

Tadeusz ROTTER<sup>1</sup>

## PSYCHOLOGICZNE PROBLEMY BEZPIECZEŃSTWA DZIECI W RUCHU DROGOWYM

*Przeciętnie 20 % populacji obywateli Polski stanowią dzieci w wieku 0-17 lat. Wypadki z ich udziałem to blisko 10% ogólnej liczby tych zdarzeń. Na szczęście Ilość wypadków , podobnie jak i ilość zabitych w tej grupie wiekowej ma silną tendencję spadkową . To efekt intensywnych działań prawnych , pedagogicznych i organizacyjnych. Artykuł stara się pokazać sylwetkę psychologiczną dziecka jako uczestnika ruchu drogowego*

## PSYCHOLOGICAL PROBLEMS OF SAFETY OF CHILDREN IN TRAFFIC

*About 20 % of general population of citizens of Poland there are children in 0-17 years old. But road accidents with children participation it is about 10 % of general number of accidents. Fortunately, the number of children accidents, similarly like number of killed children show the trend of decreasing. This is an effect of intensive activity in law , education and organizational efforts. The article try to show the psychological characteristics of a child like a participant of traffic.*

### 1. WPROWADZENIE

Każdy dorosły musiał przejść na swojej drodze życia okres dzieciństwa. Intensyfikacja ruchu drogowego w ubiegłym stuleciu spowodowana różnymi przyczynami m.in . rozwojem techniki , wzrostem mobilności ludzi czy też wojnami sprawiła , że także dzieci stały się w większym stopniu uczestnikami ruchu drogowego . Mogą w nim uczestniczyć w różnym charakterze, same lub pod kontrolą dorosłych. Niestety uczestnictwo to wiąże się z zagrożeniami wypadkowymi dzieci , które staje się coraz poważniejszym problemem , Nie zapominajmy , że dzieci w wieku 0 – 14 lat stanowią istotną część społeczeństwa i dlatego sprawy tej nie można bagatelizować.

---

<sup>1</sup> Uniwersytet Opolski Instytut Psychologii, 43-050 Opole, pl. Staszica 1, tel 0601 43 05 85,  
e-mail: rottertadeusz@wp.pl

## 2. STATYSTYCZNY WYMIAR WYPADKOWOŚCI DZIECI W RUCHU DROGOWYM

Nie da się ukryć tego, że na ilość wypadków, w których dzieci są sprawcami lub też ofiarami wiele różnorodnych czynników takich jak: infrastruktura drogowa, stan motoryzacji danego kraju a także uwarunkowania społeczne, kulturowe czy nawet organizacja szkolnictwa.

Nie można też zapominać o wielu próbach i programach ograniczenia wypadkowości wśród dzieci. Dzieci, które zaliczane są do tzw. chronionych uczestników ruchu drogowego stanowią zwykle grupę liczącą 15 – 20 % populacji generalnej Polaków. Wprawdzie ilość dzieci zabitych w wypadkach drogowych to tylko kilka procent ogółu zabitych na naszych drogach, ale takich właśnie niespodziewanych i niepotrzebnych strat żałujemy najczęściej. Trzeba też podkreślić, że chociaż nie znajdujemy się na czołowej pozycji w aspekcie śmiertelności dzieci w wypadkach drogowych to jednak niekorzystny dla nas jest inny wskaźnik. Chodzi tu o ilość wypadków drogowych z udziałem dzieci do ilości ofiar śmiertelnych w tej kategorii. Wskaźnik ten jest dla naszego kraju wybitnie niekorzystnie. W innych krajach o podobnej do naszego ilości wypadków z dziećmi udaje się uratować od śmierci o wiele więcej. To zasługa lepszego funkcjonowania służby zdrowia. Ofiara wypadku drogowego o wiele szybciej niż w Polsce trafia na stół operacyjny, co zwiększa jej szanse przeżycia. Przyjrzyjmy się jak wyglądała sprawa wypadkowości dzieci i młodzieży w latach 2005-2008 [1].

*Tabela 1  
Wypadki drogowe i ich ofiary wśród dzieci w wieku 0-14 lat, w latach 1999-2008  
oraz populacja dzieci w poszczególnych latach*

Rok	Wypadki Ogółem 1999r Przyjęto za %	Zabici Ogółem 1999 . przyj.za %	Ranni Ogółem 1999 przyj. za%	Liczba dzieci w wieku 0-14. lat w tys.	% Populacji w stosunku do og. .liczby ludn.	
1999	8 594	288	8 879	100	7557	19.6
2000	8 743	265	9 036	101.8	7294.4	19.1
2001	7 681	238	8 063	90.8	7039.3	18.4
2002	7 288	248	7 485	84.3	65804.3	17.8
2003	6 990	241	7 165	80.7	6580.2	17.2
2004	6 630	223	6 883	77.5	6479.6	17.0
2005	5 876	173	6 091	68.6	6285.6	16.6
2006	5 555	151	5 757	64.8	6104.6	16.0
2007	5 708	156	5 754	64.8	6022.7	15.8
2008	5 755	146	5 753	64.8	5862.5	15.4

Źródło Wypadki drogowe w roku 2008, Komenda Główna Policji, W-wa 2009

*Tabela 2*  
*Ofiary wypadków drogowych w wieku 0- 17 lat w latach 2005 – 2008*

Grupy wieku	Zabici Ranni		Zabici Ranni		Zabici Ranni		Zabici Ranni	
	2005		2006		2007		2008	
0 – 6 lat	59	1 526	50	1 446	59	1 480	49	1 512
7 - 14 lat	114	4 565	101	4 311	97	4 274	97	4 241
15 - 17 lat	165	3 388	149	3 156	180	3 527	185	3 671

Źródło: j.w.

W powyższym zestawieniu widać dokładnie, że w miarę wzrostu dzieci następuje eskalacja ich zagrożenia w ruchu drogowym. Dzieci w wieku przedszkolnym praktycznie nie uczestniczą w ruchu drogowym bez opieki. Uczniowie szkoły podstawowej zmuszeni są już do nawet samodzielnego uczestnictwa w tym ruchu i to często w sposób dość złożony ( np. korzystają z komunikacji miejskiej , podmiejskiej czy nawet dalekobieżnej, są też pasażerami autobusów szkolnych) . To grupa dzieci , którzy otrzymują od rodziców przysłowiowy „klucz na sznurku na szyję „, co praktycznie daje im także swobodę poruszania się po okolicy a tym samym generuje znacznie większe zagrożenia. Widać to wyraźnie po zwielokrotnieniu ilości ofiar.

Młodzież w wieku 15 – 17 lat nie w Polsce pełnego dostępu do motoryzacji (nie może otrzymać prawa jazdy , które jeszcze niedawno można było uzyskać w wieku 16 lat). Ma już jednak możliwość prowadzić rowery , motorowery oraz inne pojazdy , które do tej pory nie wymagały prawa jazdy (np. quady, skutery śnieżne itp). Pewne możliwości prowadzenia lekkich samochodów daje też posiadanie kategorii B1. Samochody te są zresztą produkowane przez prywatnych wytwórców właśnie dla potrzeb 16-letnich kierowców . Wzrasta również aktywność i mobilność młodych ludzi a także ich udział w różnego rodzaju przedsięwzięciach generujących zagrożenie (np. imprezy turystyczne, autostop itd.). Stąd też dalszy wzrost ilości zabitych i rannych w tej grupie.

Dzieci i młodzież mogą uczestniczyć w ruchu drogowym w różnym charakterze a tym samym śmierć i zranienia w tej grupie wiekowej mogą mieć różne przyczyny : zależne lub niezależne od samych ofiar.

Prześledźmy tu statystykę ofiar wypadków drogowych - dzieci w wieku 0 -14 lat.

*Tabela 3*  
*Udział dzieci w wypadkach drogowych wg rodzaju uczestnika*

Rodzaj uczestnika	Wiek	Wypadki	Zabici	Ranni
Pieszy	0 - 6	470	15	455
	7 - 14	1 784	32	1 797
Pasażer	0 - 6	1 027	34	1 012
	7 - 14	1 557	47	1 579
Kierujący	0 - 6	45	-	45
	7 - 14	872	18	865
Ogółem	0 - 14	5 775	146	5 753

Źródło: j.w.

Widać wyraźnie , że dzieci pojawiają się jako ofiary wypadków drogowych w trzech podstawowych rolach : jako piesi , jako pasażerowie i jako kierujący tzw. pojazdami dziecięcymi tj. rowerkami , hulajnogami , sankami itp. Niepokoi wciąż relatywnie wysoka ilość wypadków , w których dzieci są pieszymi. Świadczy to o braku nadzoru nad dziećmi ze strony osób opiekunów. W tym nieszczęściu pocieszający jest fakt , że w większości wypadków dziecko nie zginęło , chociaż prawie zawsze odniosło obrażenia.

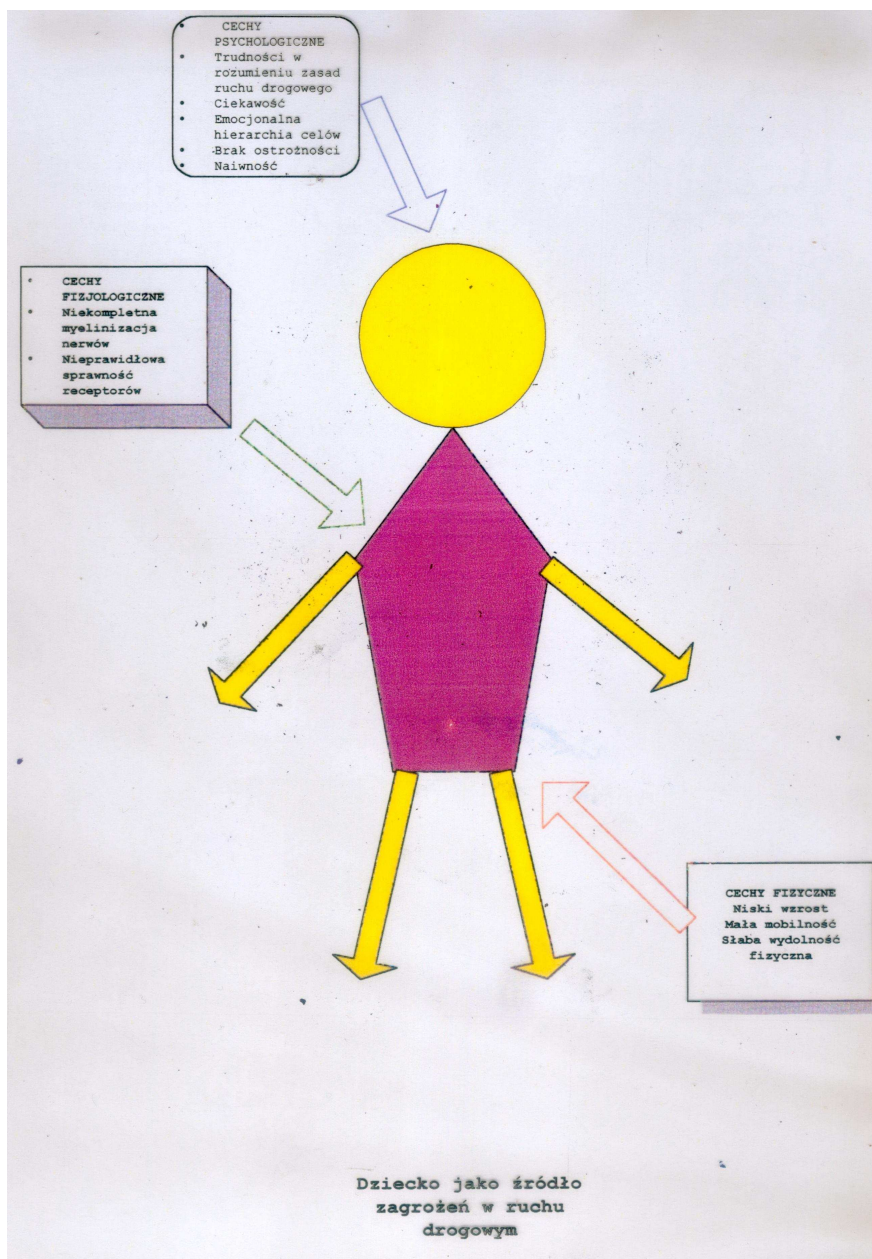
Dzieci w wieku 7 – 14 lat mogą już poruszać się po drogach samodzielnie, co oczywiście zwiększa zagrożenie . Dziecko w tym wieku powinno uczęszczać do szkoły co w większości przypadków zmusza je do aktywnego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Los dziecka jako pasażera pozostaje w rękach osoby dorosłej , która kieruje pojazdem. Oczywiście zdarzają się wypadki, w których dzieci są pasażerami pojazdów kierowanych także przez inne dzieci ale są to sytuacje stosunkowo rzadkie. Najczęściej dziecko pada ofiarą bezmyślności , braku odpowiedzialności czy wręcz pijaństwa osoby dorosłej, która prowadzi pojazd , lub która kieruje innym pojazdem i powoduje kolizję .

Oczywiście dziecko jako pasażer może też być sprawcą wypadku np. poprzez odwrócenie uwagi kierującego .

Inaczej ma się sprawa , w sytuacji kiedy dziecko kieruje pojazdem. Są to najczęściej tzw. pojazdy dziecięce , o których już wspomniano. Do wypadku dochodzi najczęściej kiedy dziecko nie potrafi utrzymać kierunku jazdy lub nie zdoła zatrzymać pojazdu. Tragicznym przykładem jest tu śmierć dwojga dzieci pozostawionych w stojącym nad brzegiem stawu samochodzie w pobliżu Krakowa. Dzieci manipulując urządzeniami pojazdu , przypadkowo zwolniły hamulec i samochód stoczył się do wody. W ostatnim okresie w grupie 0 -6 lat takich sytuacji spowodowanych przez dzieci było jedynie 45 i wszystkie zakończyły się zranieniem dzieci.

### 3. FIZYCZNA I PSYCHOLOGICZNA SYLWETKA DZIECKA JAKO UCZESTNIKA RUCHU DROGOWEGO



Rys. 1 Dziecko jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym [3]

Wprawdzie już w statystykach wypadkowych wyodrębniono dwie grupy wiekowe dzieci, ale nie stało się tak tylko z uwagi na wymogi formalne. Ten podział odpowiada wprawdzie ogólnie uznanemu wyodrębnieniu grupy przedszkolnej i szkolnej ale bazuje on na istotnych różnicach fizycznych, fizjologicznych i psychologicznych pomiędzy dziećmi zaliczonymi do obu grup.

Według francuskiego psychologa Jeana Piageta okres tzw. *wieku przedszkolnego* (3 – 7 lat) można nazwać tzw. okresem *przedoperacyjnym* zaś tzw. *młodszy wiek szkolny* (7 – 12 lat) to okres tzw. *operacji konkretnych* [2]

### 3.1 . Wiek przedszkolny

Fizyczne cechy dziecka niewątpliwie wpływają na jego bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Do takich cech należy niewątpliwie *mały wzrost* dziecka. W dużym stopniu ogranicza to pole widzenia i utrudnia kontrolę otoczenia. Dorosły jest w stanie dostrzec nadjeżdżający pojazd z dużo większej odległości niż potrafi zrobić to przedszkolak. Niski wzrost utrudnia też dostrzeganie dzieci przez kierowców. Stąd wiele przypadków najechania na dzieci bawiące się np. za ruszającym do tyłu samochodem czy wypadki najechania na dzieci przez maszyny rolnicze.

Drugi problem to możliwości odbioru informacji przez dziecko. Główne problemy to nie zakończona jeszcze tzw. *myelinizacja systemu nerwowego* (czyli budowa izolacji włókien nerwowych), z jednej strony nadwrażliwość pewnych receptorów, z drugiej strony nie wystarczająca ich sprawność, powodują, że dziecko wybiórczo postrzega otoczenie.

Te zagrożenia prawodawcy próbują ograniczyć wprowadzając dodatkowe zabezpieczenia dla dzieci. Należą do nich np. obowiązek przewożenia dzieci w fotelikach samochodowych, używania kasków, noszenia elementów odblaskowych itp.

Dziecko w tym okresie posługuje się głównie pamięcią mechaniczną i nie jest w stanie myśleć abstrakcyjnie, co jest wymagane np. do rozumienia istoty przepisów ruchu drogowego. W swoim rozumowaniu dziecko kieruje się tzw. *realizmem moralnym* tzn. akceptuje konieczność podporządkowania się zasadom narzuconym z zewnątrz, przy jednoczesnym przekonaniu o ich nienaruszalności i karze za ich łamanie.

Wspomniany już słaby rozwój myślenia abstrakcyjnego sprawia, że dzieci często nie rozumieją grozy sytuacji, w jakiej się znalazły. „Ta dziewczynka śmiała się do mnie i machała rączkami a ja wiedziałem, że nie dam rady zatrzymać pojazdu i ocalić jej życia!” zeznawał łamiącym się głosem kierowca ciężarówki, która śmiertelnie uderzyła dziecko, które przez niedomkniętą furtkę wydostało się samo na drogę. Brak abstrakcji nie pozwala też sformułować racjonalnej strategii celów. Dla małego dziecka ważniejsza jest bliska osoba stojąca po drugiej stronie jezdni niż jadące tą jezdnią samochody, które mogą je najechać.

Pomiędzy 7 a 11 rokiem życia u dzieci pojawia się tzw. *myślenie logiczne*, które pozwala dziecku na przeprowadzenie wnioskowania o charakterze przyczynowo-skutkowym, dzięki czemu jest w stanie trafnie wyjaśnić szereg zjawisk a także przewidywać teoretyczne następstwa zdarzeń.

#### 4. PRAWNE ASPEKTY OBECNOŚCI DZIECI NA DRODZE

Interesujące są tu relacje prawne regulujące obecność dzieci na drodze. Dziecko w wieku 0 – 7 lat nie ma prawa korzystać z drogi bez opieki. Opiekunem dziecka powinna być osoba dorosła lub inne dziecko w wieku co najmniej 10 lat. Rodzice lub opiekunowie ponoszą też odpowiedzialność prawną i materialną za konsekwencje działania dziecka na drodze (np. za spowodowanie przez dziecko wypadku drogowego).

Dziecko nawet najmniejsze często również sprawuje opiekę nad zwierzętami. Wprawdzie dzisiaj już rzadko możemy na drogach zauważyć dzieci, które prowadzą stada bydła, ale częściej dzieci sprawują nadzór na drogach nad zwierzętami domowymi głównie psami. Nasze badania wykazały, że funkcję tę sprawują dzieci z wielką odpowiedzialnością.

Podjęcie nauki szkolnej sprawia, że dziecko jako uczeń musi podjąć dwa rodzaje uczestnictwa w ruchu drogowym: *biernie* i *czynne*. [3].

##### 4.1. BIERNE UCZESTNICTWO DZIECKA W RUCHU DROGOWYM

###### 4.1.1. Dziecko jako pasażer w samochodzie osobowym

Uczestnictwo bierne to głównie rola pasażera w pojeździe mechanicznym, na wozie konnym a nawet w wózku dzieciennym. Tymi pojazdami kieruje osoba dorosła i to ona ponosi odpowiedzialność za zdrowie dziecka.

W ub. roku 30-letni pijany ojciec dwojga dzieci prowadził samochód i doprowadził do zderzenia i dachowania pojazdu. Jeden syn zginął na miejscu, drugi został ciężko okaleczony. Również w ub. roku pijana matka pozwoliła 8-letniej córce prowadzić pojazd aby wrócić do domu. Niestety nie są to sytuacje odosobnione.

Nakaz przewożenia dzieci w specjalnych fotelikach znacznie zmniejszył zagrożenie wynikające z braku stabilizacji pozycji dziecka w pojeździe. Ograniczył też możliwość powodowania przez małe dzieci wypadków przez fizyczne utrudnianie dorosłemu kierowcy prowadzenia pojazdu. Z drugiej strony kierowca przewożący małe dziecko ma też mniejsze możliwości kontaktowania się z małym pasażerem, co może skutecznie odwracać jego uwagę od prowadzenia pojazdu. Wprowadzenia obowiązku jazdy dzieci w specjalnych fotelikach spowodowało jeszcze jeden niezamierzony skutek. Kierowcy, którzy dawniej grzecznościowo podwozili do szkoły, idących drogą uczniów, zrezygnowali z tej praktyki z powodu braku w swoich pojazdach odpowiednich siedzisk dla dzieci.

###### 4.1.2. Dziecko jako pasażer w autobusie

Reorganizacja systemu szkolnictwa w naszym kraju spowodowała wydłużenie się drogi dziecka do szkoły, zwłaszcza dla dzieci z terenów wiejskich. Dlatego coraz powszechniejsze jest dowożenie dzieci do szkoły środkami komunikacji zbiorowej. Można tu wyróżnić dwie formy transportu:

- *Regularne linie autobusowe* komunikacji publicznej. Są to linie PKS lub prywatne autobusy i mikrobusy
- *Autobusy szkolne (gimbusy)*, które przeznaczone są wyłącznie do przewozu uczniów.
- *Pociąg*. Z uwagi na ograniczenie ruchu kolejowego i likwidację wielu relacji, kolej nie odgrywa już tak wielkiej roli w dowożeniu dzieci do szkół. Przypomnę, że

jeszcze niedawno w składach pociągów były specjalne wagony przeznaczone wyłącznie dla młodzieży szkolnej.

Korzystanie z ogólnodostępnych linii autobusowych zwykle nie zapewnia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa z następujących przyczyn :

- *Rozkłady jazdy* linii publicznych nie zawsze są odpowiednie dla dojeżdżających uczniów, co zmusza ich do wcześniejszych dojazdów i długiego oczekiwania na przystankach.
- *Mimo oficjalnego pierwszeństwa* w zajmowaniu miejsc , dzieci nie zawsze mogą się dostać do autobusu.
- *Lokalizacja przystanków* nie zawsze odpowiada potrzebom dzieci z uwagi na dystans i bezpieczeństwo.
- Problematiczna jest *opieka nad małymi pasażerami* wewnątrz autobusu. Formalnie sprawuje ją załoga autobusu ale z uwagi na wykonywane przez nią także inne ważne czynności, poziom tego nadzoru jest często niewystarczający.

Nieuchronną konsekwencją reformy szkolnictwa była konieczność wprowadzenia instytucji *autobusu szkolnego* zwanego w naszym kraju *gimbusem*. Ten specjalistyczny transport powinien zapewnić dzieciom bezpieczną drogę do szkoły, jednak nie zawsze się tak się dzieje. Składają się na to następujące przyczyny:

- *Zbyt mała ilość autobusów szkolnych* w stosunku do potrzeb, co jest efektem ich relatywnie wysokiej ceny i kosztów utrzymania.
- *Słabe przystosowanie ich konstrukcji do przewozu dzieci i młodzieży* . Wynika to z faktu ,że tzw *gimbusem* nie są specjalną konstrukcją a jedynie adaptacją standardowych autobusów miejskich lub międzymiastowych . Adaptacja ogranicza się do odpowiedniego malowania i oznaczeń oraz ewentualnie zamontowania sygnalizacji świetlnej. W wielu krajach gimbus to specjalny pojazd zaprojektowany do tego celu.
- *Zły stan techniczny tych pojazdów* . Kontrole przeprowadzane przez Policję i Inspekcję Transportu Drogowego ujawniły wiele przypadków fatalnego stanu technicznego tych autobusów, które często zakupywane są z drugiej ręki. Przyczynia się to do licznych wypadków. Najgłośniejszy z nich to wypadnięcie dziecka z autobusu , wskutek samoczynnego otwarcia się drzwi autobusu w czasie jazdy.
- *Niedostateczna opieka wewnątrz i w najbliższym otoczeniu autobusu szkolnego*. Poza nielicznymi wyjątkami , brak jest opiekunów a obowiązek nadzoru spoczywa na kierowcy , który ma przecież inne poważne zadania.

Dlatego są w Polsce gminy , na których zdarzały się nawet 2 – 3 wypadki śmiertelne dzieci w roku.

Na szczęście większość z wymienionych wyżej problemów da się rozwiązać przy dobrej woli i to wcale nie na najwyższych szczeblach.



## 4.2 CZYNNNE UCZESTNICTWO DZIECI W RUCHU DROGOWYM

Uczestnictwo to sprowadza się do dwóch form : pieszego i kierującego

### 4.2.1 . Piesze uczestnictwo dzieci w ruchu drogowym

Jak już wspomniano dzieci w wieku do 7 lat nie mają prawa poruszać się po drogach bez opieki a odpowiedzialność za ich zachowanie w ruchu drogowym ponoszą rodzice. Niestety w ciągu każdego roku dochodzi do wypadków zranień lub nawet śmierci małych dzieci . Istnieje kilka charakterystycznych sytuacji prowadzących do wypadku.

Często ma to miejsce na terenach wiejskich , kiedy dziecko potrafi sobie otworzyć drzwi lub furtkę i bez wiedzy opiekunów wydostaje się na drogę. Nie zdaje sobie najczęściej sprawy z zagrożenia ze strony pojazdów.

- Przebywając na placach, parkingach , podwórkach , gdzie parkują pojazdy , małe dzieci bawią się w ich pobliżu i nie są widoczne dla kierujących. Kierowcy , nieświadomi obecności dzieci uruchamiają pojazdy i ranią lub nawet zabijają dzieci.
- Dziecko dostrzega znaną sobie osobę dorosłą znajdującą się po drugiej stronie jezdni i nie zważając na ruch drogowy przebiega do niej przez jezdnię. Taką sytuację prowokuje często sam dorosły nawołując dziecko

### 4.2.2 Uczestnictwo dzieci w ruchu drogowym jako kierujących

Ponieważ problem kierujących dotyczy zarówno dzieci jak i młodzieży , przedstawiono go w rozdziale 5

## 5. MŁODZIEŻ JAKO ŹRÓDŁO ZAGROZEŃ W RUCHU DROGOWYM

Dzieci w młodszym wieku szkolnym mogą już samodzielnie poruszać się po drogach jako osoby piesze. Zwykle odebrały już elementarną edukację w zakresie podstawowych przepisów drogowych . Mają też odpowiednie ukierunkowanie percepcyjne i większą sprawność fizyczną , niezbędną do uczestnictwa w ruchu drogowym. Jeżeli jednak zdarzają się wypadki wśród grupy uczniów, to są one spowodowane charakterystycznymi przyczynami:

- *Nie dostrzeżeniem wszystkich niebezpieczeństw* wynikających z przebywania na jezdni
- *Dostrzeganiem przez ucznia znanej mu osoby po drugiej stronie jezdni i podążaniem do niej z ignorowaniem zagrożeń.* Sytuacja jest podobna jak w przypadku małych dzieci.
- *Ignorowaniem niebezpieczeństwa i świadomym podejmowaniem ryzyka często dla zabawy.*

Znane są przypadki zakładów między uczniami , który z nich przebiegnie tuż przed zbliżającym się samochodem lub wzajemnego wypychania się uczniów pod nadjeżdżający pojazd. W jednym z małopolskich miast uczniowie zorganizowali sobie rozrywkę , kładąc się na jezdni w taki sposób , że kierowca jadącego samochodu mógł ich dostrzec dopiero w ostatnim momencie. Wtedy podrywali się z jezdni i ze śmiechem uciekali.

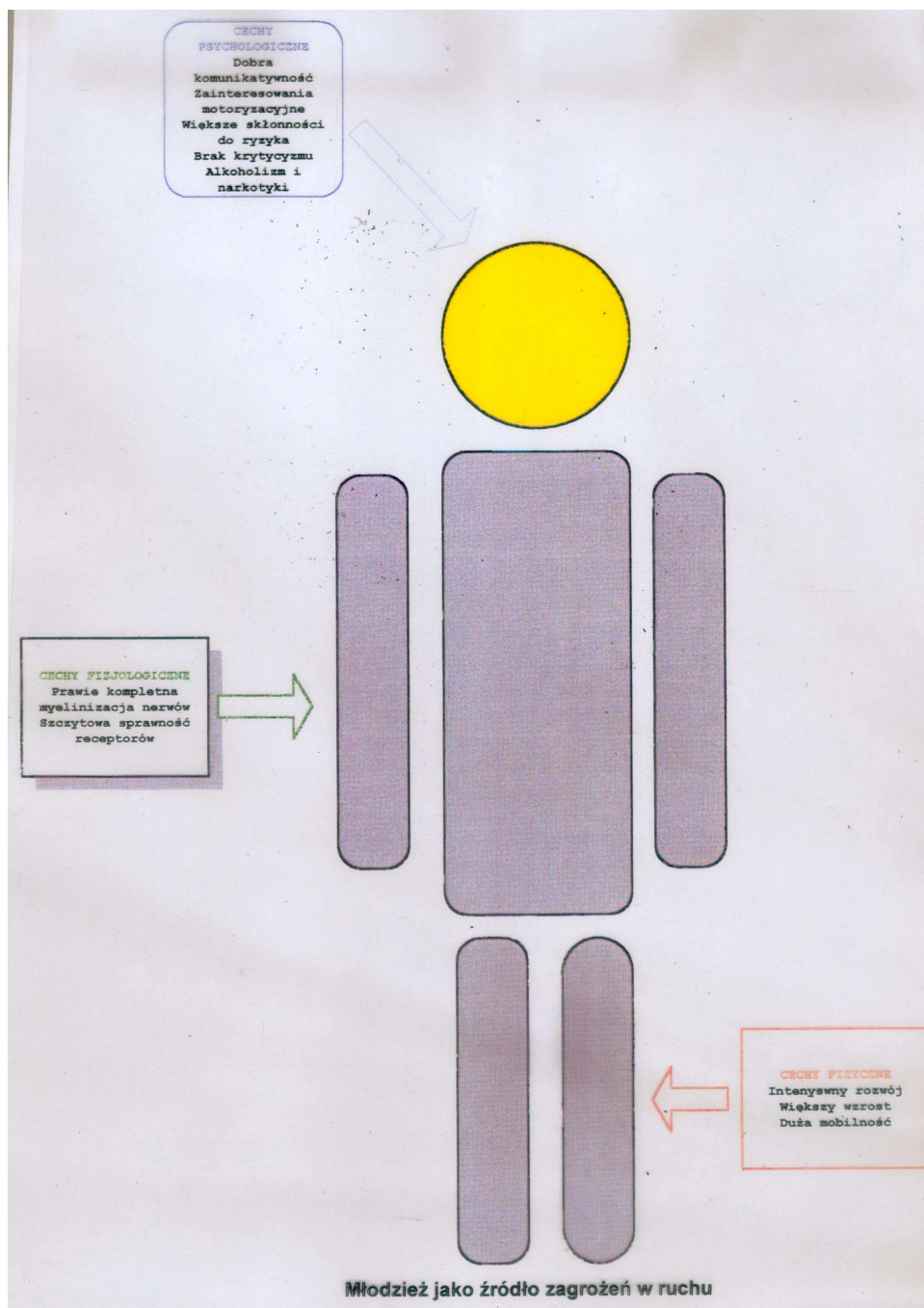
Tak się nieszczęśliwie składa, że dzieci szybciej uczą się jeździć pojazdami niż poznają przepisy ruchu drogowego. Najpierw rower , później rower górski, motorower a nawet

quad to typowe prezenty „komunijne”, które siłą rzeczy kreują nowych kierujących uczestników ruchu drogowego słabo przygotowanych do tej roli. Pojazdy, które wymieniono powyżej, są niebezpieczne nie tylko dla samych kierujących, ale także dla innych użytkowników dróg, zwłaszcza pieszych. Rower a specjalnie rower górski jest nie tylko nie przystosowany do poruszania się po drogach ale jest po prostu wyjątkowo niebezpieczny. W krajach, gdzie rower jest powszechnie używany, liczba kolizji rowerzystów z pieszymi dorównuje nieraz liczbie kolizji samochodów z pieszymi.. Bezszelastne poruszanie się, brak oświetlenia, wystające elementy i wcale nie mała energia kinetyczna to istotne elementy generujące sytuacje wypadkowe. Dlatego obowiązek posiadania przez osoby małoletnie tzw. *karty rowerowej* jest bardzo ważnym czynnikiem bezpieczeństwa dzieci i młodzieży.

Dzieci w młodszym wieku szkolnym wykorzystują też i inne pojazdy do poruszania się np. narty, łyżwy czy deskorolki. Te ostatnie według sarkastycznych Anglików „są najskuteczniejszym środkiem do ograniczania przyrostu naturalnego w Wielkiej Brytanii”.

Coraz większa podaż różnego rodzaju pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym lub elektrycznym jak: skutery czy quady.

Do ich prowadzenia nie obowiązywało posiadanie prawa jazdy. Biorąc pod uwagę, że do kierowania nimi potrzeba nie tylko siły i zręczności ale także dużego doświadczenia i wyobraźni, których młodym ludziom często brakuje, w najnowszej nowelizacji prawa o ruchu drogowym wprowadzono obowiązek posiadania prawa jazdy dla prowadzących te pojazdy.



Rys. 2 Młodzież jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym [3]

Tak się nieszczęśliwie składa , że dzieci szybciej uczą się jeździć pojazdami niż poznają przepisy ruchu drogowego. Najpierw rower później rower górski , motorower a nawet quad to typowe prezenty „komunijne”, które siłą rzeczy kreują nowych kierujących - uczestników ruchu słabo przygotowanych do tej roli . Pojazdy , które wymieniono wyżej są niebezpieczne nie tylko dla samych kierujących ale także dla innych użytkowników dróg , zwłaszcza pieszych. Rower a zwłaszcza rower górski jest nie tylko nie przystosowany do poruszania się po drogach ale jest wyjątkowo niebezpieczny . W krajach , gdzie rower jest powszechnie używany, liczba kolizji rowerzystów z pieszymi dorównuje nieraz liczbie kolizji samochodów z pieszymi. Bezszelestne poruszanie się , brak oświetlenia , wystające ostre elementy i wcale nie małą energię kinetyczną to istotne elementy generujące sytuacje wypadkowe. Dlatego obowiązek posiadania przez osoby małoletnie tzw. karty rowerowej jest bardzo ważnym czynnikiem bezpieczeństwa dzieci i młodzieży.

Dzieci w młodszym wieku szkolnym wykorzystują też inne pojazdy lub sprzęt do poruszania się np. narty, łyżwy czy deskorolki. Te ostatnie według sarkastycznych Anglików „są najskuteczniejszym środkiem do ograniczania przyrostu naturalnego w Wielkiej Brytanii”.

Coraz większa podaż różnego rodzaju pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym lub elektrycznym jak skutery czy quady , na których prowadzenie nie obowiązuje posiadanie prawa jazdy zwielaokrotniło zagrożenie dzieci i młodzieży. Dotyczy to zwłaszcza pojazdów o większej wadze i tych , które mogą się poruszać w trudnym terenie jak rowery górskie i quady . Prowadzenie tych pojazdów wymaga nie tylko siły i zręczności ale także dużego doświadczenia i wyobraźni , której młodym ludziom często brakuje. Problem ten prawa jazdy dla kierujących tymi pojazdami.

## **6. WYCHOWAWCZA ROLA UCZESTNICTWA W RUCHU DROGOWYM**

Uczestnictwo w ruchu drogowym w ruchu drogowym ma także pozytywny wpływ na zachowanie młodych ludzi. Przede wszystkim uczą dyscypliny i poszanowania innych użytkowników drogi. Mogą też mieć pozytywny wpływ na zachowanie się dzieci i młodzieży w innych dziedzinach życia. Dlatego też dzieci i młodzież stają się często obiektem działań organizacyjnych i edukacyjnych ze strony różnych instytucji .

### **6.1 . Negatywne aspekty uczestnictwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym**

#### **6.1. 1. Prowadzenie pojazdów bez wymaganych uprawnień**

Zjawisko to występuje najczęściej na terenach wiejskich i dotyczy rowerów , motorowerów i rzadko motocykli. Konieczność pokonywania dużych odległości z jednej strony i brak skutecznej kontroli policyjnej sprawiają , że nieletni szybko uczą się prowadzenia nie tylko rowerów czy motorowerów i motocykli ale także samochodów. Sytuacje takie są nie tylko tragiczne ale niestety także i tragikomiczne , gdyż zdarzają się za wiedzą i z pełną aprobatą osób dorosłych. Niedawno naszą prasę obiegła wiadomość o 7-letniej dziewczynce , która prowadziła samochód aby odwiedzić do domu pijaną matkę. W innym przypadku , nastolatek , który prowadząc nielegalnie samochód spowodował na jednej z lokalnych wiejskich dróg kolizję z innym samochodem, pospieszenie oddalił się do położonego nieopodal domu rodzinnego aby , jak oświadczył, znaleźć jakiegoś „ dorosłego z prawem jazdy” , który weźmie na siebie odpowiedzialność za spowodowanie kolizji .

### 6.1.2 . Błędy w prowadzeniu pojazdów

Drugi rodzaj charakterystycznych wypadków to przewrócenia pojazdu , spowodowane nieznaną podstawowych zasad kinematyki, wskutek czego kierujący podejmuje błędne decyzje z fatalnymi skutkami. Młodzi kierujący często nie mają wystarczających umiejętności ale też podstawowej wiedzy z zakresu fizyki.

### 6.1.3 Przeładowanie pojazdu

Jest to cecha charakterystyczna dla tzw. *wypadków dyskotekowych*, które są zjawiskiem charakterystycznym dla początkujących młodych kierowców. Dojazd do dyskoteki a zwłaszcza powrót z niej wymaga pokonania pewnego dystansu a chętnych do transportu jest zwykle wielu . Brak prawa jazdy nie stanowi tu zasadniczej przeszkody a ciemności, nadmierna prędkość i zwykle wpływ alkoholu dopełniają reszty. Wypadki dyskotekowe są przeważnie udziałem młodzieży starszej ale stanowią groźne zjawisko , z uwagi na zwykle dużą liczbę ofiar i ciężkie lub śmiertelne zranienia.

### 6.1.4. Użycie pojazdu w celach przestępczych

Wskutek wad naszego prawa , odpowiedni przeszkoleni małoletni zostają często używani do kradzieży samochodów . Szefowie gangów samochodowych doskonale wiedzą , że nieletni schwytni przez policję na kradzieży samochodu nie może za to odpowiadać. Dlatego przyuczają się do włamywania się i uruchamiania kradzionych samochodów nawet 10-letnie dzieci, które po dokonaniu kradzieży doprowadzają pojazd do umówionego punktu, gdzie przejmują go dorośli gangsterzy. Niestety nawet po osiągnięciu wiekowej granicy przestępczości, młodociani zasmakowawszy złodziejskiego fachu nie zrywają z przestępczą działalnością i wykonują inne funkcje w grupach przestępczych.

## 6.2. Pozytywne aspekty uczestniczenia dzieci i młodzieży w ruchu drogowym

### 6..2.1 .Wychowanie komunikacyjne

Konieczność wczesnego uczestniczenia w ruchu drogowym wymusza również wczesne rozpoczęcie edukacji dzieci w tej dziedzinie. Działania takie rozpoczynają się już w przedszkolu. Są one też kontynuowane na wyższych szczeblach edukacji i powinny zostać zwięźnione uzyskaniem przez uczestników *karty rowerowej* , lub *motorowerowej* która jest podstawowym dokumentem uprawniającym dzieci i młodzież do jazdy na wymienionych pojazdach. Zgodnie z ustawodawstwem Unii Europejskiej osoba dorosła korzystając z roweru nie potrzebuje żadnych dokumentów , więc konieczność edukacji młodzieży jest w tej sytuacji ostatnią szansą edukacji w tej dziedzinie.

Problemem wychowania komunikacyjnego w szkołach są ciągłe zmiany w programach nauki wprowadzane przez MEN i brak kadr, przygotowanych do realizacji tego przedmiotu.

Ważną rolę w edukacji dzieci i młodzieży odgrywają też turnieje i konkursy wiedzy o ruchu drogowym. Ich organizatorami są kuratoria oświaty, Policja i Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

## 7. PODSUMOWANIE

Nie ulega wątpliwości, że uczestnictwo dzieci w ruchu drogowym jest procesem rozwojowym związanym z intensyfikacją polskiej motoryzacji. Proces ten będzie trwał jeszcze wiele lat gdyż Polska należy do grupy krajów, które w najlepszym wypadku można zaliczyć do krajów średnio zmotoryzowanych. Tylko w niektórych regionach Polski uzyskaliśmy przeciętny wskaźnik określający, że na 1 zarejestrowany samochód przypada kilka osób czyli praktycznie 1 rodzina. Relacje takie od wielu lat funkcjonują w krajach wysoce zmotoryzowanych. W Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii czy Niemczech samochód w życiu dziecka jest obecny praktycznie od chwili jego narodzin, a znakomita część społeczeństwa to aktualni lub potencjalni kierowcy. Kraje takie reprezentują wysoki poziom kultury motoryzacyjnej i to wpływa także na bezpieczeństwo dzieci w ruchu drogowym. Niestety u nas problem tego bezpieczeństwa nie kojarzy się wcale ze wzrostem ilości samochodów w naszym kraju, jest natomiast bardziej paralelny do rozwoju naszej sieci autostrad.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Komenda Główna Policji: Wypadki w roku 2008, Warszawa KGP 2009
- [2] Przetacznikowa M. : Psychologia rozwojowa dzieci i młodzieży, W-wa PWN 1985
- [3] Rotter T. (red.), Dymura K., Gaca S., Wontorczyk A. :Psychologia zachowania się uczniów w drodze do szkół i ze szkoły do domu, Kraków MORD 2007