

Doświadczenia Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego związane z prowadzeniem zajęć adresowanych do nastoletnich uczestników ruchu

dr Aneta Wnuk

*Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Instytut Transportu Samochodowego*

Centrum BRD prowadzi prace naukowo-badawcze w zakresie:

- cyklicznych analiz statystycznych (główne zagrożenia, trendy, porównania z innymi krajami),
- pogłębionych analiz wybranych problemów brd (np. prędkość, alkohol, młodzi kierowcy, piesi),
- monitoringu i oceny skuteczności działań podejmowanych na rzecz ograniczenia zagrożeń na drogach,
- projektów badawczych Unii Europejskiej i krajowych,
- edukacji z zakresu brd.



Ponadto Centrum BRD:

- prowadzi współpracę ze środowiskiem praktyków realizujących szkolenie i egzaminowanie kierowców,
- udziela konsultacji w zakresie brd nauczycielom, instruktorom nauki jazdy, egzaminatorom, Wojewódzkim Radom BRD, administracji samorządowej, organizacjom oraz studentom,
- organizuje i prowadzi seminaria szkolenia, studia podyplomowe i warsztaty związane tematycznie z brd,
- organizuje i prowadzi zajęcia z zakresu brd w przedszkolach i szkołach,
- realizuje społeczne kampanie na rzecz brd,
- prowadzi działalność publicystyczną, tj. materiały propagandowe, materiały pomocnicze dla prowadzących zajęcia, pracowników administracji rządowej i samorządowej oraz dziennikarzy, broszury zawierające syntezę wyników prac naukowo-badawczych, monografie, poradniki.

Integralną część Centrum stanowi Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (obserwatoriumbrd.pl), składające się z hurtowni danych o wypadkach, kolizjach, pojazdach, kierowcach, drogach oraz strony internetowej udostępniającej bazę danych o wypadkach drogowych z interaktywną mapą pozwalającą na wizualizację wypadków.

Pojęcie bezpieczeństwa ruchu drogowego

„stan osiągnięty w wyniku podjętych działań i środków mających na celu wyeliminowanie lub maksymalne ograniczenie zagrożeń na drogach”



<https://www.facebook.com/BarabaraApp/posts/how-familiar-are-you-with-the-5es-of-road-safety/1075713852616592/>

https://www.researchgate.net/figure/Components-of-the-Safe-System-approach_fig1_294873896

<https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>

Obszary edukacji BRD

Trzy obszary edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd):

- **wychowanie komunikacyjne dzieci i młodzieży,**
- szkolenie i reedukacja kierowców,
- komunikacja społeczna.



Pojęcie edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (1)



„świadoma działalność społeczna mająca na celu ukształtowanie odpowiednich motywacji etycznych, postaw społecznych oraz pożądanых zachowań na drogach, będących integralnym składnikiem ogólnej kultury współczesnego człowieka”

„(...) obejmuje środki mające pozytywne oddziaływanie na wzorce zachowań w ruchu drogowym, z naciskiem na:

1. promowanie wiedzy i zrozumienie zasad i sytuacji w ruchu drogowym; 2. kształtowanie umiejętności poprzez szkolenie i doświadczanie; 3. wzmocnienie i/lub zmianę świadomości wobec ryzyka, bezpieczeństwa osobistego i bezpieczeństwa innych użytkowników dróg.”

„ (...) program działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, który jest zapewniany dzieciom i młodzieży w placówkach edukacji formalnej i nieformalnej na etapie przedszkola, szkoły podstawowej i średniej. Edukacja w zakresie bezpieczeństwa drogowego zachęca i wspiera rodziców i opiekunów do pomagania dzieciom w byciu bezpiecznymi użytkownikami dróg. Ma na celu kształtowanie i rozwijanie zachowań i postaw dzieci i młodzieży jako pasażerów, pieszych, rowerzystów i początkujących kierowców.

Aby edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego była skuteczna, musi opierać się na faktach, odpowiadać etapowi rozwoju dziecka/młodej osoby oraz stopniu samodzielności jako uczestnika ruchu.”

„ (...) podnoszenie świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego przez poznanie i zrozumienie ryzyka.

Celem tej edukacji jest zmiana postaw i zachowań na poziomie jednostki, ale także na poziomie danej społeczności lub na poziomie organizacyjnym.”

Pojęcie edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (2)



cel: bezpieczne poruszanie się w ruchu drogowym, transfer w krótkim okresie „technik przetrwania”, partnerstwo, bezpieczne i odpowiedzialne zachowanie w dłuższej perspektywie

metody: lekcje w pomieszczeniach, szkolenia na powietrzu w warunkach odseparowanych i w realnym ruchu, dyskusja, praca w grupach, dochodzenie, prezentacja publiczna, demonstracja, techniki kreatywne, drama itp.

wiedza: zasady i sytuacje w ruchu drogowym, ryzyko osobiste (życie i zdrowie), konsekwencje ryzykownych zachowań, refleksje na temat wzorców mobilności i ich konsekwencji, ekologiczne, ekonomiczne i zdrowotne skutki ruchu drogowego, ...

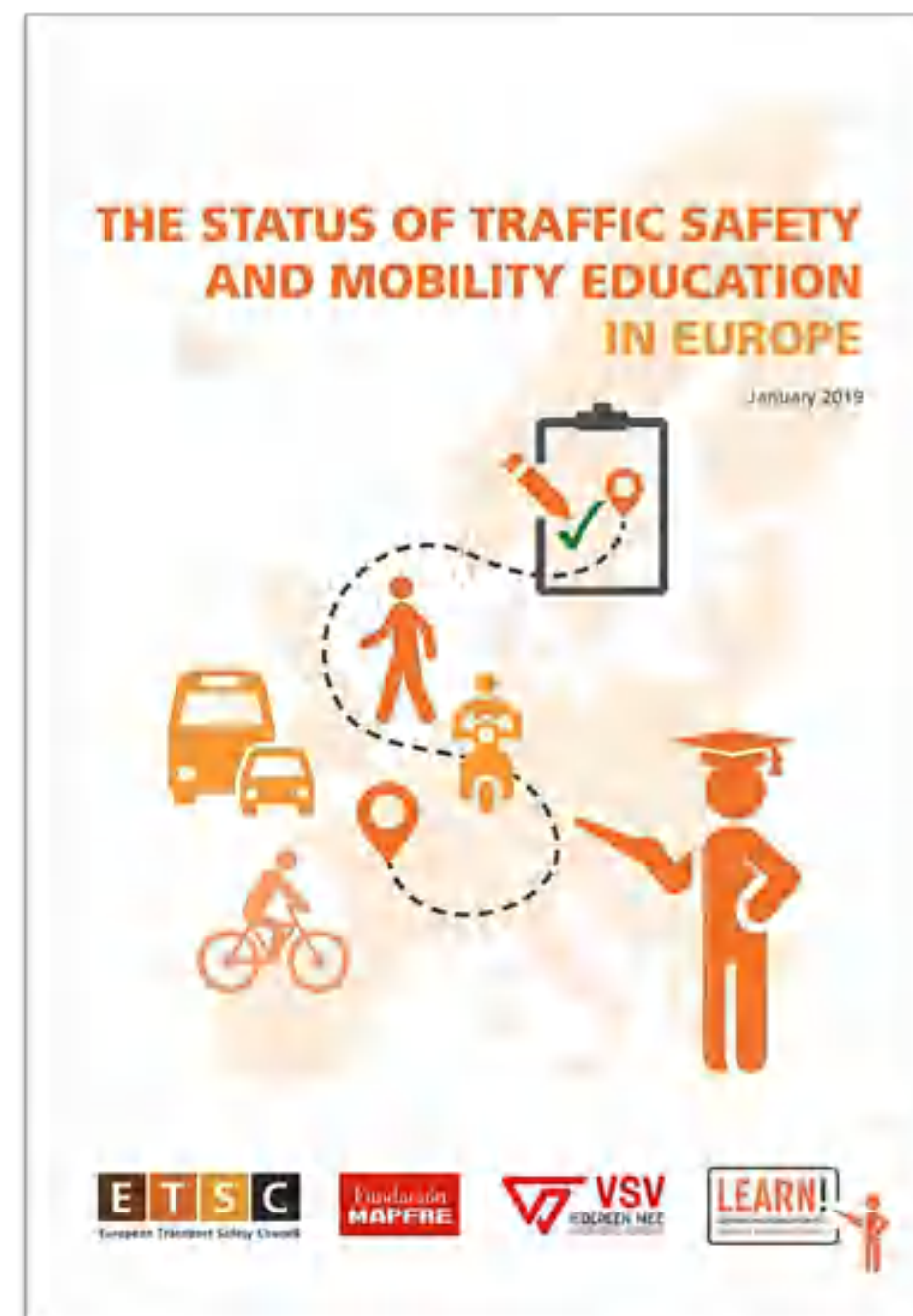
umiejętności: umiejętności motoryczne, zastosowanie wiedzy i umiejętności do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, koncentracja, ocena odległości i prędkości, zdolność samooceny, ...

postawy: zaangażowanie, zobowiązanie, motywacja do przestrzegania zasad, unikanie ryzyka, zachowanie bezpieczne i odpowiedzialne społecznie, postępowanie wzorowe dla innych, zaangażowanie w zrównoważone formy podróżowania i przyjazne dla środowiska wzorce mobilności, ...

Źródło: Final Report – ROSE25, Inventory and Compiling of European Good Practice Guide on Road Safety Education Targeted at Young People, Wydawca Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wiedeń 2005, s. 10.

Dokumenty dot. edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego

Model LEARN! – Etapy opracowywania i oceny działań edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu i mobilności



Trudności edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego w UE

- różnorodność podejść do wychowania komunikacyjnego w szkołach – utrudnienie w raportowaniu,
- brak realizacji wychowania komunikacyjnego w niektórych regionach państw,
- brak jednoznacznego stanowiska wobec obowiązku wychowania komunikacyjnego w szkołach,
- finansowanie wychowania komunikacyjnego,
- różnice między potrzebami wychowania komunikacyjnego a stopniem ich realizacji,
- nieefektywne metody nauczania (rozdźwięk między teorią a praktyką, uczenie samej teorii i przepisów),
- marginalizacja wychowania komunikacyjnego w placówkach oświatowych,
- brak / niewłaściwy wybór miejsc do praktycznej nauki,
- niedostateczna świadomość prowadzących nt. znaczenia tej tematyki i odpowiedzialności za przekazywanie treści z zakresu brd spowodowanej, np. wielością przedmiotów, w ramach których są realizowane (odpowiedzialni są wszyscy czyli nikt),
- brak motywacji prowadzących / nauczycieli do prowadzenia zajęć z zakresu brd,
- niewystarczający przepływ informacji do nauczycieli i przygotowanie ich do realizacji tych treści,
- brak obowiązku / niechęć zdobywania kwalifikacji / kompetencji do nauczania treści z zakresu brd przez nauczycieli,
- różnice w poziomie realizacji wychowania komunikacyjnego przeznaczonego dla dzieci młodszych i starszych,
- brak przygotowania pedagogicznego innych osób biorących udział / prowadzących zajęcia z zakresu brd z dziećmi,
- brak współpracy władz z placówkami oświatowymi i koordynacji na krajowym i / lub lokalnym poziomie.



Zalecenia edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (1)

Eksperci są zdania, że podejmowane działania, aby osiągały najlepsze rezultaty muszą:

- mieć charakter długofalowy, cykliczny,
- odbywać się przy współpracy wielu środowisk – szkół, rodziców, władz lokalnych, policji, urzędników ds. brd,
- mieć charakter praktyczny,
- mieć charakter prewencyjny,
- być poddawane ewaluacji.



Uważają, że:

- edukacja w zakresie brd powinna rozpocząć się już w przedszkolu i być kontynuowana w szkole podstawowej i średniej,
- udział i kształcenie dorosłych oraz współpraca w tym zakresie mają ogromne znaczenie dla kształtowania interakcji społecznych dzieci,
- instruowanie wzbogacone materiałami dydaktycznymi jest mniej skuteczne niż szkolenie praktyczne.

M. Dąbrowska-Loranc, A. Wnuk, Przykłady działań z zakresu wychowania komunikacyjnego w krajach UE, BRD, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego, Instytut Transportu Samochodowego, 4/2006, Warszawa, s. 27.

N. Dragutinovic, D. Twisk, The effectiveness of road safety education. A literature review, SWOV publication R-2006-6, Institute for Road Safety Research – Leidschendam, the Netherlands 2006, s. 5.

Zalecenia edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (2)

W tym kontekście zalecenia ekspertów Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)) z lat 80. i 90. XX w. odnoszące się do edukacji dzieci są ciągle aktualne:

- od najmłodszych lat dziecko powinno rozumieć, że prowadzenie pojazdu to nie tylko przyjemność, ale czynność, która wymaga rozsądku, poczucia odpowiedzialności, szacunku dla innych ludzi,
- kształcenie dzieci dla bezpieczeństwa nie powinno oznaczać nauczania ich kodeksu drogowego. *„Znajomość samych znaków drogowych nigdy nie przyczyniła się do uratowania życia dziecka. Znajomość ta jest bez wątpienia potrzebna, ale nie jest sprawą zasadniczą”*,
- edukacja z zakresu brd powinna gwarantować, że dzieci i nastolatki nauczą się szanować prawo człowieka do życia; motywować do rozsądnych, bezpiecznych i rozważnych postaw oraz zachowań nie tylko na drodze, ale również w życiu codziennym,
- efektywność edukacji w zakresie brd nie może być mierzona tylko spadkiem liczby wypadków, ale określoną wiedzą, dostrzeganiem ryzyka, postawą na drodze.



St. De Korvin, B. Schneider, Dziecko na drodze. Zachowania nie do przewidzenia, tłum. E. Czerniawska, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1996, s.15.

Trzeci Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w krajach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, Rezolucja nr 246 przyjęta przez Wewnętrzny Komitet Transportu 16 stycznia 1998 r., BRD, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego, Instytut Transportu Samochodowego, nr Specjalny, Warszawa 2000, s. 6.

Report Traffic safety of children, Organization for Economic Co-operation and Development, Paris 1983, s. 47.

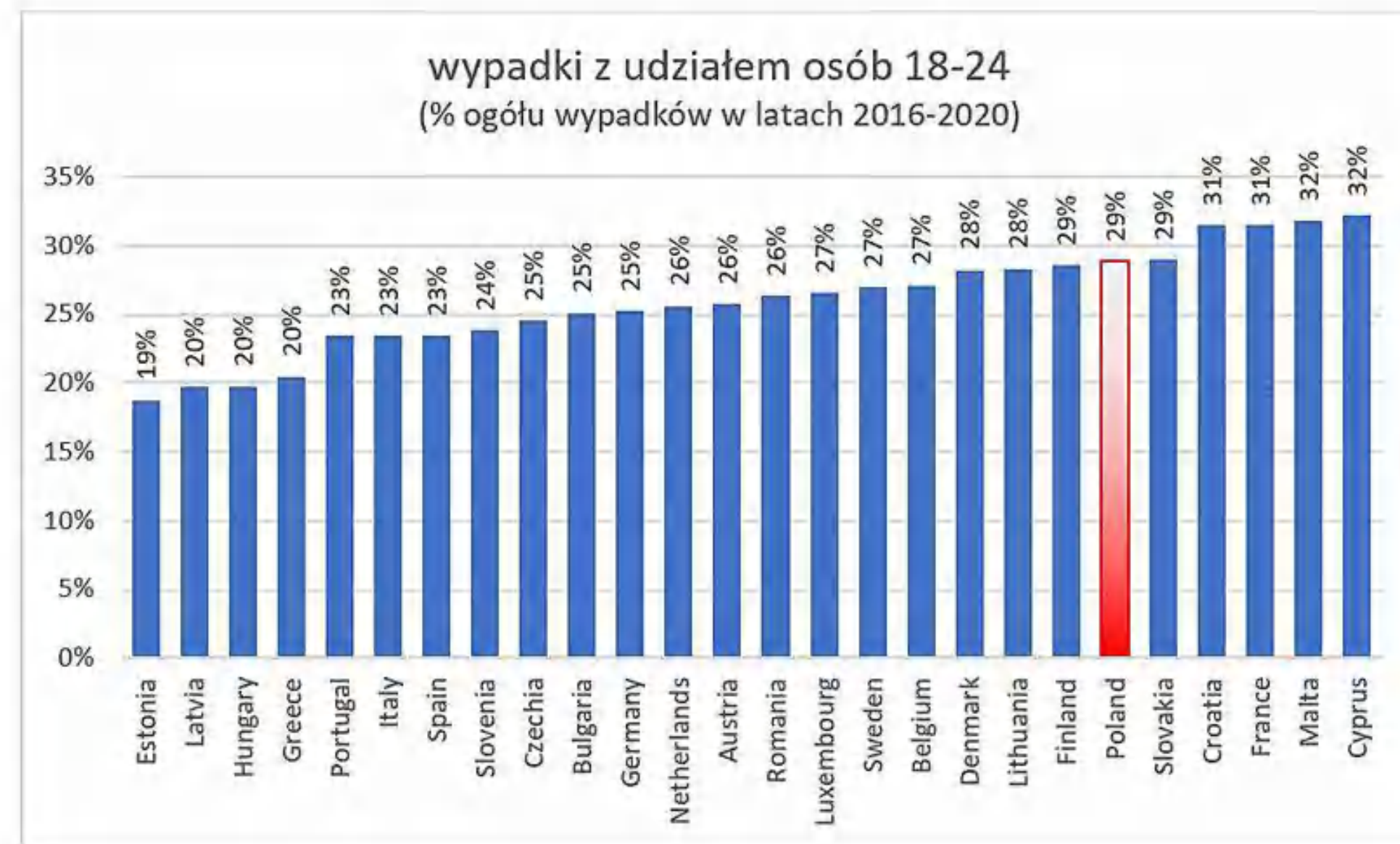
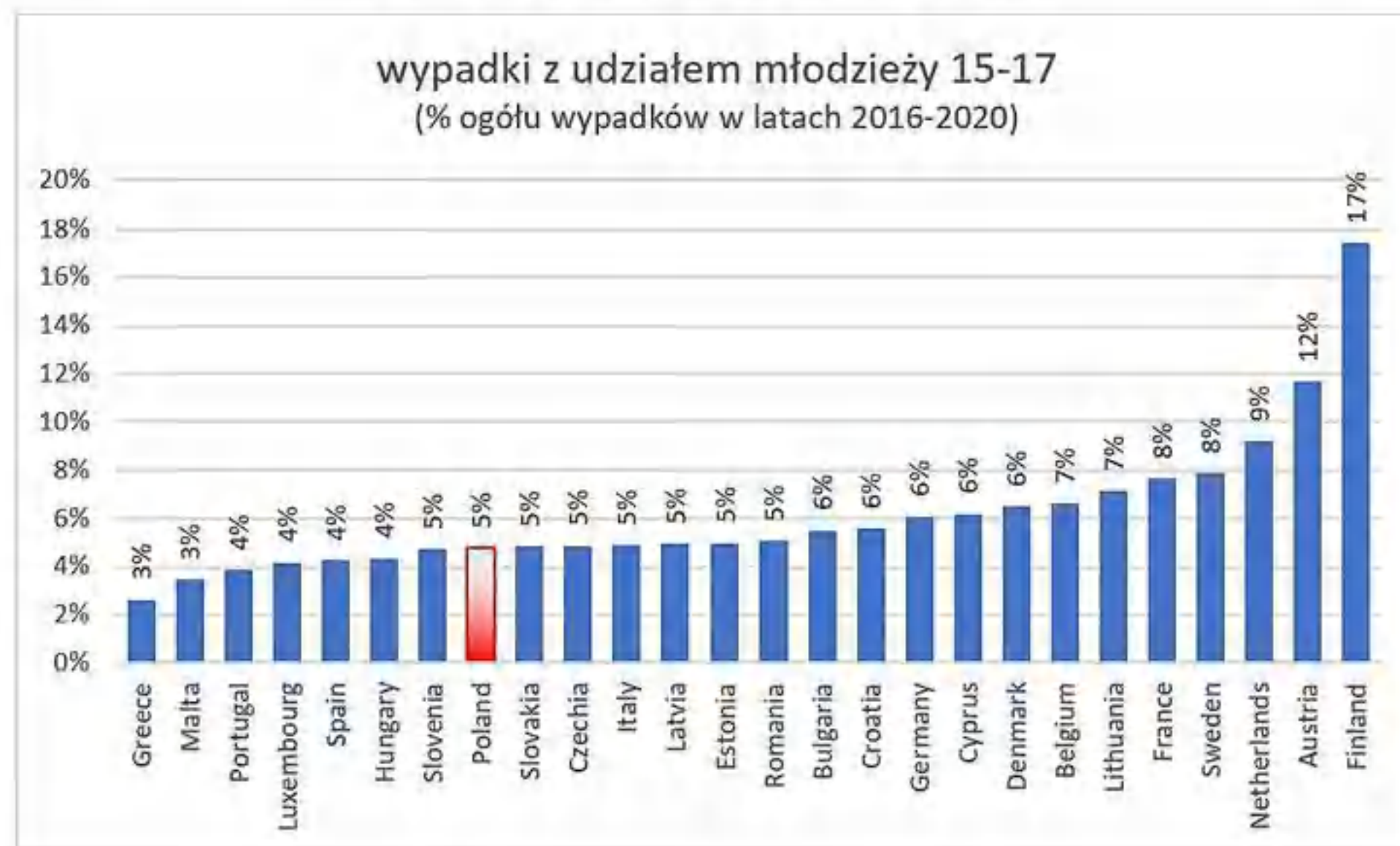
Znaczenie edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (1)

Charakterystyka wypadków z udziałem młodych uczestników ruchu

Dane UE 2016-2020

- bez Irlandii (brak danych)
- bez Wielkiej Brytanii (brak danych w zw. z Brexitem)
- Szwecja, Malta 2020 – dane ekstrapolowane

Wypadki w latach 2016-2020 z udziałem młodzieży 15-17 lat i osób w wieku 18-24 lata
(% ogółu wypadków w latach 2016-2020)

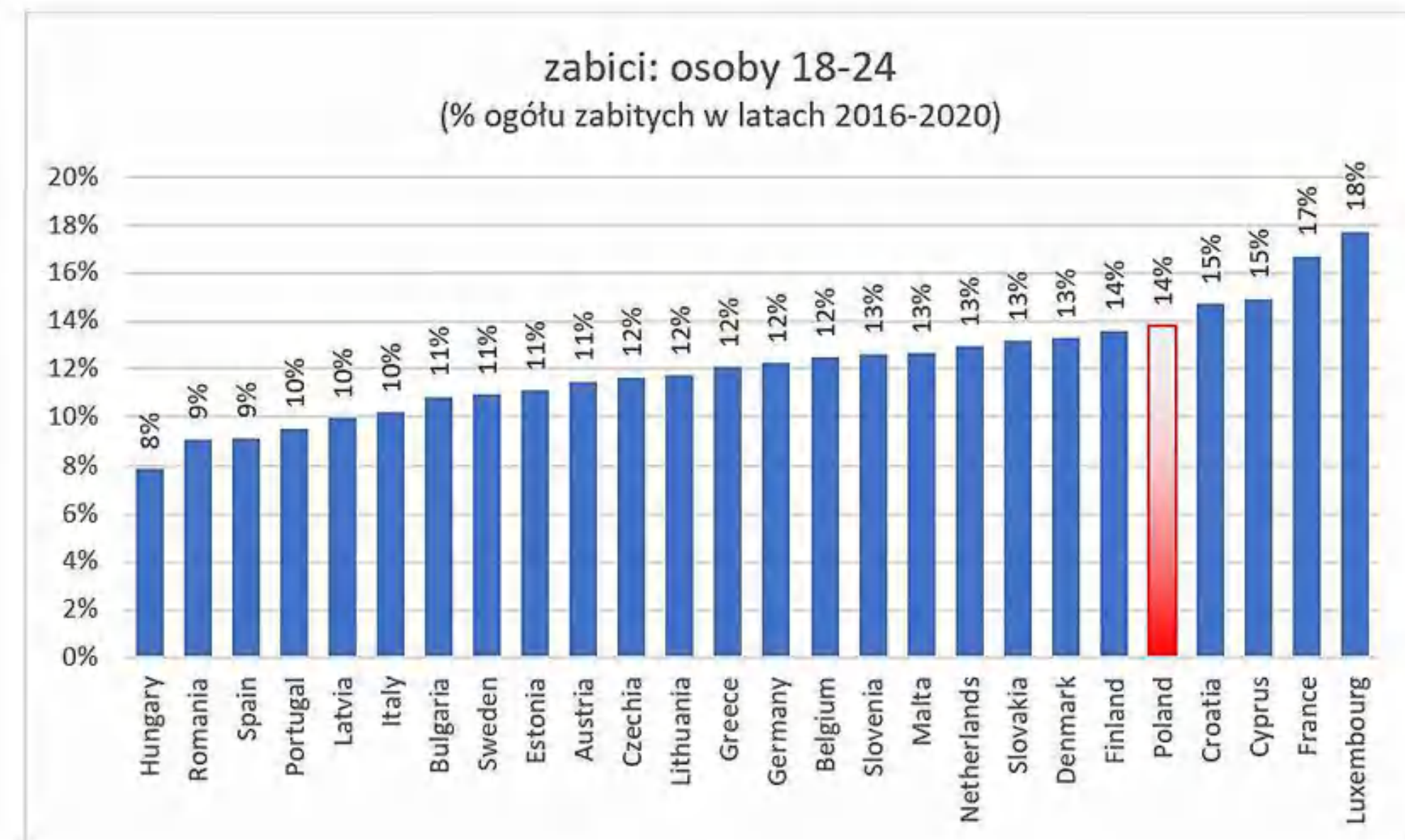
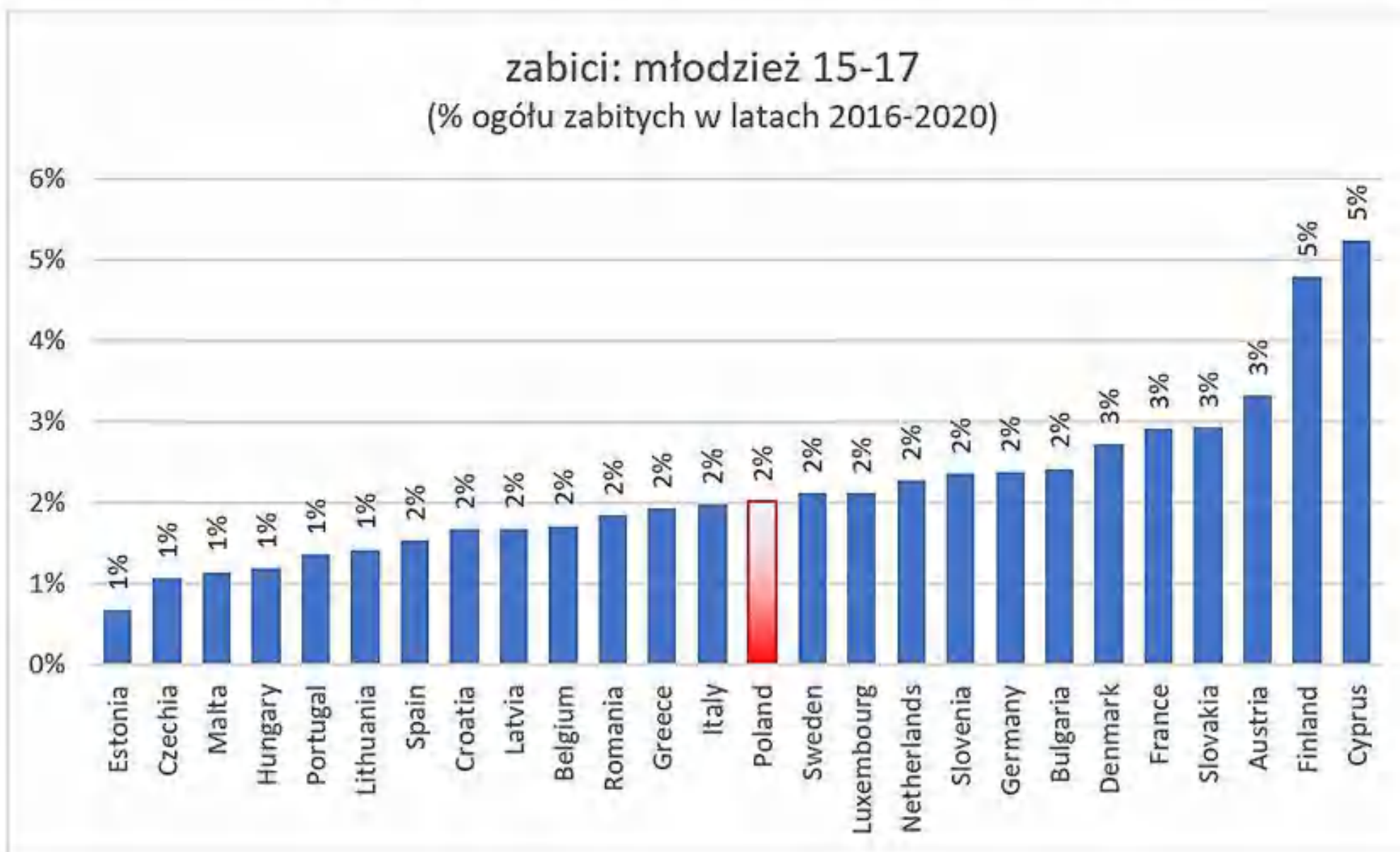


Źródło: POBR; Opr. P. Skoczyński – analityk POBR, CBR ITS

Znaczenie edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (2)

Charakterystyka wypadków z udziałem młodych uczestników ruchu

Ofiary śmiertelne w latach 2016-2020: młodzież 15-17 lat i osoby w wieku 18-24 lata
(% ogółu ofiar śmiertelnych w latach 2016-2020)

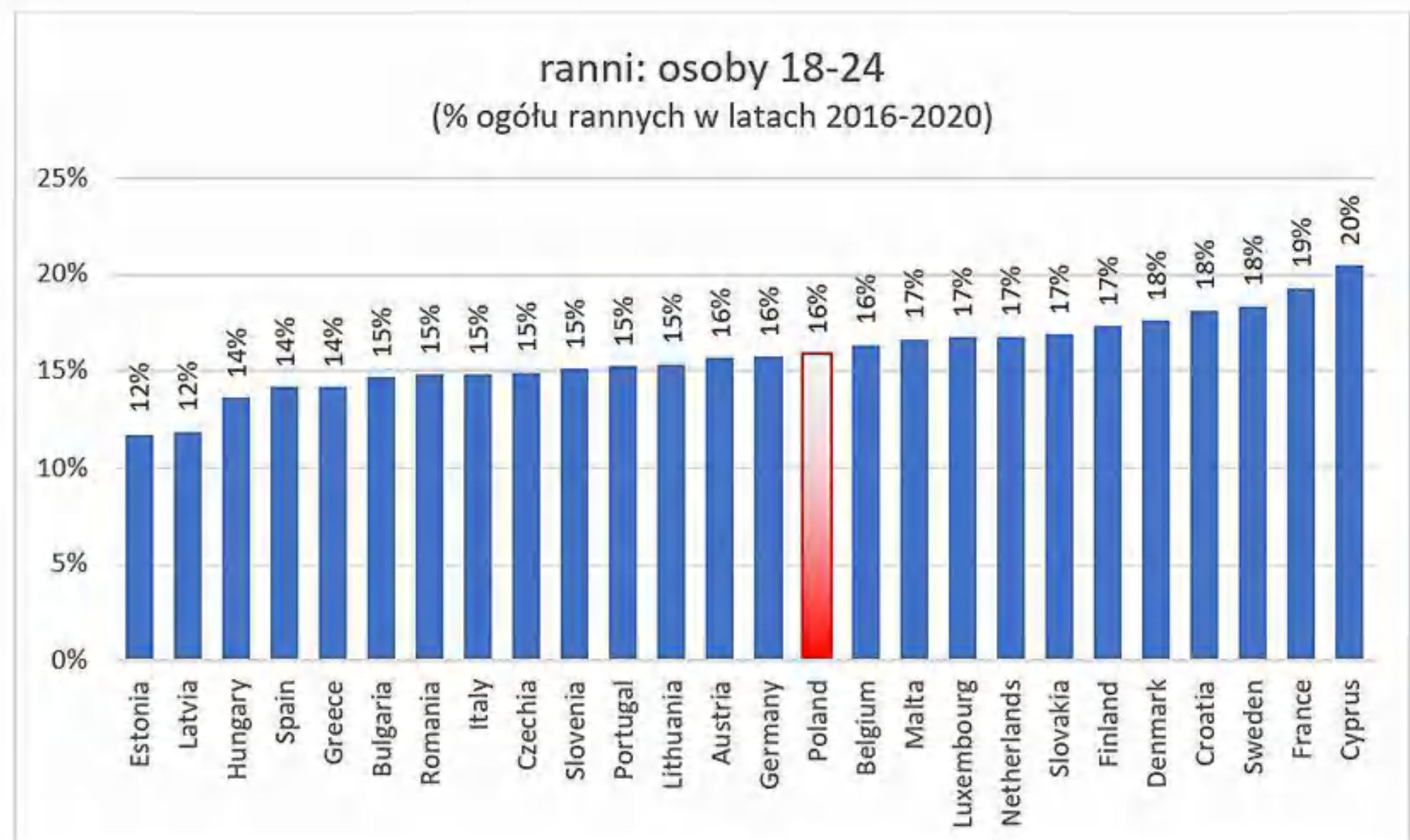
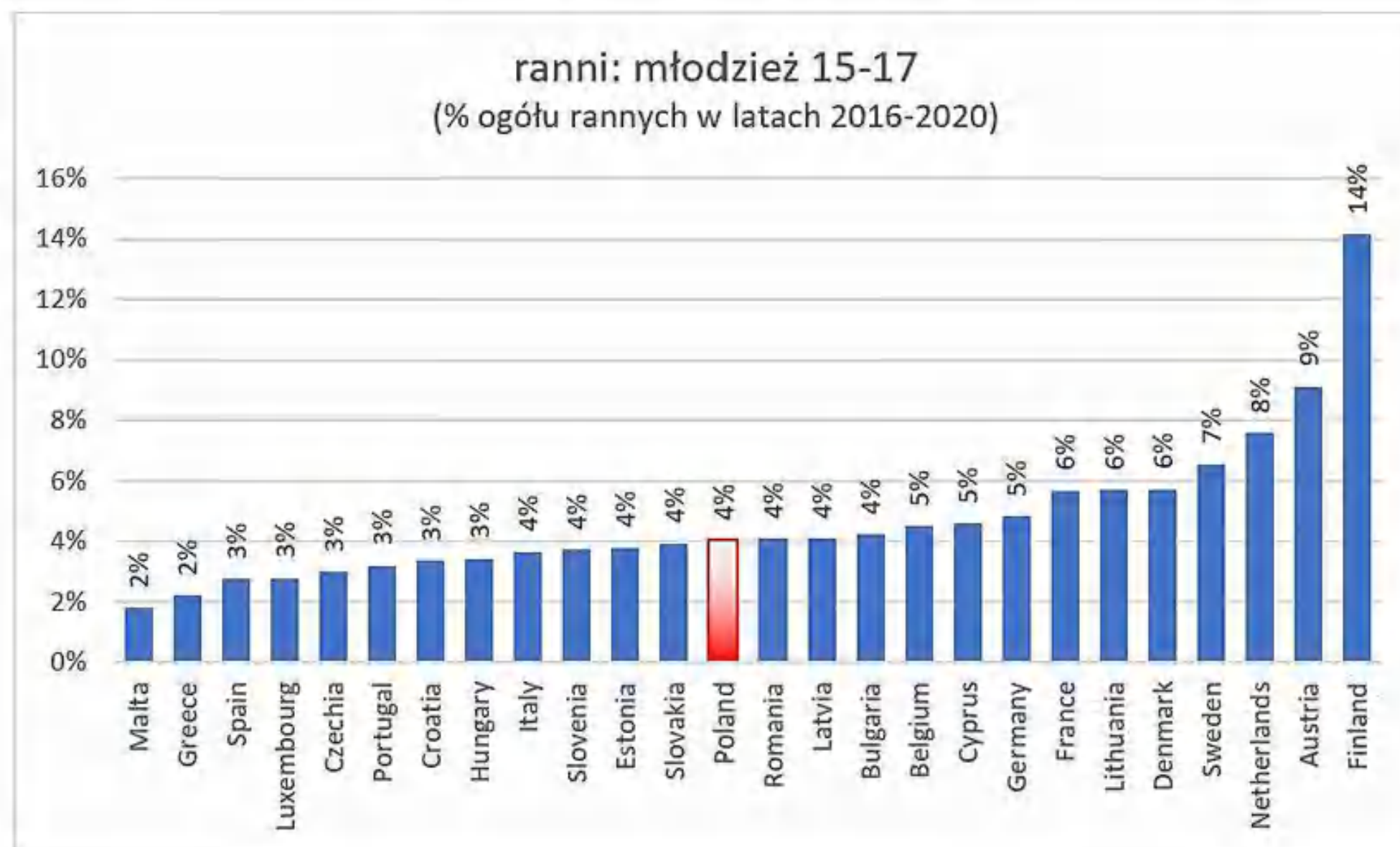


Źródło: POBR; Opr. P. Skoczyński – analityk POBR, CBR ITS

Znaczenie edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (3)

Charakterystyka wypadków z udziałem młodych uczestników ruchu

Ranni w latach 2016-2020: młodzież 15-17 lat i osoby w wieku 18-24 lata
(% ogółu rannych w latach 2016-2020)



Źródło: POBR; Opr. P. Skoczyński – analityk POBR, CBR ITS

Znaczenie edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (4)

Charakterystyka wypadków z udziałem młodych uczestników ruchu

Polska 2016-2020

Wypadki z udziałem młodzieży 15-17 lat

	wypadki ogółem	wypadki z udziałem młodzieży 15-17	% ogółu wypadków	wypadki z ofiarami wśród młodzieży 15-17	% wypadków z udziałem młodzieży 15-17
2016	33 663	1 715	5%	1 619	94%
2017	32 760	1 516	5%	1 437	95%
2018	31 674	1 514	5%	1 430	94%
2019	30 288	1 485	5%	1 393	94%
2020	23 540	1 019	4%	953	94%

Wypadki z udziałem osób w wieku 18-24 lata

	wypadki ogółem	wypadki z udziałem osób 18-24	% ogółu wypadków	wypadki z ofiarami wśród osób 18-24	% wypadków z udziałem osób 18-24
2016	33 663	10 311	31%	6 257	61%
2017	32 760	9 763	30%	5 777	59%
2018	31 674	8 996	28%	5 199	58%
2019	30 288	8 413	28%	4 937	59%
2020	23 540	6 357	27%	3 716	58%

Źródło: POBR; Opr. P. Skoczyński – analityk POBR, CBR ITS

Znaczenie edukacji BRD / wychowania komunikacyjnego (5)

Charakterystyka wypadków z udziałem młodych uczestników ruchu

Wypadki, w których sprawcami była młodzież 15-17 lat

	wypadki ogółem	wypadki sprawcy młodzież 15-17		
		kierujący	pieszy	razem
2016	33 663	331	120	451
2017	32 760	278	102	380
2018	31 674	312	84	396
2019	30 288	286	98	384
2020	23 540	233	50	283

Wypadki, w których sprawcami były osoby w wieku 18-24 lata

	wypadki ogółem	wypadki sprawcy osoby 18-24		
		kierujący	pieszy	razem
2016	33 663	331	120	451
2017	32 760	278	102	380
2018	31 674	312	84	396
2019	30 288	286	98	384
2020	23 540	233	50	283

Źródło: POBR; Opr. P. Skoczyński – analityk POBR, CBR ITS

Edukacja brd w programach światowych, UE, krajowych (1)

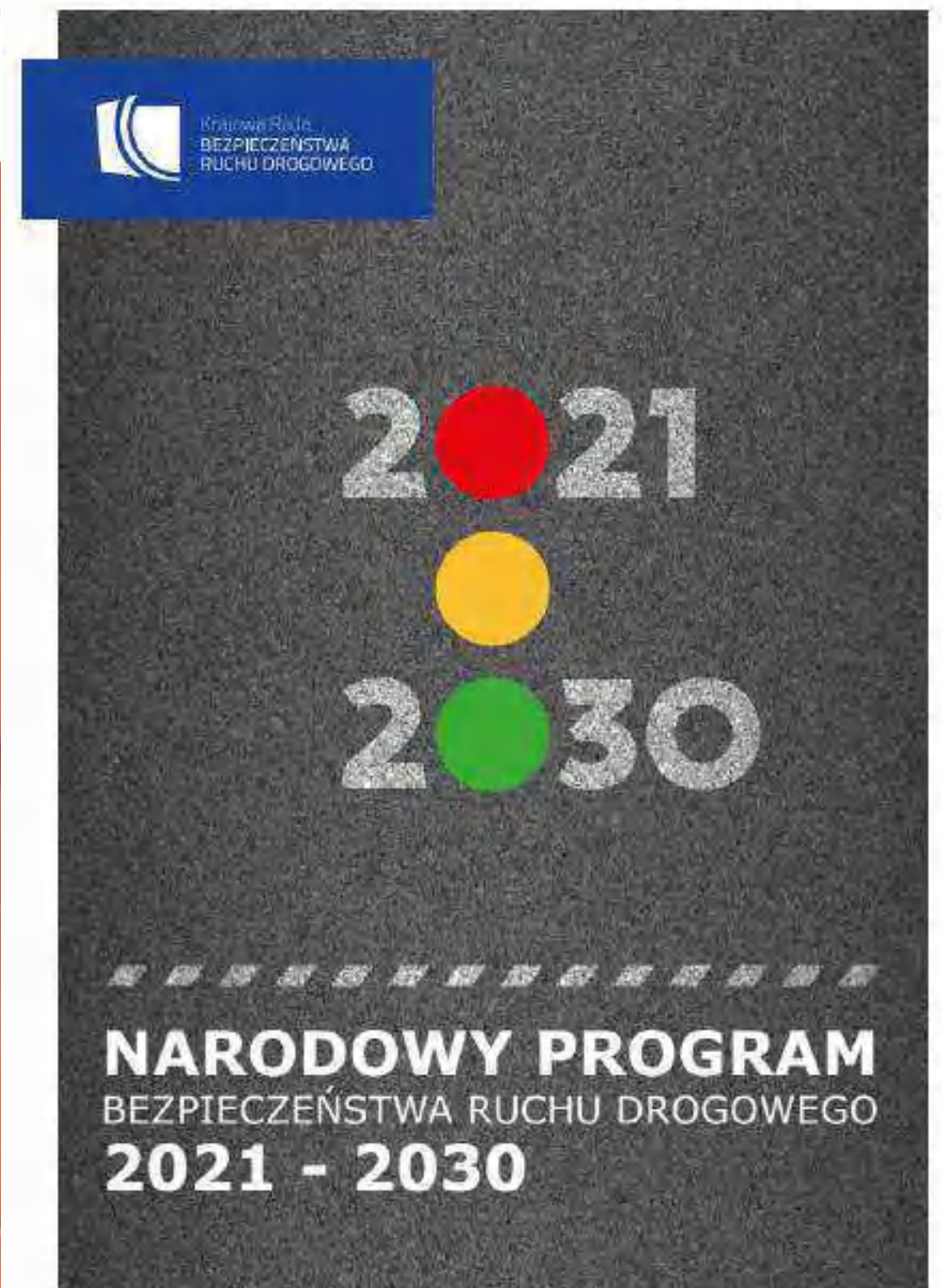
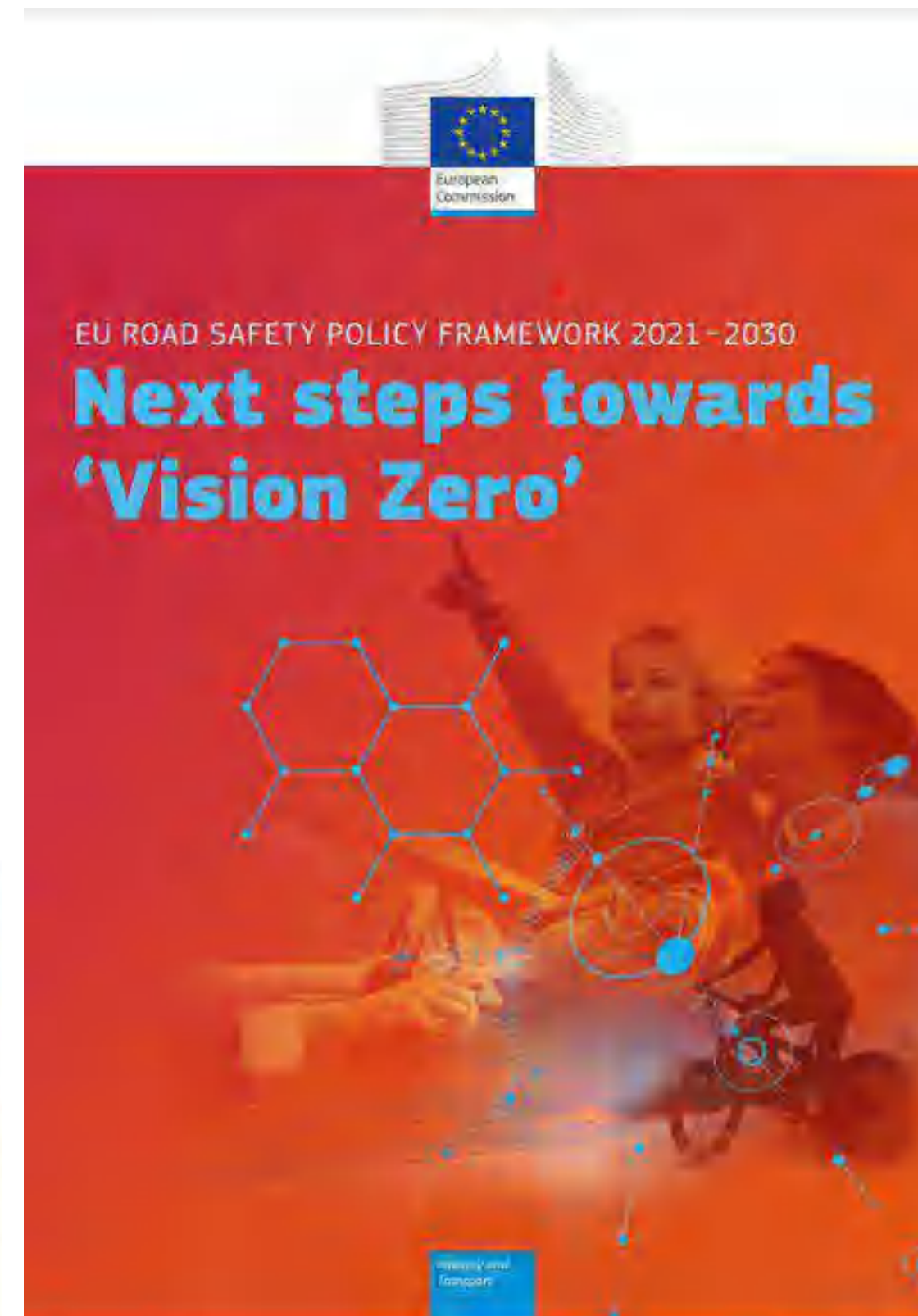
Cel: zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o co najmniej 50%, w okresie od 2021 r. do 2030 r.



Road safety management – vertical and horizontal coordination

Area Pillar	Legislation	Enforcement	Education	Technology	International regulatory support
Safe user	Traffic rules drivers cyclists pedestrians	Lawful behaviour ensured by police and inspectors	Awareness raising, training and examination	Supportive technology and equipment, rules reminders	UN RS legal instruments and resolutions, WP1, SC.1, WP15
Safe vehicle	Rules and standards for admission of vehicles to traffic	Certification and inspections by qualified inspectors	Awareness raising for users, training for inspectors	Supportive technology and equipment, compliance reminders	UN RS legal instruments and resolutions, WP1, SC.1, WP29
Safe road	Standards for design, construction, maintenance and signage	Audit, assessment and inspection by qualified teams	Awareness raising for road managers, and for inspectors	Forgiving and self- explaining road design, intelligent road systems	UN RS legal instruments and resolutions, int. standards WP.1, SC.1
Effective post-crash response	Standards for data collection post- crash response and investigation	Oversight of rescue services, investigators investigating crashes	First aid and rescue service training, investigators training	Supportive technology and equipment	Consolidated resolution, int. standards WP.1, SC.1

Edukacja brd w programach światowych, UE, krajowych (2)



Charakterystyka nastolatków w ruchu drogowym (1)

- Stanowią specyficzną grupę uczestników ruchu drogowego; nie są już dziećmi, ale też nie są uznawani za dorosłych; wykazują różny stopień dojrzałości.
- Jest to trudny okres charakteryzujący się przeobrażeniami w budowie i wyglądzie ciała, psychice (kształtowanie osobowości, postawy wobec własnej i drugiej płci, pełnienie ról społecznych).
- Grupa ta stanowi niełatwy obiekt dla twórców i realizatorów różnych działań ze względu na jej zachowanie oraz podejście do wielu aspektów życia społecznego.
- Nastolatki poruszają się w ruchu drogowym jako piesi, rowerzyści, motorowerzyści, motocykliści, pasażerowie samochodów osobowych i transportu publicznego – są znacznie bardziej narażeni na udział w wypadku jako piesi lub rowerzyści niż pozostali uczestnicy ruchu drogowego.
- Jeden na pięciu nastolatków deklaruje, że w drodze do szkoły lub ze szkoły był uwikłany w wypadek drogowy lub znalazł się w sytuacji, która mogła zakończyć się wypadkiem.
- Nastolatki łatwo rozpraszają się w ruchu drogowym, przestają zwracać uwagę na zagrożenia, często podejmują zachowania ryzykowne, zwłaszcza będąc w grupie.



Charakterystyka nastolatków w ruchu drogowym (2)

Warto zwrócić uwagę na kilka faktów:

- nastolatkowie przyswajają wiedzę, lecz nie stosują jej w praktyce; większość nastolatków zachowuje się ryzykownie w ruchu drogowym, np. przebiega przez ulicę, przechodzi między zaparkowanymi lub jadącymi powoli samochodami;
- chłopcy są głównymi sprawcami wypadków drogowych w każdym wieku; dziewczynki rzadziej podejmują ryzyko i są bardziej ostrożne;
- nastolatkowie nie potrafią odpowiedzieć na pytanie, co skłania ich do podejmowania ryzyka; niektórzy obwiniają o to pośpiech, inni, że przechodzenie na drugą stronę ulicy zawsze po pasach jest „obciachowe”; wiele błędnych zachowań jest podejmowanych nieświadomie i nie są postrzegane jako ryzykowne; nastolatkowie indywidualnie nie uważają siebie za osoby podejmujące ryzyko, natomiast wypowiadając się o swoich rówieśnikach przyznają, że stanowią grupę podwyższonego ryzyka;
- istnieje związek między spożywaniem alkoholu a podejmowaniem ryzykownych zachowań w ruchu drogowym;
- nastolatkowie mają, inne niż dorośli, wyobrażenie o skutkach wypadku; dla seniora poważne obrażenie to np. stłuczenie, złamanie, dla nastolatka – amputacja kończyny, utrata wzroku, trwałe kalectwo;
- nastolatkowie nie są zainteresowani edukacją w zakresie brd; uważają to za temat dla maluchów, nudny i monotonny; jeśli dane działanie ma wpłynąć na grupę docelową, musi skupiać się na przykładach z życia, opisywać krótkotrwałe i długotrwałe skutki wypadków drogowych;
- młodzi ludzie uznają taktykę szoku jako tę, która głównie wpływa na ich zachowania, choć badania naukowe temu zaprzeczają.



Charakterystyka młodych kierowców (1)

- Wyszukiwanie wizualne: młodzi kierowcy zazwyczaj bardziej skupiają się na pojeździe niż na drodze.
- Automatyczność: młodzi kierowcy nie nabyli automatyczności wykonywania zadań związanych z prowadzeniem pojazdu zdobytej dzięki doświadczeniu, i która umożliwia płynne przełączanie się między zadaniami prowadzenia pojazdu, również w stresujących warunkach.
- Wykrywanie zagrożeń: młodzi kierowcy wykrywają zagrożenia drogowe błędnie i wolniej niż doświadczeni.
- Postrzeganie ryzyka: młodzi kierowcy mają tendencję do postrzegania mniejszego ryzyka związanego z zagrożeniami drogowymi.
- Podzielność uwagi: młodych kierowców łatwiej rozpraszają zdarzenia niezwiązane z prowadzeniem pojazdu, takie jak rozmowy w samochodzie, przez telefon, sterowanie systemem audio pojazdu.
- Samoocena: młodzi kierowcy mają tendencję do przeceniania swojej zdolności do kierowania pojazdem w sytuacjach awaryjnych.
- Rozumienie poleceń urządzeń kontroli ruchu: młodzi kierowcy mogą nie rozumieć znaczenia poleceń urządzeń kontroli ruchu jak doświadczeni kierowcy i stosować się do nich.
- Kontrola nad pojazdem: młodzi kierowcy są mniej wykwalifikowani w wykonywaniu manewrów awaryjnych i są narażeni na błędy nadmiernej korekty, które prowadzą do utraty kontroli.
- Przewidywanie: młodzi kierowcy wykazują mniejszą zdolność przewidywania pojawiających się zagrożeń drogowych.



https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/roads/young-drivers_en

Charakterystyka młodych kierowców (2)

Typowe wypadki z udziałem młodych osób, to:

- wypadki zdarzające się w nocy w czasie weekendu (tzw. wypadki dyskotekowe),
- wypadki z udziałem jednego pojazdu,
- wypadki poważne w skutkach.

Okoliczności towarzyszące wypadkom z udziałem młodych osób, to:

- nadmierna prędkość, która nie jest dostosowana do okoliczności,
- obecność w samochodzie wielu pasażerów – rówieśników,
- alkohol, narkotyki, zmęczenie, rozproszenie uwagi.

Główne czynniki uwikłania młodych kierowców w wypadki drogowe, to:

- poziom podstawowych umiejętności technicznych związanych z prowadzeniem pojazdu oraz faktycznych tj. dotyczących rozwiązywania typowych sytuacji w ruchu drogowym,
- czynniki osobowościowe (motywacje, wartości),
- czynniki społeczne (styl życia, wpływ mediów, akceptacja ryzyka),
- czynniki fizjologiczne (wpływ alkoholu, narkotyków),
- doświadczenie.



Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Teoria i Praktyka. Edukacja. I. Leśnikowska-Matusiak (red.) Instytut Transportu Samochodowego Warszawa 2012.

Etapy opracowywania i oceny działań edukacyjnych z zakresu brd i mobilności



Model LEARN! – Etapy opracowywania i oceny działań edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu i mobilności



Wybrane przykłady projektów edukacyjnych prowadzonych przez CBR ITS adresowanych do nastoletnich uczestników ruchu



1. **Opracowanie i wdrożenie modułu edukacyjnego CLOSE TO do systemu szkolenia kandydatów na kierowców w Unii Europejskiej;** (Module Close To Project: Peer-to-peer Training in Driver Training Education); 2008-2010; 11 partnerów z UE; lider: Austrian Mobility Research (FGM-AMOR)
2. **Europejskie Dźwięki Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (European Road Safety Tunes);** 2015-2017; 8 partnerów; Austrian Mobility Research (FGM-AMOR)
3. **Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) przy Instytucie Transportu Samochodowego;** 2016-2018; CBR ITS

Pomysł projektu:

Zastosowanie edukacji rówieśniczej, w szczególności doświadczeń młodych sprawców wypadków drogowych, w programach profilaktycznych do szkolenia przyszłych kierowców.

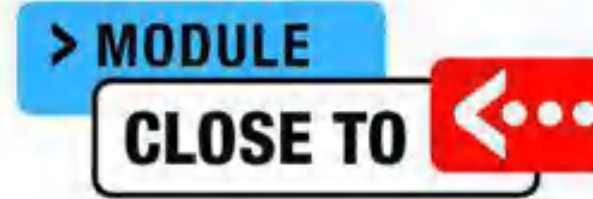
Podstawą prawną w Polsce do kierowania młodych sprawców wypadków drogowych na zajęcia do OSK, aby opowiadali o swoich doświadczeniach jest Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku Kodeks Karny (Dz. U. z dnia 2 sierpnia 1997 roku) art. 72 § 1, a w szczególności pkt 6. Artykuł ten mówi, że:

Art. 72. [Obowiązki okresu próby]

§ 1. Zawieszając wykonanie kary, sąd zobowiązuje, a jeżeli orzeka środek karny, może zobowiązać skazanego do:
(...) 6b) uczestnictwu w programach korekcyjno-edukacyjnych.



MODULE CLOSE TO (2)



Cele ogólne projektu:

- stworzenie warunków do stosowania tej metody nauczania (opartej na edukacji rówieśniczej) w szkoleniu kierowców,
- stworzenie warunków do ujednolicenia szkolenia kierowców w Europie,
- osiągnięcie zmian w postawach młodych kierowców poprzez konfrontację z doświadczeniami trenerów-rówieśników, którzy uczestniczyli w wypadkach drogowych,
- redukcja liczby wypadków drogowych z udziałem młodych kierowców.

Poprzez:

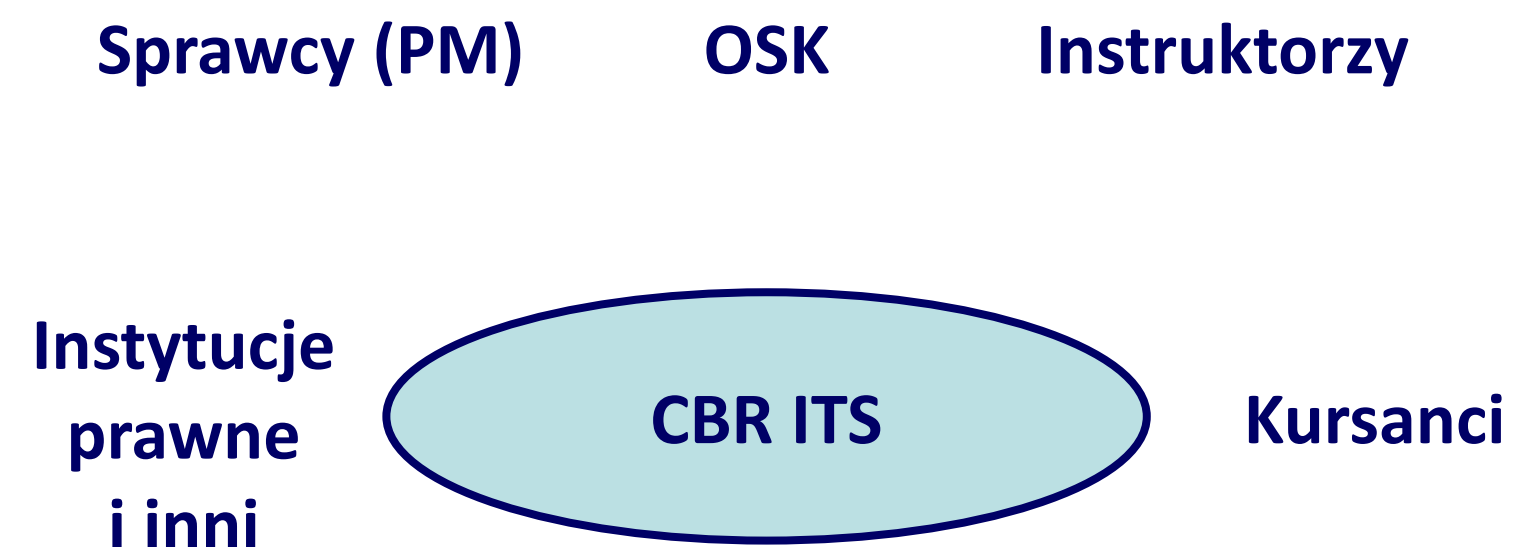
- stworzenie warunków do rekrutowania trenerów do udziału w zajęciach – sprawców wypadków (PM),
- zachęcenie instruktorów lub nauczycieli do organizowania / przygotowania zajęć,
- przygotowanie prowadzących, opracowanie wytycznych, pomocy dydaktycznych,
- przeprowadzanie ewaluacji.

Założenie projektowe:

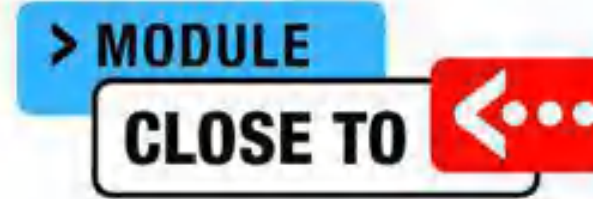
Przygotowanie, przeprowadzenie i ocena zajęć z udziałem trenerów-rówieśników (sprawców wypadków) dla 10 tys. kandydatów na kierowców (młodych kierowców) w krajach partnerskich.

Do głównych zadań krajowego koordynatora projektu MCT należało:

- nawiązanie współpracy z instytucjami wymiaru sprawiedliwości i innymi podmiotami w celu pozyskania trenerów-rówieśników, tzw. peer-mentorów (PM) – młodych sprawców wypadków drogowych,
- nawiązanie współpracy z ośrodkami szkolenia kierowców,
- przeprowadzenie szkoleń instruktorów nauki jazdy z ośrodków współpracujących z ITS w ramach projektu,
- przygotowanie sprawców wypadków i instruktorów nauki jazdy do prowadzenia / uczestniczenia w zajęciach w OSK,
- stworzenie pomocy dydaktycznych, opracowanie i doskonalenie podręcznika oraz portalu internetowego projektu,
- przeprowadzenie ewaluacji projektu,
- propagowanie tej metody do wdrożenia do szkolenia kierowców.



MODULE CLOSE TO (4)



Edukacja rówieśnicza (peer education) to metoda edukacji, która wychodzi z założenia, że rówieśnicy są ekspertami we własnych sprawach. Młodzież najlepiej rozumie swoje problemy i potrafi je przedstawić, zaproponować rozwiązanie. Metodę wykorzystują na świecie organizacje zajmujące się różną tematyką i grupami odbiorców (organizacje młodzieżowe, ekologiczne, charytatywne, antydyskryminacyjne, kościelne).

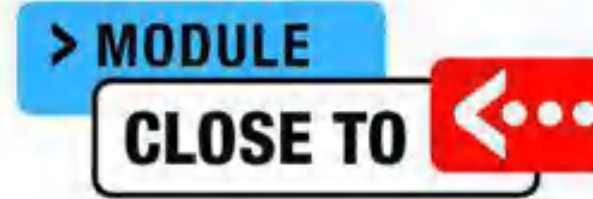
Jest powszechna w prewencji uzależnień i zachorowań, w której „rówieśnik relacjonuje problem rówieśnikowi” – tzw. metoda peer-to-peer.

W szkoleniu kierowców z wykorzystaniem metody „peer-to-peer” sprawcy wypadków drogowych dzielili się swoimi przeżyciami z kandydatami na kierowców.

W tym przypadku młodzi, początkujący kierowcy (uczestnicy kursów na prawo jazdy) konfrontowani byli z przeżyciami innych młodych osób – kierowców, którzy spowodowali ciężkie wypadki drogowe. Kierowcy ci przychodzili na zajęcia teoretyczne do wyznaczonych szkół nauki jazdy.



MODULE CLOSE TO (5)



Instruktorzy nauki jazdy / prowadzący

– zalecenia:

- mała różnica wieku między instruktorem, kursantami i PM,

– wymagania:

- odpowiednie predyspozycje,
- odbycie szkolenia / spotkania przygotowującego w ITS,
- przygotowanie zajęć (z udziałem sprawcy wypadku nawiązujących do zachowań młodych kierowców, konsekwencji niewłaściwych zachowań, indywidualnych predyspozycji kierowców, kierowanie pojazdem a alkohol i narkotyk itd.,
- przygotowanie sprawcy wypadku – PM do udziału w zajęciach,
- sprawowaniu opieki nad PM,
- czuwanie nad przebiegiem dyskusji,
- przeprowadzenie ewaluacji zajęć.

PM:

– zalecenia

- cechy wspólne w grupą kursantów,
- do wypadku drogowego doszło w znanej kursantom okolicy,
- PM jest sprawcą wypadku a nie ofiarą lub świadkiem,
- PM jest osobą w wieku 20-24 lat, czyli niewiele starszy od kursantów,
- PM jest osobą naturalną, a jego historia opowiedziana emocjonalnie, spontanicznie, bez rutyny,
- grupa kursantów nie jest większa niż 20 osób,
- omawiany przez PM wypadek ma szeroko rozumiane poważne skutki,

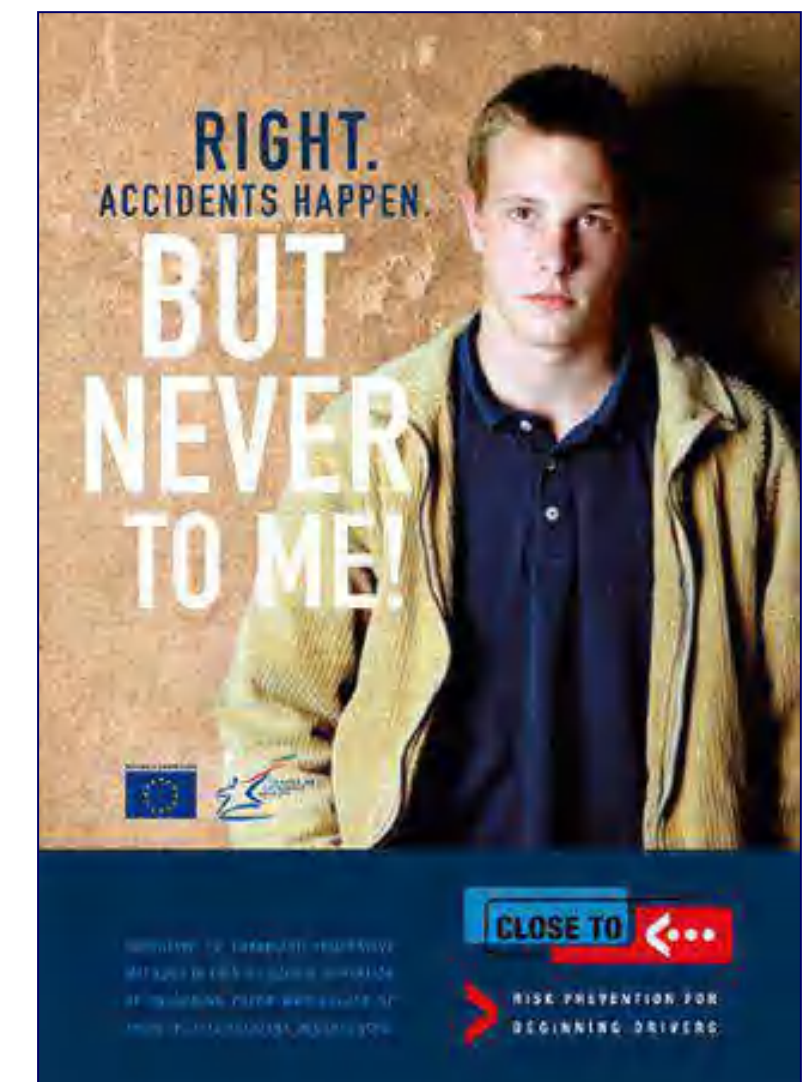
– wymagania:

- odbycie szkolenia / spotkania przygotowującego w ITS,
- opowiedzenie historii i konsekwencji spowodowanego wypadku,
- rozmowa z uczestnikami zajęć.

MODULE CLOSE TO (6)

Trudności:

- wypracowanie sposobu pozyskiwania PM,
- czasochłonność poszukiwań uczestników do projektu,
- znalezienie OSK do współpracy w projekcie,
- znalezienie chętnych instruktorów do przeprowadzenia zajęć z udziałem PM,
- wątpliwości kursantów (czy te zajęcia będą płatne?; czy to będzie na egzaminie?, czy to będzie dla nas trudne doświadczenie?)
- stres dla PM,
- przebieg zajęć trudny do przewidzenia...
- ewaluacja zajęć – dotarcie do kursantów po 3 miesiącach po zajęciach.



MODULE CLOSE TO (7)

Osiągnięcia:

- udział w międzynarodowym projekcie dla OSK i jego pracowników,
- otwarcie instruktorów na inne metody niż wykład, nowe doświadczenie dydaktyczne,
- poczucie „odpokutowania” za swój uczynek przez PM, „zrobienie czegoś dobrego dla innych”,
- uświadomienie kursantów nt. dalekosiężnych skutków zdarzenia,
- identyfikacja kursantów z osobą PM – „to mógłbym być ja”,
- pozytywna opinia uczestników (kursantów, instruktorów, PM).



Komentarze uczestników:

- powinien to być obowiązkowy/dobrowolny element szkolenia kierowców,
- MCT pomaga uświadomić sobie własne tendencje do ryzykownych zachowań,
- MCT podnosi świadomość młodych ludzi nt. odpowiedzialności w ruchu drogowym,
- MCT to bardzo realistyczny element szkolenia,
- MCT to bardzo dobry element edukacji kierowców – jeśli historia PM jest poruszająca i opowiedziana emocjonalnie,
- obecne szkolenie kierowców nie obejmuje tej tematyki – a to jest cenna inicjatywa, wypełniająca tę lukę.

W 11 krajach zaangażowanych w projekt wzięło udział:

- 191 peer-mentorów,
- 282 ośrodki szkolenia kierowców,
- 890 instruktorów,
- 13 406 kandydatów na kierowców.

W Polsce w projekcie uczestniczyło:

- 17 ośrodków szkolenia kierowców,
- 39 instruktorów,
- 3 peer-mentorów,
- 496 kursantów (z tego 301 miało zajęcia z PM).

W 11 krajach biorących udział w projekcie aż 70% uczestników zajęć stwierdziła, że będą one miały wpływ na ich zachowania za kierownicą. W Polsce ponad 75% uczestników zgodziło się z tym stwierdzeniem.

W ramach ewaluacji zbadano także akceptację tego nowego elementu zajęć teoretycznych w szkoleniu kandydatów na kierowców, pytając się czy poleciliby takie zajęcia innym kandydatom na kierowców – i tu w całej Europie aż 96% uczestników odpowiedziało, że tak, w Polsce 100% uczestników uważało, że należy polecić te zajęcia innym.

Aby ocenić jak taka prezentacja wpływa na kursantów, jak również, aby oszacować jak długo trwają jej efekty po zakończeniu kursu, prowadzone były dodatkowe badania przed, po realizacji zajęć oraz 3 miesiące po ukończeniu całego kursu w celu porównania grupy uczestników kursu, którzy odbyli zajęcia z PM z grupą, która takich zajęć nie miała.

Badania wykazały, że po kilku miesiącach po zajęciach z PM – sprawcą wypadku, 90% z nich pamięta to spotkanie. 70% uczestników tych zajęć oświadczyło, że spotkanie miało wpływ na ich zachowanie za kierownicą, a 40% stwierdziło, że prowadzi samochód teraz bardziej ostrożnie i zwraca uwagę na innych uczestników ruchu drogowego.

Około 20% młodych kierowców biorących udział w zajęciach zadeklarowało zmianę swoich zachowań w sytuacji, gdy mają pić alkohol i prowadzić samochód.





Pomysł projektu:

prezentacja, istotnych zdaniem młodzieży szkół zawodowych i technicznych, problemów brd dla ich grupy wiekowej wykorzystując różnego rodzaju formy artystyczne (samodzielne wybranie przesłania i sposobu przekazu, np. poprzez utwór muzyczny (muzyka i tekst), obraz, graffiti, przedstawienie uliczne / muzyczne / teatralne, opowiadanie, wiersz itp.).

European Road Safety Tunes (2)



Cele ogólne projektu:

- poprawa bezpieczeństwa na drogach i ograniczenie liczby wypadków, rannych i zabitych wśród osób młodych w wieku 15-24 lata, w szczególności szkół zawodowych i technicznych

Poprzez:

- przeprowadzenie serii warsztatów artystycznych skierowanych do grupy docelowej – uczniów szkół zawodowych/technicznych – prowadzonych przez przeszkolonych trenerów;
- przeprowadzenie konkursu nt. ilustracji problemów brd za pomocą różnych form wyrazu artystycznego;
- stosowanie elementów pozytywnej rywalizacji; prezentowanie swojej twórczości za pośrednictwem mediów społecznościowych;
- przeprowadzanie ewaluacji (oceny wpływu zajęć na postawy uczniów wobec problemów brd oraz oceny procesu szkolenia z wykorzystaniem metody Safety Tunes).



European Road Safety Tunes (3)



Założenie projektowe:

- w każdym z państw partnerskich projektu przeprowadzenie od 20 do 60 warsztatów przez zespoły Safety Tunes w wybranych regionach; w Polsce w województwach: pomorskim, mazowieckim i małopolskim (łącznie we wszystkich warsztatach uczestniczyło 3 500 uczniów, natomiast w Polsce odbyły się 24 warsztaty, w których udział wzięło 543 uczniów z 12 szkół),
- zmiana postaw wobec ryzykownych zachowań co najmniej 70% uczniów,
- dotarcie pośrednio do 8 000 osób, jako odbiorców twórczości społeczno-artystycznej (muzyka, malarstwo, pisanstwo, itp.), w tym za pomocą mediów społecznościowych (Facebook/YouTube/Twitter/Soundcloud, itp.),
- zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w regionach Safety Tunes w grupie wiekowej 15-24,
- promowanie takiej formy zajęć w krajach europejskich.



Cele warsztatów

w zakresie wiedzy:

- znajomość podstawowych danych dotyczących wypadków drogowych i ich przyczyn na świecie, w Europie, w Polsce oraz błędnych opinii na temat różnych zachowań w ruchu drogowym, w tym również z udziałem grupy wiekowej 18-24 lata;

w zakresie umiejętności:

- analiza podstawowych danych dotyczących wypadków drogowych i ich przyczyn na świecie, w Europie, w Polsce oraz błędnych opinii na temat różnych zachowań w ruchu drogowym, w tym również z udziałem grupy wiekowej 18-24 lata,
- argumentowanie swojego stanowiska podczas dyskusji oraz zadań pisemnych,
- wyrażenie swojej opinii na temat ruchu drogowego poprzez różne formy wyrazu artystycznego,
- rozwijanie umiejętności oceniania wartości estetycznych, moralnych, społecznych i innych,
- wzmocnienie umiejętności pracy w grupie, podziału zadań, planowania, realizacji i prezentacji opracowanego projektu;

w zakresie postaw:

- zwiększenie świadomości młodych osób na temat odpowiedzialnych zachowań w ruchu drogowym,
- refleksja nad zachowaniem własnym i młodych osób w ruchu drogowym,
- podjęcie próby samooceny własnego zachowania na drodze,
- wzbudzenie ambicji i zdrowej rywalizacji oraz zwiększenie samooceny poprzez udział w konkursie krajowym/europejskim,
- wywoływanie przeżyć emocjonalnych, kształtowanie uczuć wyższych.

European Road Safety Tunes (4)



Metoda: mini-wykłady, dyskusja, praca w grupach, metody twórcze

Liczba uczestników: nie więcej niż 25 osób, 1-2 prowadzących

Czas trwania: w zależności od potrzeb ale ogólnie ok. 4 godzin (235 minut) + przerwy

Potrzebne materiały: tablica, kreda/pisaki, materiały biurowe, materiały potrzebne do realizacji dzieła artystycznego, materiały w liczbie grup uczestniczących w zajęciach lub w liczbie uczestników



European Road Safety Tunnes (5)

Przebieg warsztatów:

1.	Powitanie uczestników i wytłumaczenie celu spotkania	10 min
2.	Ćwiczenia integrujące grupę: Co lubię robić w wolnym czasie/czym się interesuję (ćwiczenie dla osób, które wcześniej się nie znały) „słodki – słony” (opowiedzenie się za jednym z proponowanych rozwiązań)	15 min
3.	Facts & figures – zagadnienia merytoryczne w postaci dyskusji / dialogu na bazie pytań / zadania w grupie: piramida i test wiedzy nt. zagadnień i danych dot. wypadków	20 min
4.	Dyskusja – z zastosowaniem drzewa decyzyjnego – dotycząca tematu zajęć; podsumowanie dyskusji (praca w grupach, prezentacja rozwiązań przez liderów grup)	40 min
5.	Podsumowanie drzewa z przejściem do rozmowy o wypadkach (może ktoś miał wypadek) i ich konsekwencjach, wyciągnięcie wniosków i wyrażenie ich hasłem (nie moralizatorskim), które będzie motywem przewodnim działań artystycznych	20 min
6.	Omówienie planu zajęć artystycznych i ich realizacji. Wymyślenie koncepcji, podział na podgrupy robocze.	15 min
7.	Zajęcia artystyczne (w sali wykładowej)	120 min
8.	Podsumowanie warsztatów	5 min
9.	Uczniowie wypełniają ankietę ewaluacyjną	10 min



European Road Safety Tunnes (6)

Wpływ metody ST mierzone za pomocą badań ilościowych (3 tys. ankiet) dot. postaw młodzieży w wieku 15-24 lata wobec zagadnień brd przed i po warsztatach za pomocą specjalnie opracowanych kwestionariuszy.

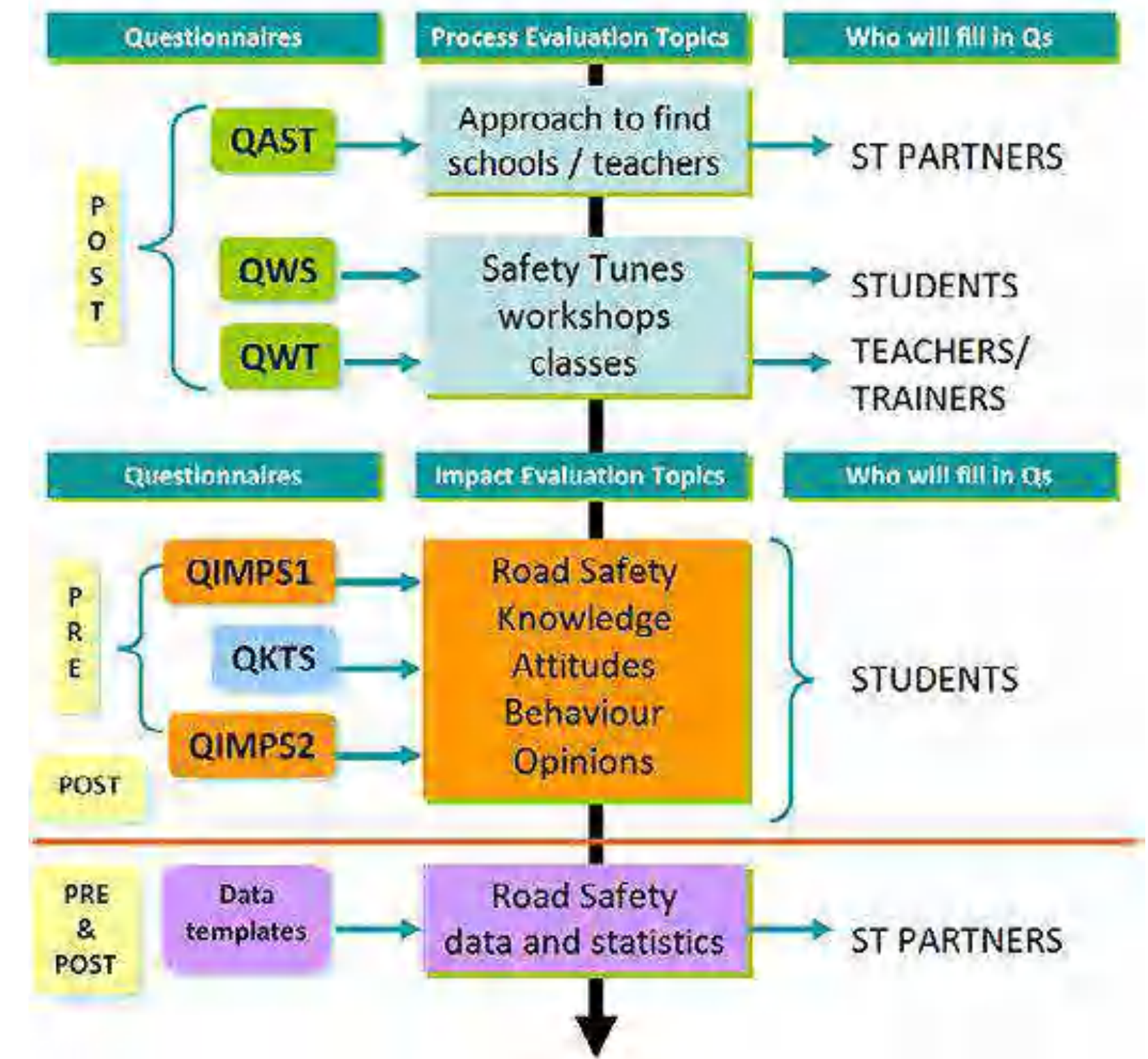
Obserwacje warsztatów ST miały na celu zoptymalizowanie jednostek treningowych, a także pokazanie, czy metoda została zaakceptowana (ocena procesu; badania jakościowe).

Dodatkowo pytano o ogólny poziom brd.

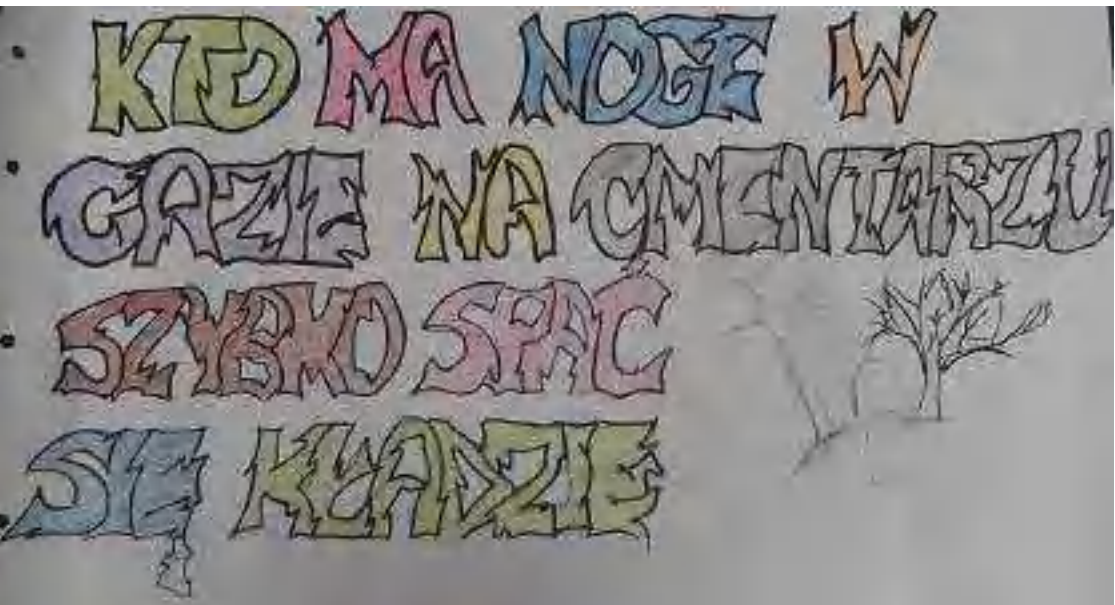
Wpływ oceniano również porównując wypadki, ofiary śmiertelne i inne wskaźniki w krajach partnerskich przed i po warsztatach.

Ocena była przeprowadzona przez uczniów biorących udział w warsztatach ST, trenerów prowadzących zajęcia, nauczycieli szkolnych, którzy asystowali w warsztatach (nawet jeśli nie byli aktywni), partnerów projektu ST.

Metody takie jak ST powinny stać się bardziej popularne i wdrażane na szerszą skalę również w innych regionach. Proponowane podejście było pozytywnie oceniane, a poziom akceptacji był dość wysoki.



European Road Safety Tunnes (7)



Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) (1)

Pomysł projektu:

Obecnie prowadzenie zajęć jedynie w formie wykładów nie jest ani efektywne ani interesujące dla młodych osób. Problem ten dotyczy także edukacji z zakresu brd.

Coraz bardziej popularna staje się idea tworzenia centrów edukacyjnych, czy interaktywnych muzeów, w których dzieci oraz młodzież, na co dzień funkcjonujące w świecie wirtualnym, mają okazję brać udział w interesujących zajęciach praktycznych i doświadczalnych.

Tendencja ta jest widoczna, np. w nowobudowanych muzeach, które nie są tylko salami z eksponatami w gablotach, ale miejscami, w których wchodzi się w interakcje z odwiedzającymi.



Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) (2)

Cele ogólne projektu:

- dostarczanie wiedzy, kształtowanie umiejętności i wpływanie na postawy uczestników ruchu drogowego poprzez realizację wysokiej jakości zajęć z zakresu brd, adresowanych i dostosowanych do potrzeb różnych grup odbiorców. Celem pośrednim jest wzmocnienie szeroko rozumianej edukacji brd.

Poprzez:

Działalność edukacyjną adresowana do: uczniów klas 1-3, 4-6, 7-8 szkół podstawowych, uczniów gimnazjów, szkół średnich, opiekunów / nauczycieli, studentów oraz kierowców 50+, która może przyczynić się do:

- podniesienia poziomu świadomości zagrożeń występujących w ruchu drogowym oraz kształtowania motywacji do bezpiecznych i odpowiedzialnych zachowań,
- rozwijania zainteresowań brd,
- wspierania i uzupełniania szkolnych programów nauczania dla uczniów szkół różnego szczebla,
- tworzenia zaplecza edukacyjnego, poszerzającego bazę edukacyjną w obszarze brd,
- promocji idei kształcenia przez całe życie (life-long learning).

Założenia projektowe:

- opracowanie koncepcji zajęć i materiałów edukacyjnych, tj. programów zajęć, scenariuszy zajęć, materiałów dla słuchaczy i wykładowców, prezentacji dla wykładowców, symulacji, animacji, materiałów uzupełniających, np. strona www, ulotka, pomoce dydaktyczne itp. dla każdej z grup adresatów, przeprowadzenie pilotażu tych zajęć i ich ewaluacji.



Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) (3)

Każde z zajęć przebiegało w dwóch częściach:

- części teoretyczno-warsztatowej: mini-wykłady dotyczące bloków tematycznych dla różnych grup wiekowych (np. wypadek drogowy, młodzi uczestnicy ruchu/przyczyny wypadków i ich skutki; jak to działa? – materiały odblaskowe; znaczenie pasów bezpieczeństwa; alkohol i używki w ruchu drogowym; rozproszenie uwagi i refleks; starsi w ruchu drogowym); realizacja ćwiczeń i doświadczeń związanych z poszczególnymi blokami tematycznymi w sali wykładowej,
- części praktycznej: zajęcia praktyczne poświęcone każdemu z bloków z wykorzystaniem urządzeń ekspozycyjnych (obserwacja ich funkcjonowania lub samodzielne działanie).

Oryginalność idei funkcjonowania CEBR polega na tym, że prowadzone zajęcia, podzielone na część teoretyczną i praktyczną, są dostosowane do potrzeb odbiorców pod względem tematyki, czasu trwania i liczby uczestników.

Podczas realizacji praktycznej części zajęć w CEBR wykorzystano poniższe urządzenia:



symulator dachowania



fotel samochodowy
z zagłówkiem i pasem do
demonstracji prawidłowego
zapinania pasa bezpieczeństwa



symulator zderzeń



urządzenie pokazujące
rozchodzenie się światła przez
materiały odblaskowe (tzw. „tuba
dr. Targosińskiego”)



waga, tzw. „test słonia”



urządzenie sprawdzające refleks
(batak)



minikaski



detonator poduszki powietrznej



symulator odczuć osób starszych

Program zajęć dla klas szkół średnich

Zajęcia podzielone są na dwie części:

CZĘŚĆ 1. Zajęcia w sali wykładowo-projekcyjnej.

Czas realizacji zajęć: ok. 2 godzin (2 x 60 minut) plus 1 przerwa 10 min.

Cel zajęć: uświadamianie słuchaczom wpływu indywidualnych ryzykownych zachowań na brd oraz ich skutków.

Materiał nauczania (hasła programowe):

1. Definicja wypadku i kolizji.
2. Główne przyczyny i okoliczności wypadków drogowych i ich skutki; koszty wypadków.
3. Młodzi uczestnicy ruchu drogowego: najczęstsze wypadki, przyczyny.
4. Alkohol i używki w ruchu drogowym – oddziaływanie na organizm i konsekwencje stosowania.
5. Czynniki rozpraszające uwagę w ruchu drogowym i zagrożenia z tym związane.
6. Osoby starsze w ruchu – lepsze zrozumienie problemów tej grupy uczestników ruchu (z wykorzystaniem symulatora odczuć osób starszych).

Wyposażenie, materiały dydaktyczne: ekran; rzutnik komputerowy i prezentacje PPT; symulacja komputerowa przebiegu wypadku pojazdu zderzającego się z przeszkodą (sekunda po sekundzie); filmy obrazujące wypadek drogowy z udziałem pieszego i pojazdu oraz motocyklistów; symulator odczuć starczych; materiały do ćwiczeń, materiały biurowe.

Wskazówki metodyczne do realizacji zajęć: podstawową metodą prowadzenia zajęć teoretycznych jest krótki wykład z wykorzystaniem prezentacji komputerowych, prowadzony z odwoływaniem się do doświadczeń słuchaczy, zadawaniem pytań i dyskusją oraz ćwiczeniami – wykonywanymi indywidualnie i w grupach.

Zalecenia: grupa słuchaczy biorących jednorazowo udział w zajęciach nie powinna liczyć więcej niż 20 osób.

Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) (5)

CZĘŚĆ 2. Zajęcia praktyczne w sali ekspozycyjnej.

Czas realizacji zajęć: ok. 90 minut

Cele zajęć:

- samodzielne dochodzenie do wniosków przez słuchaczy na drodze doświadczeń,
- rozwój umiejętności samodzielnego myślenia i poszukiwania rozwiązań dla problemów brd.

Przebieg zajęć: samodzielną pracę z następującymi urządzeniami / obserwacją działania urządzenia (ze względu na bezpieczeństwo) odnoszącymi się do głównych problemów brd.

Pasy bezpieczeństwa

- SYMULATOR DACHOWANIA – Praca samodzielna.
- SYMULATOR PASÓW BEZPIECZEŃSTWA – Praca samodzielna.
- *DETONATOR PODUSZKI POWIETRZNEJ (Opcjonalnie)*

Alkohol

- ALKOGOGLE – Praca samodzielna.

Prędkość

- WAGA, TZW. „TEST SŁONIA” – Praca samodzielna.

Rozproszenie uwagi

- BATAK – Praca samodzielna.



Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) (6)

Część przygotowawcza do pilotażu obejmowała badania fokusowe dotyczące poglądów uczniów na temat brd i wychowania komunikacyjnego.

„Wербalizowanie oczekiwań związanych z zajęciami nt. brd koncentrowało się wokół dwóch ogólnych stwierdzeń: żeby zajęcia były ciekawe i żeby było więcej praktyki.

Z perspektywy uczniów najbardziej brakuje ciekawych, interaktywnych form edukacji oraz wspólnej dyskusji, umożliwiającej swobodne wypowiedzanie się. Niezbędne jest więc zintegrowanie elementów teorii z praktyką. Możliwość uczestniczenia w zajęciach pozaszkolnych, prowadzonych przez osoby temu dedykowane, oceniano bardzo pozytywnie jako dobrą alternatywę dla dotychczasowych form przekazywania wiedzy.”



Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) (7)

Wśród wszystkich uczestników zajęć w CEBR przeprowadzono badania ankietowe. Uzyskane dane poddano analizie ilościowej i jakościowej. Zasadnicze pytanie badawcze brzmiało: Czy zajęcia realizowane w Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zwiększą efektywność edukacji w zakresie brd w Polsce?

Głównymi celami badania były:

- poznanie stanu wiedzy uczestników zajęć na temat różnych zagadnień związanych z brd (przed rozpoczęciem zajęć) – test wiedzy (test obrazkowy dla najmłodszych dzieci),
- poznanie opinii dzieci i młodzieży na temat zajęć z wychowania komunikacyjnego prowadzonych w szkole i ich oczekiwań wobec realizacji zagadnień brd – kwestionariusz wywiadu + grupy fokusowe (raport),
- poznanie motywacji uczestników zajęć do bezpiecznych zachowań na drodze (przed i po zajęciach) – kwestionariusz ankiety + grupy fokusowe (raport),
- poznanie opinii uczestników na temat formuły zajęć proponowanej przez CEBR – kwestionariusz ankiety,
- przedstawienie charakterystyki osób uczestniczących w zajęciach (wiek, płeć, miejsce zamieszkania etc.) i osób towarzyszących – kwestionariusz ankiety.

Informacje do analizy uzyskano od przedstawicieli 7 grup, które brały udział w zajęciach Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dla każdej z nich opracowano osobne narzędzia badawcze. Każda grupa została objęta dostosowaną do wieku formą ankietowania.



Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) (8)

Wyniki ewaluacji zajęć z uczniami szkół średnich

W ramach ewaluacji zajęć z uczniami klas szkół średnich przeanalizowano m.in. następujące typy danych: test wiedzy uczniów przed rozpoczęciem zajęć w CEBR oraz opinie uczniów na temat przeprowadzonych zajęć po ich zakończeniu.

Uczniowie szkół średnich w teście wiedzy o brd uzyskali uśredniony wynik nieco ponad 50% ze wszystkich pytań.

W 4 na 12 kategorii mniej niż połowa uczniów potrafiła udzielić prawidłowej odpowiedzi.

Biorąc pod uwagę, że, z wyłączeniem klas 1-3, wyniki testów szkolnych grup uczestników oscylowały wokół przedziału 50-60%, należy uznać, że uczniowie nie mają wystarczającej wiedzy na temat zagadnień dotyczących brd, zagrożeń występujących w ruchu drogowym oraz prawidłowych sposobów postępowania.



Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) (9)

Najlepiej ocenianym aspektem zajęć w CEBR była atmosfera zajęć oraz atrakcyjność zajęć praktycznych.

Takiego zdania była ponad połowa uczniów. Oceniając ogólnie zajęcia, 89% badanych oceniło je bardzo dobrze (5) lub dobrze (4).

Zajęcia nie spełniły oczekiwań zaledwie 5% uczniów. Tylko niewielki odsetek (18%) przyznało, że zajęcia zdecydowanie będą miały wpływ na rzeczywiste zachowanie w ruchu drogowym. Włączając do analizy średnią z ocen w arkuszu ewaluacyjnym widać, że jedyne elementy, które oceniane są poniżej 4,0, to wzbudzenie zainteresowania brd oraz wpływ zajęć na zachowanie.

Pokazuje to, że choć zajęcia w CEBR to dobry kierunek, jednak wymagane są dalsze kroki, które wpłyną na zainteresowanie młodych ludzi tym tematem.



Rys. 32. Średnia odpowiedzi w arkuszu ewaluacyjnym przeznaczonym dla szkół średnich; N=57

Zamiast podsumowania...

„(...) oczywiście, potrzebujemy standardów i zasobów w celu usprawnienia rozwiązywania niezliczonych zadań, którym szkoły stawiają czoło.

Jednak same zasoby i standardy nie wystarczą.

Potrzebujemy lepszego wyczucia, czego i kogo nauczać oraz jak realizować nauczanie w sposób, który uczyniłby nauczanych bardziej efektywnymi, mniej wyobcowanymi i lepszymi ludźmi”.

J. Bruner, Kultura edukacji, tłum. T. Brzostowska-Tereszkiewicz, Wydawnictwo UNIVERSITAS, Kraków 2006, ss. 166.



Dziękuję za uwagę!

Aneta Wnuk
22 43 85 246
aneta.wnuk@its.waw.pl

