

# Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia de Securitate 8 (2018)

ISSN 2082-0917

DOI 10.24917/20820917.8.15

*Ewelina Włodarczyk*

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

## Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym stanowi obszar wielu badań i analiz oraz, podejmowanych w oparciu o nie, działań naprawczych. W dzisiejszym, uwarunkowanym technologicznie świecie większość ludzi potrzebuje na co dzień poczucia bezpieczeństwa podczas korzystania z samochodu, transportu publicznego, roweru czy uczestnictwa w ruchu drogowym w charakterze pieszego. Problem bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojawił się wówczas, gdy na drogi wyjechały pierwsze samochody, które stały się uczestnikami wypadków drogowych – także z udziałem pieszych. Na początku XX wieku okazało się, że rozwój motoryzacji wyprzedza stan infrastruktury drogowej i postęp w działaniach na rzecz organizacji ruchu drogowego. Fakt ten determinował potrzebę dodatkowych ustaleń w zakresie przepisów ruchu drogowego, które zapoczątkowało opracowanie przez Konwencję Paryską w 1908 roku pierwszych pięciu znaków drogowych<sup>1</sup>. Początkowo dominowało przekonanie, że wypadków na drogach uniknąć nie można i praktycznie dopiero po 1940 roku zaczęto w tym zakresie podejmować działania prewencyjne<sup>2</sup>. Obecnie najważniejszym dokumentem regulującym przepisy ruchu drogowego w Polsce jest Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*. Sformułowanie tak rozbudowanego zbioru przepisów regulujących zasady ruchu drogowego podyktowane jest koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg. Szczegółowa analiza statystyk Policji<sup>3</sup>, pokazuje jednak, że tendencja wypadków na drogach nie jest jednoznacznie spadkowa, lecz przybiera ona charakter zmienny. Analizując

<sup>1</sup> J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2002, 2004, s. 21–22.

<sup>2</sup> A. Wnuk, *Nauczyciel wychowania komunikacyjnego wobec współczesnych wyzwań zawodowych i problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego*. Warszawa 2016, s. 38.

<sup>3</sup> Analiza danych liczbowych zawartych w statystykach policyjnych wypadków na drogach podczas akcji „Bezpieczny weekend – Boże Narodzenie 24–26 grudnia” w przeliczeniu na liczbę wypadków, liczbę zabitych, rannych i nietrzeźwych kierujących w latach 2004–2017. W roku 2017 w dniach 24–26 grudnia odnotowano 155 wypadków, w których śmierć poniosły 24 osoby. Dla porównania tych dniach w roku 2013 były 154 wypadki, a liczba zabitych wyniosła 17. W roku 2010 liczba wypadków wyniosła 125, a liczba osób zabitych w wypadkach jedynie 10. Był to najniższy wskaźnik wypadków począwszy od roku 2004. Dane przeliczono ze statystyki dostępnej na

okres świąteczny w roku 2017 i porównując go do 2016 roku, dostrzec można co prawda spadek liczby wypadków i zabitych na drodze, jednak prezentowane w tym roku dane są wyższe, aniżeli w porównywanym dniu w roku 2012 i 2013. Zdecydowanie niższe wskaźniki wypadków i zabitych na drogach odnotowano natomiast w okresie Bożego Narodzenia w 2010 roku. W obliczu takich danych bardzo trudno mówić o jednoznacznej poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, stąd konieczność analizy faktycznych przyczyn wypadków po to, by ograniczyć ich występowanie w przyszłości.

## Uwarunkowania bezpieczeństwa ruchu drogowego

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym zostało sklasyfikowane przez B. Hołysta w kategorii zagrożeń społecznych<sup>4</sup>. Analizując wielowymiarowe pojęcie bezpieczeństwa przez – zasygnalizowany przez R. Ziębę – pryzmat stanu i procesu oraz aspektu wewnętrznego, zewnętrznego, pozytywnego i negatywnego<sup>5</sup>, należy przyjąć, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym (BRD) będzie obejmowało działania ustawicznie podejmowane przez jednostki, instytucje i podmioty odpowiedzialne za kształtowanie kultury bezpieczeństwa. Na BRD składać się będą zatem działania ukierunkowane na eliminację zagrożeń, reagowanie na wyzwania pojawiające się w ruchu drogowym oraz dążenie do zapewnienia jednostce poczucia pewności w zakresie ochrony jej zdrowia i życia, jak również stanu posiadania i szans (swobód) rozwojowych. Tego szerokiego spektrum działań nie należy sprowadzać wyłącznie do wiedzy na temat zagrożeń oraz sposobów przeciwdziałania im. Kluczem do realizacji takich postulatów jest rozwój jednostki w oparciu o ogólnoludzkie wartości i normy współżycia oraz rozwijanie świadomości, że należy oczekiwać gwarancji bezpieczeństwa od innych, ale podstawą tych oczekiwań powinny być indywidualne starania o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Podstawą kształtowania BRD nie może być jedynie wiedza na temat zagrożeń (choć jest to jeden z kluczowych aspektów omawianego zagadnienia), lecz świadomość własnych kompetencji w tym zakresie i sposobów ich doskonalenia. Punktem wyjścia do realizacji tych założeń jest znajomość obowiązujących przepisów, zasad organizacji ruchu drogowego w Polsce i na świecie, postaw uczestników ruchu drogowego, zasad przeprowadzania kontroli drogowych czy indywidualnego wpływu na generowanie zagrożeń na drodze, a także przyczyn wypadków, wśród których na pierwszym miejscu wymienia się zazwyczaj nadmierną prędkość. Warto zastanawiać się jednak, czy jest ona zmienną niezależną czy może pośredniczącą w powstawaniu wypadków drogowych...

Każda sytuacja drogowa związana jest ze współwystępowaniem czterech elementów składowych: kierującego lub pieszego, pojazdu, drogi oraz ruchu drogowego. Związki zachodzące pomiędzy tymi elementami determinują reakcje osoby

---

stronie: <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/dlugie-weekendy-i-swie/76574,Boze-Narodzenie.html> [dostęp: 07.09.2018].

<sup>4</sup> B. Hołyst, *Bezpieczeństwo społeczeństwa*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015, s. 518.

<sup>5</sup> R. Zięba, *O tożsamości nauk o bezpieczeństwie*, „Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej” 2012, nr 1(86), s. 7–12.

uczestnika ruchu drogowego<sup>6</sup>. W literaturze przedmiotu przyjmuje się, że system BRD obejmuje trzy zasadnicze elementy: użytkownika ruchu drogowego – człowieka (tj. kierującego pojazdami, pasażer i pieszy), pojazd (ich konstrukcja i stan techniczny) oraz infrastrukturę potrzebną dla zaistnienia ruchu drogowego (tzw. otoczenie)<sup>7</sup>. Pojawienie się zaburzeń w obrębie jednego bądź kilku wymienionych powyżej elementów składowych systemu BRD lub relacji, które mogą pomiędzy nimi zachodzić stanowi zasadniczą przyczynę powstawania wypadków drogowych<sup>8</sup>. Niewątpliwie najsłabszym z ogniw systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest człowiek. Jak podkreśla B. Hołyst, „kwestia życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego wiąże się ściśle z problemem kształtowania u nich właściwych nastawień”<sup>9</sup>. Cytat ten podkreśla doniosłą rolę edukacji w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, skoncentrowanej na rozwijaniu wiedzy, umiejętności, a przede wszystkim właściwych postaw użytkowników dróg.

Kształtowanie prawidłowych nastawień, za B. Hołystem obejmuje komponent poznawczy, uczuciowo-motywacyjny i behawioralny. Pierwszy z nich koncentruje się na wiadomościach, przekonaniach i przypuszczeniach (np. dotyczących konsekwencji zagrożeń w ruchu drogowym lub sposobów ich unikania. Drugi dotyczy pozytywnych i negatywnych uczuć kierowanych w tym aspekcie na źródło zagrożeń w ruchu drogowym lub zjawiska i osoby, które pozwalają ich uniknąć, np. radości, lęku, współczucia, szacunku, obawy, złości, strachu, gniewu czy chęci odwetu. Komponent trzeci to konkretne reakcje (werbalne lub niewerbalne), które w kontekście BRD dotyczyć będą zapobiegania ewentualnym zagrożeniom, unikania ich lub redukcji możliwych szkód<sup>10</sup>.

Nastawienie człowieka do zagrożeń może przyjmować dwojaki charakter. Przyjmując *nastawienie zadaniowe*, człowiek postrzega zagrożenie jako problem wymagający działania i angażuje do jego rozwiązania wszystkie swoje możliwości, np. dostosowuje prędkość do warunków na drodze. *Nastawienie obronne* natomiast wiązać się może z emocjami negatywnymi, w tym obezwładniającym człowieka lękiem, które uniemożliwiają racjonalne poradzenie sobie z problemem, a dążenia człowieka koncentrują się wówczas na redukcji mało komfortowego napięcia i stresu (np. w sytuacji zdarzenia drogowego może pojawić się napad paniki). Nastawienie to wiąże się z możliwością wystąpienia rozmaitych mechanizmów obronnych, tj. *wypierania* (usuwania ze świadomości wszystkich sytuacji i emocji powodujących napięcie i poczucie zagrożenia), *racjonalizacji* (wyjaśniania niepowodzenia poprzez szukanie winy u innych osób lub w zewnętrznych sytuacjach), *regresji* (związanej z występowaniem w sytuacjach zagrożeń zachowań właściwych dla wcześniejszych okresów rozwoju, np. agresja, ucieczka z miejsca wypadku) oraz *fiksacji* (czyli usztywniania zachowania pomimo, iż nie prowadzi to do pożądanego rezultatu,

---

<sup>6</sup> B. Hołyst, *Bezpieczeństwo społeczeństwa...*, s. 518.

<sup>7</sup> J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego...*, s. 34.

<sup>8</sup> D. Bąk-Gajda, J. Bąk, *Psychologia transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2010, s. 245.

<sup>9</sup> B. Hołyst, *Przeciwko życiu*. Tom 1. *Perspektywy badawcze problematyki zagrożeń życia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2017, s. 545.

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 545–546.

np. przejeżdżanie przez skrzyżowanie na żółtym świetle)<sup>11</sup>. Analizując powyższe nastawienia, dostrzegamy rangę kształtowania właściwych postaw, sprzyjających podejmowaniu bezpiecznych zachowań w sytuacji wystąpienia zagrożenia w ruchu drogowym. Diagnoza tych postaw i ich ocena jest podstawą projektowania działań edukacyjnych ukierunkowanych na BRD.

### **Istota i znaczenie edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i na świecie**

Edukacja dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest kluczowym sposobem kształtowania systemu BRD w Polsce i na świecie. Jej doniosła rola doceniana jest na gruncie europejskim, o czym świadczą m.in. priorytety określone przez Komisję Europejską, a także światowym. Międzynarodowe inicjatywy zmierzające do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym podejmuje Organizacja Narodów Zjednoczonych (ONZ) we współpracy ze Światową Organizacją Zdrowia (WHO). Ogłoszenie w 2010 roku Dekady Działań na Rzecz BRD zaowocowało stworzeniem *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020*, gdzie jednym z priorytetów w zakresie kształtowania BRD uczyniono bezpieczeństwo użytkowników dróg. Jego osiągnięcie związane jest m.in. z efektywnie prowadzonymi działaniami edukacyjnymi ukierunkowanymi na przestrzeganie przepisów ruchu drogowego, zwiększanie świadomości w zakresie zapobiegania zagrożeniom w ruchu drogowym oraz kształtowanie postaw sprzyjających BRD<sup>12</sup>.

Działania państw Unii Europejskiej (UE) w dążeniu do promowania kultury bezpieczeństwa w ruchu drogowym opartej na wspólnych wartościach, koncentrować się powinny między innymi na efektywnie realizowanej edukacji<sup>13</sup>. Na podstawie danych Komisji Europejskiej, Polska – na tle pozostałych państw UE – w analizie liczby ofiar śmiertelnych wypadków na milion mieszkańców, poczynwszy od 2010 roku odnotowała spadek. Wciąż jednak liczba śmiertelnych wypadków na drodze (75) jest większa aniżeli oszacowana średnia dla UE (49)<sup>14</sup>. Fakt uzyskania wśród państw UE niechlubnej czwartej pozycji pod względem liczby śmiertelnych ofiar wypadków na drodze (tuż po Rumunii, Bułgarii i Chorwacji) zmusza do podjęcia działań naprawczych ukierunkowanych na poprawę kultury bezpieczeństwa drogowego. Potrzeba taka określona została w *Białej Księdze Komisji Europejskiej*. Realizacja

---

<sup>11</sup> Ibidem, s. 546–547 za Ph. Zimbardo, M.R. Leippe, *Psychologia zmiany postaw i wpływu społecznego*, Zysk i S-ka, Poznań 2004.

<sup>12</sup> *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020*, on-line: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/en/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/), s. 3 [dostęp: 08.09.2018].

<sup>13</sup> *Valletta Declaration on Road Safety*, Valetta 2017, on-line: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/valletta\\_declaration\\_on\\_improving\\_road\\_safety.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf) [dostęp: 07.09.2018].

<sup>14</sup> *Komunikat Prasowy Komisji Europejskiej – Bezpieczeństwo ruchu drogowego: Dane za 2017 r. wskazują na poprawę, lecz osiągnięcie znacznego postępu wymaga bardziej zdecydowanych działań*, on-line: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-2761\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-2761_en.htm) [dostęp: 07.09.2018]; *Road Safety in Theuropean Union. Trends, statistics and main challenges*, Komisja Europejska 2018, on-line: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/vademecum\\_2018.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf) [dostęp: 07.09.2018].

tego celu wymaga skoncentrowania się na działaniach edukacyjnych, ukierunkowanych głównie na promocję stosowania urządzeń zabezpieczających wśród uczestników ruchu drogowego<sup>15</sup>. Doniosłą rolę edukacji w zakresie BRD wyeksponowano także w *Europejskim Programie Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011–2020*. Dążenie do poprawy działań edukacyjnych, w tym związanych ze szkoleniem kandydatów na kierowców, jest pierwszym celem strategicznym Programu. Cel ten ukierunkowany jest w głównej mierze na przygotowanie do edukacji ustawicznej, uwzględniającej interaktywne metody kształcenia<sup>16</sup>.

Na gruncie krajowym potrzeba poprawy jakości edukacji w zakresie BRD została zasygnalizowana głównie w:

- *Polityce Transportowej Państwa na lata 2006–2025*, przyjętej przez Radę Ministrów w 2005 roku, która podkreśla konieczność wprowadzenia działań edukacyjnych, prewencyjnych i represyjnych w zakresie zwiększenia kultury jazdy i eliminacji lekceważącego stosunku do przepisów ruchu drogowego<sup>17</sup>.
- *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku*, która akcentuje konieczność kształtowania bezpiecznych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego<sup>18</sup>.
- *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, który koncentruje kierunki realizacji działań zmierzających do osiągnięcia celów strategicznych na „4xE: inżynierii (*Engineering*), nadzorze (*Enforcement*), edukacji (*Education*) oraz ratownictwie (*Emergency*)”<sup>19</sup> i podkreśla potrzebę kształtowania postaw sprzyjających podejmowaniu bezpiecznych zachowań użytkowników ruchu drogowego w ramach edukacji szkolnej, szkolenia kandydatów na kierowców, podejmowania działań informacyjno-promocyjnych skierowanych do szerszych grup odbiorców<sup>20</sup>, szkolenia osób odpowiedzialnych za BRD w Polsce, np. policjantów, zarządców dróg czy diagnostów samochodowych<sup>21</sup> oraz efektywnego szkolenia w zakresie pierwszej pomocy<sup>22</sup>.
- *Białej Księdze Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, która akcentuje potrzebę edukacji uczniów, nauczycieli i rodziców w obszarze bezpieczeństwa komunikacyjnego<sup>23</sup>.

---

<sup>15</sup> *Biała Księga Komisji Europejskiej. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. Bruksela 2011, s. 24.

<sup>16</sup> *IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011–2020*, on-line: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&qid=1399978403091&from=EN> [dostęp: 08.09.2018].

<sup>17</sup> *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*, Warszawa 2007, s. 38–39.

<sup>18</sup> *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa 2013, s. 11.

<sup>19</sup> *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, Warszawa 2013, s. 19.

<sup>20</sup> *Ibidem*, s. 28.

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 35, 46.

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 52.

<sup>23</sup> *Biała Księga Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*. Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa 2013, s. 181.

Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, podobnie jak szeroko pojęta edukacja dla bezpieczeństwa<sup>24</sup>, realizowana jest w wymiarze formalnym, pozaformalnym i nieformalnym. Oznacza to, iż nie należy ograniczać jej wyłącznie do działań edukacyjnych organizowanych w szkole i związanych z realizacją obowiązkowej podstawy programowej kształcenia<sup>25</sup>. Równie ważny, o ile nie ważniejszy, jest zakres działań podejmowanych przez instytucje, organizacje, stowarzyszenia czy podmioty prywatne, które realizują swoje ustawowe lub statutowe cele związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Nie należy w tym względzie pomijać samoedukacji, do której powinna przygotować jednostki szkoła. Samoedukacja w oparciu o dostępne źródła internetowe, telewizję, czasopisma i publikacje naukowe czy aplikacje dostępne w telefonach komórkowych jest o tyle efektywna, że wynika z osobistych potrzeb i zainteresowań podmiotów, które w niej uczestniczą. W tym kontekście należy przyjąć ujęcie procesualne i partycypacyjne edukacji dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jego zasadnicze założenie wiąże się z potrzebą przygotowania społeczeństwa do ustawicznego poszerzania kompetencji potrzebnych do zapewniania bezpieczeństwa w ruchu drogowym sobie i innym jego uczestnikom, a także współdziałania i osobistego zaangażowania w działania ukierunkowane na profilaktykę bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Podstawą prawną edukacji dla bezpieczeństwa na gruncie formalnym jest Ustawa z 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe, która podkreśla potrzebę upowszechniania wśród uczniów wiedzy na temat bezpieczeństwa, jak również kształtowania właściwych postaw, uwzględniając wykorzystanie w tym celu technologii informacyjno-komunikacyjnych<sup>26</sup>. System oświaty w tym zakresie wspierać mogą odpowiednie służby, podejmujące działania na rzecz bezpieczeństwa<sup>27</sup>. Aktami wykonawczymi ustawy są m.in. dwa rozporządzenia, określane potocznie podstawą programową, które regulują zakres celów i treści kształcenia w ramach obowiązkowych przedmiotów nauczania:

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej,

---

<sup>24</sup> E. Włodarczyk, J. Rokitowska, E. Sadowska-Wieczek, *Edukacja dla bezpieczeństwa. Istota i uwarunkowania*. Wydawnictwo Libron, Kraków 2018,

<sup>25</sup> Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej (Dz. U. 2017, poz. 356); Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 30 stycznia 2018 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia (Dz. U. 2018, poz. 467).

<sup>26</sup> Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, art. 1 (Dz. U. 2017, poz. 59).

<sup>27</sup> Ibidem, art. 3.3.

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 30 stycznia 2018 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia.

Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie została w podstawie programowej wyodrębniona jako osobny przedmiot nauczania, lecz jako zestaw treści kształcenia realizowanych w ramach następujących przedmiotów/obszarów:

Tabela 1. Treści z edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego określone w podstawie programowej dla przedszkola i szkoły podstawowej

	<b>Treści z podstawy programowej w przedszkolu i w szkole podstawowej</b>
<b>Przedszkole</b>	Tworzenie sytuacji sprzyjających rozwojowi nawyków i zachowań prowadzących do samodzielności, dbania o zdrowie, sprawność ruchową i bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo w ruchu drogowym.
<b>Szkoła podstawowa</b>	
Edukacja wczesnoszkolna	Kształtowanie umiejętności dbania o <b>bezpieczeństwo własne i innych</b> uczestników grupy, w tym bezpieczeństwo związane z komunikacją za pomocą nowych technologii oraz bezpieczeństwo uczestnictwa w ruchu drogowym. Kształtowanie umiejętności <b>rozdzielania</b> podstawowych znaków drogowych, <b>stosowania</b> przepisów bezpieczeństwa w ruchu drogowym w miejscach publicznych oraz <b>przestrzegania zasad</b> zachowania się w środkach publicznego transportu zbiorowego. Wdrożenie do <b>respektowania przepisów</b> , reguł zabaw i gier ruchowych, przepisów ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, rowerzystów, rolkarzy, biegaczy i innych osób, których poruszanie się w miejscu publicznym może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa.
Technika	Wychowanie komunikacyjne. Uczeń: 1) bezpiecznie <b>uczestniczy</b> w ruchu drogowym, jako pieszy, pasażer i rowerzysta, 2) <b>interpretuje</b> znaki drogowe dotyczące pieszego i rowerzysty, 3) konserwuje i reguluje rower oraz przygotowuje go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.
Edukacja dla bezpieczeństwa	Uczeń <b>wymienia przykłady</b> zagrożeń środowiskowych, w tym <b>zna zasady</b> postępowania w razie: pożaru, wypadku komunikacyjnego, zagrożenia powodzią, intensywnej śnieżyicy, uwolnienia niebezpiecznych środków chemicznych, zdarzenia terrorystycznego.
Wiedza o społeczeństwie	Uczeń <b>zna zasady</b> bezpiecznego podróżowania po Europie i świecie (unikanie ryzyka, postępowanie w razie kradzieży lub wypadku, możliwości uzyskania pomocy, w tym opieki zdrowotnej).

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej.

W stosunku do obowiązującego wcześniej rozporządzenia<sup>28</sup>, zaszła znacząca zmiana związana z wprowadzeniem do szkoły podstawowej przedmiotu Edukacja

<sup>28</sup> Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 27 sierpnia 2012 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół (Dz. U. 2012, poz. 977).

dla bezpieczeństwa, który w sposób szczególnie przygotowuje do działania w sytuacji wystąpienia wypadku komunikacyjnego. Dodatkowo, nowa podstawa programowa koncentruje się na wewnętrznym i zewnętrznym aspekcie bezpieczeństwa, a język efektów kształcenia w niej stosowany zdecydowanie bardziej dąży do rozwijania umiejętności i postaw uczniów, wykorzystując do tego celu częściej zasady operacjonalizacji celów nauczania-uczenia się. Warto zasygnalizować także, że w celach kształcenia nie chodzi jedynie o proste zapamiętanie wiadomości, lecz o ich zrozumienie. To uwzględnienie rozumienia faktów, zjawisk, praw i reguł, a także wdrażanie do stosowania zasad bezpieczeństwa w codziennych sytuacjach akcentuje praktyczną użyteczność kompetencji zdobywanych w szkole, a przez to pozwala zwiększyć efektywność działań edukacyjnych. Dodatkowym działaniem, ukierunkowanym na edukację w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkole podstawowej, jest umożliwienie uczniom, którzy ukończyli 10 lat uzyskania karty rowerowej<sup>29</sup>. Zajęcia przygotowujące do zdobycia tego dokumentu realizowane są zazwyczaj podczas przedmiotu technika, ale istnieje również możliwość zorganizowania ich podczas innych zajęć, np. godzin z wychowawcą. Kwalifikacje nauczyciela prowadzącego zajęcia przygotowujące uczniów do zdania egzaminu na kartę rowerową określono w Ustawie z dnia 26 stycznia 1982 r. – *Karta Nauczyciela*<sup>30</sup>, a egzaminatora w tym zakresie reguluje *Ustawa o kierujących pojazdami*<sup>31</sup> w art. 65.1.

Największym obszarem pozaformalnych działań edukacyjnych w zakresie BRD w Polsce jest obowiązujący system szkoleń kandydatów na kierowców. System ten zasadniczo regulują dwie ustawy: Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*<sup>32</sup> i Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami*<sup>33</sup>. Szczegółowe zagadnienia dotyczące sposobu przygotowania kandydatów na kierowców do egzaminu państwowego (w tym przygotowanie w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym) oraz sposobu ich egzaminowania, jak również kwalifikacji instruktorów, wykładowców i egzaminatorów określają dodatkowo dwa rozporządzenia wykonawcze<sup>34</sup>:

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców określono zakres treści dotyczących szkolenia kandydatów na kierowców oraz kandydatów na wykładowców i instruktorów nauki jazdy. W szczegółowym programie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia

<sup>29</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* art. 41.1, 65.1, 17.1, 8.1 (Dz. U. 2011, nr 30, poz. 151); Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej par. 21.1 (Dz. U. 2013, poz. 512).

<sup>30</sup> Ustawa z dnia 26 stycznia 1982 r. – *Karta Nauczyciela* art. 9 (Dz. U. 1982, nr 3, poz. 19).

<sup>31</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami*...

<sup>32</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. 1997, nr 98, poz. 602).

<sup>33</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* ...

<sup>34</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. 2016, poz. 280); Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. 2016, poz. 232) z późniejszymi zmianami.



do kierowania pojazdami, treści z obszaru bezpieczeństwa w ruchu drogowym potraktowane zostały hasłowo. W ramach zajęć przewidzianych dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy wyodrębniono bezpieczeństwo w ruchu drogowym w postaci 10. godzin zajęć teoretycznych.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (z późniejszymi zmianami), w którym czytamy na temat zasad organizowania egzaminów państwowych umożliwiających uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami oraz obowiązkowego zakresu przygotowania kandydata na egzaminatora, gdzie problematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym ujęta została w postaci 16. godzin zajęć teoretycznych.

Można zaryzykować stwierdzenie, że edukacja w zakresie BRD kończy się w Polsce na etapie szkolenia kandydatów na kierowców. Czasami odbywa się na uczelniach wyższych (o ile problematyka realizowanego kierunku/specjalności jest skorelowana z bezpieczeństwem w ruchu drogowym). W odniesieniu do ogółu społeczeństwa największe przedsięwzięcia edukacyjne organizuje:

- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD), która realizuje liczne kampanie informujące o konieczności przestrzegania przepisów i zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym,
- Policja, która podejmuje szeroki zakres działań prewencyjnych w tym zakresie, korzystając z uprawnień, jakie dała jej Ustawa o Policji, określająca podstawowe zadania tej formacji<sup>35</sup>,
- Straż Gminna/Miejska, która często włącza się w akcje informujące o zagrożeniach w ruchu drogowym<sup>36</sup>.

Kontrola państwa nad edukacją w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczy jedynie ogólnych wymagań względem kwalifikacji nauczycieli funkcjonujących w obrębie obowiązującego systemu oświaty oraz przygotowania kandydatów na kierowców, wykładowców, instruktorów i egzaminatorów. W pozostałych wymiarach (pozaformalnym i nieformalnym) weryfikacja kwalifikacji osób prowadzących zajęcia i przygotowujących materiały edukacyjne w zakresie BRD pozostaje w gestii instytucji, organizacji i podmiotów, które organizują takie działania.

## **Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w badaniach własnych**

Niezwykle ważnym aspektem w dyskusji na temat jakości edukacji dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest wieloaspektowe rozumienie pojęcia „bezpieczeństwo” i wielowymiarowe definiowanie pojęcia „edukacja”. Kluczową zasadą, którą uwzględnić powinien jednak każdy edukator jest zasada partycypacji. Niestety w edukacji dla bezpieczeństwa nie jest ona zwyczajowo uwzględniana. Nie jest ona także uświadamiana przez społeczeństwo, o czym świadczą mogą wyniki badań prowadzonych przez KRBRD. Badani, uczestniczący w prowadzonym wówczas

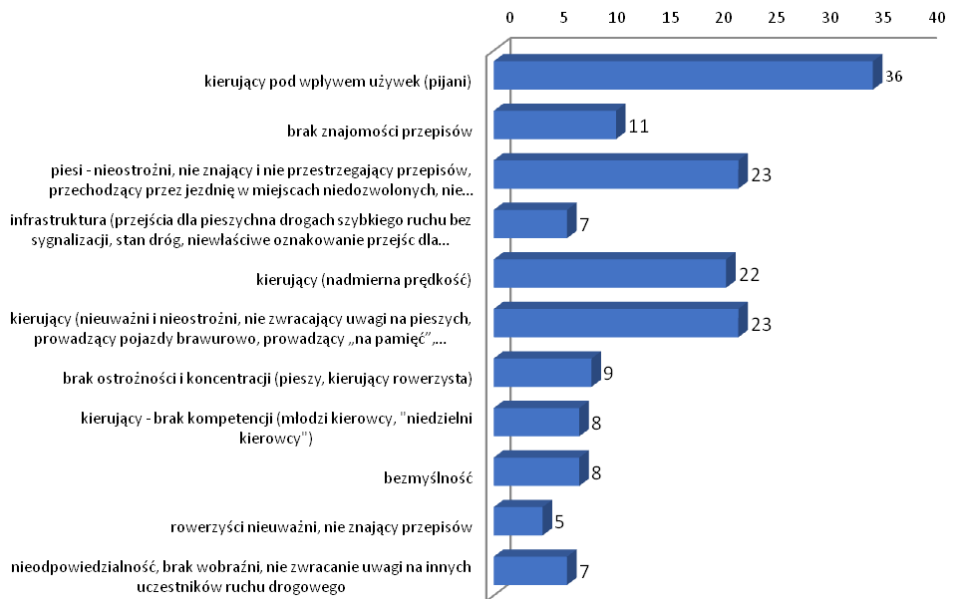
<sup>35</sup> Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, art. 1.2 pkt. 3 (Dz. U. 1990, nr 30, poz. 179).

<sup>36</sup> Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych, art. 11.1 pkt. 8 (Dz. U. 1997, nr 123, poz. 779).

sondażu, wśród podmiotów odpowiedzialnych za BRD w Polsce w 66% przypadków wskazywali Policję<sup>37</sup>. Nie pojawiła się przy tym żadna odpowiedź sugerująca, że odpowiedzialność w tym zakresie ponosi każdy użytkownik drogi. Widać wyraźnie niski stopień świadomości społecznej związanej z osobistą odpowiedzialnością za bezpieczeństwo własne i innych osób.

Potrzebę realizacji wysokiej jakości edukacji w zakresie BRD potwierdzają wyniki badań sondażowych prowadzonych na przełomie 2017 i 2018 roku wśród studentów Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. W badaniu uczestniczyło 115. studentów, wśród których: 57% było w wieku 20–21 lat, 31% w wieku 22–23 lata, 9% w wieku 24–25 lat i pozostałe 3% w wieku 18–19 lat. W badanej grupie jedynie 16% respondentów nie posiadało uprawnień do kierowania pojazdami.

Badani wśród największych zagrożeń w ruchu drogowym wskazywali pijanych kierujących pojazdami.



Wykres 1. Największe zagrożenia dla BRD dostrzegane przez studentów

Źródło: badania własne

Stosunkowo duża liczba badanych wskazywała na zagrożenia generowane przez:

- pieszych (nieostrożnych, nie znających i nie przestrzegających przepisów, przechodzących przez jezdnię w miejscach niedozwolonych, nie stosujących elementów odblaskowych),

<sup>37</sup> *Badanie postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego*. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Sopot 2014, s. 107.

- kierujących (nieuwważnych i nieostrożnych, nie zwracających uwagi na pieszych, prowadzących pojazdy brawurowo, prowadzących „na pamięć”, prezentujących niski poziom kultury jazdy),
- kierujących poruszających się z nadmierną prędkością.

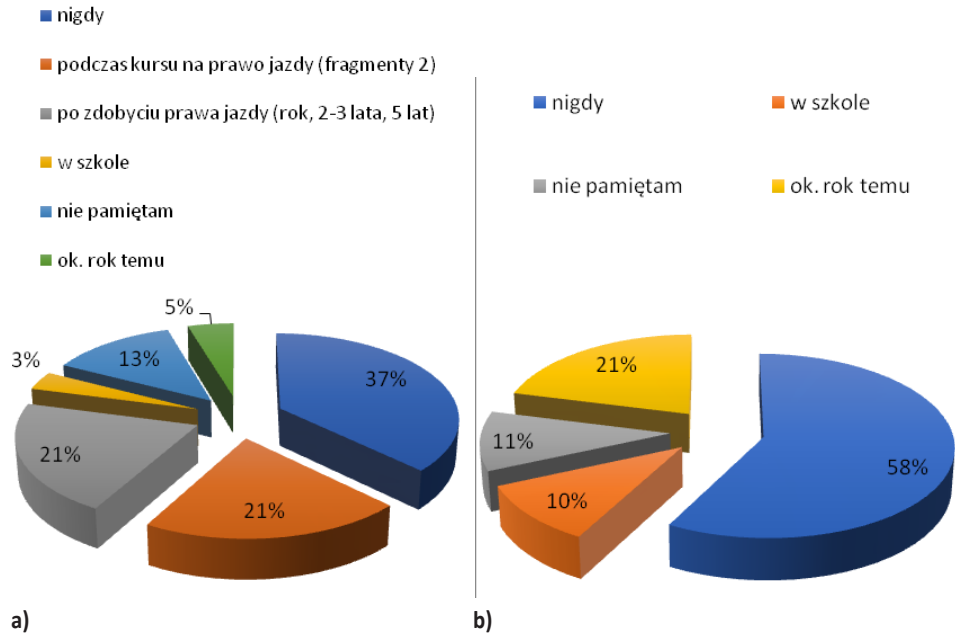
W prezentowanych powyżej wynikach badań nie występowały różnice w grupie respondentów posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami w stosunku do badanych nieposiadających takich uprawnień.

Badani studenci zapytani o sposoby przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa w ruchu drogowym w większości odpowiadali, że starają się uważać, rozglądać się, np. na przejściach dla pieszych i podczas jazdy samochodem, stosują zasadę ograniczonego zaufania i szczególnej ostrożności i podkreślali, że „trzeba myśleć za innych”. Odpowiedzi takich udzieliła 1/3 respondentów. Ok. 20% badanych wskazywało, że stara się przestrzegać przepisów (obserwować znaki, nie korzystać z telefonu, stosować się do ograniczeń prędkości, zapinać pasy bezpieczeństwa, przechodzić w miejscu dozwolonym). Niestety blisko ¼ badanych nie robi nic. Są to respondenci, którzy nie udzielili żadnej odpowiedzi lub podkreślali wprost, że niewiele mogą, gdyż nie mają wpływu na BRD („Niestety mało mogę. Każdy zaczynał, każdy się uczył, ja niestety nie mam wpływu”, „nie przeciwdziałam tym zagrożeniom z powodu braku możliwości”, „nie mam na to wpływu”, „niestety nie mogę przeciwdziałać takim zagrożeniom”). Jedynie 5% badanych zwróciło uwagę na potrzebę doksztalcania się w zakresie BRD („Powtarzam wiedzę uzyskaną w trakcie nauki prawa jazdy”, „Doksztalcam się jako kierowca, sprawdzam regularnie sprawność pojazdu”, „staram się uczestniczyć w różnego rodzaju akcjach lokalnych, propagujących bezpieczną jazdę”). Budujący jest fakt, że badani w większości przypadków dostrzegają własny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Niewątpliwie jednak uwidacznia się potrzeba większego uwzględniania w edukacji w zakresie BRD postaw ukierunkowanych na całożyciowe doskonalenie posiadanych kompetencji, które w ustawicznie zmieniającej się rzeczywistości wymagają dostosowania do pojawiających się nowych zagrożeń oraz zmian w obowiązujących przepisach prawa.

Respondenci, zapytani skąd czerpią wiedzę na temat sposobów przeciwdziałania zagrożeniom w BRD, w ok. 60% wskazywali Internet, a w ok. 25% przypadków telewizję, (np. kampanie społeczne, programy informacyjne, reklamy). Na ustawy powoływało się 7% badanych, a jedynie jedna osoba wskazała nazwę obowiązującej w Polsce ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Pojawiło się także kilka odpowiedzi sugerujących, że badani nie zamierzają podejmować żadnej aktywności edukacyjnej w zakresie BRD („Nie czerpię nowej wiedzy. Jedyna wiedza, którą posiadam to ta poznana na kursie prawa jazdy”, „Czerpałam podczas kursu na prawo jazdy”), co traktować należy jako synonim braku właściwego przygotowania do uczestnictwa w ruchu drogowym. Zdecydowana większość badanych korzysta jednak z Internetu, w którym niestety obok wiarygodnych danych, funkcjonuje szeroki obszar informacji niepotwierdzonych, nieprawdziwych, będących nieuzasadnioną interpretacją faktów. Dlaczego młodzi ludzie tak rzadko sięgają po źródła przepisów prawa? Prawdopodobną przyczyną jest łatwa dostępność artykułów zamieszczonych w Internecie, lapidarność, zwiezłość prezentowanych treści, a przede wszystkim

fakt, że stanowią one interpretację niejednokrotnie skomplikowanych przepisów prawa.

Potwierdzeniem powyższych wniosków są odpowiedzi udzielane przez badanych na pytanie dotyczące lektury ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.



Wykres 2. Lektura ustawy *Prawo o ruchu drogowym* w grupie: a) kierowców, b) osób nieposiadających uprawnień do kierowania pojazdem

Źródło: badania własne

Odpowiedzi na to pytanie potwierdzają, że 50% badanych nigdy nie czytało lub nie pamięta kiedy i czy w ogóle czytało obowiązujące przepisy ruchu drogowego. Z powyższego wynika, że ustawa, jako tekst źródłowy, rzadko pojawia się podczas przygotowania kierowców do egzaminu na prawo jazdy. Ustawa, która jest tworzona dla ogółu społeczeństwa (osób wykształconych i osób nieposiadających wyższego wykształcenia), powinna być napisana w sposób zrozumiały i przystępny. Trudno się dziwić, że lektura ustawy w obecnym kształcie zniechęca czytelników, a niejednoznaczność przepisów o ruchu drogowym każe sięgać po ich opracowania. Sytuacja jest jednak trudniejsza w grupie osób nieposiadających uprawnień do prowadzenia pojazdów, w której ustawy nie czytało blisko 60% badanych, korzystających na co dzień z dróg publicznych i będących najbardziej narażonymi na wypadki śmiertelne użytkownikami drogi. Prawdopodobną przyczyną niskiego zainteresowania przepisami ruchu drogowego w tej grupie może być właśnie przeświadczenie, że kierujący ma zachować ostrożność, uważać na pieszych i przewidywać ich zachowanie. Uwidaczniają się w tym miejscu braki z obszaru edukacji formalnej,

która powinna przygotować świadomego pieszego, rowerzystę i pasażera pojazdu. Świadomość, że w sytuacji zderzenia z pojazdem prawo stało po stronie pieszego jest w tym miejscu „Pyrrusowym zwycięstwem”, okupionym kosztem nieproporcjonalnym do osiągniętej satysfakcji. Niestety przekonanie o występowaniu w uprzywilejowanej pozycji na drodze okazać się może tragiczne w skutkach. Ta świadomość powinna być filarem edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach.

W działaniach podejmowanych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego można wyodrębnić ich dwa rodzaje:

- działania represyjne, które realizują podmioty odpowiedzialne za kontrolowanie stopnia przestrzegania obowiązujących przepisów prawa,
- działania prewencyjne, obejmujące ustawodawstwo, poprawę infrastruktury drogowej i stanu technicznego pojazdów oraz szeroko pojętą edukację.

W grupie badanych respondentów w 82% przypadków podkreślano wyższość działań prewencyjnych nad represyjnymi poprzez: uświadamianie zagrożeń i konsekwencji nieprzestrzegania przepisów (emisja nagrań wypadków), kampanie społeczne, edukację, pogadanki, ciekawe zajęcia, szkolenia, rozwijanie troski o siebie i innych, kształtowanie u sprawców umiejętności rozumienia sytuacji ofiary wypadku, doskonalenie kursów na prawo jazdy, zmianę przepisów, wdrażanie do dobrych nawyków, prezentowanie dobrych przykładów. Przeważająca większość propozycji dotyczy wysokiej jakości edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, co potwierdza potrzebę i zasadność prowadzenia szerszych badań i analiz w tym zakresie oraz projektowania w oparciu o nie rozwiązań dostosowanych do potrzeb użytkowników dróg. Wyniki te są tożsame z badaniami opinii społecznych prowadzonymi przez KRBRD. Przeważająca większość badanych wówczas respondentów w zakresie inicjatyw sprzyjających poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazywała działania edukacyjne<sup>38</sup>.

## Zakończenie

Podkreślając potrzebę poprawy jakości działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, należałoby w pierwszej kolejności zwrócić uwagę na redefinicję pojęcia edukacji dla bezpieczeństwa. Potrzeba holistycznego ujęcia problematyki i rezygnacji z postrzegania jej jedynie w kategorii przedmiotu szkolnego. Edukacja w zakresie bezpieczeństwa (w tym także BRD) jest procesem całościowym i nie powinna kończyć się z chwilą uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami. Dodatkowo potrzeba modyfikacji sposobu realizacji edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym: szerszego uwzględnienia tej problematyki w podstawie programowej w starszych klasach szkoły podstawowej i w szkole ponadpodstawowej, wprowadzenia edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego do programów, przygotowujących kandydatów do zawodu nauczyciela, kształtowania świadomości dotyczącej potrzeby diagnozowania zagrożeń przed rozpoczęciem realizacji zajęć z edukacji dla bezpieczeństwa. W chwili obecnej do prowadzenia większości zajęć wynikających z podstawy programowej nie trzeba

<sup>38</sup> Ibidem, s. 38.

dotaddkowego przygotowania w zakresie BRD. Wyjątkiem są zajęcia przygotowujące do egzaminu na kartę rowerową. Rozwijanie kompetencji świadomego uczestnika ruchu drogowego wymaga jednak rozbudowanych kompetencji w tym zakresie, które nie powinny być jedynie efektem samoedukacji. W ramach edukacji formalnej powinno akcentować się również przygotowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego do interpretacji ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Jest to podstawowe źródło prawa, które jest często nowelizowane, a jego prawidłowa interpretacja nie zawsze jest możliwa bez pomocy kompetentnych w tym zakresie osób. Jednym z ważniejszych postulatów jest także potrzeba uwzględnienia w działaniach ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym większej liczby inicjatyw o charakterze prewencyjnym, dostosowanych do potrzeb i oczekiwań ich odbiorców. Wysokiej jakości edukacja w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest niepowtarzalną szansą na zmniejszenie liczby wypadków na drogach, pod warunkiem jednak, że osoby, które się nią zajmują, posiadają wysokie kompetencje merytoryczne i metodyczne oraz świadomość, czym tak naprawdę jest edukacja dla bezpieczeństwa.

## Bibliografia

- Badanie postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Sopot 2014.
- Bąk-Gajda D., Bąk J., *Psychologia transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2010.
- Biała Księga Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa 2013.
- Biała Księga Komisji Europejskiej. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Bruksela 2011.
- Dane statystyczne Policji: <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/dlugie-weekendy-i-swie/76574,Boze-Narodzenie.html> [dostęp: 07.09.2018].
- Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020*, on-line: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/en/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/) [dostęp: 08.09.2018].
- Hołyst B., *Bezpieczeństwo społeczeństwa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015.
- Hołyst B., *Przeciwko życiu*. Tom 1. *Perspektywy badawcze problematyki zagrożeń życia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2017.
- IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011–2020*, on-line: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&qid=1399978403091&from=EN> [dostęp: 08.09.2018].
- Komunikat Prasowy Komisji Europejskiej – Bezpieczeństwo ruchu drogowego: Dane za 2017 r. wskazują na poprawę, lecz osiągnięcie znacznego postępu wymaga bardziej zdecydowanych działań*, on-line: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-2761\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-2761_en.htm) [dostęp: 07.09.2018].
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, Warszawa 2013.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*, Warszawa 2007.

- Road Safety in Theeuropean Union. Trends, statistics and main challenges*, Komisja Europejska 2018, on-line: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/vademecum\\_2018.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf) [dostęp: 07.09.2018].
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej (Dz. U. 2017, poz. 356).
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 27 sierpnia 2012 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół (Dz. U. 2012, poz. 977).
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 30 stycznia 2018 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia (Dz. U. 2018, poz. 467).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. 2016, poz. 232) z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. 2016, poz. 280).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz. U. 2013, poz. 512).
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*. Warszawa 2013.
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. – *Prawo oświatowe* (Dz. U. 2017, poz. 59).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. 1997, nr 98, poz. 602).
- Ustawa z dnia 26 stycznia 1982 r. – *Karta Nauczyciela* (Dz. U. 1982, nr 3, poz. 19).
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o *strażach gminnych* (Dz. U. 1997, nr 123, poz. 779).
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o *kierujących pojazdami* (Dz. U. 2011, nr 30, poz. 151).
- Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o *Policji* (Dz. U. 1990, nr 30, poz. 179).
- Valletta Declaration on Road Safety*, Valetta 2017, on-line: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/valletta\\_declaration\\_on\\_improving\\_road\\_safety.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf) [dostęp: 07.09.2018].
- Wicher J., *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2002, 2004.
- Włodarczyk E., Rokitowska J., Sadowska-Wieczek E., *Edukacja dla bezpieczeństwa. Istota i uwarunkowania*, Wydawnictwo Libron, Kraków 2018.
- Wnuk A., *Nauczyciel wychowania komunikacyjnego wobec współczesnych wyzwań zawodowych i problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Warszawa 2016.
- Zięba R., *O tożsamości nauk o bezpieczeństwie*, „Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej” 2012, nr 1(86).
- Zimbardo Ph., Leippe M.R., *Psychologia zmiany postaw i wpływu społecznego*, Zysk i S-ka, Poznań 2004.

## Education in the field of road safety in Poland

### Abstract

The article discusses the formal and legal conditions for the implementation of education for road safety in Poland. It was presented the analysis of national and international documents regulating the issues of education for road safety in the formal, out of formal and informal dimension. In addition, were presented the results of a survey on road threats with a proposal for actions aimed at improving safety in this dimension.

**Słowa kluczowe:** edukacja, bezpieczeństwo ruchu drogowego

**Keywords:** education, road safety

### Ewelina Włodarczyk

doktor nauk społecznych w zakresie pedagogiki, adiunkt w Instytucie Nauk o Bezpieczeństwie Uniwersytetu Pedagogicznego im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie; jej zainteresowania naukowe oscylują wokół problematyki edukacji dla bezpieczeństwa, bezpieczeństwa w szkole, jakości kształcenia oraz bezpieczeństwa zdrowotnego, autorka ponad dwudziestu artykułów naukowych dotyczących problematyki edukacji dla bezpieczeństwa i jakości kształcenia, współautorka programu nauczania do edukacji dla bezpieczeństwa *Bezpieczniej każdego dnia* dla III etapu edukacyjnego, który opublikowano na portalu wiedzy dla nauczycieli Scholaris, współautorka materiałów dydaktycznych dla nauczycieli edukacji dla bezpieczeństwa, stanowiących obudowę multimedialną do programu nauczania *Bezpieczniej każdego dnia*, zamieszczonych na stronie Ośrodka Rozwoju Edukacji, członek zespołu projektującego na Uniwersytecie Pedagogicznym programu nauczania dla specjalności edukacja dla bezpieczeństwa i zarządzanie kryzysowe oraz edukacja i profilaktyka bezpieczeństwa, uczestniczka projektu badawczego pt.: „Analizy interpretacyjne efektów ewaluacji zewnętrznej szkół i placówek oświatowych województwa małopolskiego na podstawie danych nps2”, cyklicznie współpracuje z Kuratorium Oświaty w Krakowie przy organizacji i ocenie prac konkursowych w ramach Ogólnopolskiego Konkursu Historycznego „Losy żołnierza i dzieje oręża polskiego”, w wolnych chwilach działa jako wolontariusz PCK w Komisji ds. Upowszechniania Międzynarodowego Prawa Humanitarnego.