



ROSE 25

Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people



Dobre praktyki edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – europejski projekt ROSE25¹

Celem projektu ROSE 25 zainicjowanego przez Europejską Komisję Transportu i Energii prowadzonego w 25 krajach UE w latach 2004-2005 było zebranie informacji o realizacji działań z zakresu wychowania komunikacyjnego podejmowanych w poszczególnych krajach Unii, wybór najlepszych praktyk edukacyjnych, sporządzenie europejskiego poradnika zawierającego opis najlepszych z tych działań oraz przedstawienie wytycznych odnośnie skutecznego systemu wychowania komunikacyjnego w Unii Europejskiej.

Całością prac kierowali przedstawiciele Kuratorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KfV) z Austrii. Utworzono komitet sterujący złożony z przedstawicieli trzech instytutów: Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt) z Niemiec, VTI (Vlaams Theater Instituut) ze Szwecji oraz Transport Research Laboratory (TRL) z Wielkiej Brytanii. Polskę w projekcie reprezentowało Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego. Zespół badawczy składający się z reprezentantów instytutów naukowych był odpowiedzialny za metodologię i selekcję przykładów dobrych praktyk z poszczególnych krajów. Informacje zostały zebrane na podstawie kwestionariuszy ankiet przeprowadzonych w poszczególnych krajach dotyczących – działań, środków dydaktycznych i programów nauczania bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zakres projektu

Zgodnie z przyjętymi założeniami określono następujące grupy odbiorców działań edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- dzieci i młodzież od 3 do 17 roku życia,
- rodzice młodszych dzieci,
- realizatorzy wychowania komunikacyjnego.

W wielu krajach wychowanie komunikacyjne rozpoczyna się w 3 roku życia dziecka. Przedszkola lub podobne instytucje są miejscem pierwszego kontaktu dziecka poza rodzicami z przedstawicielami instytucji lub osobami, które poruszają z nimi tematy z zakresu brd. Placówki te zazwyczaj proponują rodzicom, aby ich dzieci uczestniczyły w takich zajęciach.

Górna granica wieku dzieci w grupie badawczej projektu ROSE25 to 17 rok życia. Osoby w tym wieku, mogą już poruszać się motorowerami w ruchu drogowym. Często te uprawnienia zdobywają na odpowiednich kursach w szkole. Jest to bardzo ważna grupa wiekowa, gdyż osoby te najczęściej są już kandydatami na kierowców.

¹ opracowano na podstawie „Final Report – ROSE25, Inventory and compiling of European Guide Practice Guide on Road safety education targeted at young people”, 2005

Pod uwagę brano działania realizowane zarówno w systemie szkolnym, jak i poza szkolnym. Rozpatrywano całe akcje jak również moduły działań oraz materiały edukacyjne.

Oddzielnie oceniano tradycyjne środki odnoszące się do określonych umiejętności użytkowników dróg (pieszy, rowerzysta, motorowerzysta, pasażer samochodu, pasażer transportu publicznego, pasażer autobusu szkolnego, osoba jeżdżąca na desce czy łyżworolkach) oraz nowoczesne środki odnoszące się do postaw wszystkich uczestników ruchu (partnerstwo, odpowiedzialność, życzliwość, szacunek), jako podstawowej normy zachowań. Poszukiwano również dobrych przykładów audycji radiowych i telewizyjnych, programów internetowych, podręczników (książki, gry, filmy etc). Szczególnie ważna w ocenie poszczególnych działań była ich ewaluacja i doskonalenie. Początkowo zakładano, że do oceny mają być przedstawiane tylko najlepsze praktyki z poszczególnych krajów, ale w trakcie zbierania danych ustalono, że dobrze jest przedstawić różne praktyki, dla porównania, jak również po to, aby ewentualnie wskazywać zdecydowanie niezalecane praktyki. Sposoby realizacji działań z dziećmi okazały się zróżnicowane.

Narzędzia badawcze

Do zebrania danych dobrych praktyk posłużyły 4 kwestionariusze ankiet:

- Kwestionariusz dotyczący działań/akcji
- Kwestionariusz dotyczący narzędzi/mediów
- Kwestionariusz dotyczący programu nauczania z zakresu BRD
- Kwestionariusz dotyczący krajowych systemów wychowania komunikacyjnego

Kwestionariusze ankiety zawierały pytania z wielokrotną możliwością odpowiedzi, pytania otwarte, ale też prośbę o opis i krótką charakterystykę.

Edukacja w zakresie BRD dzieci i młodzieży odbywa się głównie w przedszkolach i szkołach, ale również poza tymi placówkami. W badaniu starano się uwzględnić wszystkie obszary realizacji wychowania komunikacyjnego. W związku z tym przyjęto następujące definicje:

- działania/akcje: zawierają ogół działalności, inicjatyw z zakresu BRD, od jednorazowych akcji do działań uwzględnionych w podstawie programowej
- narzędzia/media: ta grupa zawiera wszystkie materiały edukacyjne: płyty CD, książki, podręczniki, filmy, gry dydaktyczne, programy nauczania itd.; narzędzia wykorzystywane w przedszkolach, szkołach i innych pełniące rolę drugorzędą do akcji i umożliwiający, ułatwiający ich realizację

Selekcja dobrych praktyk

Kryteria doboru dobrych praktyk musiały być jasne i zrozumiałe dla wszystkich. Najlepsze praktyki to takie, które są częścią procesu wychowania komunikacyjnego i nie są jednorazowym wydarzeniem, ale elementem całej długofalowej strategii. Pozytywnie oceniane były przedsięwzięcia, które są inicjatywą kilku instytucji i są zarazem początkiem dla innych dokonań, są powszechnie dostępne, składają się z kilku faz (przygotowawczej, działania konkretnego i fazy końcowej – oceniającej), te do których realizacji nie są konieczne bardzo duże nakłady finansowe. Zwracano uwagę nie tylko na przekazywanie wiedzy, kształtowanie umiejętności i postaw, ale również na aspekt etyczny podejmowanych działań. Badania przeprowadzone w ramach programu ROSE 25 objęły łącznie 193 działania i 114 środków dydaktycznych z zakresu wychowania komunikacyjnego ze wszystkich 25 krajów UE. Badania potwierdziły znaczenie przedszkoli i szkół dla edukacji z zakresu brd.

Najwięcej akcji jest realizowanych w szkołach lub przy ich współpracy. Edukacja w zakresie brd powinna skupiać się na trzech głównych celach:

- szerzeniu wiedzy
- zastosowaniu umiejętności
- przyswajaniu odpowiednich nawyków i postaw akceptowanych społecznie

Ważną sprawą pozostaje kwestia uregulowania prawnego edukacji komunikacyjnej, jej miejsca w szkole – podstawie programowej, określenia celów dla poszczególnych grup wiekowych, wykorzystywanych metod i pomocy dydaktycznych oraz jej realizacji przez podmioty pozaszkolne.

W ramach projektu ROSE 25 opracowano raport o strukturze edukacji z zakresu brd we wszystkich krajach UE, katalog dobrych praktyk z tego zakresu dla krajów Unii Europejskiej oraz zbiorów rekomendacji dla decydentów na temat edukacji z zakresu brd. W poniższym artykule przedstawione zostaną rekomendacje – zalecenia dla działań z zakresu brd podejmowanych na rzecz każdej grupy uczestników ruchu drogowego w ramach całego systemu edukacji.

Dla każdej kategorii wybrano jeden lub dwa przykłady do szczegółowej prezentacji z załączonymi fotografiami i krótkim opisem.

Wg ekspertów dobra praktyka powinna:

- zawierać elementy teoretyczne i praktyczne
- skupiać się na wiedzy, umiejętnościach i kształtowaniu postaw
- być atrakcyjna i nowatorska dla grupy docelowej, wzbudzać zainteresowania oraz mieć ciekawą formę
- mieścić się w systemie szkolnym, w szerokim kontekście
- opierać się na współpracy, tworzyć sieć
- być łatwa do powtórzenia przez innych
- nowatorska
- 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

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk z wybranych kategorii.

Pasażerowie samochodów

Głównym tematem akcji realizowanych w tym zakresie jest bezpieczne przewożenie dzieci w fotelikach i pasach bezpieczeństwa podczas podróży samochodem. Grupami celowymi są tutaj rodzice (głównie oni przewożą dzieci w pojazdach) oraz same dzieci. Zapinanie pasów jest jednym z wielu tematów poruszanych podczas szkoleń dla młodych kandydatów dla kierowców. Są oni informowani o znaczeniu zapinania pasów i przewożenia dzieci (których będą rodzicami w przyszłości) w odpowiednich zabezpieczeniach. Nie znaczy to jednak, że będą oni bezpiecznie przywozić swoje pociechy w przyszłości, mimo znajomości przepisów, norm jakościowych itd.

Jednym z takich działań jest **Akcja Kangur** (Action Kangaroo) z Austrii, realizowana od 1997 roku. Ma ona zasięg ogólnokrajowy. Akcja jest realizowana w przedszkolach i szkołach. Grupą docelową są dzieci w wieku 3-10 lat, ich rodzice oraz nauczyciele. Celami akcji są:

- wykształcenie odpowiednich postaw i nabycie umiejętności bezpiecznego zachowania się w samochodzie oraz opuszczania go
- uświadomienie ewentualnych konsekwencji nieprawidłowych zachowań
- refleksja nad zachowaniem własnym i innych uczestników ruchu
- motywowanie rodziców do zaangażowania się w akcję

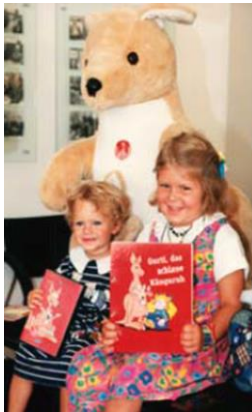
Akcja jest realizowana w 2 fazach:

Faza 1. – czas trwania: 1 godzina; metody: teatrzyk, dyskusja, demonstracja

Pacynka kangur przy udziale wychowawców dzieci w przedszkolach i szkołach pokazuje jak poprawnie zapinać się w pasy i podróżować w fotelikach. Opowiedziana jest historia mełego kangurka, który jest chroniony w torbie mamy. Na koniec pogadanki nauczyciele otrzymują książeczki, maskotkę kangurka oraz materiały informacyjne. Dzieci są zachęcane do rozmowy w domu na ten temat.

Faza 2. – czas trwania: 40 minut; realizowana 2 tygodnie po fazie 1.

Druge spotkanie jest przewidziane dla rodziców i koncentruje się na ich postawach i zachowaniach. Rodzice opowiadają o tym jak sami podróżują w pojazdach, pokazują jak zapinają się w pasy. Poprawna demonstracja jest nagradzana. Instruktorami są przedstawiciele Austriackiej Rady BRD, oni również wcielają się w rolę kangurka dla dzieci.



Nie ma ewaluacji jeszcze tego projektu.

Działanie jest połączeniem teorii i praktyki. Dzieci aktywnie uczestniczą w zajęciach z pacynką – kangurkiem ucząc się od niego konieczności podróżowania w zabezpieczeniach podczas podróży samochodem. Rodzice otrzymują praktyczne porady prawidłowego użytkowania urządzeń zabezpieczających w ich własnych pojazdach oraz uzmysławia się im, że ich bezpieczeństwo i bezpieczeństwo dzieci zależy od nich samych. Projekt jest kierowany do dzieci i ich rodziców. Przekazywanie samych informacji o pasach i fotelikach nie jest głównym celem tej akcji; bardziej wyrobienie nawyku rozmawiania o tym w relacji dziecko-dorośli.

Nie ma konkretnych zaleceń kiedy akcja powinna być realizowana. Zazwyczaj przeprowadza się ją w pierwszych tygodniach nowego roku szkolnego lub po feriach i podobnych okresach. Założeniem jest, aby przeprowadzać akcje prewencyjne zanim dojdzie do wypadku a nie przeprowadzać ją w grupie osób, które w takich wypadkach już uczestniczyły. Zajęcia są prowadzone w małych grupach. Powrót akcji jest łatwe. Jest ograniczone tylko liczbą aktywnych uczestników. Instruktorzy są poddani wcześniejszemu szkoleniu. Pacynka mówi językiem zrozumiałym dla dzieci.

To działanie jest bardzo atrakcyjne dla grupy z powodu jego zabawowego charakteru i interakcyjnego podejścia do dzieci. Działanie zawiera element wymuszenia, ponieważ po pierwszej fazie następuje faza druga, w której sprawdza się stosowanie urządzeń zabezpieczających w pojazdach przez rodziców. Włączenie się w akcję policji zwiększa jej efektywność. Od nauczycieli zależy jak wykorzystają materiały podczas zajęć.

Dobre punkty tego działania to niewątpliwie atrakcyjna i łatwa do realizacji forma, poruszenie zagadnienia stosowania urządzeń zabezpieczających w pojazdach podczas rozmów z dziećmi, ich rodzicami oraz dzieci z rodzicami.

Piesi

Praktyczny trening umiejętności to najefektywniejszy sposób nauczania dzieci poruszania się w ruchu drogowym. Dzieci potrzebują rozwijać umiejętność

podejmowania decyzji, by stać się bezpieczniejszymi pieszymi. Treningi powinny być przeprowadzane wyłącznie w bezpiecznych miejscach i pod nadzorem dorosłych. Trening powinien odzwierciedlać treści o poruszaniu się w ruchu drogowym przyswojonych przez dziecko w domu. Jeśli dzieci nie nabyły takich umiejętności od opiekunów powinny skorzystać z tych organizowanych przez różne organizacje.

W tej kategorii jako przykład dobrej praktyki wybrano projekt **Kerbcraft** z Wielkiej Brytanii. Projekt ma zasięg krajowy. W 1997 roku projekt został rozwinięty i oceniony a od 2002 roku działanie zostało rozszerzone na skalę ogólnokrajową. Program jest częścią systemu szkolnego. Grupą docelową są dzieci w wieku 5-7 lat, rodzice, społeczność lokalna, dorośli ochotnicy pełniący rolę trenerów i piesi.



Celami programu są:

- rozpoznawanie niebezpiecznych miejsc w ruchu drogowym, pokonywanie ich i unikanie
- kształtowanie umiejętności odpowiedniego zachowania w różnych sytuacjach w ruchu drogowym jako pieszych uczestników ruchu; stosowanie się do obowiązujących reguł
- uświadomienie, że nawet przejście dobrze oznakowanego skrzyżowania wiąże się z ryzykiem wystąpienia wypadku np. z powodu parkujących na poboczach pojazdów
- nauczanie rodziców przekazywania dzieciom zasad poruszania się w ruchu drogowym; uczenie dzieci ze zrozumieniem

Realizacja projektu:

- otrzymanie pozwolenia rodziców na przeprowadzenie akcji
- powołanie ochotników-trenerów wśród rodziców; szkolenie rodziców przez twórców projektu
- wyznaczenie odpowiednich miejsc do testowania i przeprowadzenia treningu
- 30 minutowe próby w ruchu drogowym z dziećmi podczas których mowi się o bezpieczeństwie na drodze
- rozpoznawanie przez 3 osobowe grupy dzieci (z trenerem) miejsc niebezpiecznych na drodze; przechodzenie przez jezdnię w grupach 2 osobowych w miejscach niebezpiecznych np. gdzie piesi są słabo widoczni z powodu parkujących pojazdów na poboczu drogi lub niebezpiecznych skrzyżowaniach; obserwowanie zachowania trenera i naśladowanie jego zachowań w ruchu
- sprawdzenie każdej nowo nabytej umiejętności

Zasady brd wpojone dzieciom podczas realizacji projektu były przez nie pamiętane i stosowane nawet po dwóch miesiącach. Trening rodziców również zakończył się sukcesem. Program doskonale wprowadza dzieci w zagadnienia brd, których przyswojenie w dzieciństwie niewątpliwie przyczyni się do ich stosowania i kierowania się nimi w przyszłości.

Program składa się z 3 modułów, każdy moduł z 4-6 sesji; 1 sesja trwa 30 minut i odbywa się raz w tygodniu. Moduły powinny zostać zrealizowane w okresie od 18 do 14 miesięcy.

Trenerami są ochotnicy – rodzice dzieci. Nad nimi czuwają lokalni urzędnicy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oni są odpowiedzialni za przeprowadzenie akcji. Oni również są trenerami rodziców. Szkoły (nauczyciel koordynujący) współpracują z organizatorami i rodzicami. W Kerbcraft trenerami są rodzice – ochotnicy, którzy pracują z dwoma albo trzema dziećmi w małej grupie na wyznaczonym wcześniej

obszarze. Uczą dzieci rozpoznawać bezpieczne i niebezpieczne miejsca. Każda nowa umiejętność jest sprawdzana w praktyce by zapewnić dzieciom jak największe zrozumienie problemu.

Ten projekt należy do działań praktycznych. Dzieci mają wysoki czynnik współdziałania z trenerem. Aby nauczyć dzieci rozpoznać bezpieczne i niebezpieczne miejsca, dzieci poruszają się w ruchu drogowym; ćwicząc różne sytuacje np. przechodzenie przez jezdnię. Program ma stopniowaną trudność. Sytuacje z czasem stają się bardziej skomplikowane by wyuczyć końcową umiejętność. Dzieci muszą wskazać najbezpieczniejszą ich zdaniem drogę do obranego celu. To prowadzi do lepszego zrozumienia przez nie ruchu drogowego i stosowania nabytych umiejętności do innych sytuacji.

Działanie obejmuje trzy kluczowe umiejętności, których brak sprawia, że dzieci są bardziej narażone na udział w wypadku drogowym. Żadne z nich nie jest możliwe do nauczenia bez praktycznego treningu. Dzieci mają nauczyć się rozpoznawać niebezpieczne miejsca, przejść na drugą stronę między parkującymi samochodami, przejść na drugą stronę na skrzyżowaniu. Zajęcia są dostosowane do rozwoju i grupy wiekowej dzieci, zaprojektowane tak, aby dziecko uczyło się w sposób naturalny, a przyswojone wiadomości były trwałe i stanowiły bazę dla dalszych zajęć. Dzięki roli trenerów rodzice nabierali świadomości ważności bezpieczeństwa na drodze, swojego udziału w propagowaniu treści brd i ich nauczania oraz postrzegania siebie jako uczestników ruchu. Działanie miało na celu poprawienie zachowań dzieci w ruchu drogowym przez dłuższy okres czasu i cel został osiągnięty.

Akcja rozpoczyna się w pierwszym roku szkoły kiedy dziecko ma 5 lat i trwa 18-24 miesięcy. Każda umiejętność jest ćwiczona przez 4-6 tygodni w sesjach po 30 minut a następnie wzmacniana wieloma powtórzeniami. Konieczne jest, aby dzieci przeszły wszystkie moduły gdyż brak zaliczenia jednego sprawia problemy w realizacji następnego. Rodzice są aktywnie włączeni w to działanie, które wymaga wysokiego poziomu organizacji i planowania.

Ich zaangażowanie pozwala na poświęcenie poszczególnym dzieciom większej ilości czasu na zajęciach. Małe grupy są dodatkową zaletą. Organizowanie takich zajęć pozwala na nawiązanie kontaktu rodziców ze społecznością lokalną i szkołą. Problemem jest natomiast zebranie grupy rodziców trenerów-ochotników, którzy włączyliby się do tego projektu. Rodzice nie są trenerami własnych dzieci. Akcja ta wspierana jest przez media.

Działanie jest pracochłonne w realizacji. Wymagany jest koordynator do współpracy ze szkołami, który zorganizuje rekrutację i trening rodziców i będzie obecny przy prowadzeniu akcji. Zmieniające się warunki ruchu mogą skomplikować prowadzenie zajęć praktycznych. Działanie jest niezależne od policji i innych organizacji. Akcji towarzyszy strona internetowa dla koordynatorów i trenerów. Na niej koordynatorzy dzielą się informacjami i doświadczeniami. Nie ma natomiast strony internetowej dla dzieci. Materiały są dostępne w Departamencie Transportu. Działanie ma własne logo, koszulki, plakaty itd. Dzieci i rodzice noszą kamizelki odblaskowe podczas zajęć praktycznych.

Inną akcją kierowaną do pieszych jest realizowana w Belgii – **Bezpiecznie na Zebrze** (Save the Zebra). Ma na celu zwiększenie świadomości pieszych – dzieci w ruchu drogowym. Dzieci monitorują zachowania kierowców przejeżdżających przez przejścia dla pieszych a następnie przedstawiają im przygotowane materiały, które mają wpłynąć na ich zachowanie w przyszłości. Najczęstszymi tematami są tu przekroczenie prędkości przez kierowców i nieprawidłowe przechodzenie przez

przejścia dla pieszych. Nacisk kładziony jest na przestrzeganie przepisów ruchu drogowego.

Akcja jest kierowana do dzieci 8-10 roku życia. Wybrano ją jako przykład dobrej praktyki ponieważ nie tylko wzywa kierowców i pieszych do bezpiecznego poruszania się, ale uczy bezpieczeństwa dzieci.

Materiały tworzone przez dzieci mają wpływać na kierowców i pieszych, aby zachowywali się poprawnie na przejściach. Materiały sprawiają, że dzieci same lepiej rozumieją zagadnienia związane z bezpieczeństwem. Akcja jest realizowana podczas jednego dnia. Rano w klasie odbywa się dyskusja o przejściach dla pieszych, następnie dzieci przechodzą na skrzyżowanie z pasami gdzie obserwują zachowania innych uczestników ruchu. Po południu własnoręcznie robią i rozdają materiały skierowane do poszczególnych uczestników ruchu korzystających z przejść dla pieszych. Następnie uczestnicy projektu z różnych szkół łączą się w zorganizowanym marszu po mieście. Nad całością czuwa policja. Do akcji mogą włączyć się rodzice. Takie działanie prowadzone szczególnie przy przejściach dla pieszych blisko szkół poprawiają bezpieczeństwo, zwracają uwagę na problematykę bezpieczeństwa, a jednocześnie dzieci miło spędzają czas w atrakcyjnej formie.

Rowerzyści

Jazda na rowerze to złożona czynność ponieważ określone ruchy ciała muszą być wykonane w krótkich odstępach czasu z odpowiednią szybkością. Jest to trudne dla małych dzieci. Pięcioletnie dzieci są w stanie jechać na rowerze wzdłuż linii prostej i krętej. Wymaga to od nich dużej koncentracji. Stąd też dobre praktyki dotyczące rowerzystów dotyczą głównie praktycznego treningu umiejętności. Zawartość tych działań jest podobna w wielu przypadkach. Najwięcej różnic wynikało z czasu przeznaczonego na zajęcia. W dobrych praktykach podzielono akcje na te odbywające się w miasteczkach ruchu drogowego i podobnych miejscach i tych realizowanych w rzeczywistym ruchu drogowym.



Bezpieczny rower (Safe Bike) to przykład dobrej praktyki ze Słowenii. Akcja jest realizowana w ramach systemu szkolnego i kierowana do dzieci w wieku 10-11 lat oraz ich rodziców. Ma zasięg ogólnokrajowy. Jest realizowana w 500 szkołach co stanowi 80% grupy docelowej. Akcja promuje używanie rowerów zaopatrzonych w akcesoria poprawiające bezpieczeństwo oraz sprawnych technicznie. Głównym celem akcji jest nauka dzieci i rodziców właściwej konserwacji rowerów, przeprowadzenie prostych napraw oraz uświadomienie jak ważne dla bezpieczeństwa jest sprawne wyposażenie roweru.

Zajęcia przeprowadzane są głównie wiosną. Polegają na przygotowaniu roweru do nowego sezonu i sprawdzeniu go przez inspektorów technicznych. Akcja realizowana jest przy współpracy Słoweńskiej Rady BRD, władz lokalnych i policji. Wszystkie rowery, które pomyślnie przechodzą kontrolę otrzymują naklejkę Bezpieczny Rower. Każdego roku naklejka ma inny kolor i jest ważna tylko tego roku. W roku następnym, aby ją otrzymać trzeba poddać rower kolejnej kontroli. Jeśli rower nie spełnia wymagań, rodzice dziecka są informowani o usterkach i o konieczności ich naprawy. Następnie rower poddawany jest kolejnej kontroli. Akcja przeprowadzana jest jeden raz w roku i jest łatwa do realizacji.

Akcja Bezpieczny Rower ma praktyczny charakter. Podkreśla się znaczenie stanu technicznego rowerów; rowery są sprawdzane i jest to połączone z poradami jak je

prawidłowo konserwować i przeprowadzać proste naprawy. Napraw rowerów najczęściej dokonują rodzice, a dzieci przy tym uczestniczą, „pomagając” im. W ten sposób rodzice spędzają czas ze swoimi dziećmi, a dzieci uczą się od nich przez naśladowanie. Celem programu jest propagowanie znaczenia bezpiecznej jazdy na sprawnym rowerze. To działanie jest atrakcyjne zarówno dla dzieci jak i rodziców. Kształtuje pozytywne postawy, a posiadanie ważnej naklejki na rower wpływa na dzieci motywująco. Program nie jest realizowany w ramach żadnego szkolnego przedmiotu, choć jest przez te szkoły podejmowany. Nie ma materiałów z nim związanych. Badanie rowerów w miejscowych szkołach zostało zamienione w coroczne wydarzenie; do szkół zapraszani są rodzice, miejscowe władze i przedstawiciele policji. Prowadzenie takiej akcji oraz innych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy od samych szkół. Akcja jest łatwa do powtórzenia. Ponadto co jest istotne jej przeprowadzenie jest tanie. Akcja Bezpieczny Rower w Słowenii obejmuje prawie wszystkie rowery 10-letnich rowerzystów.

W Słowenii realizowany jest również projekt **Mądra Głowa Jeździ w Kasku** (Smart Head Uses A Helmet). Ta ogólnokrajowa akcja jest skierowana do dzieci i młodzieży w wieku 6-17 lat i zachęca do używania hełmów podczas jazdy na rowerze. Każdego roku Słoweńska Rada BRD umożliwia zakup hełmów z certyfikatem bezpieczeństwa po niższych cenach. Rada analizuje oferty producentów hełmów i wybiera te, których produkty i ceny są najkorzystniejsze. Oferta cenowa tych hełmów jest przedstawiana w szkołach i innych miejscach, w których propaguje się noszenie hełmów. W ramach akcji przeprowadza się eksperyment z jajkiem w hełmie. Hełm chroni jajko przed uszkodzeniem. Jajko symbolizuje głowę rowerzysty. Broszury, ulotki, plakaty i strona internetowa są uzupełnieniem tego przedsięwzięcia. Strona internetowa powstała przy współpracy z Ministerstwem Zdrowia. Akcja jest przeprowadzana corocznie. Akcja Mądra Głowa Jeździ w Kasku jest związana ze zmianami legislacyjnymi w prawie o ruchu drogowym. Noszenie hełmów ochronnych podczas jazdy rowerem jest przymusowe dla dzieci do 14 roku życia. Niestety nie jest to popularne wśród młodzieży. Niewątpliwie akcja przyczynia się do popularyzacji hełmów jako koniecznego elementu poprawiającego bezpieczeństwo rowerzystów. Edukacyjna demonstracja jajka w hełmie zachęca dzieci do zakupu hełmu. Wadą jest brak włączenia się rodziców. Ich aktywność w tym zakresie wzmocniłaby działanie. Ogranicza się ona niestety tylko do zakupu hełmu.

Szkolny/publiczny transport

Z wiekiem zmienia się rola dzieci w ruchu drogowym. Są już nie tylko pieszymi, pasażerami i rowerzystami, ale również użytkownikami transportu miejskiego i szkolnego. Zwiększa się zasięg ich mobilności kiedy osiągają wiek szkolny. Każdego dnia dzieci muszą do tej szkoły dojechać/dojechać a potem z niej wrócić. Kiedy środkiem transportu do szkoły staje się komunikacja publiczna, oczekuje się, że uczniowie będą podróżować przynajmniej przez pierwszy okres pod opieką osoby dorosłej. Dopiero później w grupie rówieśników lub samemu. Podróżowanie komunikacją publiczną jest dość specyficzne dla dziecka. Do podróżowania pociągiem lub autobusem konieczne są odpowiednie predyspozycje fizyczne (wchodzenie i wychodzenie z pojazdu) i umysłowe umiejętności (planowanie podróży, poprawne zachowanie wobec innych pasażerów itd). Dla dzieci podróż z osobą dorosłą to możliwość zapoznania się z tym rodzajem transportu i związanymi z nim zasadami.

Zawraca się również uwagę na zachowanie się dzieci starszych w środkach komunikacji publicznej (agresja, presja grupy, zachowania ryzykowne).

Niemiecki program **Opiekunowie w Autobusie Transportu Miejskiego** (Bus Guards In Public Transport) działa od 1990 roku. Akcja jest realizowana w 16 landach – z nich pochodzą szkoły, które zgłosiły się do jej realizacji. Zasięg akcji nie zależy od udziału w niej poszczególnych landów, ale od umiejscowienia zgłoszonych placówek oświatowych. Akcja jest kierowana do dzieci i młodzieży w wieku 13-18 lat, którzy są opiekunami innych dzieci w autobusach oraz dzieci korzystających z transportu publicznego.

Celami akcji jest nauczenie dzieci odpowiedzialności, właściwego zachowania i umiejętności rozwiązywania konfliktów, które często mają miejsce w komunikacji publicznej, również właściwego reagowania na przemoc w autobusach/pociągach. Umiejętność reagowania w takich sytuacjach poprawi bezpieczeństwo i komfort podróży do i ze szkoły, bezpieczeństwo na przystankach, stacjach kolejowych i wewnątrz pojazdów. Uczniowie zapoznają się z zasadami podróżowania transportem publicznym (nie przepychać się, ustępować miejsca mniejszym dzieciom i starszym, nie stosować przemocy fizycznej itd.). Dzieci ćwiczą poprawne zachowania z wyznaczonymi Opiekunami. Promuje się również partnerstwo z innymi grupami podróżującymi transportem publicznym i kierowcami autobusów. Zajęcia mają sprawić, że podróż dom-szkoła będzie bezpieczniejsza i mniej stresująca dla młodszych dzieci. Starsi uczniowie w wieku 13-18 lat, którzy jeżdżą autobusami do szkoły „pracują” jako Opiekunowie/strażnicy młodszych uczniów. Przechodzą oni 6-dniowe szkolenie podczas którego zapoznają się z problemami młodszych podróżujących transportem publicznym, uczą się jak na nie reagować i rozwiązywać. Opiekunowie/strażnicy noszą specjalne ubrania: kamizelkę z aplikacją – eskorta i czapkę.

Nie ma opublikowanych danych o rezultatach tego projektu. Stwierdzono ogólnie mniejszą ilość sytuacji konfliktowych w środkach komunikacji publicznej i przypadków wandalizmu.

Po 6-dniowym treningu uczniowie pełnią dyżury podczas każdej podróży do szkoły. Ich instruktorami są nauczyciele, policjanci i pracownicy instytucji związanych z ruchem drogowym. Główna różnica między podróżowaniem rowerem a środkami komunikacji polega na bardziej społecznym charakterze tego drugiego. Pasażer transportu miejskiego musi być świadomy potrzeb jego innych użytkowników i poprawnie się zachowywać. Tłok w autobusach sprawia, że ludzie są nastawieni agresywnie do siebie, krzyczą, rozpychają się, niszczą mienie. Dochodzi do wielu zranień i nieprzyjemnych sytuacji, które nie są przyczyną wypadków drogowych a niewłaściwego zachowania, ciasnoty i przemocy. Starsze dzieci uczą się być przewodnikami i wzorami do naśladowania w transporcie publicznym dla młodszych. Młodsze natomiast uczą się społecznego aspektu podróżowania i ćwiczą prospołeczne zachowania. Nacisk jest kładziony na praktykę. Akcja jest całoroczna. Nie ma żadnych szczególnie wybranych okresów, w których byłaby nasiloną, ani nie jest związana z realizacją innych przedsięwzięć związanych z brd.

Współpracują szkoły, policjanci i pracownicy instytucji związanych z ruchem drogowym, zakłady komunikacji miejskiej, kierowcy autobusów oraz uczniowie. Zaangażowanie rodziców w akcję zależy od wieku ich dzieci. To działanie jest łatwe do realizacji, a koszty są minimalne. Na koszty wpływają nakłady związane z zakupem strojów dla Opiekunów/strażników i małych prezentów dla nich po zakończeniu roku szkolnego, aby nagrodzić ich trud. W wielu przypadkach zakłady

komunikacji miejskiej pokrywają część kosztów za zakup strojów, gdyż realizacja akcji wpływa na redukcję wandalizmu w autobusach. Opiekunowie/strażnicy muszą mieć możliwość kontaktu z dorosłym doradcą (nauczycielem) podczas całego roku. Osoba ta nadzoruje projekt i pracę uczniów - Strażników. Szkoła i nauczyciele powinni ich wspierać w codziennej pracy. Dla dzieci szkolenie na Strażników jest atrakcyjne. Dzieci czują się potrzebne i kształtują swoją odpowiedzialność za innych. Jednakże jest to trudne w codziennej praktyce np. mogą być odbierane jako przemądrzałe i nie traktowane poważnie. Jest to sposób na przełamanie ich nieśmiałości i nabranie pewności siebie. Poza tym dzieci młodsze naśladują w zachowaniu dzieci starsze, chcą być takie jak one. Tak więc poprawne zachowanie starszych w środkach komunikacji publicznej sprawia, że i młodsze dzieci zachowują się podobnie, nawet w sprawach dotyczących bezpieczeństwa na drodze. Jest to więc nauczanie nie tylko poprawnych zasad brd, ale również właściwych postaw społecznych.

Kandydaci na kierowców

Młodzi kandydaci na kierowców to osoby w wieku 16-18 lat. Muszą oni zostać przygotowani do ich nowej roli w ruchu drogowym. Świadomość i unikanie ryzyka to bardzo ważne tematy dla tej grupy. Większość projektów w tym zakresie jest związanych z problemami kierujących z alkoholem, zażywaniem leków/narkotyków i przekraczaniu prędkości. Niektóre z nich dotyczą spędzania czasu wolnego. Można jednak śmiało powiedzieć, że działania te mimo, że są adresowane do młodych kandydatów na kierowców, mogłyby być przeznaczone dla innych grup uczestników ruchu jak rowerzyści czy motorowerzyści. Akcje związane z młodymi kandydatami na kierowców skupiają się jednak na uświadamianiu zagrożeń i przyswajaniu właściwych postaw. Niektóre akcje stosują taktykę zastraszenia, pokazując konsekwencje nieprawidłowych zachowań w ruchu drogowym. Inne umożliwiają ćwiczenie jazdy w symulatorze. Są również akcje polegające na tym, iż młodzi przyszli kierowcy przeprowadzają wywiady, piszą artykuły, dyskutują na tematy związane z brd z autorytetami lub w swoich grupach itp.

Działania Na Rzecz BRD – Traktujemy Poważnie (Traffic Safety Work Taken Seriously) jest niemieckim programem realizowanym od 2002 roku skierowanym do młodzieży w wieku 16-18 lat. Działanie jest realizowane około 200 razy w ciągu roku. Celem akcji jest promowanie zachowań prospołecznych, umiejętności komunikowania się z innymi, nabywanie pewności siebie, nie uleganie presji grupy rówieśniczej, nabranie umiejętności oceny ryzyka, unikania sytuacji ryzykownych, umiejętności podejmowania odpowiednich decyzji i rozwiązywania konfliktów z opiekunami. Działanie polega na przeprowadzeniu szeregu dyskusji o tematyce związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego i młodzieżą, formami spędzania wolnego czasu i podejmowaniem przez nich ryzyka. Osoba prowadząca rzadko przerywa dyskusje, zazwyczaj jej rola polega na kierowaniu dyskusją i przekazywaniu pomysłów. Uczniowie dyskutują o tzw. sytuacjach dylematu. Np. *dziewczyna okłamuje rodziców mówiąc im, że będzie nocować u swojej przyjaciółki. W rzeczywistości spędza czas ze swoim chłopakiem w dyskotecie, do której dojechali jego samochodem. Późną nocą nie wie co ma zrobić. Jej chłopak jest pijany, a ona boi się z nim wracać samochodem. Czy powinna zadzwonić do rodziców, aby zabrali ją do domu?* Drugi krok zajęć to analiza własnego zachowania jako kierowcy w realnym ruchu drogowym. Kierującemu uczniowi towarzyszą inni uczniowie i instruktor nauki jazdy. Ostatnim etapem jest dyskusja o niewłaściwym zachowaniu kierującego podczas jazdy. Koledzy sugerują jak inaczej można by było rozwiązać

zaistniałe sytuacje, których byli świadkami jako pasażerowie. Nie ma ewaluacji tego projektu, ale jest ona prowadzona. Zajęcia trwają 3 godziny. W ich realizację włączeni są: osoba prowadząca dyskusję, instruktorzy nauki jazdy i policja (czuwają nad przebiegiem części praktycznej). To działanie składa się z interaktywnych i praktycznych elementów. Kładziony jest nacisk na podnoszenie świadomości i zmianę nastawienia. Również dzięki krótkiej podróży samochodem i jej analizie uczniowie mają okazję zmierzyć się ze swoimi wyobrażeniami o własnych umiejętnościach jako kierowcy i realnym ruchu drogowym.

Młodzież w wieku 16-18 lat wchodząc w dorosłe życie staje się bywalcami dyskotek, przyjęć, mają łatwiejszy dostęp do alkoholu. W praktyce oznacza to, że nastolatki częściej stawiane są w sytuacji czy wypić alkohol czy bezpiecznie prowadzić pojazd. Współpraca z policją i instruktorami podnosi prestiż tematu. W tym działaniu uczniowie i nauczyciele prowadzą dyskusje. Rozmowy te są partnerskie. Instruktorzy są pomocnikami, mentorami młodych, aby ci lepiej rozumieli problematykę związaną z ich uczestnictwem w ruchu drogowym. Mają naprowadzać młodzież by sami właściwie rozwiązywali problemowe sytuacje. Najatrakcyjniejszy element to część praktyczna. Jednakże, jest ona nie tylko „przejażdżką”, ale również elementem socjalizującym. Młodzi kierowcy mają okazję zaobserwować w praktyce jak zachowują się inni uczestnicy ruchu z perspektywy kierującego i zastanowić się nad własnym postępowaniem, przedyskutować je z innymi uczniami-pasażerami, poddać krytyce. Akcja nie jest realizowana w ramach zajęć szkolnych. Jej mocnymi stronami są silne zachęcanie młodzieży do dyskusji, skupienie na radzeniu z presją grupy i różnymi sytuacjami oraz oczekiwaniach społecznych od młodych osób. Uczniowie otrzymują wskazówki od rówieśników i profesjonalistów co wpływa na podnoszenie świadomości ryzyka podczas prowadzenia samochodu i realnego podejścia do posiadanych umiejętności.

Z ww działań wynika, że realizowane akcje na rzecz brd, aby osiągały najlepsze rezultaty muszą:

- mieć charakter długofalowy
- odbywać się przy współpracy wielu środowisk – szkół, rodziców, władz lokalnych, policji, urzędników brd itd.
- mieć charakter praktyczny i odbywać się w rzeczywistym ruchu drogowym
- mieć charakter prewencyjny
- być poddawane ewaluacji

REALIZACJA WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO W KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

Podstawy realizacji wychowania komunikacyjnego

Analiza danych z poszczególnych krajów pokazała, że wszędzie są prowadzone działania edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowane do dzieci i młodzieży. Różny natomiast jest sposób ich realizacji.

Wychowanie komunikacyjne łączy ze sobą Edukację i Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego stąd też duża liczba instytucji mających wpływ na jego opracowanie programowe, rozmiar zaangażowania i realizację. Cały system wychowania komunikacyjnego często składa się z kilku współpracujących ze sobą instytucji rządowych, pozarządowych, lokalnych, przy czym warto podkreślić, że poziom najniższy czyli lokalny ma największe oddziaływanie na dzieci i młodzież w danym środowisku.

Odpowiedzialność za wychowanie komunikacyjne rzadko leży w rękach jednego ciała. Najczęściej jest podzielona między Ministerstwo Edukacji i Ministerstwo Transportu. Rola obu ministerstw zmienia się w zależności od kraju i ma związek z możliwościami finansowymi. Z oczywistych powodów Ministerstwo Edukacji odgrywa najczęściej główną rolę w tworzeniu programów BRD i pomocy dydaktycznych jak również ich finansowaniu.

Drugą instytucją mającą wpływ na propagowanie treści z zakresu BRD jest Ministerstwo Transportu, jednak i tutaj stopień jego zaangażowania jest różny w zależności od kraju.

Różny jest też stopień, zaangażowania w działania na rzecz wychowania komunikacyjnego placówek pozarządowych. Najczęściej są to producenci motoryzacyjni, stowarzyszenia (Czerwony Krzyż, stowarzyszenia kierowców) i towarzystwa ubezpieczeniowe. Mają one też duży wpływ na finansowanie działań z tego zakresu.

Wychowanie komunikacyjne jest realizowane głównie przez placówki oświatowe. W znacznej większości krajów EU nauczyciele są głównymi realizatorami zajęć z zakresu BRD, tuż za nimi są policjanci. Policja pomaga nauczycielom głównie w zajęciach praktycznych. Jednak dla obu tych instytucji wychowanie komunikacyjne jest jednym z wielu tematów jakie realizują w swojej działalności. Obie te instytucje są często połączone finansami i listą innych zadań, które wspólnie realizują na rzecz społeczeństwa.

W większości krajów główna część funduszy przeznaczona na badania, rozwój i rozpowszechnianie wychowania komunikacyjnego pochodzi z sektora państwowego. Należy również uwzględnić, że instytucje realizujące wychowanie komunikacyjne robią to za państwowe pieniądze (szkoły, policja). Podobnie jest z produkcją materiałów, i ich rozpowszechnianiem. Istotną rolę odgrywają tutaj instytuty naukowe zajmujące się tą tematyką, które realizują projekty badawcze w tym zakresie oraz prowadzą szeroka działalność edukacyjną.

Procesy reformy dotyczącej wychowania komunikacyjnego w wielu krajach UE ciągle trwają, a często zmiany mają nastąpić w najbliższych latach. Bardzo ważne jest zatem zrozumienie ogólnej sytuacji wychowania komunikacyjnego w różnych państwach, sposobu realizowania go w placówkach oświatowych oraz działania organów rządowych, które podejmują decyzje w tej kwestii.

Rola szkoły

Kluczową rolę w propagowaniu treści z zakresu BRD odgrywa szkoła a głównie odbywające się w niej lekcje. W większości krajów UE to właśnie nauczyciele są głównymi realizatorami wychowania komunikacyjnego. W większości krajów ważną rolę sprawuje również policja jako realizatorzy pomocniczy.

Różny jest stopień finansowania zajęć z zakresu BRD w szkołach. Zależy to od struktury państwa, od poziomu finansowania (finansowanie krajowe, regionalne, lokalne), jak również od autonomii szkół i ich budżetu.

Szkoły podstawowe są główną platformą dla ogólnokrajowego programu BRD. W wielu krajach samorządy lokalne dostarczają głównych środków finansowych dla szkół podstawowych. W wiele krajów EU budżety te nie zaspokajają potrzeb. Nauczyciele mają niskie wynagrodzenie. Wychowanie komunikacyjne często jest postrzegane jako zajęcia marginalne, bywa, że zależy tylko i wyłącznie od indywidualnego zaangażowania nauczycieli. Standardy realizacji wychowania komunikacyjnego różnią się w poszczególnych krajach jak i regionach.

Rola Policji

Policja odgrywa ważną rolę w nauczaniu i doskonaleniu praktycznych umiejętności z zakresu BRD. Najczęściej przeprowadza razem z nauczycielami zajęcia w rzeczywistym ruchu drogowym dla pieszych (dzieci w wieku 3-10 lat) oraz dla rowerzystów.

Niestety obecnie obserwuje się, że coraz większe zadania policji związane z walką z przestępczością prowadzą do redukcji działalności na rzecz BRD.

W większości krajów UE policjanci są instruktorami wychowania komunikacyjnego. Również instruktorami dla nauczycieli.

Największe znaczenie ma oddziaływanie policji na lokalnym poziomie, gdyż podejmowane na tym obszarze działania są zazwyczaj dostosowane do lokalnego środowiska i jego potrzeb. Duże trudności wynikają tutaj z lokalnego finansowania.

Rola instytucji prywatnych

Publiczno-prywatne organizacje i instytucje są ważnym czynnikiem w szerzeniu wychowania komunikacyjnego. W jednych państwach działania na rzecz BRD są finansowane praktycznie tylko z budżetu państwa, w innych rola instytucji pozarządowych stanowi duży procent finansowania kampanii społecznych oraz środków dydaktycznych, a także badań i wdrażania nowatorskich rozwiązań. Instytucje te oprócz finansowania służą często swoimi ekspertami w celu szukania najlepszych rozwiązań realizacji wychowania komunikacyjnego. Szczególnie cieszy zaangażowanie producentów samochodów w działania związane z BRD. Wśród instytucji prywatnych wymienić można następujące przykłady:

- Koncerny samochodowe – Niemcy, Polska, Hiszpania, Portugalia, Wielka Brytania
- Organizacje charytatywne np. Czerwony Krzyż – Austria, Niemcy, Malta
- Stowarzyszenia kierowców – Austria, Czechy, Niemcy, Włochy, Słowenia, Wielka Brytania
- Towarzystwa ubezpieczeniowe – Wielka Brytania

Rola towarzystw ubezpieczeniowych

Towarzystwa ubezpieczeniowe są w większości prywatnymi spółkami. Ich udział w wychowaniu komunikacyjnym wiąże się najczęściej z finansowaniem działań na poziomie krajowym jak i lokalnym, w tym np.:

- współpraca z instytucjami odpowiedzialnymi za BRD w ramach finansowania, bądź dofinansowania działań edukacyjnych, przygotowania i produkcji środków dydaktycznych, kampanii społecznych na rzecz BRD
- szkolenie ekspertów (koordynatorów) wychowania komunikacyjnego dla szkół
- finansowanie i dystrybucja materiałów popularyzująco-informacyjnych
- finansowanie, bądź dofinansowanie projektów badawczych w tym zakresie

Koordinacja

Koordinacja działań jest istotnym elementem wychowania komunikacyjnego. Współpracują ze sobą instytucje rządowe (ministerstwa), pozarządowe i prywatne. Istotny jest poziom regionalny i lokalny, który finansuje, koordynuje lub rozwija politykę z tego zakresu. Władze lokalne, szkoły i policja powinny współpracować ze sobą, aby wprowadzić najlepsze rozwiązania a przepływ informacji między nimi powinien być sprawny.

W kilku krajach UE powołano ciała koordynujące na poziomie krajowym. Są to przeważnie odpowiedniki Krajowych Rad BRD i ciała z nimi współpracujące (np.

instytuty naukowo-badawcze). Pełnią one dwie główne funkcje: funkcję doradczą, nadzorującą, finansującą oraz tworzą politykę krajową edukacji w zakresie BRD.

Koordinacja na lokalnym poziomie jest również bardzo ważnym elementem. Tutaj oprócz ww czynników istotny jest przepływ wiedzy i umiejętności do osób, które nie tworzą programów, ale nauczają dzieci właściwego poruszania się w ruchu drogowym. Zainteresowani nauczyciele powinni mieć w swoim regionie placówkę, w której mogą szukać porady, w której będzie możliwość podwyższenia swoich kwalifikacji a przynajmniej gdzie znajdą właściwą osobę, która poinformuje o szkoleniach.

W Danii w każdej szkole jest wyznaczona osoba koordynująca wychowanie komunikacyjne. Koordynatorzy szkolni są odpowiedzialni za dostarczanie najnowszych informacji z tego zakresu innym nauczycielom, proponują pomoce dydaktyczne, służą radą i doświadczeniem, pomagają w realizacji zajęć teoretycznych i praktycznych.

Koordinatorzy utworzyli sieć w Danii, w której dzielą się swoimi spostrzeżeniami i pomagają tworzyć nowe rozwiązania.

W Niemczech w każdej szkole jest mianowany nauczyciel ds. wychowania komunikacyjnego. Jest to osoba, która ukończyła szereg kursów związanych z wychowaniem komunikacyjnych i pomaga innym nauczycielom.

W Wielkiej Brytanii na poziomie lokalnym odpowiednio przygotowani urzędnicy są odpowiedzialni za planowanie i zarządzanie miejscowymi programami edukacji BRD, organizują szkolenia, współpracują z organizacjami rządowymi i mają kontakt ze specjalistami.

Wychowanie komunikacyjne w szkołach

Oczywiste jest, że szkoły i przedszkola są najlepszym środowiskiem, aby oddziaływać na dzieci i młodzież. To najłatwiejsza droga do celu. Przeprowadzone badania pokazały dużą różnorodność sytuacji edukacji szkolnej z zakresu BRD w poszczególnych krajach UE.

Problemy w krajach UE dotyczące wychowania komunikacyjnego to głównie: wielość metod nauczania, zasadność miasteczek ruchu drogowego, miejsc do ćwiczeń odizolowanych od rzeczywistego ruchu (Polska, Francja), poziom pedagogiczny prowadzonych zajęć, łączenie wychowania komunikacyjnego z innymi przedmiotami w bloku, nauczanie integracyjne, jak również nieatrakcyjność dla dzieci i młodzieży co sprawia, że „przegrywa” z innymi społecznymi tematami.

Wadą wychowania komunikacyjnego w UE jest skupienie się jego twórców i realizatorów głównie na najniższej grupie wiekowej dzieci. W programach dla starszych uczniów i nastolatków są widoczne znaczne luki.

W żadnym z krajów UE nie ma oddzielnego przedmiotu nauczania „wychowanie komunikacyjne”. W wielu państwach zajęcia z wychowania komunikacyjnego są jednak obowiązkowe, treści te są obecne w blokach przedmiotowych i programach nauczania różnych przedmiotów. W 14 krajach UE treści z zakresu BRD są obowiązkowe. Tylko w 8 krajach wychowanie komunikacyjne jest określone w ramach konkretnego programu nauczania.

Nauczyciele korzystają zarówno z programów nauczania zatwierdzonych przez organy rządowe odpowiedzialne za edukację, jak i z zaleceń, które w porównaniu z programami nauczania są ogólniejsze i nie mają (nie muszą mieć) statusu prawnego. W edukacji BRD wyróżniono przedziały wiekowe dzieci, dla których stworzone są specjalne programy nauczania, wytyczne, zalecenia. W niewielu krajach, w których

wychowanie komunikacyjne nie jest obowiązkowe nie ma programów, zaleceń ani opracowanych celów edukacyjnych.

Rozpoczęcie nauki szkolnej jest różne w poszczególnych krajach.

W Niemczech wytyczne i zalecenia dla wychowania komunikacyjnego na poziomie centralnym są określone w zakresie minimum. Jednocześnie w poszczególnych landach stworzono specjalne rozszerzone programy nauczania. Zawartość godzinowa jest zmienna 10-20 godzin rocznie. W szkole podstawowej (dzieci w wieku 6-10 lat) wychowanie komunikacyjne jest włączone do przedmiotów takich jak geografia, historia i środowisko. W szkole średniej (młodzież w wieku 11 – 18 lat) wychowanie komunikacyjne nie jest włączone w żaden szczególny przedmiot, zależy to całkowicie od nauczyciela. Pomimo faktu, że wychowanie komunikacyjne jest obowiązkowe na obu poziomach nauczania, w szkole średniej jest go znacznie mniej. Są podejmowane starania, aby nauczanie treści z zakresu BRD w szkole podstawowej i średniej były na tym samym poziomie.

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. Dziesięć lat temu, tradycyjne pojęcie wychowania komunikacyjnego zostało zastąpione przez nowe pojęcie pod hasłem "badają i uczą". Nowe podejście skupia się na aktywnym udziale dzieci w procesie tworzenia bezpiecznego lokalnego środowiska.

Można zauważyć w UE dwa główne podejścia: skupienie się na edukacji dzieci młodszych lub starszych. Dla dzieci w wieku pomiędzy tymi grupami przewidziano najmniej zajęć.

Badania pokazały, że w wielu krajach UE wychowanie komunikacyjne jest traktowane marginalnie, gdyż inne treści edukacyjne mają pierwszeństwo i są przez nauczycieli traktowane jako ważniejsze. Jeśli wychowanie komunikacyjne jest włączone do kilku przedmiotów, trudno jest powiedzieć, który nauczyciel jest odpowiedzialny za przekazywanie tych treści. Łatwo wtedy zepchnąć to na margines i zastąpić treściami z edukacji zdrowotnej, środowiskowej itd. Dużo zależy od zaangażowania indywidualnego nauczycieli.

Różnice między poszczególnymi krajami w realizacji wychowania komunikacyjnego są ogromne, wskazana jest wymiana informacji na temat jego realizacji oraz popularyzacja i wdrażanie najlepszych rozwiązań.

Szkolenie kadry nauczycielskiej

Edukacja nauczycieli mających realizować treści z zakresu BRD jest bardzo istotna, jednak w większości krajów jest niewystarczająca. W kilku krajach jest ona podstawowa lub zakres jest niezdefiniowany, w innych trwa tylko kilka godzin.

W wielu krajach ważną rolę w szkoleniu nauczycieli odgrywa policja na różnych zasadach (są zapraszani, sami proponują, szkolenia dobrowolne, szkolenia również prowadzone dla policji). Różnie wygląda sprawa szkoleń dla nauczycieli przedszkolnych i szkolnych.

W Danii koordynatorzy, szkolni ds. BRD są inicjatorami szkoleń dla nauczycieli w szkołach. Koordynatorzy są zobowiązani do uczestniczenia w cyklicznych specjalistycznych szkoleniach raz na pół roku. Szkolenia takie trwają 3 dni (21 godzin). Wszechstronny program szkolenia zawiera zazwyczaj kilka elementów jak np. prezentacja partnerów/organizacji i instytucji tworzących sieć BRD, rowerowe zajęcia praktyczne, statystyki wypadków, przeprowadzone badania, nowe przepisy itd. Dodatkowo raz do roku oferowany jest kurs teoretyczny i praktyczny dla nauczycieli, którzy zamierzają lub prowadzą zajęcia dla rowerzystów.

Środki dydaktyczne

Wiele krajów ma jakiś rodzaj finansowego wsparcia materiałów edukacyjnych z zakresu BRD dla szkół i przedszkoli. Tylko pięć krajów wydaje się nie dostarczać żadnego bezpośredniego finansowego wsparcia dla szkół (Finlandia, Grecja, Malta, Polska, Szwecja). Nie wiadomo nic o sytuacji na Litwie i Łotwie. W większości krajów, szkoły otrzymują materiały z zakresu BRD bezpośrednio od publicznych instytucji w specjalnej cenie lub bezpłatnie.

Kilka krajów podkreśliło fakt, że łatwy dostęp do atrakcyjnych materiałów jest dużym czynnikiem motywującym dla nauczycieli, aby umieścić treści z wychowania komunikacyjnego w programie przedmiotów, których uczą.

ZALECENIA DOTYCZĄCE DZIAŁAŃ Z ZAKRESU WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO DZIECI I MŁODZIEŻY

Działania placówek oświatowych

Standaryzacja wychowania komunikacyjnego wymaga, aby wprowadzenie tego procesu było długoterminowe, a jednocześnie wprowadzane zmiany zaspokajały bieżące wymagania.

Cele wychowania komunikacyjnego powinny zostać jasno zdefiniowane na każdym poziomie nauczania.

Wychowanie komunikacyjne powinno być stałą częścią programów nauczania – min. 10 godzin zajęć z zakresu BRD rocznie poruszających wiadomości dla pieszych, rowerzystów, motorowerystów i kandydatów na kierowców.

Zaleca się również realizowanie potrzeb z tego zakresu na lokalnym terenie, tworzenie odpowiedniej polityki lokalnej, włączanie społeczności lokalnej oraz próby zmiany niewłaściwych postaw.

Prowadzone zajęcia powinny mieć atrakcyjną formę.

Należy zwrócić uwagę na dwie grupy: nastolatki i rodziców – dla nich wciąż za mało jest organizowanych zajęć. Rzadko są grupą docelową takich inicjatyw (najczęściej są to małe dzieci).

Nastolatki to grupa wiekowa, która za moment stanie się grupą młodych kierowców i wymagająca szczególnego podejścia. Chodzi o szczególne podkreślenie odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenia, uwrażliwienie na problemy bezpieczeństwa i zagrożenia związane z uczestnictwem w ruchu drogowym i podkreślenie wpływu zachowań na powstawanie wypadków.

Rodzice pełnią szczególnie ważną rolę ponieważ to oni właśnie odgrywają znaczącą rolę w edukacji BRD swoich dzieci i uświadamianiu w tej kwestii, są również wzorem do naśladowania, stąd konieczność położenia szczególnego nacisku na pedagogizację rodziców.

Należy również wziąć pod uwagę, że mimo to, że zajęcia przedszkolne najczęściej zaczynają się dopiero w 3 roku życia, to najlepszym momentem ich rozpoczęcia jest ten, w którym dziecko zaczyna uczestniczyć w ruchu drogowym. Rodzice powinni w rozmowach z dziećmi poruszać zagadnienia związane z uczestnictwem w ruchu drogowym. Jednak do takich rozmów muszą oni być właściwie przygotowani, a przede wszystkim świadomi, iż dzieci naśladowują ich zachowanie i postawy.

Bezpieczeństwo dzieci w samochodzie – to jeden z pierwszych dobrych tematów do dyskusji. Należy wyjść od pokazywania jak należy się odpowiednio zapiąć w samochodzie, czyli od działań praktycznych.

Jeśli chodzi o dziecko poruszające się jako pieszy kluczem do sukcesu jest poruszanie się w rzeczywistym ruchu drogowym. Oczywiście pod opieką dorosłych. Szczególna rola tu rodziców, jak również współpraca rodziców ze szkołą.

Gdy dziecko zaczyna poruszać się rowerem jest to zadanie jeszcze bardziej złożone. W takie zajęcia powinien się włączyć koordynator. Istotną rolę odgrywają tu zajęcia praktyczne w rzeczywistym ruchu drogowym i doskonalenie umiejętności. Rodzice jako osoby, z których dzieci biorą przykład powinni swoją postawą wzmacniać nabyte umiejętności i poprawne nawyki odnośnie bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym.

Między kierującymi rowerami i motorowerami jest wiele podobieństw. Należy pamiętać, iż nastolatki w swoim postępowaniu kierują się emocjami i wpływem grupy a ich zachowanie często jest nieprzemyślane. W tym wypadku tylko mieszanina teorii i praktyki może dać dobre efekty oraz poprawić atrakcyjność zajęć.

Wyzwaniem jest dobre przygotowanie realizatorów wychowania komunikacyjnego (nauczycieli, policjantów). Nie ma opracowanych wystarczająco dobrych zajęć, szkoleń, kursów dla osób, które miałyby być w przyszłości realizatorami wychowania komunikacyjnego a jeśli już to są formy nieobowiązkowe, trudno, zatem ustalić poziom kompetencji tych osób.

Zaleca się powołanie w szkołach nauczycieli koordynujących. Zapewnią oni lepszy przepływ informacji i współpracę między szkołą a innymi instytucjami. Nauczyciele koordynujący mogliby wymieniać się swoimi spostrzeżeniami, badaniami, aby tworzyć wychowanie komunikacyjne na coraz wyższym poziomie. Powinni tworzyć pewną sieć.

Konieczna jest również stała ewaluacja i kontrola jakości wychowania komunikacyjnego, opierająca się na solidnych podstawach.

Akcje z zakresu BRD

Działania powinny mieć jasne cele, zawartość i wyraźnie zwracać się do określonych grup wiekowych. Działania takie powinny być cykliczne, gdyż tylko takie będą utrzymywać właściwe zachowania i kształtować poprawne nawyki. Jednorazowe imprezy wywołują pozytywne skutki tylko na krótki okres. Należy je powtarzać po pewnym okresie czasowym. Oczywiście realizowany dłuższy program nauczania przyniesie większe korzyści niż wydarzenie nawet atrakcyjne, ale tylko pojedyncze. Program powinien być stopniowany, nie przeciążony, z czasem rozbudowywany i atrakcyjny dla wszystkich.

Działania podejmowane w poszczególnych krajach w celu zapobiegania wypadkom w ruchu drogowym są bardzo rozległe i dotyczą szeregu zagadnień takich jak inżynieria drogowa, legislacja, szkolenie i edukacja. Muszą one jednak tworzyć pewną całość. Przyjęte krajowe programy bezpieczeństwa ruchu drogowego mają określone strategie i podejścia związane z lokalnymi warunkami. Elementem strategii działań w każdym kraju jest edukacja społeczeństwa, w tym edukacja dzieci i młodzieży. Jednak różnice w programach nauczania, systemach szkolnych, mentalności, zarządzaniu oświatą sprawiają, że wychowanie komunikacyjne jest w Europie bardzo różnorodne.

W wielu krajach jednak dopracowano się wielu dobrych praktyk i inicjatyw z zakresu edukacji dzieci, które warto przedstawiać na forum specjalistów z Unii Europejskiej w celu ich popularyzacji i możliwości wdrażania w innych krajach, jak również prowadzenia dyskusji co do wspólnych form działania w zakresie wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży w przyszłości.

Należy podjąć wysiłek – stworzenia sieci wychowania komunikacyjnego w UE, wspólnych badań, tworzeniu nowych rozwiązań; jest to bardzo ważne dla kształtowania zachowań i postaw przyszłych uczestników ruchu drogowego w Europie.

Na podstawie analizy nadesłanych materiałów można wymienić podstawowe problemy wychowanie komunikacyjnego

- Duża różnorodność struktur wychowania komunikacyjnego w szkołach.
- Wychowanie komunikacyjne w niektórych regionach poszczególnych krajów nie jest realizowane.
- Nieefektywne dyskusje na temat obowiązku i nieobowiązkowego wychowania komunikacyjnego w szkołach.
- Finansowanie wychowania komunikacyjnego.
- Znaczne różnice między zapotrzebowaniem a realizacją wychowania komunikacyjnego.
- Przestarzałe, nieefektywne metody nauczania (rozdźwięk między teorią a praktyką, uczenie samej teorii i przepisów).
- Brak odpowiedzialności nauczycieli za przekazywanie treści z zakresu BRD spowodowanej wielością przedmiotów na których jest realizowane (odpowiedzialni są wszyscy czyli nikt).
- Brak miejsc do praktycznej nauki – wątpliwa skuteczność miasteczek ruchu drogowego.
- Ryzyko marginalizacji wychowania komunikacyjnego w placówkach oświatowych.
- Brak motywacji dla nauczycieli, aby uczyć tych zagadnień.
- Niewystarczający przepływ informacji dla nauczycieli i przygotowanie ich to realizacji tych treści.
- Zdobywanie kompetencji do nauczania treści z zakresu BRD jest dobrowolne dla nauczycieli.
- Dobry poziom wychowania komunikacyjnego u młodszych dzieci, gorzej jest w grupie wiekowej dzieci starszych i tych, które niedługo będą mogły zdobywać uprawnienia do kierowania pojazdami.
- Niewystarczająca wiedza policjantów, aby uczyć dzieci tych zagadnień.
- Brak przygotowania pedagogicznego policjantów.
- Brak współpracy władz z placówkami oświatowymi i koordynacji na narodowym i/lub lokalnym poziomie.