

Referat wygłoszony na I Warmińsko – Mazurskiej
Wojewódzkiej Konferencji „Sprawna i bezpieczna
komunikacja drogowa warunkiem rozwoju regionu”.
Stare Jabłonki k/Ostródy 24-27 marzec 2004.

EDUKACJA MOTORYZACYJNA – WYCHOWANIE BEZPIECZNEGO I PARTNERSKIEGO UCZESTNIKA RUCHU DROGOWEGO.

Stanisława Zielińska
Centrum Edukacji Nauczycieli
cen@cen.gda.pl

Dr inż. Kazimierz Jamroz
Politechnika Gdańska
kjamroz@pg.gda.pl

Streszczenie

W referacie przedstawione zostały wyniki diagnozy systemu brd w województwie warmińsko – mazurskim w obszarze edukacji motoryzacyjnej z wyszczególnieniem głównych problemów w funkcjonowaniu systemu. Wyznaczone zostały również działania zaradcze dla wszystkich sektorów, które powinny zostać objęte programem edukacji motoryzacyjnej: kadry brd, decydenci, nauczyciele, dzieci, kandydaci na kierowców, egzaminatorzy, a także wszyscy mieszkańcy województwa na wszystkich etapach życia.

Słowa kluczowe: edukacja motoryzacyjna, diagnoza brd, szkolenie kadr brd, szkolenie kadr oświatowych, edukacja dzieci i młodzieży, edukacja rodziców, ochrona dzieci i młodzieży, edukacja kierowców i instruktorów, komunikacja ze społeczeństwem.

1. WSTĘP

Każdego tygodnia na skutek wypadku drogowego giną młodzi ludzie w wieku poniżej 24 roku życia. Dlaczego tak się dzieje? Kto zawinił? Czy można było przewidzieć i uniknąć tragedii? To pytania, na które powinniśmy odpowiadać sobie codziennie, bo codziennie na naszych drogach mają miejsce ludzkie tragedie.

U podstaw wypadku drogowego prawie zawsze można odnaleźć jakiś błąd człowieka. Przed tak straszną rzeczywistością jest sprawą niezbędną, aby wszyscy się zmobilizowali do ustanowienia systemu chroniącego przed tą plagą społeczną. Edukacja stanowi istotne jego ogniwo. Z jednej strony może objąć całą populację dzieci, młodzieży i dorosłych. Z drugiej strony, ma ważną misję kształcenia w poczuciu bezpieczeństwa, odpowiedzialności i szacunku dla współuczestników w ruchu drogowym – dużych i małych, chronionych i niechronionych.

Są to powody, dla których należy prowadzić nauczanie bezpieczeństwa na drogach na wszystkich etapach edukacji, zachowanie jej ciągłości i objęcie nią jak najszerszego kręgu osób. Edukacja w zakresie brd powinna być częścią kształcenia ogólnego, wyraźnie widoczną w tekstach legislacyjnych.

Zagadnienia dotyczące edukacji stanowią w Programie GAMBIT Warmińsko – Mazurski obszar B. Działania edukacyjne są tymi, które znajdują się w obszarze działań „efektywnych ekonomicznie”. Dobre inwestycje na początku procesu edukacji procentują w latach późniejszych partnerskimi zachowaniami i poprawą bezpieczeństwa na drodze.

Program GAMBIT Warmińsko – Mazurski w obszarze edukacji motoryzacyjnej powstał na bazie szczegółowej Diagnozy systemu edukacji w województwie i zawiera zestaw niezbędnych działań dla prawidłowego funkcjonowania systemu w przyszłości. Chodzi o edukację w szerokim tego słowa znaczeniu, dotyczącą kadry brd, decydentów w województwie, nauczycieli, dzieci, kandydatów na kierowców, egzaminatorów, a w końcu wszystkich mieszkańców województwa (komunikacja ze społeczeństwem).

Głównym celem programu edukacji jest przekazywanie właściwej wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz kształtowanie prawidłowych nawyków, postaw i zachowań w ruchu drogowym całego społeczeństwa. Jego realizacja wymaga przede wszystkim zaangażowania i współpracy regionalnych i lokalnych partnerów tj. kadr decyzyjnych, nadzorczych, zarządzających i wykonawczych policji, oświaty, samorządów, straży pożarnej, ratownictwa, itd.

2. WNIOSKI Z DIAGNOZY

Na podstawie diagnozy systemu brd w województwie warmińsko-mazurskim określone zostały główne problemy w kształceniu dzieci i młodzieży o bezpiecznym zachowaniu się w ruchu drogowym. Te problemy to:

- placówki doskonalenia, zarówno publiczne jak i niepubliczne, w niewielkim stopniu na bieżąco przygotowują kadre oświatową do realizacji edukacji motoryzacyjnej,
- szkolenie kadr oświatowych nie jest procesem systemowym, stosowane są różne koncepcje doskonalenia, określane indywidualnie przez każdą placówkę i ośrodki doskonalenia nauczycieli,
- praca jednostek oświatowych i współpraca z podmiotami realizującymi zadania w zakresie brd (Policja, WORD-y, sponsorzy) nie stanowi spójnego systemu i nosi cechy dorywczych akcji,
- liczba godzin na zajęcia edukacyjne z brd jest zbyt ograniczona, edukacja jest niesystematyczna i często kończy się na uzyskaniu przez uczniów karty rowerowej,
- realizacją edukacji motoryzacyjnej zajmują się nauczyciele z różnym przygotowaniem i kwalifikacjami, nawet w realizacji zadania „karta rowerowa i motorowerowa”,
- nie przygotowuje się z brd młodzieży w szkołach ponadgimnazjalnych, poza okazjonalnym przygotowywaniem do turnieju motoryzacyjnego,
- ochrona dzieci podczas przewozów jest niewystarczająca, zarówno w drodze do i ze szkoły jak i w realizacji różnych form wycieczkowych,
- nie ma wypracowanych programów edukacji rodziców.

W sektorze edukacji kierowców niewątpliwie największym problemem jest organizacja kształcenia kandydatów na kierowców w poszczególnych powiatach oraz metody kwalifikacji kadry instruktorów i kompetencji egzaminatorów.

Na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego kandydatów na kierowców szkoli się w ponad 260 ośrodkach szkolenia, w których pracuje ponad 600 instruktorów. Średnia zdawalność egzaminu teoretycznego wynosi 80%, a egzaminu praktycznego 40-50%. Taki stopień zdawalności wynika z faktu, że często młodzi ludzie przychodzą „zdobywać prawo jazdy”, a „prawdziwą” naukę jazdy pozostawiają na

później, już w rzeczywistym ruchu drogowym. Sprzyjają temu również obecne programy szkolenia kandydatów na kierowców: obcięcie liczby godzin wykładowych, brak egzaminów wewnętrznych, nie realizowanie w programach szkoleń zagadnień brd, uczenie się przez słuchaczy zadań testowych, a nie całego materiału.

Zgodnie z opinią Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego niewielki procent instruktorów jest bardzo dobrze i dobrze przygotowanych do prowadzenia szkolenia kandydatów na kierowców. WORD-y oceniają, że 10% instruktorów nie posiada wystarczających kompetencji. Ich zdaniem wskazuje na to niska zdawalność na egzaminach oraz wnioski z przeprowadzonych kursów doszkalających dla instruktorów.

Przygotowanie specjalistów z zakresu brd stanowi istotny problem, gdyż w Polsce nie istnieje żaden sformalizowany system przygotowania kadr brd, według którego można by wspierać decydentów. W województwie warmińsko-mazurskim nie ma wyspecjalizowanych instytucji zajmujących się brd. Także w programach studiów pedagogicznych i technicznych na uczelniach warmińsko-mazurskich brakuje przedmiotów związanych z brd. W tej sytuacji przygotowanie specjalistów brd, których zasięg oddziaływania rozciągałby się na całe województwo jest zagadnieniem kluczowym dla powodzenia Programu GAMBIT Warmińsko - Mazurski oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie.

Dotychczas nie wytworzył się prawidłowy mechanizm przekazywania informacji służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informacje tego typu nie są towarem rynkowym, stąd nie widać powszechności w jej propagowaniu. Technologia skutecznej komunikacji ze społeczeństwem wymaga specjalnie przygotowanych kadr, potrafiących podać informacje i kontrolować jej skuteczność. W województwie warmińsko-mazurskim pozytywnym działaniem w tym zakresie jest współpraca z mediami prowadzona przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie oraz Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie.

Analiza i ocena czynników wewnętrznych pozwoliła na zidentyfikowanie atutów i słabości obszaru edukacji. Do atutów można zaliczyć to, że podjęte zostały szkolenia kadr brd, szkolenia nauczycieli w ramach studiów podyplomowych brd, finansowane przez WORD-y, znaczne wspomaganie edukacji motoryzacyjnej w działaniach pozalekcyjnych i pozaszkolnych przez WORD-y, Policję, Automobilkluby, szczególnie w turniejach: brd i motoryzacyjnym. Do

słabości można zaliczyć: brak liderów (inspektorów, specjalistów brd) w samorządach i instytucjach wojewódzkich, słabo zaznaczona rola Kuratorium Oświaty, konieczność przeszkolenia znacznej części kadr oświatowych, słabe wyposażenie bazy dydaktycznej, słabe szkoły nauki jazdy i źle funkcjonujący system nadzoru, nie wykorzystane możliwości oddziaływania mediów i Kościoła.

W uwarunkowaniach zewnętrznych atutami są: Krajowy Program BRD i jego realizacja, presja polityki transportowej Unii Europejskiej, uregulowania prawne związane z wymogami kwalifikacyjnymi kierowców i ich czasem pracy, większe otwarcie na doświadczenia edukacyjne w zakresie brd krajów UE, zwiększający się w społeczeństwie poziom wiedzy o zagrożeniach na drodze. Zagrożeniem programu edukacji może być przede wszystkim brak odpowiednich uregulowań prawnych w zakresie systemu edukacji motoryzacyjnej w szkołach, określenia kompetencji kadr pedagogicznych, niedoskonały system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz słaba rola mediów.

Oczekiwania i propozycje poszczególnych samorządów dotyczące działań zmierzających do poprawy stanu brd w województwie warmińsko-mazurskim to prowadzenie systematycznych szkoleń kadry zajmującej się problemami brd, podniesienie poziomu edukacji wśród dzieci i młodzieży, szkolenia kierowców i kandydatów na kierowców, świadomości społeczeństwa o brd, koordynacja działań edukacyjnych osób, instytucji i organizacji, intensyfikacja działań w zakresie ochrony dzieci i młodzieży, prowadzenie akcji informacyjnych poprzez media.

3. STRATEGIA DZIAŁAŃ

By osiągnąć cel strategiczny Programu GAMBIT Warmińsko-Mazurski, zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% tj. do 120 osób rocznie w roku 2010, zaproponowane zostały cele szczegółowe, które wyznaczają działania priorytetowe dla województwa. Są to następujące cele szczegółowe, zwane dalej priorytetami:

- usprawnienie systemu brd w województwie,
- modyfikacja niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
- ochrona pieszych i rowerzystów,
- usprawnienie miejsc najbardziej niebezpiecznych,
- zmniejszenie ciężkości wypadków.

Z pięciu priorytetów wskazanych w programie najważniejszym dla edukacji jest Priorytet P-2 „Modyfikacja agresywnych i niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu”. Poprzez działania edukacyjne, obejmujące

nie tylko szkolną edukację dzieci i młodzieży, możemy w istotnym stopniu wpływać na zmianę zachowań uczestników ruchu.

W programie operacyjnym na lata 2004-2006, podobnie jak w Strategii, proponuje się przyjęcie priorytetu P2 jako jednego z pięciu kierunków prowadzących do realizacji celu programu operacyjnego - zmniejszenia o 20% liczby ofiar zabitych do 2006 roku. Wychowanie bezpiecznego i partnerskiego uczestnika ruchu drogowego, to między innymi modyfikacja agresywnych i niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu. Nadmierna prędkość, przejazd na czerwonym świetle, ignorowanie praw innych uczestników ruchu, jazda pod wpływem alkoholu, niestosowanie zabezpieczeń w pojazdach, to najczęściej występujące niebezpieczne i agresywne zachowania kierowców. Przejście w niedozwolonym miejscu, wejście na jezdnię przy czerwonym świetle to najczęściej występujące niebezpieczne zachowania pieszych. Te zachowania uczestników ruchu drogowego są powszechnie występującą okolicznością przy wypadkach drogowych o dużej ciężkości, stąd konieczność wpływania na zmiany zachowań uczestników ruchu poprzez działania edukacyjne, podnoszenie świadomości społeczeństwa o brd i poziomu szkolenia kierowców czy prowadzenie akcji informacyjnych.

Cel objęty tym priorytetem może być osiągnięty poprzez usprawnienie systemu edukacji, przede wszystkim przez zachowanie jej ciągłości i objęcie nią jak najszerszego kręgu osób. Chodzi o naukę bezpiecznego i partnerskiego zachowania w ruchu drogowym od najmłodszych, poprzez wszystkie lata edukacji w szkole podstawowej, gimnazjum, szkole średniej i studiach wyższych, po dorosłych użytkowników dróg, podniesienie jakości nauczania, kształcenia i doskonalenia oraz rozpowszechnianie wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

4. PODOBSZARY DZIAŁAŃ

4.1 Szkolna edukacja motoryzacyjna

W nowych uwarunkowaniach polskiej szkoły i dobrze pojętym interesie społecznym bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym powinno znaleźć należne miejsce w podstawach programowych i programach nauczania wszystkich przedmiotów oraz w programie wychowawczym każdej szkoły.

W działaniach zmierzających do poprawy brd należy wprowadzać rozwiązania systemowe, długofalowe, dobrze zaplanowane i przygotowane. Wymaga to pełnego zaangażowania kadr kuratorium oświaty, urzędów miast i gmin, starostw powiatowych, dyrektorów szkół

i placówek opiekuńczo-wychowawczych i bezpośrednich realizatorów - wszystkich nauczycieli. Dorośli, a szczególnie rodzice i pedagodzy powinni jednocześnie pamiętać o tym, że swoim wzorowym zachowaniem w ruchu drogowym dają przykład dzieciom, które na nas patrzą i naśladują. Jest to edukacja codzienna, dominująca w najwcześniejszych latach edukacji dzieci.

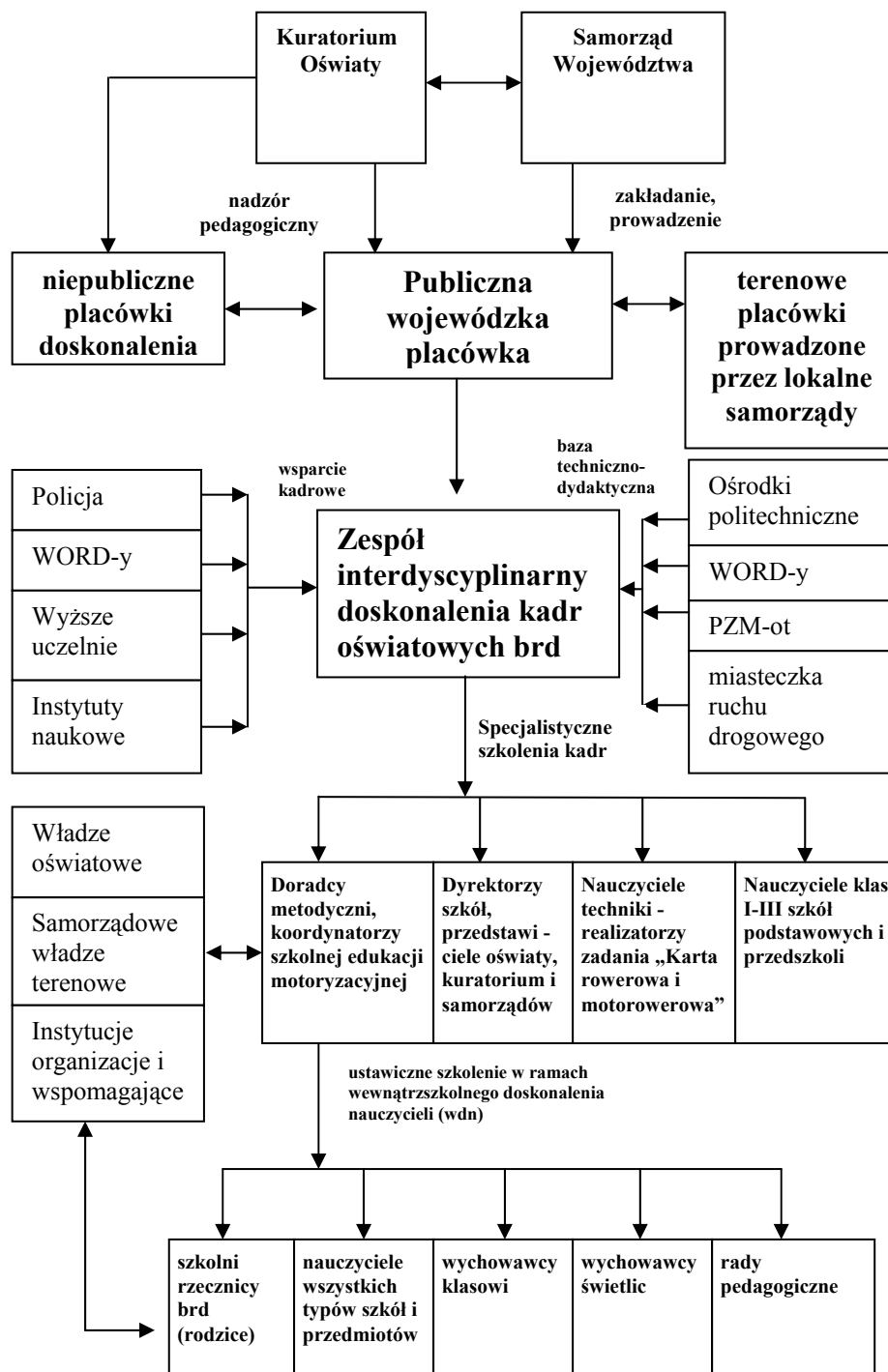
W zakresie podobszaru „Szkolna edukacja motoryzacyjna” na najbliższe lata proponowane są następujące działania:

- Szkolenie kadr oświatowych
- Edukacja dzieci i młodzieży
- Rozwój szkolnej bazy dydaktyczno-technicznej i wyposażenia metodycznego
- Koordynacja działań edukacyjnych
- Edukacja rodziców
- Intensyfikacja działań w zakresie ochrony dzieci i młodzieży.

4.1.1 Szkolenie kadr oświatowych



Rys. 1. Szkolenie liderów szkolnej edukacji motoryzacyjnej w Puławach – praca w zespole „Baza dydaktyczna”.



Rys. 2. Schemat struktury organizacyjnej doskonalenia kadr oświatowych na poziomie województwa.

Rodzice wysyłając swoje dziecko do szkoły powierzają je pieczy dyrektora, który ceduje opiekę, wychowanie i edukację na kompetentną, spełniającą wymogi prawne kadre. Od jej odpowiedzialności i jakości pracy zależy bezpieczeństwo dzieci i młodzieży. Przez cały czas, kiedy dziecko jest w szkole, w drodze do niej lub z niej, jesteśmy odpowiedzialni za jego życie, zdrowie i bezpieczeństwo.

Istotnym jest, by nauczanie dzieci i młodzieży prowadzili kompetentni, dobrze przygotowani do roli edukatorów pedagodzy. Doskonalenie kadry oświatowej w zakresie brd powinny prowadzić uprawnione placówki oświatowe w ścisłej współpracy z nadzorem i specjalistami (pedagodzy, psychologowie, policja, straż, pogotowie, inżynieria ruchu, instruktorzy nauki jazdy), tak aby przygotowanie kadr było efektywne i widoczne w procesie edukacji dzieci, inicjatywach lokalnych i poprawie brd.

Prowadzone przez samorzady terytorialne placówki doskonalenia nauczycieli powinny powołać konsultantów, doradców metodycznych brd lub nauczycieli-koordynatorów (liderów) szkolnej edukacji motoryzacyjnej inicjujących i promujących działania brd w szkole i jej środowisku lokalnym, nawiązujących współpracę i koordynujących działania pomiędzy różnymi podmiotami zajmującymi się brd, przygotowujący projekty i programy dydaktyczno-wychowawcze brd.

By skoordynować kierunki działania, prowadzone przez: nadzór pedagogiczny, samorządowe władze oświatowe i placówki kształcenia i doskonalenia nauczycieli w województwie należy powołać Centrum koordynujące działania w zakresie doskonalenia kadry oświatowej i opracować model kompleksowego programu działań systemowych w zakresie szeroko pojętej edukacji motoryzacyjnej (kadry brd, szkolenia kierowców, nauczycieli, edukacja rodziców, komunikacja społeczna). Wiodąca w województwie placówka doskonalenia podejmuje współpracę z pozostałymi placówkami (publicznymi i niepublicznymi), powołany zostaje zespół interdyscyplinarny do szkoleń kadr i przygotowany wspólnie z kuratorium oświaty wieloletni program działania. W skład zespołu powinni wejść przedstawiciele takich instytucji jak: Policja, WORD-y, uczelnie, służby medyczno-ratownicze i inni specjaliści brd. By szkolenia były powszechnie dostępne i obejmowały dużą grupę osób powinno zastosować się metodę kaskady. Zespół interdyscyplinarny ekspertów tą metodą przygotowuje liderów szkolnej edukacji motoryzacyjnej. Przeszkolone osoby prowadzą szkolenia nauczycieli i rodziców w ramach wewnątrzszkolnego doskonalenia nauczycieli (wdn).

Cenna inicjatywa Uniwersytetu Warmińsko - Mazurskiego w Olsztynie studiów podyplomowych w zakresie brd powinna być ujęta w systemowym modelu szkolenia kadr.

Systematyczne, bieżące i aktualizujące kształcenie i doskonalenie kadr: nadzorujących, zarządzających, kierowniczych i wykonawczych związanych z oświatą jest istotne w edukacji motoryzacyjnej dzieci i młodzieży do podejmowania właściwych decyzji do działań systemowych, wskazywanych w Krajowym Programie GAMBIT 2000.

Zadania do realizacji w tym podobszarze to:

- przygotowanie programów i zasad szkolenia kadr oświatowych,
- wdrożenie i rozwój systemu szkolenia kadr oświatowych.

4.1.2 Edukacja dzieci i młodzieży

Edukacja motoryzacyjna w szkole powinna być ujęta zarówno jako program dydaktyczny, jak i wychowawczy. Zapewni to spójność i prawidłową jej realizację na wszystkich zajęciach edukacyjnych, przez wszystkich nauczycieli i jest przyczynkiem do współpracy i integracji działań środowiska szkolnego i lokalnego, zgodnie z założeniami nowoczesnej edukacji.

Aby edukacja motoryzacyjna spełniła swoją rolę powinna być: usystematyzowana, praktyczna, ciągła i uspołeczniona.

Proces edukacji motoryzacyjnej powinien zaczynać się od najmłodszych lat nauki szkolnej i trwać ustawicznie do okresu podjęcia pracy zawodowej. Jak najwięcej należy zrobić w pierwszych etapach edukacji, by dać dobre podstawy do nabywania odpowiednich przyzwyczajzeń, nawyków i zachowań oraz uznania pewnych norm i sposobów kontroli za konieczność. W szkołach ponadgimnazjalnych proces edukacji motoryzacyjnej powinien skupiać się głównie na aktywności pozalekcyjnej i środowiskowej wśród młodzieży, która przygotowuje się do roli kierowcy samochodu. Realizacja edukacji motoryzacyjnej w szkołach wyższych będzie miała istotny wpływ na przygotowanie przyszłych kadr do podejmowania działań zarówno w oświacie, jak i w innych obszarach związanych z brd.

Proponuje się przyjęcie takiego modelu procesu edukacji motoryzacyjnej, w którym wyróżnić można dwa zasadnicze kierunki realizacji, powiązane ze sobą i wzajemnie się przenikające, stanowiące integralną część procesu dydaktyczno-wychowawczego szkoły. Pierwszy kierunek to program działań dydaktycznych w zakresie wiedzy, kształtowania umiejętności i nawyków, realizowany przez nauczycieli na różnych przedmiotach i ścieżkach edukacyjnych.



Rys. 3. Prowadzenie grupy kolonijnej drogą bez pobocza.

Drugi kierunek to perspektywiczny program działań wychowawczych szkoły i nauczycieli w zakresie kształtowania postaw i zachowań w ruchu drogowym, uwzględniony w szkolnym programie wychowawczym, realizowany na różnych formach zajęć: lekcyjnych, pozalekcyjnych i pozaszkolnych. Podstawą do tego są zapisy w Konwencji o Prawach Dziecka, Ustawie o systemie oświaty i Rozporządzeniach MENiS w sprawach: bezpieczeństwa i higieny, krajoznawstwa i turystyki oraz ramowych statutów szkół. Dlatego edukacją motoryzacyjną powinni zająć się wszyscy pedagodzy na czele z dyrektorem szkoły jako głównym odpowiedzialnym z tytułu prawa za bezpieczeństwo życia i zdrowia powierzonych dzieci.

Zadania do realizacji w tym podobszarze to:

- stworzenie warunków do realizacji edukacji motoryzacyjnej w szkołach i placówkach oświatowych,
- wprowadzenie edukacji motoryzacyjnej do szkolnych programów wychowawczych.

4.1.3 Rozwój szkolnej bazy dydaktyczno - technicznej i wyposażenia metodycznego

W systemowym spojrzeniu na proces szkolnej edukacji motoryzacyjnej baza dydaktyczna i metodyczna ma ważne znaczenie. Aby właściwie realizować program niezbędne jest takie wyposażenie warsztatu pracy nauczyciela, które ułatwi uczniom opanowanie wiedzy, nawyków, umiejętności i zachowań zapewniających bezpieczeństwo. Zarówno samorzady, których zadaniem jest wyposażenie szkoły w pomoce dydaktyczne i sprzęt niezbędny do pełnej realizacji programów nauczania, wychowania oraz innych zadań statutowych, jak i same szkoły nie mają dostatecznych środków finansowych na ich zakup. Dlatego też należy tworzyć lokalne programy i koalicje, których celem będzie pomoc (finansowa, organizacyjna i kadrowa) w rozwoju szkolnej bazy dydaktyczno-technicznej i metodycznej ze strony różnych instytucji i organizacji. Inicjatywa w tym zakresie powinna wychodzić ze strony samorządów i samych szkół.

Zadania proponowane w tym podobszarze to:

- przygotowanie standardowego zestawu środków dydaktycznych i materiałów metodycznych dla nauczycieli,
- sukcesywne wyposażanie szkół i placówek oświatowych według przyjętego standardu.

4.1.4 Koordynacja działań edukacyjnych

Rola szkoły pozostaje niezastąpiona w zakresie wprowadzania ucznia w kontakty społeczne oraz rozwijanie jego wiedzy, umiejętności i zachowań związanych z brd. Wiele zadań szkoła powinna dzielić z innymi instytucjami, organizacjami i stowarzyszeniami. Jednak instytucje te pełnić powinny rolę wspomagającą w określonym obszarze i szkoły nie mogą czuć się zwolnione z realizacji swoich podstawowych zadań edukacyjno-wychowawczych.

W działaniach środowiskowych w większym stopniu powinny zaangażować się same szkoły i w pełni korzystać z możliwości instytucji i organizacji związanych z brd, być bardziej aktywnymi w poszukiwaniu pomocy i nawiązywaniu współpracy.

Obecnie szkoły mają większą swobodę w realizacji własnej polityki programowej, większy wpływ na to, jakie programy oferować w środowisku lokalnym i jak zwiększyć swoją atrakcyjność. Motywacją do podjęcia działań dodatkowych przez szkoły jest możliwość pokazania dobrych stron pracy w dbaniu o bezpieczeństwo dzieci i młodzieży.

Wsparcie organizacyjne, finansowe i promocyjne instytucji i osób szczebla rządowego, samorządowego i pozarządowego, już na etapie konkretnych programów i przedsięwzięć edukacyjnych szkół, będzie istotne dla skuteczności działań.

Wskazane jest, by w każdej szkole był przygotowany i zaangażowany nauczyciel - koordynator szkolnej edukacji motoryzacyjnej, inicjujący i promujący działania brd w szkole i jej otoczeniu.

Zadania proponowane w podobszarze:

- określenie zasad współpracy między szkołami, a instytucjami i organizacjami wspomagającymi w zakresie brd,
- realizacja wspólnych działań edukacyjnych.

4.1.5 Edukacja rodziców

Istotnym mankamentem szkolnej edukacji motoryzacyjnej dla brd dzieci i młodzieży w szkołach województwa, a także kraju, jest brak zorganizowanych form współpracy szkoły z rodzicami. Szkoły, z wyraźną akceptacją i poparciem samorządu terytorialnego, powinny tworzyć środowiskowe programy dydaktyczno - wychowawcze, zapraszając do udziału rodziców jako „szkolnych rzeczników brd”. Potrzebne są takie formy organizacyjne, które mają wyraźnie określone cele, zadania wobec rodziców i wieloletni program lokalnych działań edukacyjnych.



Rys. 4. Rodzicielska lekcja przechodzenia przez ulicę.

W tworzeniu programu „Szkoła - Dzieci - Rodzice” powinniśmy brać przykłady z wieloletniej praktyki stosowanej w Holandii. Holenderskie Stowarzyszenie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego VVN współpracuje z czterema istniejącymi krajowymi organizacjami rodziców w zakresie edukacji motoryzacyjnej. Podstawą współpracy jest „konkretny punkt kontaktowy”. Jest to osoba reprezentująca przedstawicieli komitetu rodzicielskiego do spraw brd, nazywanych „rodzice w ruchu drogowym”. Osoba lub osoby te tworzą pomost pomiędzy rodzicami, szkołą i osobami z zewnątrz.

W programach edukacji rodziców i materiałach do nich kierowanych konieczne jest podejmowanie problematyki bezpiecznej drogi do i ze szkoły, młodych rowerzystów, zachowań młodzieży z gimnazjów i szkół ponad gimnazjalnych, jako młodych kierowców, stosowania środków ochrony - odblaski, kaski, pasy bezpieczeństwa.

Zadania proponowane w podobszarze:

- przygotowanie zasad współpracy i programów edukacji rodziców,
- wdrożenie i rozwój systemu edukacji rodziców.

4.1.6 Intensyfikacja działań w zakresie ochrony dzieci i młodzieży

W wielu dziedzinach życia mających bezpośredni wpływ na życie i zdrowie dziecka przepisy prawne nakładają rygorystycznie wiele obowiązków i zadań na osoby sprawujące opiekę lub ja nadzorujące. Przepisy te często stają się podstawą do roszczeń odszkodowawczych z powództwa cywilnego. Jeżeli uwzględnimy zmiany przepisów wynikających z reformy służby zdrowia i systemu ubezpieczeń społecznych to jawi się nam obraz wynikający z nienależytego sprawowania opieki.

Ochrona dzieci i młodzieży w ruchu drogowym realizowana powinna być poprzez:

- formy organizacyjne, takie jak: przewozy dzieci gimbusami, oczekiwanie na przystankach i poboczach dróg, opieka w drodze do i ze szkoły, strażnicy drogowi,
- imprezy i akcje promujące środki ochrony (odblaski, kaski, pasy bezpieczeństwa), edukację rodziców i kierowców,
- oznakowania przystanków i miejsc gromadzenia się dzieci,
- oczekiwania dzieci i młodzieży na przystankach.

Uzgodnienia pomiędzy samorządem, szkołą i przewoźnikiem powinny zostać wypracowane w każdej gminie organizującej przewozy dzieci. Chodzi o jasne określenie zadań, obowiązków i zakresu odpowiedzialności osób i instytucji każdej ze stron uczestniczących w programie „Bezpieczna droga do szkoły”.

Przewóz dzieci i młodzieży musi odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami, a obowiązkiem organów samorządowych, prowadzących szkoły i placówki, jest dbanie o maksymalne bezpieczeństwo. Wytyczne, co do tego daje Konwencja o Prawach Dziecka.

Każdy kierowca, prowadzący przewozy dzieci i wycieczki (dalsze i bliższe) powinien uczestniczyć w szkoleniach instruktażowych w zakresie pedagogiki, brd i niesienia pomocy dzieciom. Służby drogowe powinny być stale informowane i przygotowane na działania zapobiegawcze, wyprzedzające zdarzenia drogowe. Chodzi o stan drogi zależnie od pory roku, oświetlenie przejść dla pieszych, aktualne i dokładne oznakowania, zapory przed szkołami i przystankami.

Zadania proponowane w podobszarze:

- określenie zadań osób i instytucji w zakresie ochrony uczniów,
- stworzenie i realizacja programu bezpiecznego dojścia i przewozu uczniów do i ze szkół.



Rys. 5. Słabo widoczne dzieci w czasie mgły (brak elementów odbłaskowych).

4.2 Edukacja kierowców i instruktorów

Cel ogólny w tym podobszarze to zmniejszenie liczby wypadków powodowanych przez kierujących pojazdami poprzez wprowadzenie nowoczesnych metod szkolenia i reedukacji kierowców oraz odpowiednie przygotowanie i doskonalenie kadry realizującej.

Zagrożenia powodowane przez młodych, niedoświadczonych kierowców są przyczyną większości wypadków drogowych w Polsce. Nie jest możliwe osiągnięcie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu bez wprowadzenia nowego systemu szkolenia kandydatów na kierowców i reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego opartego na najnowszej światowej wiedzy w tym zakresie. Cały proces szkolenia i nadzoru nad młodym kierowcą służą jednemu celowi - zapobieganiu wypadkom drogowym z udziałem młodych kierowców poprzez kształtowanie i utrzymanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. Według ekspertów zachodnich nowoczesny proces szkolenia kandydatów na kierowców powinien koncentrować się na:

- kształtowaniu świadomości ryzyka poprzez indywidualne doświadczenie,
- nauce bezpiecznych zachowań na drogach,
- doskonaleniu percepcyjnych i poznawczych umiejętności oraz kształtowaniu indywidualnej motywacji i społecznej odpowiedzialności,
- zdobyciu większego doświadczenia w kierowaniu pojazdem przed uzyskaniem prawa jazdy niż podczas tradycyjnej nauki,
- nadzorze nad młodym, niedoświadczonym kierowcą w czasie 2 pierwszych lat kierowania pojazdem po uzyskaniu prawa jazdy.

Nowoczesny model szkolenia kierowców powinien składać się z kilku stopni zdobywania doświadczeń:

- podstawowe szkolenie,
- jazdę z osobą towarzyszącą,
- egzamin,
- okres próbny – samodzielne jazdy + ograniczenie praw,
- dalsze szkolenie.

Jak potwierdziły badania prowadzone w różnych krajach pozytywne efekty zmniejszające wypadkowość wśród młodych kierowców dają następujące rozwiązania:

- szkolenie z osobą towarzyszącą,
- prawo jazdy na próbę,
- doszkalanie z zakresu brd po uzyskaniu prawa jazdy.

Wprowadzenie nowego modelu szkolenia i reedukacji kierowców wymaga wielu nowych uregulowań prawnych oraz odpowiedniego przygotowania kadry realizującej (instruktorów, egzaminatorów, jednostek nadzorujących).

Jednym z głównych zaleceń krajowego programu GAMBIT 2000 jest wdrożenie środków poprawy brd związanych z młodymi kierowcami (w tym nowego modelu szkolenia i reedukacji kierowców).

Proponowane w tym podobszarze działania to:

- usprawnienie systemu szkolenia kandydatów na kierowców,
- szkolenie egzaminatorów i instruktorów nauki jazdy,
- usprawnienie systemu egzaminowania kierowców,
- ustawiczne doskonalenie kierowców,
- reedukacja kierowców naruszających przepisy.

4.3 Szkolenie kadr brd

Współczesność stawia przed każdym dorosłym człowiekiem konieczność nadszania za nieustannym tempem przemian cywilizacyjnych i społecznych. Powoduje to wymóg stałego podnoszenia kwalifikacji oraz rozwijania umiejętności adaptacji do zmieniających się warunków we wszystkich dziedzinach życia. Rozwój kadr brd polega na doskonaleniu umiejętności i kwalifikacji kadr decyzyjnych, zarządzających i wykonawczych, inicjowaniu i wzmocnieniu współpracy między nimi i światem nauki, ułatwieniu wprowadzania nowych rozwiązań i form organizacyjnych oraz kształtowaniu postaw wobec problematyki brd.

Czynnikiem w dużym stopniu wpływającym na proces kształcenia i doskonalenia jest praca zawodowa słuchaczy. Zatem należy wyróżnić trzy główne powiązania pomiędzy pracą zawodową słuchaczy, a procesem kształcenia:

- motywy skłaniające ludzi dorosłych do kształcenia się,
- wpływ pracy zawodowej na przebieg procesu kształcenia,
- oddziaływanie procesu kształcenia na pracę zawodową.

Kształcenie dla potrzeb brd ma na celu uświadomienie społeczeństwu konieczności zrozumienia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu drogowego wszystkich partnerów: administracji rządowej i samorządowej, organizacji społecznych, nauki i biznesu. W efekcie dotychczasowego działania na rzecz poprawy brd znacząco rozszerzyła się lista potencjalnych partnerów, którzy w różnym stopniu i na różnym poziomie mogą, i powinni, włączyć się w zintegrowany proces poprawy brd: planowanie przestrzenne, planowanie i projektowanie dróg,

inwestorzy lokujący swe siedziby wokół drogi, producenci pojazdów, towarzystwa ubezpieczeniowe, operatorzy firm przewozowych, pracodawcy, nauczyciele w procesie edukacji motoryzacyjnej społeczeństwa, przedstawiciele organizacji konsumenckich, twórcy prawa o ruchu drogowym, policja, ratownictwo drogowe, rehabilitacja, rzeczoznawcy wypadków drogowych, naukowcy.

Jak więc widzimy, zakres zainteresowania tej kadry brd, która będzie zarządzać bezpieczeństwem jest bardzo szeroki. Dlatego też zawartość programu kształcenia, a zwłaszcza techniki kształcenia kadry brd są tak kluczowym zagadnieniem w procesie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W tej sytuacji przygotowanie specjalistów brd, których zasięg oddziaływania rozciągałby się na całe województwo jest zagadnieniem kluczowym dla powodzenia działań na rzecz brd oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie.

Celem szkolenia powiatowych i gminnych kadr brd będzie:

- przekazanie podstawowej wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego decydentom i ciałom opiniotwórczym w powiatach i gminach,
- wyrównanie poziomu wiedzy dla lepszego zrozumienia się wszystkich specjalistów - uczestników procesu zmierzającego do poprawy stanu brd i podjęcia współpracy w dalszych pracach,
- przygotowanie koordynatorów brd do zorganizowania powiatowego systemu brd,
- nauczenie wykonania diagnozy stanu brd i opracowywania powiatowych programów brd przez kadry organizacyjne brd,
- nauczenie podejmowania efektywnych działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Proponowane w podobnym zakresie działania to:

- szkolenie kadry decyzyjnej i opiniotwórczej,
- szkolenie kadry organizacyjnej,
- szkolenie kadry zawodowej.

Jak najszybciej należy podjąć szkolenie kadry organizacyjnej brd w powiatach stanowiącej trzon przyszłych powiatowych rad brd. W skład takiego zespołu powinni wchodzić przedstawiciele: wydziału komunikacji i wydziału edukacji starostwa powiatowego, powiatowego zarządu dróg, powiatowej komendy policji (wydział ruchu drogowego) i powiatowej komendy straży pożarnej.

4.4 Komunikacja ze społeczeństwem

Komunikacja ze społeczeństwem to istotny warunek efektywności działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Bez aktywnego poparcia społeczności lokalnych bardzo trudno jest prowadzić efektywne działania zmierzające do poprawy stanu brd. Komunikacja to dialog, dlatego proces ten powinien umożliwiać przepływ informacji w obie strony: zarówno do użytkowników dróg, jak i osób podejmujących decyzje w zakresie brd w województwie. Efektywność systemu komunikacji społecznej zależała będzie od chęci, zaangażowania i poparcia idei brd m.in. przez policję, straż pożarną, zarządy dróg, oświatę i oczywiście media.

Dotychczas nie wytworzył się prawidłowy mechanizm przekazywania informacji służącej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informacje tego typu nie są towarem rynkowym, stąd nie widać powszechności w jej propagowaniu. Technologia skutecznej komunikacji ze społeczeństwem wymaga specjalnie przygotowanych kadr, potrafiących podać informacje i kontrolować jej skuteczność.

Celem ogólnym komunikacji ze społeczeństwem jest stworzenie systemu komunikacji umożliwiającego systematyczne przekazywanie społeczeństwu województwa informacji i danych o stanie bezpieczeństwa ruchu w poszczególnych miastach i gminach, wskazywanie najbardziej istotnych czynników wpływających na powstawanie wypadków drogowych, przedstawienie niebezpiecznych sytuacji ruchowych, które mogą prowadzić do wypadków drogowych, wskazywanie skutków takich wypadków i informowanie o pozytywnych działaniach na rzecz brd i efektach tych działań.

W modelowym systemie komunikowania się ze społeczeństwem na poziomie województwa powinno znaleźć się miejsce dla każdej osoby i instytucji chcącej brać czynny udział w działaniach na rzecz poprawy brd w województwie. Efektywność systemu zależy od stopnia zaangażowania poszczególnych partnerów. Na poziomie powiatu i gminy funkcjonować powinny podobne systemy.

5. Podsumowanie

Nakłady poniesione na poprawę brd w obszarze edukacji nie zwrócić się tak szybko w okresie do 2006 roku ze względu na specyfikę obszaru, którego działania i efekty są rozciągnięte w czasie i będą procentowały w kolejnych pokoleniach. Szacunkowe koszty realizacji Programu Operacyjnego na lata 2004-2006 i Programu Realizacyjnego na rok 2004 dla Obszaru B – Edukacja brd wynoszą 10,5 mln zł, co stanowi 1 %

całych nakładów z wszystkich obszarów. Spodziewane do roku 2006 efekty w Obszarze B, to 150 mniej osób rannych (ok. 8 % całości efektów) i 5 mniej zabitych (ok. 8 % całości efektów).

W realizacji zadań programowych zasadniczą rolę odgrywają instytucje wdrażające. W obszarze edukacji są to przede wszystkim: Kuratorium Oświaty, Policja, WORD, PSP i jednostki samorządów terytorialnych prowadzące szkoły.

Większość zadań finansowania jest przez instytucje wdrażające, tzn. środki z budżetu państwa i samorządów. Są też instytucje (stowarzyszenia, fundacje, firmy paliwowe, ubezpieczeniowe, samochodowe) i osoby prywatne (sponsorzy), które współfinansują wiele działań edukacyjnych w zakresie brd.

Mobilizacja do działań i ich koordynacja ze strony władz oświatowych – decyzyjnych, zarządzających, wykonawczych, rodziców i samych odbiorców, czyli dzieci i młodzieży, wszystkich, którzy uczestniczą w procesie edukacji motoryzacyjnej może zdecydowanie przeciwdziałać niebezpieczeństwu na drodze. Jest to powód, dla którego należy prowadzić edukację brd na wszystkich etapach naszego życia, od dziecka do dorosłego obywatela. Jednak okres nauki szkolnej jest okresem decydującym, ponieważ odpowiada wiekowi, kiedy uczeń staje się użytkownikiem drogi jako pieszy, rowerzysta, motorowerzysta, a nawet jako początkujący kandydat na kierowcę. O ile bowiem trudno zwalczyć złe nawyki u dorosłych, o tyle łatwo wpoić dobre zasady dzieciom i młodzieży.

Pamiętajmy, że kształcimy dzieci i młodzież dla poszanowania życia i zdrowia swojego i bliźniego, na teraz i na przyszłość.

LITERATURA

- [1] Rozporządzenie MENiS w sprawie standardów kształcenia nauczycieli. Projekt z 14 lipca 2003r. www.men.waw.pl
- [2] Rozporządzenie MENiS z dnia 24 kwietnia 2002r. w sprawie warunków i trybu dopuszczania do użytku szkolnego programów nauczania, programów wychowania przedszkolnego i podręczników oraz zalecania środków dydaktycznych. (Dz. U Nr 69 z 2002r. poz. 635).
- [3] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997: *Prawo o ruchu drogowym*. z późn. zmianami (Dz. U. Nr 98 z 1997r. poz.602). Ustawa z dnia 26 stycznia 1982: *Karta Nauczyciela*. z późn. zmianami (Dz. U. Nr 3 z 1982r., poz. 19).
- [4] Ustawa z dnia 27 czerwca 2003 o zmianie ustawy o systemie oświaty oraz o zmianie niektórych innych ustaw. (Dz. U. Nr 137 z 2003 r., poz. 1304).
- [5] Krystek R., Jamroz K., Zielińska St. I inni: *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Warmińsko – Mazurskim - GAMBIT Warmińsko – Mazurski*. Politechnika Gdańska, Gdańsk, 2002 – 2004.