z bliskiej rodziny (Symon, 2017, s. 38–40). W danych statystycznych opublikowanych przez Komendę Główną Policji można doliczyć się ponad 20% wypadków z udziałem dzieci, w których nie uczestniczą oni jako pasażerowie lub kierujący pojazdami. Należy przyjąć z dużym prawdopodobieństwem, że

w wypadkach tych dzieci uczestniczyły jako piesi, a więc potencjalni sprawcy albo mniej lub bardziej zawinione ofiary wypadków.

Profilaktyka w ruchu drogowym

Ponieważ edukacja wczesnoszkolna ma duży wpływ na funkcjonowanie dziecka, warto wzbogacać działania wychowawcze o odpowiednie działania z zakresu profilaktyki (Śliwa, 2016, s. 51). W wychowaniu dla bezpieczeństwa komunikacyjnego bardzo ważne jest tzw. BRD (Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego). Termin ten obejmuje wszystkie zagadnienia związane z tym, co jest niebezpieczne podczas korzystania z dróg. Dotyczy to zarówno pieszych, jak i pasażerów oraz rowerzystów. Szczególnie duży nacisk kładziony jest na aspekt profilaktyczny, związany ze współuczestnictwem w ruchu drogowym (E. Frątczak, J. Frątczak, 1995a, s. 6).

Uogólniając ten termin, należy przyjąć, że jest to zbiór zasad dotyczących bezpiecznego korzystania z infrastruktury komunikacyjnej zintegrowany z bezpiecznym poruszaniem się pojazdów i uczestników ruchu drogowego po ulicach. BRD ma na celu przeciwdziałanie nieszczęściom drogowym, a także propagowanie wśród uczestników ruchu drogowego pozytywnych zachowań, takich jak grzeczność i uprzejmość na drodze.

Aby społeczeństwo poprawnie identyfikowało zagrożenia w ruchu drogowym, powinno być już od najmłodszych lat edukowane w tym zakresie. Brak wczesnego wspomaganie rozwoju poznawczego dziecka może powodować trudności edukacyjne i predysponować je do bycia lęklwym. Niewłaściwa stymulacja poznawcza lub jej całkowity brak może spowodować deficyt poznawczy, a przy tym przyczynić się do zwiększenia prawdopodobieństwa wystąpienia zachowań ryzykownych (Kania, 2016, s. 66).

Zachęcanie do zmiany sposobu myślenia o BRD to wyzwanie mające na celu zmianę zachowań w różnych obszarach życia.

Cele i treści wychowania komunikacyjnego na pierwszym etapie edukacji szkolnej

Podstawowymi dokumentami, które regulują i określają m.in. cele wychowania dla bezpieczeństwa komunikacyjnego, są programy nauczania i zarządzenia dotyczące bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym. To właśnie z nich powinna wynikać obligatoryjność wprowadzania podstawowych przepisów i zasad dotyczących właściwego zachowania się wszystkich uczestników ruchu drogowego: pieszego, pasażera czy rowerzysty.

Cele edukacji dla bezpieczeństwa powinno się rozpatrywać z poziomu poznawczego, kształcącego umiejętności i formującego postawy.

Cele poznawcze dotyczą znajomości nazw przedmiotów i zjawisk ułatwiających przestrzeganie zasad odpowiedzialnego i kulturalnego uczestnictwa w ruchu drogowym. Cele kształcenia umiejętności wiążą się z wyrobieniem takich zwyczajów i nawyków, które są konieczne dla zachowania bezpieczeństwa na drodze. Cele odnoszące się do formowania postaw społecznych wynikają z różnych relacji międzyludzkich i dotyczą wzajemnych kontaktów, pomagania sobie oraz odpowiedzialności za siebie i innych (E. Frątczak, J. Frątczak, 1995b, s. 24).

Na tej podstawie można pokusić się o sformułowanie ogólnego celu wychowania dla bezpieczeństwa — dziecko kończące edukację wczesnoszkolną powinno być praktycznie przygotowane do samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym, przestrzegać przepisów opartych na przyjętych moralnych i etycznych (Łobocki, 2002, s. 16–21) zasadach postępowania na ciągach komunikacyjnych.

W obowiązującej od 2017 r. podstawie programowej kształcenia ogólnego dla szkół podstawowych (DzU, 2017, poz. 356, załącznik 2) na pierwszym etapie kształcenia, który obejmuje klasy I–III szkoły podstawowej, zapisów dotyczących wychowania komunikacyjnego można doszukać się dopiero w ogólnych wymaganiach kształcenia:

— w zakresie fizycznego obszaru rozwoju (cel I, pkt 1) oraz w akapicie o nabyciu umiejętności respektowania przepisów gier, zabaw zespołowych oraz przepisów poruszania się w miejscach publicznych (cel I, pkt 4);

— w zakresie społecznego obszaru rozwoju (cel III, pkt 2) oraz w akapicie mówiącym o umiejętności dbania o bezpieczeństwo własne i innych uczestników grupy, w tym bezpieczeństwo związane z komunikacją, za pomocą nowych technologii oraz bezpieczeństwo uczestnictwa w ruchu drogowym (cel III, pkt 9).

Trudno znaleźć w nowej podstawie jakieś szczegółowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zadania szkoły w zakresie edukacji wczesnoszkolnej pomijają wątki związane z BRD poza szeroko rozumianą edukacją zdrowotną, czyli bezpieczeństwem własnym.

Jeżeli chodzi o wymagania szczegółowe z zakresu bezpieczeństwa na pierwszym etapie edukacji szkolnej, to odpowiednie zapisy znajdziemy tylko w edukacji przyrodniczej. Mówią one, że uczeń:

— posługuje się numerami telefonów alarmowych, formułuje komunikat — potrafi wezwać pomoc, tj. policję, pogotowie ratunkowe, straż pożarną;

— reaguje stosownym zachowaniem w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa, zdrowia albo życia jego lub innej osoby;

— rozróżnia podstawowe znaki drogowe, stosuje przepisy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i miejscach publicznych; przestrzega zasad zachowania się w środkach transportu publicznego.

W szczegółowych osiągnięciach w zakresie wychowania fizycznego znajduje się zapis mówiący, że uczeń jeździ na dostępnym sprzęcie sportowym, np. na hulajnodze, rolnkach, rowerze, sankach, łyżwach.

Analizując warunki i sposób realizacji podstawy programowej w omawianym zakresie, widzimy, iż istnieje furta do nieopracowania zagadnień czynnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zapisy mówią, że istotą edukacji społecznej i jej rezultatem jest odkrycie określonych procesów zachodzących w otoczeniu uczniów, a ich rozumienie ma być zawsze pochodną obserwacji i doświadczenia jako wyniku celowego spostrzegania. To jednak na nauczyciela spada obowiązek dbania o organizację przestrzeni, w której uczniowie będą eksplorować, obserwować i doświadczać. Ta przestrzeń co prawda nie powinna ograniczać się do klasy czy budynku szkoły, nie ma jednak żadnych zapisów mówiących, że treści dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym mają być realizowane przede wszystkim w specjalnie do tego przygotowanych miejscach, np. w miasteczkach ruchu drogowego, które powinny być integralnym elementem wyposażenia szkoły lub środowiska odpowiedzialnego za organizację procesu nauczania na etapie wczesnoszkolnym. Równoważny zapis znalazł się w warunkach zabezpieczenia zdrowego rozwoju dziecka przy realizacji np. zajęć ruchowych, gdzie dość precyzyjnie określono, że co najmniej jedna godzina zajęć wychowania fizycznego w tygodniu powinna odbywać się w sali gimnastycznej z dostępem do wszelkich sprzętów sportowych. To oczywiście wymusza na organie założycielskim szkoły budowę i wyposażenie sali gimnastycznej. Badania prowadzone w wielu szkołach podstawowych w środowiskach wiejskich wykazały brak infrastruktury związanej z wychowaniem komunikacyjnym (Ostrach, 2014). Placówki szkolne nie mają jednak obowiązku posiadania specjalistycznych środków dydaktycznych, które można wykorzystać w procesie nauczania zasad i przepisów ruchu drogowego

Instytucje i organizacje społeczne zajmujące się profilaktyką ruchu drogowego

Planując realizację zagadnień związanych z wychowaniem dla bezpieczeństwa komunikacyjnego, należy wykorzystywać doświadczenia specjalistów zajmujących się zawodowo ruchem drogowym, jego profilaktyką, a także likwidacją skutków wypadków. Najważniejsze zadanie przypada szkole, która powinna bez względu na zapisy w podstawie programowej podejmować różne działania profilaktyczne wśród uczniów w omawianym obszarze. Na początku roku szkolnego większość placówek wychowawczych przypomina o bezpieczeństwie na drodze, wywiesza znaki porządkujące ruch w placówce, organizuje konkursy na temat bezpiecznego korzystania z różnych ciągów

komunikacyjnych. Często zagadnienia te poruszane są dodatkowo na licznych spotkaniach i apelach. Szkoła jest podstawową instytucją oświatową i z wyprzedzeniem powinna reagować na potrzeby współczesnego świata. Powinna więc organizować ciekawe zajęcia profilaktyczne dla uczniów w formie spotkań z przedstawicielami policji (Szkolak-Stępień, 2017), straży pożarnej, straży miejskiej, ratownikami medycznymi z pogotowia ratunkowego, instruktorami wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, instruktorami organizacji harcerskich i strzeleckich. Dopełnieniem działań profilaktycznych mogą być spotkania z ciekawymi ludźmi.

Wychowanie dla bezpieczeństwa komunikacyjnego w świetle badań

Przedmiotem prezentowanych badań jest zagadnienie dotyczące praktycznego przygotowania uczniów edukacji wczesnoszkolnej do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Ich celem było wskazanie potrzeby alternatywnego postępowania w celu polepszenia efektywności dotychczasowego wychowania komunikacyjnego realizowanego wśród uczniów edukacji wczesnoszkolnej. Celem badań było ustalenie, czy w praktyce realizowane jest wychowanie dla bezpieczeństwa komunikacyjnego na etapie edukacji wczesnoszkolnej.

W badaniach wykorzystano metodę sondażu diagnostycznego wśród nauczycieli edukacji wczesnoszkolnej i metodą dialogową wśród uczniów. Badania realizowano w wybranych szkołach subregionu radomskiego. W sumie przebadano 120 nauczycieli i 22 uczniów. Prezentowane wyniki badań są częścią przygotowywanego szerszego opracowania.

Respondenci w nieznaczącej większości (56%) stwierdzili, że treści wychowania komunikacyjnego realizują na jednostkach lekcyjnych w całości poświęconych temu zagadnieniu. Pewna grupa nauczycieli [tzn.?] edukacji wczesnoszkolnej wychowanie komunikacyjne realizuje przy okazji opracowywania innych zagadnień. Poniękad robi właściwie, gdyż treści edukacji wczesnoszkolnej powinny być zintegrowane z innymi treściami. Trudno jednak podczas takich zajęć skupić się maksymalnie na zagadnieniach bezpieczeństwa i ćwiczeniu umiejętności właściwego poruszania się po drogach i ciągach komunikacyjnych. Raczej, realizując na lekcjach treści edukacji dla bezpieczeństwa, należałoby włączyć treści z innych obszarów edukacji.

Większość respondentów twierdziła, że uczniowie są dobrze lub bardzo dobrze przygotowani do wykorzystania w praktyce wiedzy, którą zdobywają podczas zajęć z wychowania komunikacyjnego. Oznacza to, że prawdopodobnie tematyka jest uczniom znana i była kilka razy omawiana w czasie lekcji, a dzieci musiały opowiadać o różnych sytuacjach związanych z komunikacją w sposób, który zadowalał nauczycieli.

Aż 72% respondentów nie przeprowadzało praktycznego sprawdzianu umiejętności uczniów z zakresu wychowania komunikacyjnego. Można więc domniemywać, że praktyczną wiedzę z zakresu wychowania dla bezpieczeństwa uczniowie zdobywają sami. Jeżeli w trakcie ich samodzielnych ćwiczeń nie dojdzie do wypadku, to jest to sukces nauczyciela, rodziców i innych użytkowników drogi. Może przecież zdarzyć się sytuacja mało komfortowa, w której dziecko podczas prób samodzielnego korzystania z ciągów komunikacyjnych ulegnie wypadkowi. Kto wówczas przyzna się do winy i poniesie odpowiedzialność za ten stan rzeczy? Najwyższy czas zdać sobie sprawę, że takiej wiedzy nie zdobywa się przy stoliku, w sali szkolnej czy podczas różnych pogadanek. Tylko kształcenie praktyczne i ćwiczenia w specjalnie do tego celu zaaranżowanym środowisku mogą wydatnie przyczynić się do prawidłowych zachowań się dzieci na drodze.

Z rozmów przeprowadzonych z uczniami klasy trzecich wiosną 2017 r., przed pierwszą komunią, wynika, że wielu z nich z nadzieją oczekiwało na swój pierwszy rower, quad czy deskorolkę. Kilku z nich posiadało już taki sprzęt. Wszyscy bardzo żywiłowo odnosili się do zagadnień związanych z zaobserwowanymi w przeszłości kolizjami, wypadkami drogowymi lub niebezpiecznymi sytuacjami na drodze. Praktycznie każde dziecko miało w tym zakresie jakieś przykre doświadczenia. Dzieci przyznały, że nie zawsze przechodzą przez jezdnię na pasach, czasami wybierają miejsca przypadkowe. Przechodząc zaś przez jezdnię, często przez nią przebiegają lub bez oglądania się przejeżdżają szybko rowerem. Widząc nadjeżdżający samochód, dzieci sporadycznie próbowały przytrzymać kolegę lub koleżankę za ręką, uniemożliwiając im nagłe wtargnięcie na jezdnię. Często natomiast w takiej sytuacji ostrzegają się krzykiem. Fizyczne zablokowanie wejścia na ruchliwą drogę stosowane jest jedynie w przypadku młodszego rodzeństwa. Podczas wypadku żadne dziecko nie podejmowało doraźnych działań usprawniających pomoc poszkodowanym, jego rola ograniczała się do czekania na przyjazd karetki pogotowia lub do niemego przyglądania się działaniom osób starszych. Dało się jednak zauważyć odrobinę szacunku w ich wypowiedziach, który dotyczył osób wykonujących resuscytację lub opatrujących rany. Nieliczni uczniowie przyznali się, że widząc wypadek swojego kolegi, uciekli z miejsca zdarzenia. Wiele wypadków z udziałem dzieci w okolicach drogi było spowodowanych niewłaściwą infrastrukturą komunikacyjną, np. zbyt wysokim krawężnikiem czy zbyt wąską ścieżką komunikacyjną. Zadowolające było jednak to, że dzieci potrafiły wskazać właściwe zachowanie i wiedziały, jakie działania należy podjąć, żeby usprawnić pomoc w sytuacji kolizji drogowej. Stąd wniosek, że wychowanie dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej jest omawiane, ale nie ćwiczone.

Podsumowanie przeprowadzonych badań i wynikające z nich wnioski

Przeprowadzone badania i analizy pokazały, że na etapie edukacji wczesnoszkolnej rzadko realizuje się specjalistyczne zajęcia dotyczące kształtowania umiejętności z zakresu bezpieczeństwa dzieci na drodze. Uczniowie, którzy uczestniczą w kolizji lub wypadku, zapominają, co można zrobić w celu poprawy komfortu poszkodowanych. Nie są wdrożeni do bezpiecznego przechodzenia przez pasy, a ich reakcja na nagłe wtargnięcie na jezdnię osoby towarzyszącej jest niewystarczająca. Wygląda na to, że nauczyciele nie przywiązują szczególnej wagi do zagadnień związanych z wychowaniem komunikacyjnym na pierwszym etapie kształcenia, ograniczając je do werbalnego przekazu. Brak jest praktycznych sprawdzianów przygotowujących do bezpiecznego korzystania z ciągów komunikacyjnych. Coraz większa liczba wypadków z udziałem dzieci sugeruje, że należy je praktycznie przygotowywać do tego, aby mogły bezpiecznie korzystać z infrastruktury komunikacyjnej.

Zapisy w znowelizowanej za jakiś czas podstawie programowej muszą zdecydowanie odnieść się do tego zagadnienia. Może ono być realizowane przez prowadzenie dłuższych cykli zajęć profilaktycznych z tego zakresu i organizowanie dodatkowych pozalekcyjnych kursów oraz warsztatów doskonalących umiejętności komunikacyjne dzieci. Należy, wykorzystując ich naturalną ciekawość, umożliwić im udział w tematycznych konkursach i prelekcjach z udziałem specjalistów spoza szkoły. Nie bez znaczenia jest tworzenie miasteczek ruchu drogowego i korzystanie z nich. Docelowo taka infrastruktura powinna być dostępna w każdej placówce szkolnej.

Promowanie postaw będących przykładem właściwego poruszania się po drogach w dłuższej perspektywie pozwoli na stworzenie świadomego społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Bibliografia

- Bogacka-Osińska, B. (2009). *Wychowanie uczniów klas początkowych dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym*. Kraków: Impuls.
- Frątczak, E., Frątczak, J. (1995a). *Zabawy i ćwiczenia w edukacji komunikacyjno-drogowej dzieci w wieku wczesnoszkolnym*. Kielce: Wyd. Pedagogiczne ZNP Spółka z o.o.
- Frątczak, E., Frątczak, J. (1995b). *Edukacja komunikacyjno-drogowa uczniów klas I–III szkoły podstawowej*. Warszawa: Zak.
- Just, M. (2017). *Nauka twórczego rozwiązywania problemów i kreatywnego myślenia we wczesnej edukacji*. „Pedagogika Przedszkolna i Wczesnoszkolna”, nr 1 (9), s. 29–43.
- Kania, S. (2016). *Znaczenie czynników poznawczych w profilaktyce pedagogicznej. Profilaktyka pozytywna zachowań ryzykownych*. „Pedagogika Przedszkolna i Wczesnoszkolna”, nr 2 (8), s. 61–71.
- Łobocki, M. (2002). *Wychowanie moralne w zarysie*. Kraków: Impuls.

- Ostrach, Z. (2014). *Spoleczno-ekonomiczne determinanty osiągnięć szkolnych uczniów w gminach wiejskich*. Kraków: Impuls.
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej, DzU, 2017, poz. 356.
- Symon, E. (2017). *Wypadki drogowe w Polsce w 2016 roku*. Warszawa: Wydział Opiniodawczo-Analityczny Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.
- Szokolak-Stępień, A. (2017). *Przedszkolak na wakacjach*. „Pedagogika Przedszkolna i Wczesnoszkolna”, nr 1 (9), s. 241–247.
- Śliwa, S. (2016). *Aktywność poznawcza jako jeden z elementów profilaktyki pozytywnej we wczesnej edukacji*. „Pedagogika Przedszkolna i Wczesnoszkolna”, nr 2 (8), s. 51–59.