

Fabian Andruszkiewicz

ORCID: 0000-0001-5318-3793

Znaczenie kompetencji zawodowych nauczyciela szkoły podstawowej w realizacji treści programowych wychowania komunikacyjnego

Wstęp

Rozwój cywilizacyjny naszych czasów włączając w to sektor motoryzacyjny, coraz powszechniejszy dostęp do środków transportu umożliwiając przemieszczanie się ludzi i towarów w krótkim czasie na coraz większe odległości, zmieniły obraz społeczeństwa wpływając w istotny sposób na życie społeczno-gospodarcze i ekonomiczne mieszkańców każdego kraju. Jednakże skutki wynikające z szybkiego rozwoju motoryzacji mają zarówno pozytywny jak i negatywny charakter. Pierwszy jawi się pożądanym, natomiast drugi – niepożądany o negatywnym wymiarze, przejawia się przede wszystkim w zanieczyszczeniu środowiska oraz szybkim tempie wzrostu wypadków drogowych.

W 2017 roku, zgodnie z najbardziej aktualnymi danymi opublikowanymi w bazie CARE z krajów europejskich, najwięcej wypadków drogowych miało miejsce w Niemczech – 302 656, we Włoszech – 174 933 oraz w Hiszpanii – 102 233, natomiast największą liczbę osób zabitych w 2017 roku odnotowano we Francji – 3444, we Włoszech – 3378 oraz w Niemczech – 3180 osób¹. Polska należy do krajów o naj-

¹ Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018*, Dane Komisji Europejskiej, DG MOVE baza CARE, opracowano w Polskim Obserwatorium Ruchu Drogowego (POBR) ITS Warszawa 2019.

wyższym wskaźniku zabitych na 100 wypadków drogowych (8,6) i to jest niepokojące. Za nami plasuje się Grecja (6,7), natomiast w innych krajach europejskich jest znacznie lepiej, zatem porównanie z nimi pod względem bezpieczeństwa drogowego nie jest zadowalające². Powszechnie w naszym kraju panuje przekonanie, że liczba wypadków i ich ofiar jest pochodną wzrostu liczby pojazdów. Czy rzeczywiście tak jest i tak być musi? Zwiększenie liczebności pojazdów na naszych drogach na pewno jest czynnikiem znacznie wpływającym na wzrost wypadkowości, jednakże przy zachowaniu zasad prawidłowego przebiegu procesu edukacyjnego w tej przestrzeni i to od najmłodszych lat, wielu zdarzeń można by było uniknąć.

Wypadki drogowe w Polsce

Od początku lat dziewięćdziesiątych liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce systematycznie rośnie (tabela 1), przekłada się to jednocześnie na wzrost liczby wypadków drogowych.

W innych krajach Europy Zachodniej, mimo rosnącego wciąż wskaźnika motoryzacji, wzrostu liczby pojazdów w stosunku do liczby mieszkańców, zagrożenie bezpieczeństwa mieszkańców, a w szczególności liczba zabitych w odniesieniu do populacji ma charakter malejący.

Tabela 1. Liczba pojazdów silnikowych w Polsce w latach 2009-2018

Lata	Pojazdy silnikowe ogółem	Samochody osobowe ogółem	Samochody ciężarowe ogółem	Motocykle ogółem
2009	22 024 697	16 494 650	2 595 485	974 906
2012	24 875 717	18 744 412	2 920 779	1 107 260
2015	27 409 106	20 723 423	3 098 376	1 272 333
2018	29 656 238	22 514 047	3 249 961	1 428 299

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018*, Warszawa 2019.

W ostatnim dziesięcioleciu w Polsce, najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2009 roku. Do 2016 roku widoczna była

² Ibidem.

tendencja spadkowa, za wyjątkiem roku 2010, natomiast po 2016 nastąpił wzrost liczby wypadków i ich ofiar. W 2018 roku na polskich drogach wydarzyło się 31 674 wypadków z liczbą 2862 zabitych i 37 359 rannych³.

W województwie śląskim odnotowano 3222 wypadki, w wyniku których 219 osób zginęło, a 3783 zostało rannych. Wskaźnik zabitych na 100 wypadków drogowych wynosił odpowiednio 6,8 i nie był najwyższy (max. 17,6 – w województwie kujawsko-pomorskim).

Z danych statystycznych opublikowanych w raporcie wynika, iż nie mały odsetek w zdarzeniach mają piesi. Z ich udziałem w 2018 roku odnotowano 7548 wypadków (23,8% ogółu), w których zginęło 803 pieszych (28,1%), a 6918 pieszych odniosło obrażenia ciała (18,5%)⁴.

Należy również zaznaczyć, że to właśnie w dużej mierze piesi byli sprawcami zdarzeń drogowych, gdzie najczęstszą przyczyną było:

- wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym,
- wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

W tabeli 2 dokonano zestawienia sprawców wypadków – pieszych w poszczególnych grupach wiekowych.

Tabela 2. Sprawcy wypadków – piesi w poszczególnych grupach wiekowych

Grupy wiekowe	Wypadki		Zabici		Ranni		Populacja
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	
0 – 6	95	90	3	–	94	91	2 680 493
7 – 14	305	298	4	7	306	293	3 164 652
15 – 17	96	80	3	1	94	81	1 083 278
18 – 24	193	161	14	10	182	154	2 922 156
25 – 39	412	393	83	54	336	351	8 903 584
40 – 59	609	494	146	124	484	375	10 266 316
60 plus	619	561	169	150	461	418	9 392 660

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018*, Warszawa 2019.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

Z danych zawartych w tabeli wynika, iż młodzi uczestnicy ruchu drogowego w przedziale wiekowym 7-14, a więc w zdecydowanej większości uczniowie szkół podstawowych, odgrywają znaczącą rolę w tej niechlubnej statystyce. Udział dzieci w wypadkach drogowych jest szczególnie bolesny, bowiem często przerywa życie, tak naprawdę jeszcze nierozpoczęte lub zamienia je w koszmar w wyniku np. trwałego inwalidztwa. W ostatnim dziesięcioleciu zauważalna jest tendencja spadkowa liczby wypadków drogowych z udziałem najmłodszych, jednakże i tak wyniki są zatrważające (tabela 3).

Tabela 3. Wypadki drogowe z udziałem dzieci w wieku 0-14 w latach 2009-2018

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2009	5050	128	5058
2010	4239	112	4586
2011	4077	102	4144
2012	3679	89	3945
2013	3454	90	3747
2014	3210	80	3509
2015	2820	70	3078
2016	2973	72	3260
2017	2822	56	3116
2018	2680	57	2958

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018*, Warszawa 2019.

Z danych zawartych w tabeli 3 wynika, iż liczba wypadków z udziałem dzieci w 2018 roku w stosunku do roku 2009 zmniejszyła się aż o 46,9%, w tym ze skutkiem śmiertelnym o 55,5%. Rannych było mniej o 41,5%, co może być w pewnej mierze faktem zadowalającym⁵.

Dzieci w wieku szkolnym były również w wielu przypadkach sprawcami wypadków drogowych, co ukazano w tabeli 4.

⁵ Ibidem.

Tabela 4. Sprawcy wypadków drogowych w wieku 0-14 lat w 2018 roku

Wiek	Rodzaj uczestnika	Wypadki	Zabici	Ranni
0-6	Kierujący	15	–	15
	Pieszcy	90	–	91
7-14	Kierujący	322	3	330
	Pieszcy	298	7	293
Ogółem:		725	10	729

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018*, Warszawa 2019.

W 2018 roku dzieci w wieku szkolnym były sprawcami 620 wypadków, w których zginęło 10 osób, a 623 zostało rannych. Nasuwa się zatem pytanie, czy można byłoby uniknąć tych nieszczęść lub zmniejszyć ich liczbę np. poprzez zwiększanie świadomości uczniów na zajęciach edukacyjnych w szkole?

Sprawcami wypadków drogowych oprócz pieszych są także rowerzyści i motorowerzyści. W tabelach 5 i 6 przedstawiono ich jako sprawców, ze szczególnym uwzględnieniem wieku szkolnego.

Tabela 5. Sprawcy wypadków – rowerzyści w 2018 roku

Grupy wiekowe	Wypadki	Zabici	Ranni
0-6	4	–	14
7-14	296	2	289
15-17	130	4	134

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018*, Warszawa 2019.

Tabela 6. Sprawcy wypadków – motorowerzyści w wieku od 7-17 lat

Grupy wiekowe	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
7-14	24	27	1	–	28	32
15-17	73	71	2	–	86	80

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018*, Warszawa 2019.

Sprawstwo zdarzeń drogowych wśród dzieci w wieku szkolnym jest znaczne. O ile wypadki spowodowane przez rowerzystów mogą być wynikiem niedostatków procesu edukacyjnego realizowanego w szkołach podstawowych, gdzie uczniowie zdobywają kartę rowerową, to w przypadku motorowerzystów ta sytuacja jest już niezależna od tych placówek. Wpływa na to fakt, iż od 2013 roku egzamin na kartę motorowerową odbywa się w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego i jest objęty osobnym programem szkolenia (kat. AM).

Powyższe wyniki nie są zadowalające, ponieważ przedstawiają liczbę tysięcy poszkodowanych i cierpiących obejmującą nie tylko ofiary zdarzeń i ich rodziny, ale także sprawców i ich najbliższych. Tragedia jest tym większa, jeżeli dotyczy nieletnich, a zwłaszcza dzieci, na których odcisnięte piętno zdarzenia pozostawia ślad na całe życie i jest niejednokrotnie sytuacją utrudniającą lub wręcz uniemożliwiającą normalne egzystowanie w życiu dorosłym. Zatem wymiar społeczno-ekonomiczno-gospodarczy wypadków drogowych, zwłaszcza z udziałem dzieci jest przeogromny i wpływający na całą gospodarkę krajową i światową. Przed aparatem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo drogowe stoi homeryczne wyzwanie, gdzie wymiar edukacyjny, zwłaszcza w edukacji wczesnoszkolnej odgrywa kluczową rolę, zgodnie z ludowym powiedzeniem, „czym skorupka za młodu nasiąknie”.

Ważną w tym wymiarze rolę odgrywa Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powołana dnia 1 stycznia 2002 roku na mocy ustawy Prawo o ruchu drogowym, pod nadzorem ministra do spraw transportu, gdzie głównym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa, w szerokim jego znaczeniu, obejmującym w szczególności kwestie związane z zakresem nadzoru nad ruchem drogowym, organizacją ruchu, szkoleniem i egzaminowaniem kierowców i inne⁶.

Zdarzenia drogowe z udziałem dzieci w Bytomiu

Autor niniejszego opracowania, podjął się próby przedstawienia zagrożenia związanego z ruchem drogowym, ze szczególnym uwzględnieniem jego młodych niechronionych uczestników w mieście Bytomiu w województwie śląskim, a także oceny kompetencji zawodowych

⁶ M. Zbyszynski, *Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego – stan obecny i przyszły*, „Transport Samochodowy” 2017, nr 1, s. 50.

nauczycieli szkół podstawowych realizujących zagadnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wybór miejsca badań nie był przypadkowy, Bytom jako jedno z najstarszych miast historycznego Górnego Śląska jest ważnym miejscem na kulturowej i industrialnej mapie regionu, jest także miejscem pracy i życia ludzi odpowiedzialnych za wychowanie i kształcenie dzieci i młodzieży w warunkach społeczeństwa postindustrialnego.

Wskazane miasto stanowi dla autora środowisko życia osobistego i zawodowego, jest świadkiem jego wzlotów i upadków, a także miejscem, z którym utożsamia się w największym stopniu znaczenie tego słowa.

W pracy dokonano zestawienia zbiorczego wypadków drogowych z udziałem uczniów szkół podstawowych na terenie województwa śląskiego ze szczególnym uwzględnieniem Bytomia. Wskazano ich przyczyny, a także poddano analizie wstępne wyniki badań przeprowadzone wśród nauczycieli szkół podstawowych.

W województwie śląskim w 2018 roku odnotowano 286 wypadków z udziałem dzieci do 14 lat, co daje niezbyt chlubne 4 miejscem – za małopolskim (307), łódzkim (304) i wielkopolskim (293), pod względem liczby wypadków według województw w Polsce⁷.

W Bytomiu w latach 2017-2019 (do 31 lipca) łącznie odnotowano 251 wypadków drogowych z udziałem dzieci⁸. Z uwagi na obszerny materiał, autor poddał analizie sytuacje najmłodszych niechronionych uczestników ruchu, tj. dzieci klas I-III. Zebrane dane uzyskał dzięki nieocenionej pomocy starszego sierżanta Mateusza Smolczewskiego, asystenta Wydziału Ruchu Drogowego, Komendy Miejskiej Policji w Bytomiu, który udzielił również wyczerpujących informacji na temat działań profilaktycznych związanych z bezpieczeństwem najmłodszych oraz współpracy ze szkołami i nauczycielami.

Dane dotyczące wypadków drogowych i ich przyczyn z udziałem dzieci szkół podstawowych klas I-III w Bytomiu ukazano w tabelach 7-8.

⁷ Ibidem.

⁸ Dane Komendy Miejskiej Policji w Bytomiu, Wydział Ruchu Drogowego. Stan na 31 lipca 2019.

Tabela 7. Liczba zdarzeń drogowych z udziałem dzieci klas I-III

Wiek w latach	2017	2018	2019 (do 31.07.2019)
7	1	0	2
8	1	0	2
9	4	1	1
10	3	0	1
Ogółem:	9	1	6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Bytomiu, Wydział Ruchu Drogowego. Stan na 31 lipca 2019.

Tabela 8. Przyczyny wypadków drogowych z udziałem dzieci klas I-III

Przyczyna zdarzenia	Liczba poszkodowanych dzieci
Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	6
Nieostrożne wejście na jezdnię zza przeszkody/pojazdu	3
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	1
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną	1
Gwałtowne hamowanie	1
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	1
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	3
Suma:	16

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Miejskiej Policji w Bytomiu, Wydział Ruchu Drogowego. Stan na 31 lipca 2019.

Z danych zawartych w tabelach wynika, iż rok 2018 był pod tym względem najbezpieczniejszym dla najmłodszych uczniów szkół podstawowych. Roku 2019 już do takich zaliczyć się nie da, ponieważ tylko w pierwszych 7 miesiącach było 9 zdarzeń, a więc tyle, ile w całym roku 2018⁹. Przedstawione dane podkreślają zatem rangę zadania, jakie stoi przed nauczycielami edukacji wczesnoszkolnej oraz pozostałymi

⁹ Ibidem.

nauczycielami szkoły podstawowej w zakresie kształcenia prawidłowych postaw i nawyków bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Przygotowanie zawodowe bytomskich nauczycieli

W niespełna 150 tysięcznym Bytomiu funkcjonuje 86 szkół, przedszkoli i placówek oświatowych, z czego 24 stanowią szkoły podstawowe¹⁰. Zatrudnionych jest w nich około 2700 nauczycieli, z czego na szkoły podstawowe po przeliczeniu na pełne etaty przypada 1231,16¹¹.

W nawiązaniu do podjętej tematyki pojawia się wiele pytań. Czy zatrudniona kadra nauczycielska w bytomskich szkołach jest wystarczająca i posiada odpowiednią liczbę specjalistów z niezbędnym przygotowaniem do realizacji treści wychowania komunikacyjnego? Czy bytomscy nauczyciele szkoły podstawowej są odpowiednio przygotowani do pełnienia tej misji? Czy posiadają odpowiednie kwalifikacje? Czy posiadane przez nich kompetencje są odpowiednie? I wreszcie, czy ich stopień zaangażowania i motywacja do pracy nad poprawą bezpieczeństwa są wystarczające?

Po wielu rozmowach z nauczycielami techniki i edukacji wczesnoszkolnej, analizie wyników badań, wywiadach z funkcjonariuszami Policji i Straży Miejskiej, można z zadowoleniem stwierdzić, iż w Bytomiu proces edukacji w obszarze wychowania komunikacyjnego oraz współpraca szkoły z wymienionymi instytucjami ma prawidłowy przebieg.

Należy zaznaczyć, że w bytomskich szkołach nauczyciele techniki posiadają prawo jazdy kategorii „B”. Niektórzy także mają ukończone szkolenie z wychowania komunikacyjnego w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego, którego głównym celem było odpowiednie przygotowanie nauczycieli zarówno do prowadzenia zajęć szkolnych dla uczniów ubiegających się o kartę rowerową, jak również do ich egzaminowania. Szkolenie, o którym mowa obejmuje 10 godzin i realizuje takie treści jak: bezpieczeństwo ruchu drogowego (3 godz.), przepisy ruchu drogowego (3 godz.), metodyka (2 godz.), pierwsza pomoc (2 godz.).

¹⁰ T. Nowak (red.), „Życie Bytomskie” z dnia 15.04.2019.

¹¹ Dane Urzędu Miasta Wydziału Edukacji w Bytomiu z lipca 2019 roku.

Wysoko specjalistyczną kadrą do potrzeb realizacji treści programowych z wychowania komunikacyjnego, może pochwalić się Szkoła Podstawowa nr 45 w Bytomiu pod kierownictwem Pani Urszuli Datko. Placówka zatrudnia osoby posiadające ukończone szkolenie w WORD w Katowicach, także osobę z uprawnieniami egzaminatora na prawo jazdy kategorii B oraz z uprawnieniami instruktora nauki jazdy kategorii A, B, C. Zatem można domniemywać, że proces nauczania treści komunikacyjnych w tej szkole będzie przebiegał na wysokim poziomie.

Szkoły podstawowe i nauczyciele w Bytomiu również ściśle współpracują z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji. W ciągu roku, w szkołach policjanci „drogówki” przeprowadzają liczne tematyczne spotkania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w których biorą udział dzieci oraz towarzyszący im nauczyciele. Podczas spotkań poruszane są kwestie bezpiecznego i poprawnego przechodzenia przez jezdnię w różnych sytuacjach, stosowania się do sygnalizacji świetlnej, bezpiecznego korzystania m.in. z tzw. elektrycznej hulajnogi/deskorolki i rowerów przez najmłodszych. Mateusz Smolczewski, specjalista ruchu drogowego, odpowiedzialny za współpracę ze szkołami w obszarze bezpieczeństwa drogowego zaznacza także, że: „podczas spotkań porusza się kwestie związane z bezpieczeństwem podczas wakacji, ferii i czasu wolnego, w tym m.in. bezpiecznym przebywaniem nad wodą, a także relacji z nieznanymi osobami, jako ważnego elementu życia społecznego”. Uczestnikom spotkań prezentowane są najczęstsze przyczyny zdarzeń drogowych w relacji pieszy-kierujący, kierujący-pieszy. „Podczas spotkań zachęcamy również najmłodszych do korzystania z elementów odblaskowych podczas codziennego poruszania się po drogach celem zwiększenia swojej widoczności i poprawy bezpieczeństwa. W miarę możliwości podczas spotkań zarówno dzieciom jak i osobom dorosłym rozdajemy elementy odblaskowe w postaci opasek, breloczków naklejek” – mówił M. Smolczewski.

Ponadto Komenda Miejska Policji w Bytomiu w ramach poprawy bezpieczeństwa najmłodszych współpracuje z Wojewódzkim Ośrodkiem Szkolenia Kierowców w Katowicach – Oddział w Bytomiu. W ramach współpracy została utworzona „Bytomska Akademia Bezpieczeństwa”, której głównym celem jest wczesna edukacja dzieci w zakresie wychowania komunikacyjnego i poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także w przestrzeni życia codziennego. Powyższe

cele realizowane są poprzez spotkania z policjantami Wydziału Ruchu Drogowego, Wydziału Prewencji, funkcjonariuszami Straży Pożarnej w Bytomiu oraz pracownikami WORDu. Zajęcia z dziećmi przedszkolnymi i szkół podstawowych pod opieką nauczycieli odbywają się podczas trwającego roku szkolnego i organizowane są we wtorki i czwartki w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Bytomiu. W trakcie tych spotkań prowadzone są także „nauki” prawidłowego przechodzenia przez jezdnię w sali imitującej przestrzeń drogową. Jest tam dostępne przejście dla pieszych z możliwością włączania i wyłączania sygnalizatora S-5 sytuowanego przy tego rodzaju przejściach. Nauczyciele, biorący udział w tych spotkaniach zdobywają nieocenioną wiedzę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zdobywają niezbędne umiejętności wykorzystywane na prowadzonych przez siebie zajęciach szkolnych w późniejszym okresie.

Do lipca 2019 roku zostało przeprowadzonych 31 spotkań o tematyce bezpośrednio dotyczącej wychowania komunikacyjnego, w których brały udział dzieci w wieku do lat 14 wraz z nauczycielami. Natomiast w roku 2018 odbyło się łącznie 66 takich spotkań¹².

Wraz z rozpoczęciem roku szkolnego, z którym związane jest też największe zagrożenie dla najmłodszych, spowodowane m.in. rozluźnieniem wakacyjnym, prowadzone są coroczne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa uczniów pod nazwą „Bezpieczna droga do szkoły”. W trakcie prowadzonych działań mundurowi KMP Bytom, oraz funkcjonariusze Straży Miejskiej w Bytomiu szczególnie dbają o bezpieczeństwo dzieci w rejonach bytomskich szkół. Ponadto policjanci prowadzą prelekcje i spotkania z dziećmi i nauczycielami w szkołach. W zajęciach każdorazowo uczestniczą nauczyciele, którzy niejednokrotnie aktywnie włączają się i zadają pytania związane z ruchem drogowym. Zajęcia z reguły prowadzone są na zasadzie aktywnej dyskusji z dziećmi i nauczycielami, połączonej z analizą problematyki zagrożeń drogowych.

Wychowanie komunikacyjne, zdaniem nauczycieli bytomskich szkół podstawowych, powinno być realizowane na wyższym poziomie, a obecny zawężony zakres jego realizacji wynika m.in. z ograniczeń czasowych. Przy okazji reformy edukacji liczni eksperci wskazywali

¹² Dane Komendy Miejskiej Policji w Bytomiu, Wydział Ruchu Drogowego. Stan na 31 lipca 2019 roku.

na konieczność wprowadzenia nauczania o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Powstały propozycje wprowadzenia oddzielnego przedmiotu lub wdrożenia tej tematyki w czasie godzin wychowawczych, co zdaniem specjalistów znacznie poprawiłoby bezpieczeństwo wśród najmłodszych – niestety nie przyniosło to zamierzonego rezultatu.

Opublikowany 4 marca 2019 raport ETSC¹³ (Status edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności w Europie) podsumowujący sytuację wychowania komunikacyjnego w szkołach krajów Unii Europejskiej, wskazuje co prawda na wysokie kompetencje nauczycieli w polskich szkołach podstawowych, jednak z dokonanych obserwacji wynika, iż w bytomskich szkołach nie wszyscy nauczyciele posiadają wskazane kwalifikacje. W raporcie poruszono kwestię przygotowania zawodowego nauczycieli realizujących treści dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego na lekcjach techniki. Wskazano w nim, że nauczyciel techniki musi odbyć studia podyplomowe „Technika z elementami wychowania komunikacyjnego”, a w przypadku przygotowywania uczniów do egzaminu na kartę rowerową – szkolenie w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego¹⁴.

Powyższe rozważania pozwalają przybliżyć sylwetkę nauczyciela, w kontekście wymagań stawianych nauczycielom szkoły podstawowej w celu zabezpieczenia prawidłowego przebiegu procesu kształcenia i przygotowania uczniów szkoły podstawowej jako samodzielnych użytkowników dróg publicznych i innych.

Podsumowanie

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym najmłodszych i edukacja w tym temacie są ściśle ze sobą powiązane i mają do odegrania ważną rolę w zakresie zwiększania bezpieczeństwa na krajowych, europejskich i światowych drogach. Dzieci i młodzież są użytkownikami dróg jako pasażerowie, piesi, rowerzyści oraz użytkownicy pojawiających się nowych środków transportu, takich jak np. skutery elektryczne

¹³ Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/aktualnosci/wiadomosci/status_edukacji_z_zakresu_bezpieczenstwa_ruchu_drogowego_i_mobilnosci_w_europie__raport_etsc (dostęp: 27.08.2019).

¹⁴ Ibidem.

czy hulajnogi. Zatem zadbanie o ich bezpieczeństwo podczas uczestniczenia w ruchu drogowym jest obowiązkiem nie tylko nauczycieli, ale także rodziców i innych osób dorosłych w ramach wzajemnej współpracy. Zainteresowanym stronom powinno zależeć na uświadamianiu uczniom powagi sytuacji poprzez stopniowe ponoszenie coraz większej odpowiedzialności za siebie i własne bezpieczeństwo, a także innych użytkowników dróg. Jeśli dobre nawyki zostaną ustalone i wypracowane, gdy dzieci są jeszcze małe, to po osiągnięciu progu dorosłości z dużą dozą prawdopodobieństwa staną się odpowiedzialnymi użytkownikami dróg. Jednak w okresie dorastania to dorośli, a zwłaszcza rodzice, są dla nich najważniejszymi wzorcami.

Zdaniem autora, reforma edukacji zwiększająca nacisk na wychowanie komunikacyjne, w perspektywie długoterminowej może przelożyć się na lepsze efekty w postaci mniejszej liczby wypadków niż jakiegokolwiek reformy w szkoleniu kandydatów na kierowców. To, co od wielu lat było nieobecne w szkołach podstawowych, czyli budowanie świadomości młodych ludzi z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz kształtowanie prawidłowych zachowań, stanowi najlepszy sposób na budowanie „bezpiecznego jutra” w ruchu drogowym.

Abstract

The paper presents traffic-related hazards, in particular to its young and vulnerable participants. A list was provided of road accidents that primary school students from the region of Silesia, in particular the city of Bytom participated in, together with an indication of their causes. Research was carried out among teachers of primary schools from Bytom, responsible for teaching elements of road safety, in particular to unprotected participants in traffic, aimed at determining the degree of professional preparation in this area.

The cooperation of primary schools and teachers with institutions responsible for road safety were presented, such as: Municipal Police Headquarters, Municipal Police, Regional Road Traffic Centre, and others, aimed at improving child safety, as well as increasing the communication skills of teachers, through active participation in trainings and workshops, and by promoting the principles of safe participation in road traffic.

Education in the field of road safety for its youngest participants should be a priority in the activities of all people and organizations, in particular teachers, who care about the safety of children and adults.

Bibliografia

- Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018*, Dane Komisji Europejskiej, DG MOVE baza CARE, opracowano w Polskim Obserwatorium Ruchu Drogowego (POBR) ITS Warszawa 2019.
- Leśniewska-Matusiak J., Dąbrowska-Loranc M., *Z Agatką na drodze*, Instytut Transportu Samochodowego, Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym, Warszawa 2008.
- Nowak T. (red.), „Życie Bytomskie” z dnia 15.04.2019.
- Zbyszyński M., *Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego – stan obecny i przyszły*, „Transport Samochodowy” 2017, nr 1.

Netografia

- Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/aktualnosci/wiadomosci/status_educacji_z_zakresu_bezpieczenstwa_ruchu_drogowego_i_mobilnosci_w_europie__raport_etsc (dostęp: 27.08.2019).