

Ida Leśnikowska-Matusiak
Aneta Wnuk
Instytut Transportu Samochodowego

**PSYCHOFIZYCZNE I SPOŁECZNE
UWARUNKOWANIA ZACHOWAŃ DZIECI W RUCHU DROGOWYM
– JAK RZECZYWIŚCIE SIĘ ZACHOWUJĄ?**

W artykule przedstawiono psychofizyczne i społeczne uwarunkowania zachowań dzieci w ruchu drogowym, wyniki brytyjskich badań odnośnie zachowań małych dzieci na drogach oraz przykłady europejskich dobrych praktyk w tym zakresie.

***PSYCHOPHYSICAL AND SOCIAL
CONDITIONS OF THE CHILDREN'S BEHAVIOUR IN THE ROAD TRAFFIC
– WHAT DO THEY ACTUALLY BEHAVE LIKE?***

The article presents psychophysical and social conditions of the children's behaviour in the road traffic; the results of British studies concerning the behaviour of small children on the roads and examples of the good European practices in this aspect

Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego (BRD) stanowi przedmiot zainteresowania wielu dyscyplin jak pedagogika, prawo, transport, ekonomia, psychologia. Terminologia, pojęcia i określenia stosowane przez różnych specjalistów w tym zakresie są często bardzo specyficzne, a więc mogą być niezrozumiałe lub błędnie interpretowane przez innych. Próbę zdefiniowania tego terminu podjęto także w Instytucie Transportu Samochodowego. Ostatecznie przyjęto następującą propozycję: **BRD jest to stan osiągnięty w wyniku podjętych działań i środków mających na celu wyeliminowanie lub maksymalne ograniczenie zagrożeń na drogach.**

Etymologicznie *bezpieczeństwo* w języku polskim znaczyło tyle co *troska (piecza)*.

Mówiono:

starać się, gryźć się, piec się o czym – stąd bezpieczny, niebezpieczeństwo. Współcześnie znajdujemy m.in. następujące określenia tego terminu:

- *bezpieczeństwo* – stan psychiczny lub prawny, w którym jednostka ma poczucie pewności, oparcie w drugiej osobie lub w sprawnie działającym systemie prawnym; przeciwieństwo zagrożenia,
- *bezpieczny* – dający poczucie bezpieczeństwa; chroniący przed zagrożeniem; taki, który nie jest zagrożony, mający poczucie bezpieczeństwa,
- *bezpiecznie* – tak, aby dać poczucie bezpieczeństwa, chronić przed zagrożeniem; tak, aby mieć poczucie bezpieczeństwa, nie być zagrożonym (Słownik współczesnego języka polskiego, wyd. Wilga, Warszawa 1996).
- *bezpieczeństwo* – stan niezagrożenia, spokoju, pewności,
- *bezpieczny* – taki, któremu nic nie grozi, nie zagrożony; niczym nie zagrażający, chroniący przed niebezpieczeństwem,
- *bezpiecznie* – bez narażania (się) na niebezpieczeństwo; bez zagrożenia (Słownik języka polskiego, PWN, 1988).

We współczesnym świecie wszyscy i w każdej chwili występuje możliwość utraty zdrowia i życia na drodze. Wychowanie komunikacyjne zdefiniowane jako *świadoma działalność wychowawcza mająca na celu ukształtowanie odpowiednich motywacji, postaw etycznych i społecznych oraz bezpiecznych zachowań na drogach, będących integralnym składnikiem ogólnej kultury współczesnego człowieka* jest bardzo ważnym elementem systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż w wieku przedszkolnym (3-6 lat) i młodszym wieku szkolnym (7-11/12 lat) kształtują się nawyki, pozostające często na całe życie. [1]

1. Psychofizyczne i społeczne uwarunkowania zachowań dzieci na drogach [3, 5, 6]

W życiu człowieka można wyróżnić kilka okresów rozwoju. Z punktu widzenia edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego do najważniejszych należą wiek przedszkolny i młodszy wiek szkolny. Dzieci najczęściej uczą się zachowania na drodze naśladując dorosłych. Jednak zarówno w sferze psychicznej jak i fizycznej znacznie się od nich różnią dlatego często nie zachowują się na drogach zgodnie z oczekiwaniami dorosłych.

Wiek przedszkolny (3-6 rok życia)

Rozwój fizyczny

Dziecko w tym czasie szybko rośnie i przybywa na wadze. W wieku 4-5 lat charakteryzuje się dużą potrzebą ruchu – biegania, chodzenia, skakania, wspinania się, pokonywania przeszkód. Dziecko pięcioletnie nabiera płynności i harmonii ruchów, które

są już dość precyzyjne i dokładne. Następuje stopniowy rozwój orientacji przestrzennej, rozumienia pojęcia czasu przeszłego, kolejności pewnych wydarzeń oraz ich przewidywania.

Rozwój psychiczny

Dziecko zaczyna coraz więcej widzieć i słyszeć, rozróżnia barwy oraz wysokie i niskie tony, a także różnice w natężeniu i barwie głosu.

Wyobraźnia dziecka przedszkolnego jest niezwykle bujna, co przejawia się odtwarzaniem różnych sytuacji, tworzeniem nowych historyjek i opowiadań, wierszyków i piosenek.

Dziecko w wieku przedszkolnym dopiero uczy się myśleć. Mówi to co myśli, trudno jest mu przyjąć perspektywę myślenia i spostrzegania innych osób. Pod koniec okresu przedszkolnego pojawia się myślenie przyczynowo-skutkowe, ale dziecko nadal ma problem z koncentracją. Doskonale natomiast potrafi wykrywać różnice i podobieństwa w przedmiotach i obiektach oraz kwalifikować przedmioty do jakiejś grupy ze względu na określoną cechę.

Rozwój emocjonalny

Dziecko w wieku przedszkolnym potrafi nie tylko rozpoznawać emocje ale także o nich mówić. Sześciolatki są zdolne do empatii, pocieszania innych ale także do kłamstwa i agresji.

Więź emocjonalna z matką i bliskimi osobami już im nie wystarcza – chcą być akceptowane i kochane także przez innych dorosłych i rówieśników.

Rozwój społeczny

Rozwój umiejętności społecznych i interpersonalnych dzieci przedszkolnych przejawia się najbardziej w formie wspólnych zabaw z podziałem na role. W tym okresie dzieci rozumieją już reguły różnych zabaw i gier. Od czwartego roku życia pojawia się uporządkowana zabawa symboliczna a także rozwój aktywności twórczej.

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

Eksperti OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) na podstawie wieloletnich badań wyprowadzili wniosek, że do osiągnięcia 10-12 roku życia dziecko nie jest zdolne do samodzielnego, bezproblemowego poruszania się w ruchu drogowym. [4]

U dziecka w wieku przedszkolnym w zakresie rozwoju społeczno-moralnego (socjalizacja):

- następuje zrozumienie wzajemnych stosunków międzyludzkich (np. współpraca),
- rozwijają się pierwsze uczucia i pojęcia etyczne i na ich podstawie ocena moralna,
- kształtuje się umiejętność kierowania swoim postępowaniem,
- rozwija się umiejętność podporządkowania się poleceniom dorosłych, odpowiedzialność za swoje postępowanie (w określonym zakresie),
- kształtuje się umiejętność przystosowania do środowiska,
- pod koniec okresu kształtuje się zdolność samooceny dziecka z punktu widzenia postępowania zgodnie z odpowiednimi wymaganiami i normami.

Należy więc już wówczas, od najmłodszych lat kształtować postawy i zachowania prospołeczne tzn. wytwarzać i zwiększać wrażliwość na potrzeby innych ludzi oraz gotowość do działania na ich rzecz.

Młodszy wiek szkolny (7-12 rok życia)

Rozwój fizyczny

Rozwój fizyczny dziecka w młodszym wieku szkolnym charakteryzuje zwiększona ogólna ruchliwość. Ze względu na wcześniejszy rozwój mięśni dużych niż drobnych oraz dużą jeszcze pobudliwość dziecko wykonuje wiele ruchów zbędnych i szybkich oraz silnych i zamasztych utrudniających mu wykonywanie precyzyjnych czynności.

Rozwój psychiczny (rozwój procesów poznawczych)

Procesy poznawcze dziecka w młodszym wieku szkolnym (sposstrzeżenia, uwaga, pamięć, mowa, myślenie) mają charakter dynamiczny. Ich rozwój dokonuje się w kierunku wyodrębniania i usamodzielniania czynności umysłowych. Także duże znaczenia ma rozwijająca się motywacja dziecka.

W tym czasie rozwija się nie tylko spostrzeganie ale także spostrzegawczość. Brakuje jednak analizy i syntezy, np. dziecko często ujmuje cały przedmiot lub zjawisko bez wyodrębniania jego części lub odwrotnie. Dziecko nieraz nie umie zobaczyć i usłyszeć, a także zauważyć tego co trzeba i nie wszystko z tego co trzeba. Rozwój spostrzegania w młodszym wieku szkolnym polega głównie na umiejętności skupienia się na przedmiocie spostrzeganym lub obserwowanym. Stopniowo spostrzeżenia stają się bardziej ukierunkowane, trwałe, dokładne i skuteczne. Wraz z rozwojem spostrzegania rozwijają się wrażenia – następuje stopniowy rozwój wrażeń słuchowych i wzrokowych, szczególnie ostrość wzroku oraz wrażliwość na odcienie barw.

Uwaga dziecka w młodszym wieku szkolnym jest skierowana na przedmioty i zjawiska otoczenia zewnętrznego. Dopiero na końcu tego okresu zaczyna rozwijać się uwaga w stosunku do własnych czynności psychicznych. Ważnym czynnikiem rozwoju uwagi jest własna aktywność dziecka – uwaga nasila się i jest trwalsza, gdy dziecko przejawia zainteresowanie wykonywaną pracą.

U dziecka w młodszym wieku szkolnym dokonuje się znaczny rozwój pamięci – wzrasta jej szybkość, trwałość i pojemność. Pamięć to procesy zapamiętywania, przechowywania, odpoznawania, przypominania, a także zapominania obrazów rzeczy, zjawisk, słów i ich znaczenia. Pod koniec tego okresu pamięć dziecka przechodzi od obrazowo-konkretnej do abstrakcyjno-logicznej.

Mowa dziecka w młodszym wieku szkolnym zmienia się – rozszerza się jej funkcja symboliczna i nabiera ścisłego związku z myśleniem. Zaczyna się wzajemnie oddziaływanie mowy ustnej i pisanej, wymagające rozwoju słuchu m.in. w celu umożliwienia dostrzegania i rozróżniania dźwięków oraz ich analizy i łączenia.

Myślenie dziecka w młodszym wieku szkolnym obejmuje stadium operacji konkretnych, którego główną cechą jest ściśle powiązanie operacji myślowej z działaniem. Z czasem następuje przeobrażenie w sposobach posługiwania się analizą i syntezą, które występują w ścisłym związku. Rozwój dziecka dokonuje się w kierunku myślenia pojęciowego (abstrakcyjnego, symbolicznego lub słowno-logicznego) na drodze interioryzacji czynności zewnętrznych opartych na spostrzeżeniach lub na wyobrażeniach przedmiotów i przekształcania tych czynności w operacje myślowe. Myślenie przyczynowo-skutkowe małych uczniów jest oparte na konkretnych doświadczeniach i sytuacjach, natomiast uczniów starszych na uogólnieniach.

Rozwój emocjonalny

W początkowym okresie u młodszych dzieci w wieku szkolnym wszelkie emocje, zarówno pozytywne jak i negatywne, mają wyraźną przyczynę i są ukierunkowane na określone przedmioty lub osoby. Z czasem dzieci stają się zdolne do przeżywania dłużej trwających stanów emocjonalnych, szczególnie powstających pod wpływem sytuacji i zdarzeń dla nich ważnych oraz lepszego panowania nad własnymi reakcjami. W tym okresie rozwijają się uczucia wyższe mające ścisły związek z kształtowaniem się osobowości dziecka.

W początkowym okresie młodszego wieku szkolnego dzieci cechuje ogólna motywacja do nauki, która wraz z ich rozwojem pogłębia się i rozszerza. Wcześniej płynny i niestały charakter zainteresowań zmienia się – dziecko interesuje już nie tylko wykonywanie samej czynności, ale także jej efekt. Zwiększa się także zakres zainteresowań.

Rozwój społeczno-moralny

Dla młodszych dzieci autorytet dorosłych – głównie rodziców i nauczycieli ma ogromne znaczenie. To oni odgrywają kluczową rolę w kształtowaniu postaw społecznych i moralnych.

W tym wieku dzieci bezwarunkowo uznają za sprawiedliwe wszelkie normy, nakazy i zakazy przedstawiane przez dorosłych. Stosują się do nich z obawy przed karą.

Dzieci starsze przejawiają pewną autonomię moralną – wykazują szacunek dla reguł wynikających ze wzajemnego porozumienia, a także biorą pod uwagę intencję sprawcy określonego czynu. Pod koniec tego okresu niektóre dzieci stają się zdolne do uznania wartości, norm i przestrzegania ich dla nich samych. W tym okresie ogromną rolę odgrywają grupy rówieśnicze, tworzące własne systemy wartości, wzorce zachowań, mody i obyczaje.

Dzieci w młodszym wieku szkolnym (1-2 kl.) uznają za sprawiedliwe wszystkie nakazy formułowane przez dorosłych. Ich autorytet sprawia, że te zasady respektują, ale przestrzegają reguł z obawy przed karą.

Dzieci starsze (3-4 kl.) postępują zgodnie z wyznaczonymi przez siebie normami, nie z przymusu przed karą lub oczekując nagrody. Następuje u nich rozwój umiejętności współpracy i współdziałania z innymi.

Należy tu przypomnieć, że kształtowanie prawidłowych stosunków międzyludzkich od dzieciństwa pozwala zapobiegać między innymi powstawaniu agresywnym i egoistycznym zachowaniom w ruchu drogowym.

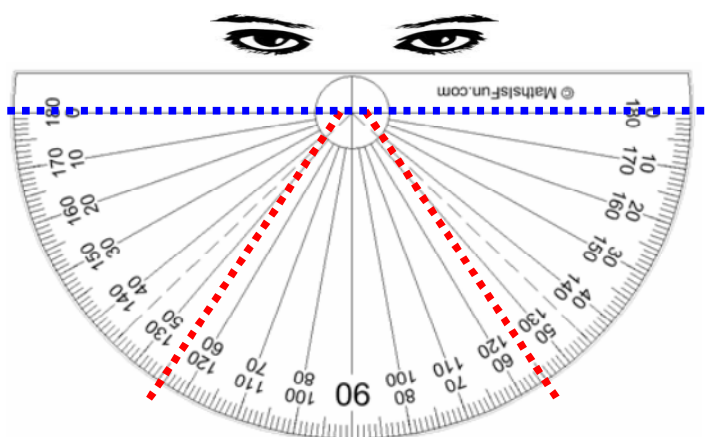
Zachowania młodszych dzieci na drogach wynikają ze specyficznego dla tego okresu funkcjonowania zmysłów oraz czynności intelektualnych.

Widzenie

Oczy dziecka mieszczą się na wysokości około 1 m nad ziemią. Widzenie często jest ograniczone przez samochody, pieszych, rowerzystów, słupy, znaki, przystanki itp. przeszkody. W związku z niskim wzrostem jest ono także niewidoczne dla kierowców jeśli stoi, np. między zaparkowanymi pojazdami. Pole widzenia osoby dorosłej wynosi 180°, natomiast dziecka w wieku do 8 lat – ok. 70°, dlatego dziecko widzi tylko to, co jest przed nim.

dorosły – 180°

dziecko (do 8 lat) – ok. 70°



Rys. 1. Kąt widzenia dorosłego i dziecka.

Fig. 1. The angle of vision for an adult and a child

źródło: opracowanie własne

Dziecko słabo zauważa różnice w kontrastach. Ma problemy z odróżnieniem odcieni barw, np. ma trudności z dostrzeżeniem małego ciemnego samochodu na tle szarej nawierzchni.

Ruch samochodu jest trudny do dostrzeżenia dla dziecka, gdyż nie zmienia on swojego wyglądu podczas jazdy. Dziecko potrzebuje około 3-4 sek., aby odróżnić stojący samochód od samochodu jadącego powoli.

Dziecko widzi ruch drogowy w sposób statyczny.

Dziecko myli pojęcia „widzieć” i „być widziany”. Wydaje się jemu, że jeśli ono widzi samochód, również kierowca tego samochodu je widzi.

Dziecko ma trudności z rozróżnieniem wielkości i odległości, np. myśli, że mały samochód jest bardziej oddalony niż duża ciężarówka.

Błędy w ocenie sytuacji na drodze często wynikają z faktu, iż dziecko ulega złudzeniom optycznym, czyli odbiera otaczającą go rzeczywistość w zniekształconej postaci. Np. obraz dużego pojazdu, zbliżającego się do przejścia z lewej strony może zatrzymać się w umyśle dziecka na dłużej: gdy odwraca ono głowę w prawo ulega złudzeniu, że pojazd również przesunął się w prawo.

Przykład widzenia: ***Dziecko widzi tylko to, co jest przed nim. Pole widzenia dziecka ulega jeszcze większemu zawężeniu, gdy jest ono w stanie wzburzenia emocjonalnego czy pośpiechu.***

W piątek po lekcjach Janek wyprowadził swojego psa na spacer. Pies był na smyczy, ale nagle wyrwał się z rąk chłopca i wbiegł na jezdnię. Chłopiec próbując złapać smycz i uratować kochane zwierzę wpadł pod koła nadjeżdżającego motocykla.

Słyszenie

Dziecko ma dobry słuch – ucho ludzkie odbiera dźwięki w zakresie od 16 Hz do ok. 20 kHz i obejmuje do 11 oktaw, przy czym znacznie więcej w okresie dzieciństwa niż w wieku dojrzałym – ale nie jest w stanie określić dokładnie źródła dźwięków.

Hałas, szczególnie dotkliwy w dużych miastach, rozprasza dziecko i utrudnia mu koncentrowanie się na ruchu drogowym.

Dziecko reaguje tylko na jeden dźwięk jednocześnie, ten który jest dla niego najważniejszy.

Przykład słyszenia: ***Dziecko koncentruje się na dźwiękach głośnych i interesujących je, głównie ze względu na zabawę. Poczucie bezpieczeństwa wzmacnia głos i obecność innej osoby.***

Dwie dziewczynki szły prawą stroną drogi pozamiejskiej i były zajęte rozmową o czekającej je wycieczce. Nie usłyszały zbliżającego się z tyłu samochodu.

Zależność przyczynowo-skutkowa

Dziecko w młodszym wieku szkolnym potrafi przeprowadzić wnioskowanie o charakterze przyczynowo-skutkowym dzięki umiejętności ujmowania cech rzeczywistości z różnych punktów widzenia. Jednak w ruchu drogowym ma trudności ze zrozumieniem zależności pomiędzy przyczyną i skutkiem – zwykle jest w stanie uchwycić ją tylko w bardzo prostych sytuacjach. Często nie potrafi prawidłowo przewidzieć jak zmieni się sytuacja na drodze, gdyż jego myślenie jest odmienne od myślenia dorosłego.

Przykład zależności przyczynowo-skutkowej: ***Wypadki z dziećmi, których główną przyczyną są trudne do zrozumienia dla nich zależności przyczynowo-skutkowe, zdarzają się bardzo często. Są to przede wszystkim wypadki mające związek z odwróconym kierunkiem jazdy samochodu, np. cofaniem.***

Dwoje dzieci bawiło się na podwórku w pobliżu garażu. Kierowca, który wyjeżdżał tyłem z garażu nie mógł ich zauważyć.

Ocena odległości, czasu i prędkości

Dziecko ma trudności z oceną odległości: droga wydaje się jemu krótsza, jeśli na jej końcu znajduje się obiekt, którym jest zainteresowane i odwrotnie.

Dziecko nie ma poczucia czasu – czas płynie dla niego najszybciej, gdy się bawi. Zabawa jest ważniejsza niż obserwowanie ruchu drogowego.

Prędkość jest stosunkiem odległości i czasu – dziecko, które ma trudności z oceną odległości i wpływem czasu nie potrafi także prawidłowo ocenić prędkości.

Przykład spostrzegania odległości, czasu i prędkości: ***Dziecko widzi drogę w sposób statyczny, nie różnicuje prędkości i niedokładnie spostrzega ruch pojazdów. Nie posiada ukształtowanej w wystarczającym stopniu umiejętności oceny długości i szerokości jezdni, czasu przechodzenia oraz prędkości jazdy samochodu.***

Dziewczynka, która przechodziła sama przez ulicę została potrącona przez samochód, gdyż błędnie oceniła prędkość zbliżającego się pojazdu.

Zdolność syntezy

Dziecko nie potrafi myśleć jednocześnie o kilku rzeczach na raz i reagować na nie. Ruch drogowy został stworzony przez dorosłych i dla dorosłych, nie można więc oczekiwać, że dziecko będzie zachowywało się na drogach zgodnie z naszymi oczekiwaniami.

Przykład na zdolność syntezy: *Dziecko sądzi, że zielone światło gwarantuje mu bezpieczeństwo i mniej koncentruje się na ruchu drogowym. Tymczasem kierowca popełnia przeciętnie co 3 km jeden błąd spowodowany m.in. zmęczeniem, alkoholem, zdenerwowaniem.*

Widząc samochody stojące na czerwonym świetle dziewczynka weszła na przejście dla pieszych.

Nie rozejrzała się jednak dokładnie w lewo i w prawo i została potracona przez samochód, który przejechał na czerwonym świetle.

Falszywe wyobrażenia

Dla dzieci ulica jest miejscem do zabawy. Dążą one do odizolowania się od dorosłych i tworząc własny świat chowają się, np. za lub pod samochodem. Osoby, miejsca i przedmioty znane dziecku dają mu fałszywe poczucie bezpieczeństwa.

Dziecko utożsamia samochód z przyjaznym przedmiotem, kojarzącym się z przyjemnością. Sądzi także, że kierowcy najczęściej identyfikowani z rodzicami, nie mogą wyrządzić mu krzywdy.

Dziecko myśli, że przejście dla pieszych, szczególnie gdy jest wyposażone w sygnalizację świetlną jest miejscem, gdzie nie może stać się nic złego i zapomina o zagrożeniach.

Przykład dorosłych

Dziecko naśladuje dorosłych, ale wyciąga błędne wnioski z ich obserwacji. Dorosły, który ma szersze pole widzenia, nie musi odwracać głowy aby dobrze ocenić sytuację na drodze. Natomiast dziecko wyciąga stąd błędny wniosek, że bez dokładnego spojrzenia w lewo i w prawo może wejść na jezdnię.

2. Zachowanie dzieci w ruchu drogowym [3, 10, 11]

Wychowanie komunikacyjne realizowane w szkołach i przedszkolach, oddziaływanie rodziców, organizacji społecznych, policji, mediów, inicjatywy w założeniu mają nauczyć dzieci jak prawidłowo funkcjonować w ruchu drogowym. Nie można jednak robić tego skutecznie nie mając podstawowych informacji o rzeczywistych zachowaniach dzieci na drodze.

Głównymi błędami przypisywanymi dzieciom w ruchu drogowym są: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem lub wyjście z za pojazdu i przebieganie przez jezdnię. Najczęściej wypadki z udziałem dzieci zdarzają się:

- na trasie dom-szkoła,
- w pobliżu domu rodzinnego,
- w dni wolne od zajęć lekcyjnych,

a więc tam, gdzie są one trudne do zauważenia, gdzie czują się bezpiecznie oraz gdy mogą się „wyszaleć”.

W 2000 r. w Wielkiej Brytanii w trosce o zmniejszenie niebezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym przeprowadzono badanie mające na celu uzyskanie informacji o rzeczywistych zachowaniach dzieci w ruchu drogowym. Projekt był realizowany przez Instytut Psychologii Uniwersytetu Dundee (kierowała nim dr Suzanne Zeedyk) przy współpracy miejscowej policji.

Głównym celem tego projektu było zebranie danych na podstawie obserwacji o rzeczywistym zachowaniu dzieci na drodze, a więc uzyskanie informacji, mało dostępnych w literaturze.

W przeciwieństwie do dotychczasowych badań prowadzonych w symulowanych warunkach lub w sytuacji, gdy dziecko było świadome, że jest obserwowane, zastosowana procedura zapewniła uzyskanie obiektywnych danych. Procedura ta pomimo, iż badania były realizowane ponad 10 lat temu, nic nie straciła na aktualności i może być wykorzystywana nie tylko do badań zachowań, ale także do oceny efektywności działań przeznaczonych dla dzieci z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zastosowana procedura może także być użyteczna dla innych celów, zwłaszcza oceny efektywności programów edukacyjnych. Oceniający programy bezpieczeństwa drogowego mają tendencję do skupiania się na wiedzy (np. znajomość znaków drogowych i przepisów) i umiejętnościach (np. panowanie nad rowerem), ale jej wpływ na zachowanie jest niewielki.

Uczestnicy badania

Uczestnikami badania było 56 dzieci: 31 chłopców i 25 dziewczynek. Wszystkie dzieci były uczniami drugiej klasy szkoły podstawowej w miejscowości Dundee, w Szkocji. Dzieci były w wieku 5-6 lat.¹ Rodzice zgodzili się na ich udział w badaniu. W poprzednim roku nauki (pierwszej klasie), dzieci miały przeprowadzone zajęcia na temat zasad bezpieczeństwa drogowego oraz mają już własne doświadczenia związane z uczestnictwem w ruchu drogowym.

Ocena zachowania

W miejscu wybranym do oceny zachowania dzieci łatwo można było regulować przepływ ruchu. Policjanci, stojący poza zasięgiem wzroku dzieci, zatrzymywali ruch, kiedy każde z nich pokonywało przejście dla pieszych. Normalny ruch był dozwolony tylko pomiędzy przechodzeniem kolejnych dzieci. Zatem miejsce to wydawało się dzieciom normalnym środowiskiem ruchu, gdzie ruch jest względnie mały, ale zagrożenia takie same jak na każdej ulicy.

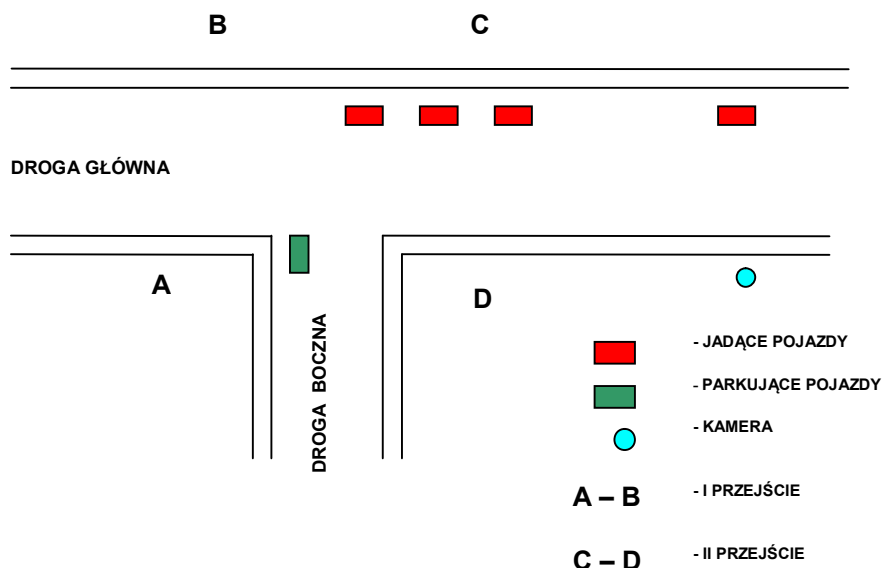
Przejścia przez ulice, na których oceniano zachowania dzieci były elementami „szlaku skarbu”. Osiem liter składających się na angielski wyraz treasure (skarb) zostało wcześniej rozmieszczonych na drzewach, latarniach ulicznych i innych elementach miejskiego krajobrazu. Dzieci musiały znaleźć je i zebrać we właściwej kolejności. Szlak był łatwy dla dzieci, litery – znaki umieszczono w widocznych miejscach tak, aby mogły one łatwo zauważyć następną literę. W pobliżu każdego takiego miejsca przebywał dorosły, na wypadek, gdyby dziecko potrzebowało pomocy. Zebranie całego zestawu literek wymagało od dzieci dwukrotnego przekroczenia ulicy. Każde dziecko przechodziło pojedynczo i poza zasięgiem wzroku innych dzieci. Przejścia umieszczono jedno po drugim (z paroma literami do zebrania pomiędzy nimi) i następne dziecko nie wchodziło

¹ Na terenie całej Wielkiej Brytanii obowiązek szkolny trwa 11 lat od 5 do 16 roku życia, z możliwością rozpoczęcia edukacji w wieku 4 lat. W Szkocji do szkoły początkowej (podstawowej) uczęszczają dzieci w wieku od 5 do 11 roku życia. (przyp. autora).

na szlak dopóki poprzednie nie skończyło przechodzić, a ruch uliczny nie został wznowiony. Pokonanie dwóch przejść zajmowało około 4 minut. Zachowanie dzieci podczas wykonywania zadania było filmowane z ukrycia kamerą, która ma możliwość zbliżeń na tyle dużych, by wychwycić zachowania tak subtelne jak ruch gałek ocznych. Nie wydaje się, aby którekolwiek dziecko zauważyło kamerę lub operatora.

Dzieci nie musiały przechodzić przez ulicę samodzielnie, opiekunowie (znani dzieciom) byli zawsze w pobliżu, by im pomóc, gdyby o to poprosiły.

Schemat drogi, którą pokonywały dzieci przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Schemat drogi, którą pokonywały dzieci uczestniczące w badaniu
 Fig. 2. Diagram of the route covered by children taking part in the study

źródło: Zeedyk, M. S., Wallace, L., & Spry, L. (2002). Stop, look, listen, and think? What young children really do when crossing the road. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 2002, s. 46

Pierwsze przejście mieściło na skrzyżowaniu w kształcie litery T, pomiędzy punktami A i B. Dzieci stały przed główną ulicą, do której dochodziła boczna ulica, prowadząca do parkingu. Poruszający się samochód, znajdujący się na drugiej uliczce, kierowany przez policjanta, dojeżdżał do głównej drogi. Migający kierunkowskaz wskazywał, że samochód skręci w prawo (tj. w kierunku oddalającym się od dziecka). Po kilkunastu sekundach (jeśli dziecko nie poczekało na wykonanie manewru przez samochód), pojazd skręcał w prawo i odjeżdżał. Krawężnik po przeciwnej stronie ulicy, którą miało przekroczyć dziecko (aby zebrać następną literkę z kolei) był pusty i widoczny.

Kiedy dziecko pokonało pierwsze przejście (z pomocą dorosłych lub bez) i zebrało kolejne dwie literki, stawało przed drugim przejściem, z punktu C do punktu D. Ta sytuacja wymagała od dziecka podjęcia decyzji o przejściu pomiędzy zaparkowanymi samochodami. kilkanaście metrów dalej wzdłuż ulicy znajdowała się otwarta przestrzeń, gdzie nie było zaparkowanych samochodów, (miejsce to było bardziej odpowiednie do przejścia). Dzieci mogły zatem pójść tam, aby przejść przez ulicę, jednak żadne z nich tego nie zrobiło.

Pokonanie drugiego przejścia prowadziło dzieci do ostatniej literki na szlaku skarbu. Po ukończeniu zadania nauczyciel rozmawiał z każdym dzieckiem, pytając, czy zdawało sobie sprawę ze swojego zachowania podczas przechodzenia przez ulicę, co zrobiło dobrze i na to, co mogło poprawić. Jeśli dziecko przeszło przez ulicę samodzielnie podkreślano, że lepiej byłoby poprosić dorosłego o pomoc.

Zapis zachowania każdego dziecka był później zakodowany.

Kodowanie danych

Zapisy zachowań dzieci przechodzących przez ulicę zostały zakodowane pod względem obecności określonych zachowań istotnych dla każdego rodzaju przejścia. Dla pierwszego przejścia, ze skrzyżowaniem w kształcie litery T i poruszającym się samochodem, odnotowano, czy dziecko: 1) rozglądało się na głównej drodze zanim doszło do krawężnika 2) zatrzymało się przy krawężniku 3) rozglądało się znajdując się przy krawężniku 4) spojrzało na poruszający się samochód z prawej strony² 5) poczekało aż samochód przejechał 6) rozglądało się przechodząc przez jezdnię i 7) styl przechodzenia przez ulicę (tj. przechodzenie, bieganie, podskoki). Dla drugiego przejścia, pomiędzy zaparkowanymi samochodami, zapisywano, czy dziecko: 1) rozglądało się zanim doszło do krawężnika 2) zatrzymało się przy krawężniku 3) zatrzymało się przy końcu zaparkowanych samochodów 4) rozglądało się, kiedy zatrzymało się, gdy kończyły się samochody 5) rozglądało się podczas przechodzenia przez jezdnię i 6) styl przechodzenia. W przypadkach, gdy dziecko rozglądało się, odnotowano liczbę spojrzeń dziecka i ich kierunek. Jeśli dziecko prosiło dorosłych o pomoc, to także było odnotowywane, ale wówczas nie opisywano ich zachowań. Zakodowane zachowania, wyliczone jak powyżej, stanowiły podstawowe elementy zadania „przejście przez ulicę”, zarówno te, których znaczenie podkreślają programy edukacyjne jak i te, o których często przypominają małym dzieciom rodzice. (np. „spójrz w obie strony zanim przejdiesz przez ulicę”, „zawsze idź wolno, nigdy nie biegnij”, „nigdy nie przechodź przez ulicę bez dorosłych”). Analiza zachowania dzieci podjęta w szczegółowy sposób pozwala ustalić, jak wykonują one każdy z elementów działając spontanicznie.

Wyniki badania

Analiza wyników została przeprowadzona dwuetapowo. W pierwszym etapie analizowano zachowanie grupy ustalając, jaka jej część wykazała każde z kodowanych zachowań. W drugim etapie analizowano indywidualne różnice w zachowaniu obliczając wynik dla każdego dziecka, tym samym umożliwiając porównania wewnątrz próby i badanie stałości zachowania dziecka.

Dane z pierwszego etapu analizy wykazały, że podczas pierwszego przejścia (skrzyżowanie w kształcie litery T), 10 z 56 dzieci (18%) poprosiło o pomoc dorosłego. Spośród pozostałych 46 dzieci, które wybrały samodzielne przejście przez skrzyżowanie, np. 40% dzieci w ogóle nie spojrzało na nadjeżdżający samochód, 60% nie zatrzymało się przy krawężniku zanim weszło na jezdnię; 75% biegło lub skakało podczas przechodzenia. Jeszcze bardziej uderzające jest zachowanie dzieci, jeśli chodzi o obserwowanie nadjeżdżających pojazdów. Na ruchu ulicznym na głównej drodze (tj. zanim doszło do krawężnika, kiedy zatrzymało się przy nim, w trakcie przechodzenia), dziecko skupiło się 15% próby (siedmioro dzieci). Co więcej, kierunek ich spojrzeń był ogólnie niewłaściwy. Dzieci (te, które się rozglądały) prawie zawsze spoglądały najpierw w lewo, mimo tego, że

² Dla przypomnienia ruch w Wielkiej Brytanii jest lewostronny

samochody zbliżające się z prawej stanowiłyby bezpośrednie niebezpieczeństwo, kiedy dzieci wkraczałyby z krawężnika na tor ich jazdy. Rozglądanie się zwykle ograniczało się do jednego spojrzenia (tylko 3 dzieci spojrzało po raz drugi).

Podsumowując, podczas pierwszego przekraczania jezdni, większość dzieci nie wykazała żadnego ze standardowych działań, których zwykle ich uczy się: nie zatrzymała się przy krawężniku, nie rozglądała się i biegła przekraczając ulicę.

Zachowanie grupy na drugim przejściu, pomiędzy zaparkowanymi samochodami, było trochę lepsze, chociaż tym razem tylko 5 z 56 dzieci (9%) poprosiło o pomoc dorosłego przy przechodzeniu przez jezdnię. Jedno z dzieci nawet oświadczyło „tym razem pokażę Wam, że mogę to zrobić sam”, co sugeruje, że dzieci mogą widzieć samodzielne przechodzenie raczej jako osiągnięcie niż niebezpieczeństwo czy nieposłuszeństwo. Z 51 dzieci, które przeszły samodzielnie, 35% zatrzymało się na końcu samochodu, prawie połowa przeszła a nie przebiegła przez ulicę. Wzór rozglądania także się poprawił; pomiędzy 30% a 40% rozejrzało się (przynajmniej raz) w jednym z trzech punktów, kiedy można było oczekiwać, że to zrobią (zanim doszły do krawężnika, kiedy zatrzymały się na końcu samochodu, podczas przechodzenia). Także więcej pierwszych spojrzeń było skierowanych we właściwym kierunku (tj. raczej w prawo niż w lewo), choć liczba dzieci spoglądających po raz drugi czy trzeci pozostała względnie mała.

W drugim etapie analizy, który dotyczył indywidualnego zachowania dziecka, obliczono wyniki dla każdego z nich. Dla każdego dziecka sumowano punkty za zachowanie podczas pierwszego i drugiego przejścia. Przyznawano dziecku jeden punkt za każde z działań zakodowanych na taśmach wideo, jeżeli wykonało je prawidłowo i zero, jeśli nieprawidłowo. Jako, że dwa typy przejścia wymagały innych działań, najwyższy możliwy wynik dla pierwszego przejścia wynosił 7, a dla drugiego 6. Zatem im wyższy wynik, tym lepiej poradziło sobie dziecko. Jeśli dziecko poprosiło o pomoc w przejściu, przyznawano mu najwyższy wynik, ze względu na to, że prośba o pomoc była traktowana jako najlepsze możliwe zachowanie.

Analiza zachowania pozostałych dzieci ujawniła zakres indywidualnych różnic. O ile indywidualne zachowanie było ogólnie raczej niewłaściwe, to było kilkoro dzieci, które wykazały się lepszymi umiejętnościami niż inne. Indywidualne różnice były względnie stałe w obu przejściach – jeżeli dzieci zachowały się właściwie przechodząc przez skrzyżowanie w kształcie litery T, miały również tendencję do właściwego zachowania podczas przechodzenia pomiędzy samochodami. Wcześniejsze badania laboratoryjne wykazały także znaczne indywidualne różnice w umiejętnościach dzieci, takich jak częstość i wzór rozglądania się, sposób sprawdzania drogi w ostatniej chwili i szybkość oceny sytuacji na przejściu. Indywidualne różnice, jeżeli chodzi o czynniki takie jak doświadczenie na drodze, środowisko domowe, a zwłaszcza dostępność ruchu drogowego, także zostały opisane jako czynniki, które wpływają na prawdopodobieństwo, że dziecko będzie ofiarą wypadku.

Badania były przeprowadzone na grupie tylko 56 dzieci, nie możemy więc mieć pewności, że ich wyniki są charakterystyczne dla całej populacji dzieci w tym wieku, należałoby przeprowadzić bardziej szczegółowe analizy na większej populacji. Nie mniej jednak, badania z wykorzystaniem obserwacji tak jak w opisanym projekcie mają dużą wartość, gdyż właśnie wiedza o tym, co dzieci rzeczywiście robią na drodze pomoże nam dorosłym zdecydować, co i jak powinniśmy im przekazać.

3. Przykłady dobrych praktyk

W 2004 roku ukazał się ostatni raport OECD, dotyczący bezpieczeństwa dzieci pt. *Keeping children safe in traffic*. [4] Zalecenia w nim zawarte przedstawiono poniżej.

- Wychowanie komunikacyjne powinno być częścią krajowego programu nauczania na wszystkich poziomach (poczynając od przedszkola) oraz dawać impuls do rozwijania umiejętności dzieci, kształtowania ich świadomości ryzyka, postaw i wiedzy.
- Kierowcy muszą być świadomi swoich obowiązków wobec pasażerów i innych użytkowników drogi, muszą zapoznać się z ograniczeniami dzieci w ruchu drogowym i ich zachowaniami.
- Dla młodszych dzieci robi się dużo w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, teraz należy prowadzić więcej badań i działań adresowanych do starszych dzieci, młodzieży i młodych osób dorosłych.
- Edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego należy realizować w powiązaniu z innymi dyscyplinami naukowymi oraz prowadzić jej prawidłową ewaluację.
- Rodzice powinni być bardziej zaangażowani w realizację wychowania komunikacyjnego, zarówno nieformalnie jak i formalnie. Muszą być informowani o zabezpieczeniach, które są stosowane i które oni mogą stosować, aby chronić swoje dzieci w ruchu drogowym.
- Akcje informacyjne w połączeniu z innymi środkami są potężnym narzędziem dostarczania wiedzy, wpływania na postawy i zachowania we wszystkich obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ich realizację mogą być włączeni przedstawiciele wszystkich sektorów: decydenci polityczni, eksperci, podmioty gospodarcze, społeczności, konsumenci.
- Projektowanie drogi i infrastruktury drogowej uwzględniających możliwości dzieci i ich ograniczenia jest korzystne dla wszystkich użytkowników dróg, ponieważ rozwiązania bezpieczne dla dzieci są bezpieczne dla ogółu.
- Dzieci powinny uczestniczyć w miarę możliwości w projektowaniu środowiska drogowego, a projektanci uwzględniać ich potrzeby i punkt widzenia.
- Rozwiązania architektoniczne powinny pobudzać dzieci do wzrostu zachowań bezpiecznych i prawidłowych interakcji z ruchem drogowym.
- Audyty bezpieczeństwa powinny być wykonywane także z perspektywy dziecka.
- Uspokajanie ruchu redukujące prędkość pojazdu powinno być zalecane jako kluczowy element zwiększenia ogólnego bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg, szczególnie dzieci.
- W rozwoju nowych placówek oświatowych, należy zwracać uwagę na bezpieczny do nich dostęp za pomocą wszystkich środków transportu (rower, pieszo, transport publiczny).
- Konserwacja środowiska drogowego i przestrzeni przeznaczonej na zabawę są równie ważne, gdyż uszkodzenia i przeszkody często przyczyniają się do zwiększenia zagrożeń.
- Producenci samochodów odgrywają ważną rolę w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa dzieci. Zaleca się współpracę wielu środowisk w tym zakresie i wypracowanie standardów. Ważne jest również, aby znaleźć równowagę w zakresie odpowiedzialności za bezpieczeństwo dzieci. Należy wspierać stosowanie urządzeń poprawiających bezpieczeństwo dzieci w samochodach.

- Przeprowadzanie kompleksowych działań w celu stosowania urządzeń zabezpieczających w samochodach przy wykorzystaniu wielu środków przekazu, decydentów, prawa i zaangażowaniu wielu środowisk przynosi bardzo dobre rezultaty.
- Odnosząc się do licznych dowodów i badań naukowych potwierdzających skuteczność kasków w zapobieganiu obrażeń głowy i urazów mózgu, zaleca się, aby rowerzyści byli zachęceni do noszenia kasków rowerowych. Należy to również uwzględnić w przepisach prawnych i ich egzekwowaniu.
- Projektanci i producenci odzieży dziecięcej i akcesoriów dla dzieci powinni włączać materiały odblaskowe do linii produktów. Widoczności dzieci należy też poświęcić element kampanii informacyjnej z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Zaleca się opracowanie i wdrożenie polityki zarządzania ryzykiem w odniesieniu do: podróży dzieci do szkoły z wykorzystaniem transportu publicznego i autobusów szkolnych; stosowania pasów bezpieczeństwa i środków ochrony pieszych oraz rowerzystów; dzieci oczekujących na autobus. W celu podnoszenia świadomości w tym zakresie należy prowadzić społeczne kampanie informacyjne i edukacyjne.
- Za ochronę dzieci podróżujących jako pasażerowie prywatnych samochodów, rowerzyści i pasażerowie komunikacji publicznej / gimbusów odpowiedzialność ponosi rząd, instytucje i organizacje rządowe i pozarządowe oraz rodzice. Zaleca się stworzenie partnerstwa między tymi sektorami w celu zapewnienia innowacyjnego oraz wielodyscyplinarnego podejścia do bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym.
- Edukacja, a w tym edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego jest procesem trwającym całe życie. Nie rozpoczyna się, ani nie kończy się w szkołach. Wszyscy użytkownicy dróg mają obowiązek dbania i zachowywania się w sposób zapewniający bezpieczeństwo dzieci w ruchu drogowym. Rodzice odgrywają w tym procesie ważną rolę poprzez nauczanie i dawanie przykładu własnym postępowaniem we wczesnych latach życia dziecka. Szkolenie kierowców jest integralną częścią systemu edukacji bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzieci muszą wiedzieć jak zachowywać się bezpiecznie na drogach, jednak kierowcy muszą mieć świadomość, że dzieci nie zachowują się w taki sam sposób jak dorośli.
- W wychowaniu komunikacyjnym w szkołach należy podkreślać rozwiązywanie problemów, praktyczne umiejętności oraz wykorzystywać dobre praktyki.
- Działania, których celem jest szerzenie informacji o zachowaniach dzieci w ruchu drogowym powinny obejmować wszystkich uczestników dróg (szczególnie kierowców jadących z nadmierną wartością prędkości) i wszystkie grupy wiekowe.
- Inżynierowie ruchu i planiści mają obowiązek uwzględnienia potrzeb dzieci i ich możliwości i umiejętności przy projektowaniu budynków i przestrzeni publicznej.
- Należy promować uspokojenie ruchu i udogodnienia dla pieszych i rowerzystów.
- Wszystkie dzieci powinny podróżować w urządzeniach zabezpieczających je przez skutkami wypadków, właściwych dla ich wieku, wagi i wzrostu oraz odpowiednio wyposażonych.
- Konstrukcja pojazdu powinna gwarantować podróżującym jak największą ochronę. Rodzice potrzebują dobrych rad dotyczących ograniczeń dzieci, miejsc w samochodzie częściej uszkodzanych w wyniku wypadków, działania poduszek powietrznych.
- Projektanci samochodów i ustawodawcy w zakresie norm pojazdów powinni zwracać uwagę na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu i kierowców / pasażerów samochodów.

- Polityka bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna zawierać strategię na rzecz poprawy bezpieczeństwa dzieci oraz opierać się na wynikach prac naukowych i analiz oraz opiniach ekspertów, a także skupiać się na redukcji liczby wypadków z udziałem dzieci oraz prowadzeniu monitoringu takich działań.

W krajach Unii Europejskiej o wysokim poziomie motoryzacji oraz edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego podejmowane są działania przeznaczone dla najmłodszych uczestników ruchu, których realizacja odbywa się przy współpracy i zaangażowaniu wielu instytucji, organizacji, obecności rodziców, rodzeństwa, rówieśników, opiekunów, placówek oświatowych, służby zdrowia, policji itd. Zadaniem tych akcji jest szerzenie wiedzy z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego już od najmłodszych lat życia dziecka, kształtowanie właściwych postaw jako uczestników ruchu drogowego oraz wzmacnianie prawidłowych nawyków dzięki m.in. naśladowictwu prawidłowych zachowań ważnych dla dziecka osób.

Akcje te mimo swojej różnorodności mają wspólne cechy:

- w ich realizację zaangażowanych jest wiele środowisk – szkoła, dom, policja itd.,
- angażują rówieśników, rodzeństwo, rodziców, dziadków, opiekunów; tworzą pozytywne interakcje między tymi grupami,
- są motywujące dla rówieśników, rodzeństwa, rodziców, dziadków, opiekunów – osoby te czują wsparcie organizatorów,
- są atrakcyjne dla dzieci – mają ciekawą formę, atrakcyjną szatę graficzną,
- są rozłożone w czasie, dzięki czemu dzieci w naturalny sposób przyswajają wiedzę z bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zdobyte wiadomości są utrwalane poprzez liczne powtórzenia,
- zaangażowanie dzieci od najmłodszych ich lat w sprawy bezpieczeństwa na drodze sprawia, iż są one odpowiedzialniejszymi uczestnikami ruchu drogowego w przyszłości,
- mają charakter praktyczny (część teoretyczna jest zazwyczaj wprowadzeniem do akcji lub zapoznaniem z obowiązującymi w niej regułami),
- opierają się na pozytywnym naśladowictwie bohaterów kreskówek, komiksów, książek, starszych dzieci, rodziców, dziadków i innych osób jako wzorów prawidłowego poruszania się w ruchu drogowym. [2]

Dziecięcy Klub Ruchu Drogowego [2, 9] działa w Wielkiej Brytanii od 1990 roku. Jest projektem regionalnym kierowanym do dzieci w wieku 3-5 lat, ich rodziców, starszego rodzeństwa, opiekunów; można go również realizować w żłobkach i przedszkolach. Celem programu jest zmniejszenie liczby wypadków drogowych z udziałem dzieci, zwiększenie świadomości na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, uczenie dzieci prawidłowych zachowań podczas wykonywania codziennych czynności. Poruszane są w nim następujące zagadnienia: prawidłowe zachowanie pieszych w ruchu drogowym, pojęcia związane z ruchem drogowym, poruszanie się w ruchu drogowym wspólnie z jego innymi uczestnikami, bezpieczeństwo w samochodzie i poza nim, bezpieczeństwo w transporcie miejskim, bycie widocznym na drodze, wspieranie i motywowanie rodziców do aktywności. Dziecko może zostać członkiem Klubu po ukończeniu 3 roku życia. Członkom Klubu raz na 3 miesiące przysyłana jest książeczka wraz z naklejkami i innymi atrakcyjnymi materiałami dostosowanymi do jego rozwoju. Łącznie – 6 książeczek przez 18 miesięcy. Program ma więc sekwencję modułową – 6 modułów w równych odstępach. Treścią książeczek są krótkie historyjki związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego o przesłaniu łatwym do zrozumienia i zapamiętania dla dziecka. Rodzice pracują z dziećmi wykorzystując książeczki. Ich zadaniem jest przeczytanie dziecku opowiadania

z książeczki na głos i porozmawianie z nim na ten temat. Dodatkowo dzieci uczestniczą w różnych zabawach i są zaangażowane w wydarzenia mające utrwalić nabytą wiedzę. Bezpłatne materiały dostępne są również dla żłobków i przedszkoli oraz na stronie internetowej. Akcja jest szczególnie korzystna dla dzieci, które przed pójściem do szkoły nie uczęszczają ani do żłobka ani przedszkola, nie przerabiają więc tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego w tych placówkach oraz dla rodziców, którzy chcieliby zapoznawać swoje pociechy od ich najmłodszych lat z zagadnieniami związanymi z ruchem drogowym. Historyjki w książeczkach podpowiadają rodzicom jakie zagadnienia i w jakiej formie mogą z dziećmi poruszyć. Krótkie opowiadania są pretekstem do dyskusji rodzica z dzieckiem – o bezpiecznych miejscach do zabawy, gdzie przechodzić przez ulicę, jak bezpiecznie podróżować, co robić, żeby być widocznym... Działalność Klubu opiera się więc na zaangażowaniu dorosłych. Nie wszyscy opiekunowie biorą udział we wszystkich modułach, wymaga to niestety od nich poświęcenia, dyscypliny i czasu. Według badań ankietowych przeprowadzonych przez twórców projektu pierwszą książeczkę przerabia z dziećmi 74% rodziców, piątą już tylko 18%. Z ewaluacji projektu wynika, że dzieci, które brały udział choćby częściowo w akcji mają zdecydowanie większą wiedzę i są bardziej otwarte na przyswajanie treści z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, niż te, które w niej nie uczestniczyły; podobnie rodzice, którzy pomimo rozpoczęcia projektu nie przerobili wszystkich materiałów są bardziej chętni do nauczania o bezpieczeństwie drogowym w przyszłości. Zainteresowanie uczestniczeniem w Klubie było zdecydowanie mniejsze w gorszych dzielnicach i wśród mniejszości narodowych. Postanowiono więc dostosować szatę graficzną książeczek oraz zawarte w niej treści tak, aby była atrakcyjna dla wszystkich mniejszości etnicznych – zarówno dla dzieci jak i ich rodziców. Akcja akcentuje motywowanie rodziców, podnoszenie ich świadomości o niebezpieczeństwach ruchu drogowego oraz przykład jakim są dla swoich dzieci. Pomimo, iż wielu opiekunów nie kończy programu, jest on często realizowany przez żłobki i przedszkola, także mimo wszystko dużo dzieci przechodzi cały cykl.

Dzieci poza swoim najbliższym otoczeniem chętnie wzorują się na bohaterach swoich ulubionych kreskówek, filmów czy gier. Stąd też wiele kampanii społecznych wybiera jako swój symbol zwierzątko lub projektuje różne stworki, które zachęcają dzieci do oczekiwanych zachowań, w tym również w ruchu drogowym. Przykładami takich kampanii są Jeżyki (*hedgehogs* – Wielka Brytania) i Klub Pancernika (Polska). [8]

Oprócz akcji promujących prawidłowe zachowania w ruchu drogowym, których główną grupą docelową są dzieci a pośrednio ich rodzice czy opiekunowie, podejmuje się także akcje kierowane wyłącznie do rodziców. Kampanią kierowaną do rodziców przypominającą o tym, że dzieci naśladują ich zachowanie jest prowadzona w Wielkiej Brytanii od października 2007 roku – *CopyCat*. [7]

Celem kampanii jest wyrobienie u rodziców świadomości, że dzieci naśladują ich mówienie i zachowania zarówno te dobre jak i te złe w życiu codziennym, a w szczególności w ruchu drogowym oraz, że ciąży na nich obowiązek przekazywania im zasad ruchu drogowego, dawania im przykładu poprzez własne prawidłowe postępowanie. Często bowiem można zauważyć rozbieżność między tym co rodzice mówią i robią, a zachowaniem jakiego oczekują od swoich dzieci. Kampania nagłośniona jest w mediach – radiu, gazetach oraz internecie. Głównym jej elementem są plakaty przypominające rodzicom o ich naśladownictwie przez dzieci oraz spoty radiowe. Główna tematyka akcji to apel o nieużywanie telefonu komórkowego podczas przechodzenia przez ulicę, uczenie dzieci koncentracji na drodze co zwiększy ich szanse na uniknięcie wypadku, czekanie na czerwonym świetle na przejściu dla pieszych nawet jeśli nic nie jedzie; zapinanie pasów

bezpieczeństwa; pamiętanie, że dzieci naśladowują rodziców. Rodzice powinni zawsze dawać dobry przykład jako piesi, rowerzyści, pasażerowie samochodu itd., zawsze postępować zgodnie z zasadami, chronić siebie i swoje dzieci.

Wnioski

Biorąc pod uwagę powyższe zalecenia oraz wiedzę o rozwoju psychofizycznym dzieci, wydaje się, że dorośli nie powinni mieć trudności z wyposażeniem ich w odpowiednią wiedzę i umiejętności oraz z wychowaniem na odpowiedzialnych i współpracujących z innymi uczestników ruchu drogowego. Wiedząc jak zachowują się dzieci w ruchu drogowym i jakie są ich najczęstsze błędy prowadzące do wypadku, my – dorośli powinniśmy być bardziej aktywni. Skupić się na kształtowaniu u dzieci odpowiedzialności za życie własne i innych uczestników ruchu, partnerstwa, funkcji poznawczych oraz jak twierdzą same dzieci omawiać z nimi zasady poruszania się po drogach, wyjaśniać niejasności, dawać dobry przykład i stwarzać możliwości do rozwijania umiejętności, [3] gdyż ciągle jest zbyt dużo rannych i zabitych dzieci na drogach.

Warto zastanowić się, czy nasze starania są wystarczające, proponowane rozwiązania skuteczne, a może skupiamy się nie na tych zagadnieniach co potrzeba i nie potrafimy korzystać z rozwiązań już sprawdzonych? Na te wszystkie pytania możemy uzyskać odpowiedzi realizując pogłębione badania z tego zakresu.

LITERATURA:

- [1] Dąbrowska-Loranc M., Leśnikowska-Matusiak I., Podstawy BRD, ITS, Warszawa 2000
- [2] Final Report – ROSE25, Inventory and compiling of European Practice Guide on Road safety education targeted at young people, European Commission 2005
- [3] Green J., Ayrton R., Woodall J. (i in.), Road Safety Research Report 102 Child-Parent Interaction in Relation to Road Safety Education: Part 2 – Main Report, The Centre for Health Promotion Research, Faculty of Health, Leeds Metropolitan University, December 2008
- [4] KEEPING CHILDREN SAFE IN TRAFFIC, OECD 2004
- [5] Korwin de St., Schneider B., Dziecko na drodze, WSiP, Warszawa 1996
- [6] Olejnik K., Bezpieczeństwo w transporcie samochodowym. Wybrane problemy, ITS, Warszawa 2009
- [7] www.islandpulse.co.uk/b2/copycat-parents-campaign-2007
- [8] www.klubpancernika.pl
- [9] www.trafficclub.co.uk
- [10] Zeedyk, M. S., Wallace, L., Carcary, B., Jones, K., & Larter, K., Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behavior. *British Journal of Educational Psychology*, 71, 2001, s. 573-594
- [11] Zeedyk, M. S., Wallace, L., & Spry, L. (2002). Stop, look, listen, and think? What young children really do when crossing the road. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 2002, s. 43-50