

Scientific Bulletin of Chełm
Section of Pedagogy
No. 2/2018

BEZPIECZEŃSTWO DZIECKA (NA PRZYKŁADZIE BEZPIECZEŃSTWA
W RUCHU DROGOWYM)

CHILD SAFETY (ON THE EXAMPLE OF SAFETY
IN ROAD TRANSPORT)

RENATA STOJECKA – ZUBER

Andrzej Frycz Modrzewski Krakow University (Poland)
e-mail: renata-stojecka-zuber@wp.pl

MONIKA OSTROWSKA

Andrzej Frycz Modrzewski Krakow University (Poland)
e-mail: m.ostrowska@onet.pl

LESZEK AFTYKA

Catholic University in Ružomberok (Slovakia)
e-mail: aftyleks@gmail.com

ABSTRACT: *Safety is one of the basic psychological needs, and at the same time, a state that gives a sense of confidence and a guarantee of its preservation and a chance for self-improvement. This is a situation characterized by the lack of risk of losing something that is particularly important for a person. In reference to a child, it acquires a unique meaning, because it is an important element of a positively created educational environment. Ensuring safety and safe living conditions is the responsibility of the family, school, social organizations and institutions. This involves also a road traffic safety, as every child is a road user. Undertaking research in this area, not only allows to get to know the state of affairs, but also indicates the directions of work with children, which will translate into an increase in their safety..*

KEY WORDS: *child, safety, education, road transport*

DZIECKO – WYCHOWANIE - POTRZEBY

Przedmiotem szczególnej troski państwa, społeczeństwa, szkoły i rodziny jest dziecko. Tworzenie mu właściwych warunków rozwoju, to przede wszystkim wspieranie rodzin w wypełnianiu ich podstawowych funkcji i zadań, projektowanie określonego funkcjonowania szkół, tak w kontekście dydaktycznym, jak i opiekuńczo – wychowawczym, ale także to tworzenie lokalnego środowiska wychowawczego i aktów prawnych będących podstawą funkcjonowania wszystkich podmiotów społecznych służących dziecku. Wszystko jakby sprowadza się do tego, aby w procesie wychowania miała miejsce właściwa pielęgnacja wrodzonych cech dziecka, jako istoty ludzkiej, do których S. Kawula zalicza drogocенność, bezbronność, niedoskonałość, niedojrzałość i zależność (Kawula, 2014, p. 129). Właściwe działania wychowawcze to takie, które szanując bezcennosc dziecka, umożliwiają mu dojrzewanie, doskonalenie się, usamodzielnianie się, powodują także kształtowanie pożądanych postaw i innych cech osobowości oraz samoaktualizację drzemiących w nim predyspozycji. Innymi słowy, realizują cel, którym jest tak wychować człowieka, aby „jemu było dobrze i z nim było dobrze”.

Oprócz wychowania, ale także zadatków wrodzonych i środowiska życia, bardzo ważne znaczenie dla rozwoju dziecka ma jego własna aktywność. Jej źródłem są potrzeby, definiowane w psychologii jako brak czegoś. Mogą być realizowane przez opiekę, czyli działania, warunki i środki służące ich zaspokojeniu, lub poprzez aktywność własną.

Abraham H. Maslow twierdził, że człowiek jest motywowany przez potrzeby układające się hierarchicznie, według ich znaczenia dla jego funkcjonowania. W swojej piramidzie wyróżnił w kolejności: potrzeby fizjologiczne, potrzeby bezpieczeństwa, potrzeby miłości i przynależności, potrzeby szacunku i uznania i potrzeby samorealizacji (Maslow, 1990, p. 12-13). Wskazał, że ich zaspokajanie, warunkowane jest kolejnością, tak więc nie można zaspokoić potrzeby bezpieczeństwa bez zaspokojenia potrzeb fizjologicznych, nie można zaspokoić potrzeby miłości i przynależności bez zaspokojenia potrzeb fizjologicznych i potrzeby bezpieczeństwa itd. Należy zwrócić uwagę na fakt, że zdaniem Maslowa oprócz potrzeb fizjologicznych, których zaspokojenie w sposób konieczny warunkuje fizyczne istnienie jednostek, bardzo ważne znaczenie mają potrzeby bezpieczeństwa.

POJĘCIE BEZPIECZEŃSTWA

By rozstrzygnąć problem bezpieczeństwa i odnieść go do wartości lub potrzeb, należy najpierw zdefiniować to pojęcie. W związku z tym, że funkcjonuje na różnych płaszczyznach, posiada wiele definicji. Odnosi się bowiem zarówno do rzeczywistości, w której żyje człowiek, jak i do funkcjonowania samego człowieka. Bardzo często pojęcie to łączone jest z innymi, przyjmując w ten sposób różne konteksty znaczeniowe. Zgodnie z definicją słownikową „bezpieczeństwo to stan, który daje poczucie pewności i gwarancję jego zachowania oraz szanse na doskonalenie. To sytuacja odznaczająca się brakiem ryzyka utraty czegoś, co jest szczególnie ważne dla człowieka” (Borkowski, 2000, p. 17).

Poszukując ogólnej definicji bezpieczeństwa, można także przyjąć za L. Korzeniowskim, że jest to „stan obiektywny polegający na braku zagrożenia, odczuwany subiektywnie przez jednostki lub grupy” (Korzeniowski, 2000, p. 437).

J. Świniarski uważa, że bezpieczeństwo to szerokie pojęcie, na które składają się takie cechy, jak: wolność, spokój, komfort, niczym niezakłócone współistnienie człowieka z innymi ludźmi i środowiskiem przyrodniczym, zdrowie, dobre samopoczucie, pewność jutra itp. (Świniarski, 2008, p. 62-63).

Według J. Stańczyka bezpieczeństwo to obiektywna pewność gwarancji nienaruszalnego przetrwania i swobód rozwojowych (Stańczyk, 1996).

Badacze charakteryzujący bezpieczeństwo z perspektywy filozoficznej przyjmują, że jego istota tkwi w takich formach istnienia, które zapewniają trwanie, przetrwanie i rozwój oraz doskonalenie.

Badacze charakteryzujący bezpieczeństwo z perspektywy filozoficznej przyjmują, że jego istota tkwi w takich formach istnienia, które zapewniają trwanie, przetrwanie i rozwój oraz doskonalenie (Świniarski, 1997).

Na uwagę zasługuje rozumienie bezpieczeństwa w ujęciu psychologicznym. A. Bańka uważa, że bezpieczeństwo jest podstawową potrzebą człowieka i odgrywa ogromną rolę w wartościowaniu otoczenia oraz podejmowaniu działań (Bańka, 2002, p. 227), zaś S. Siek wskazuje, że potrzeba bezpieczeństwa odpowiada instynktowi samozachowawczemu, a jej niezaspokojenie wiąże się z odczuwaniem lęku i niepokoju (Siek, 1984, p. 126).

Przegląd definicji bezpieczeństwa, z których nieliczne prezentowane są powyżej, pozwala stwierdzić, że:

- Bezpieczeństwo jest atrybutem, konieczną cechą istnienia różnych podmiotów tj. jednostek ludzkich, grup społecznych, całych społeczności, całej ludzkości.
- Bezpieczeństwo jest najczęściej ujmowane jako określony stan obiektywny wyrażający się w braku fizycznego zagrożenia dla tych podmiotów.
- Bezpieczeństwo jest definiowane jako określony stan wewnętrzny podmiotów a także stan subiektywny (psychiczny), wiążący się z poczuciem zagrożenia lub jego brakiem.
- Bezpieczeństwo bywa ujmowane jako potrzeba i wartość zarazem, stymulująca działanie podmiotów indywidualnych i zbiorowych (społecznych).
- Bezpieczeństwo jest traktowane jako element ludzkiej praktyki, jako ważny cel działania, którym jest ochrona przed jakimś zagrożeniem zewnętrznym (np. od wrogów) (Kołodziejczyk, 2007, p. 227-228).

BEZPIECZEŃSTWO JAKO POTRZEBA

W ujęciu psychologicznym, bezpieczeństwo to potrzeba, której A.Maslow (i nie tylko) nadał fundamentalne znaczenie, umieszczając ją na 2 pozycji w swojej piramidzie potrzeb. Można więc przyjąć, że ma zasadnicze znaczenie w procesie zaspokajania innych/ ważnych potrzeb psychicznych. Łatwo wydedukować, że bez zaspokojenia potrzeby bezpieczeństwa, nie jest możliwe zaspokojenie potrzeby przynależności i miłości, a tym samym potrzeby szacunku i uznania oraz samorealizacji. Jest ona bardzo ważna w każdym wieku, ale szczególne znaczenie ma dla dzieci. Dzieciom potrzebna jest miłość, ale żeby ją mieć lub odczuć, muszą do kogoś przynależać. Przynależać zaś mogą do tej osoby, która zapewnia im bezpieczeństwo, to osobiste, to ekonomiczne, to chroniące zdrowie i dobre samopoczucie, ale także to chroniące przed wypadkami, chorobami i ich negatywnymi skutkami. Początkowo, zaspokajanie tej potrzeby przypisane jest tylko i wyłącznie rodzicom. Rozwój dziecka, jego wchodzenie w nowe relacje społeczne, kontakt z instytucjami oraz szeroko rozumianym środowiskiem sprawia, że krąg realizatorów potrzeby bezpieczeństwa lawinowo wzrasta. Obok rodziców pojawiają się tacy realizatorzy jak: przedszkole, szkoła, placówki

organizacji czasu wolnego, placówki wsparcia dziennego, ale także środowisko społeczne ze swą specyfiką i infrastrukturą.

Należy zaznaczyć, że potrzeba bezpieczeństwa – zdaniem K.Horney – stanowi zasadniczą motywację ukierunkowującą sposób życia i aktywność każdej jednostki. Aktywność ta jest związana z ciągłym zabezpieczaniem się przed zagrożeniem, które wiąże się z utratą czegoś.

Na dzieci czyhają różne zagrożenia, wiele z nich wiąże się z rozwojem cywilizacyjnym wyznaczającym sposoby funkcjonowania społeczeństwa (Mazur, 2014).

BEZPIECZEŃSTWO JAKO WARTOŚĆ

W ujęciu słownika filozoficznego wartość to – wszystko co cenne, godne pożądania i wyboru, co stanowi cel ludzkich dążeń.

Zdaniem pedagoga M.Łobockiego – „wartości to wszystko to, co uchodzi za ważne i cenne dla jednostki i społeczeństwa oraz jest godne pożądania, co łączy się z pozytywnymi przeżyciami i stanowi jednocześnie cel dążeń ludzkich (Łobocki, 2004, p. 96)

W związku z tym, że wartości stanowią jeden z wyznaczników celów wychowania, posiadają wyjątkowe znaczenie w procesie kształtowania dzieci i młodzieży. Nadają bowiem sens i kierunek życiu jednostek. Wartości w konsekwencji mają zmuszać do dokonywania wyborów i podejmowania decyzji. Bardzo ważną wartością dla jednostki, społeczności i narodu jest bezpieczeństwo ,którego ranga systematycznie wzrasta w dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości.

Dziecko gubi się we współczesnym świecie. Potrzebuje przewodnika, bowiem permanentnie doświadcza różnorodnych zagrożeń, z którymi nawet dorośli nie są w stanie samodzielnie sobie poradzić. Zagrożenia mają charakter moralny, ekologiczny, ekonomiczny, społeczny ale także militarny czy polityczny , są więc generowane przez cywilizację otaczającego świata. Dziecko potrzebuje poczucia bezpieczeństwa. Lepiej wtedy rozwija się i funkcjonuje.

EDUKACJA DLA BEZPIECZEŃSTWA

Rozumiejąc konieczność zapewnienia dzieciom i młodzieży potrzeby bezpieczeństwa, a także zdając sobie sprawę czym jest bezpieczeństwo

w kontekstach jednostkowych i społecznych, polska szkoła zadbała o realizację takich treści kształcenia, które składają się na edukację z zakresu bezpieczeństwa. Edukacja ta ma na celu przyswojenie wiedzy, ukształtowanie umiejętności i postaw umożliwiających samodzielne podejmowanie działań służących bezpieczeństwu (Mazur, 2009).

Aktem prawnym, który obecnie reguluje kwestie dotyczące edukacji dla bezpieczeństwa jest obowiązująca od 1 września 2017r. a wprowadzona rozporządzeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017r. podstawa programowa wychowania przedszkolnego oraz podstawa programowa kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, branżowej szkoły I stopnia i szkoły policealnej. Podstawa programowa jest dokumentem, który zawiera kanon podstawowych treści nauczania i uczenia się oraz określa zakres a także rodzaj sprawności i umiejętności, które powinni nabywać uczniowie w toku edukacji, wskazuje także postawy i wartości, którym powinno sprzyjać wychowanie i kształcenie.

Zgodnie z obowiązującą podstawą programową, zarówno w szkole podstawowej, jak i w szkole branżowej I stopnia, realizowany jest przedmiot *Edukacja dla bezpieczeństwa*. Ponadto treści z zakresu bezpieczeństwa wpisane są w przedmioty *technika i wychowanie fizyczne*.

Przedmioty szkolne nie wyczerpują możliwości związanych z realizacją zagadnień dotyczących bezpieczeństwa. Ich dopełnieniem są lekcje wychowawcze i zajęcia wynikające z wychowawczego programu szkoły.

BEZPIECZEŃSTWO DZIECI I MŁODZIEŻY W RUCHU DROGOWYM

Jedno z podstawowych zagrożeń na jakie narażone są dzieci i młodzież, ma swoje źródło w ruchu drogowym. Jego minimalizowane jest powinnością rodziców, przedszkoli, szkół, policji, instytucji odpowiadających za ruch drogowy i samych uczestników ruchu.

O niewłaściwej realizacji tego zadania (tj. zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym) świadczą chociażby statystyki policyjne, w których liczby są zatrważające.

Termin „bezpieczeństwo ruchu drogowego” należy rozumieć jako szereg zasad i działań mających na celu określenie zagrożeń na drogach i próbę ich eliminacji za pomocą działań technicznych, odnoszących się do systemu

infrastruktury, a także prewencyjnych i edukacyjnych, skierowanych do użytkowników dróg.¹³

Bezpieczeństwo ruchu drogowego można podzielić na czynne - dotyczy zagadnień odnoszących się do cech pojazdu, które pozwalają kierowcy uniknąć kolizji lub wypadku drogowego albo zmniejszyć ich ryzyko oraz na bierne - dotyczące zmniejszenia skutków zaistniałych zdarzeń drogowych (kolizji, wypadków). Mowa tu o zabezpieczeniu kierowcy i pasażerów, a także innych uczestników zdarzeń drogowych (pieszych, osób znajdujących się w innym pojeździe, itp.).

Szczególnie ważne zadania, związane z ograniczeniem niebezpieczeństw generowanych przez ruch drogowy przypisuje się szkołom. Mają one swoim uczniom zapewnić bezpieczeństwo bierne, które tworzą wszystkie niezmiennie, stałe elementy znajdujące się w szkole i jej pobliżu tj. elementy infrastruktury szkoły, takie jak chociażby odpowiednie ogrodzenie jej obszaru, monitoring, zatoki i parkingi ułatwiające bezpieczne wysiadanie lub wsiadanie dzieci z samochodów je dowożących do szkoły, odpowiednie oznakowanie szkolnych przejść dla pieszych, elementy fizycznego ograniczenia ruchu (progi zwalniające, wysepki, pylony).

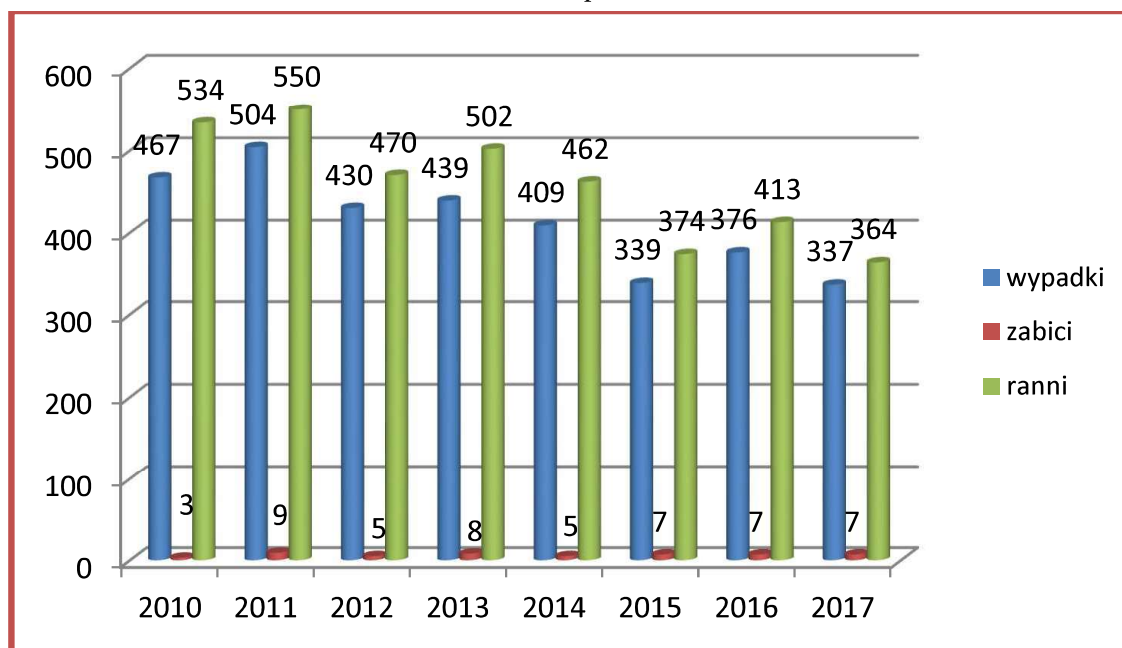
Szkoły mają także swój udział w zapewnianiu dzieciom bezpieczeństwa czynnego. Na realizację tego zadania składają się różnorakie akcje edukacyjne, kampanie i wszelkie aktywności zwiększające wiedzę i umiejętności uczniów. Są to przede wszystkim obowiązkowe i dodatkowe zajęcia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także akcje kontrolne prowadzone przez policję w rejonie szkoły. Na bezpieczeństwo czynne składa się także odpowiednia organizacja dowozu dzieci do szkół, zapoznanie ich z zasadami poruszania się po drogach w charakterze kierujących, pieszych czy pasażerów.

Przyjmując, że zagrożenia dzieci i młodzieży mające swe źródła w ruchu drogowym, należą obecnie do grupy dominujących, poniżej zostaną zaprezentowane wyniki badań z województwa małopolskiego, będące najlepszym świadectwem realizacji tego zadania przypisanego zarówno rodzinie, jak i innym instytucjom albo czynnie włączonym w realizację procesu wychowania, albo odpowiedzialnym za ruch drogowy w naszym kraju.

BEZPIECZEŃSTWO DZIECI W RUCHU DROGOWYM W ŚWIETLE BADAŃ

W latach 2010-2017 na drogach województwa małopolskiego ogółem doszło do 31375 wypadków drogowych, w których 1883 osób zginęło, a 38420 zostało rannych.

Wykres 1. Wypadki drogowe z udziałem dzieci w wieku do 14 lat na przestrzeni lat 2010 – 2017 w Małopolsce



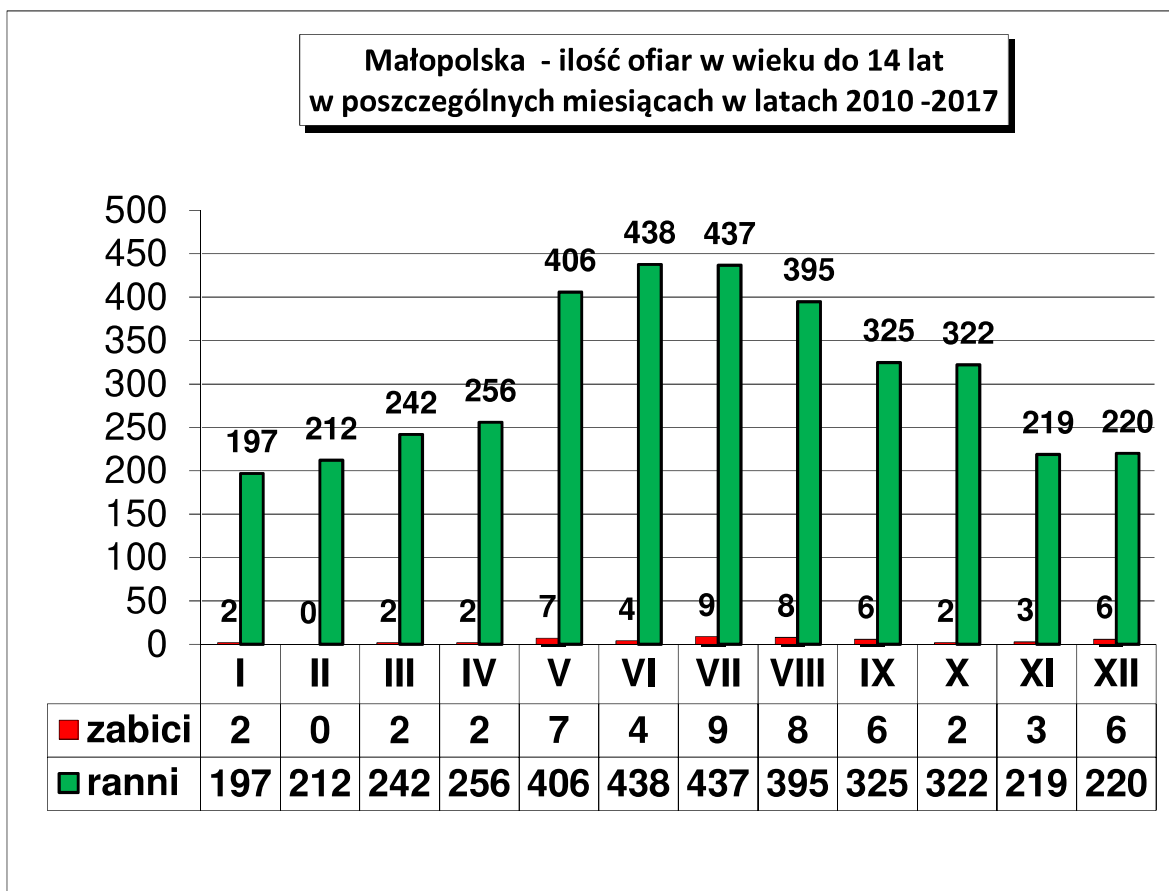
Źródło: Opracowanie własne (System Ewidencji Wypadków i Kolizji – 7.11.2018r.)

W badanym okresie doszło do 3301 wypadków drogowych z udziałem dzieci do lat 14. Łącznie zostało w nich poszkodowanych 3720 dzieci, w tym 51 zginęło, a 3669 zostało rannych. Można więc stwierdzić, że w tych latach wypadki z udziałem dzieci do lat 14 stanowiły 10,5% ogółu wszystkich wypadków drogowych, ofiary śmiertelne wśród dzieci do lat 14 - 2,7% ogółu zabitych, a ranni 9,6%.

Oceniając stan bezpieczeństwa dzieci w poszczególnych latach badanego okresu można zauważyć, że w 2017 roku, w województwie małopolskim odnotowano najmniejszą liczbę wypadków drogowych z udziałem dzieci do 14 roku życia. Było bowiem 227 wypadków, w których 7 dzieci zginęło, a 364 zostały ranne. Najniebezpieczniejszym rokiem okazał się natomiast rok 2011, kiedy to doszło do 504 wypadków drogowych z udziałem dzieci, w których 9 zginęło, a 550 zostało rannych.

Na przestrzeni lat 2010-2017 liczba wypadków z udziałem dzieci do lat 14 w Małopolsce zmniejszyła się o 27,8% (z 467 do 337).

Wykres 2. Małopolska - ilość ofiar w wieku do 14 lat w poszczególnych miesiącach w latach 2010 - 2017

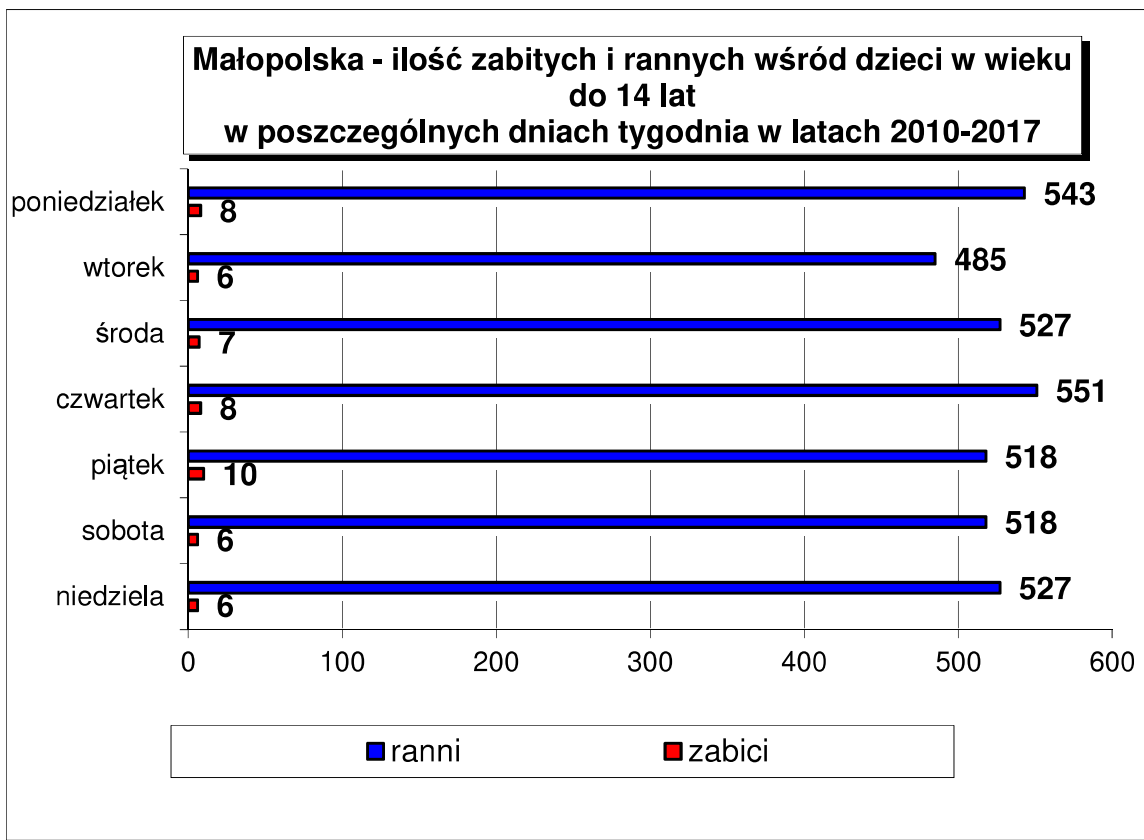


Źródło: Opracowanie własne (System Ewidencji Wypadków i Kolizji – 7.11.2018r.)

Rozpatrując liczbę ofiar wypadków drogowych wśród dzieci do lat 14 w latach 2010-2017 na przestrzeni miesięcy można zauważyć, iż największa ich liczba była odnotowywana w 4 miesiącach: lipcu (9 ofiar śmiertelnych i 437 rannych), sierpniu (8 ofiar śmiertelnych i 395 rannych), maju (7 ofiar śmiertelnych i 406 rannych) oraz czerwcu (4 ofiary śmiertelne i 438 rannych). Jeżeli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych, to stosunkowo dużo miało miejsce we wrześniu i grudniu (po 6 ofiar śmiertelnych).

Najbezpieczniejszym miesiącem na przestrzeni badanych lat okazał się luty (brak ofiar śmiertelnych, 212 rannych). Był to jedyny miesiąc, w którym na przestrzeni lat 2010-2017 nie odnotowano ofiar śmiertelnych wśród dzieci do lat 14.

Wykres 3. Małopolska - ilość zabitych i rannych wśród dzieci w wieku 0-14 lat w poszczególnych dniach tygodnia w latach 2010-2017



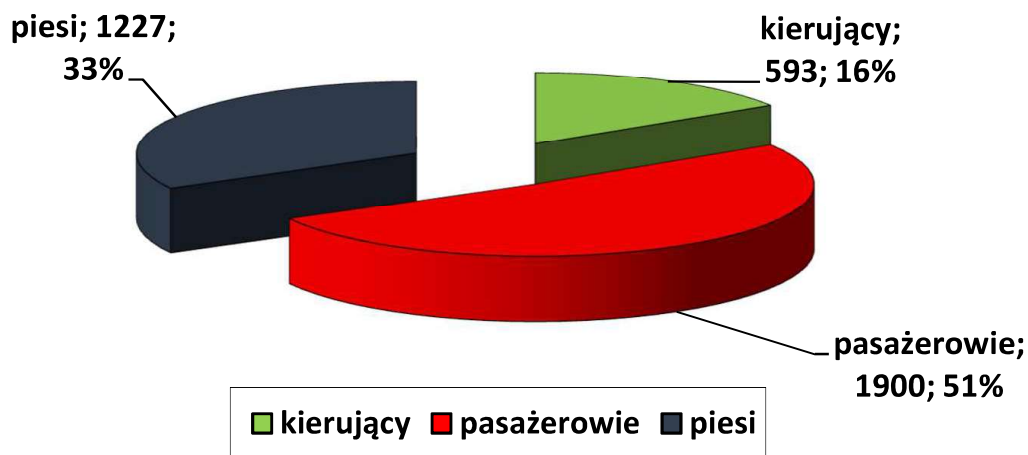
Źródło: Opracowanie własne (System Ewidencji Wypadków i Kolidacji – 7.11.2017r.)

Analizując liczbę ofiar wypadków drogowych wśród dzieci do lat 14 w latach 2010-2017 w rozbiciu na dni tygodnia, można zauważyć, iż największa liczba wypadków śmiertelnych wydarzyła się w piątek (10), w dalszej kolejności, w poniedziałek i czwartek (po 8), a jeżeli chodzi o liczbę rannych – w poniedziałek (543) i czwartek (551).

Najbezpieczniejszym dniem na przestrzeni badanych lat okazały się wtorek (6 ofiar śmiertelnych, 485 rannych).

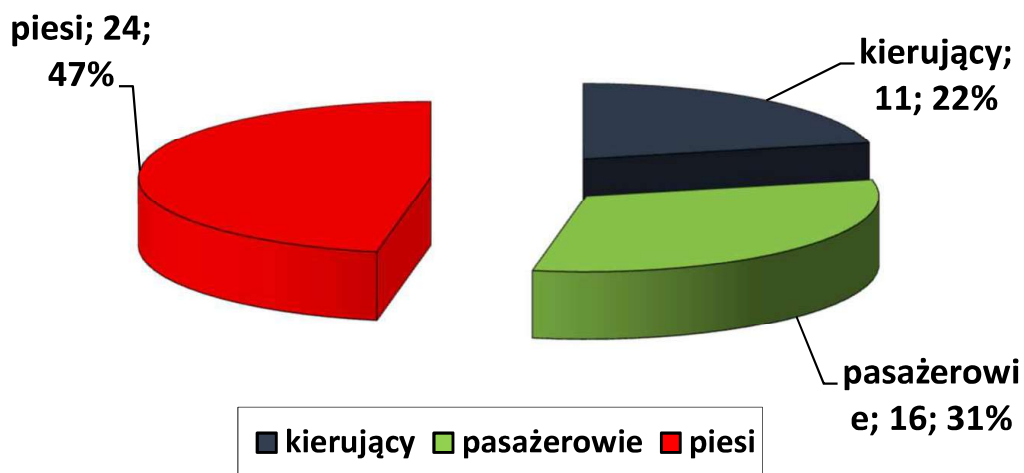
Spośród 3720 dzieci - ofiar wypadków drogowych, które wydarzyły się na małopolskich drogach w latach 2010-2017, największą grupę stanowili pasażerowie pojazdów. Stanowili oni łącznie 1900 ofiar, czyli 51% ogółu. W dalszej kolejności poszkodowanymi byli piesi (1227 ofiar, tj. 33%) oraz kierujący pojazdami (593, tj. 16%).

Wykres 4. Małopolska - procentowy rozkład ofiary w wypadkach drogowych w grupie wiekowej do 14 roku życia w latach 2010-2017



Źródło: Opracowanie własne (System Ewidencji Wypadków i Kolizji – 7.11.2018r.)

Wykres 5. Małopolska - procentowy rozkład zabitych w wypadkach drogowych w grupie wiekowej do 14 roku życia w latach 2010-2017

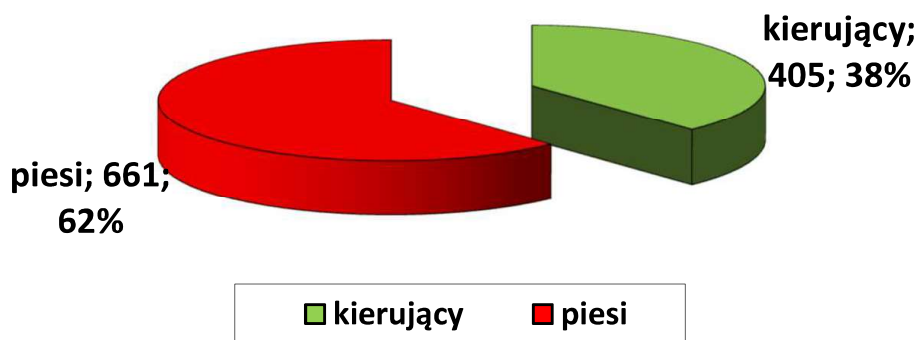


Źródło: Opracowanie własne (System Ewidencji Wypadków i Kolizji – 7.11.2017r.)

Analizując dane dotyczące ofiar śmiertelnych wśród dzieci do lat 14 w badanym okresie w rozbiciu na rodzaj uczestnictwa w ruchu drogowym, należy zauważyć, że grupą najbardziej narażoną na tragiczniejsze skutki uczestnictwa w wypadkach drogowych byli piesi. Stanowili oni 47% ogółu zabitych (24 ofiary

śmiertelne). W dalszej kolejności ofiarami śmiertelnymi byli pasażerowie (16 ofiar śmiertelnych, tj. 31%) oraz kierujący pojazdami (11 ofiar śmiertelnych, tj. 22%).

Wykres 6. Małopolska - procentowy rozkład sprawców w wypadkach drogowych w grupie wiekowej do 14 roku życia w latach 2010-2017



Źródło: Opracowanie własne (System Ewidencji Wypadków i Kolizji – 7.11.2018r.)

Dzieci do lat 14 w Małopolsce w latach 2010-2017 spowodowały 1066 wypadków drogowych. Sprawcami byli przede wszystkim piesi uczestnicy ruchu drogowego (62%), a w dalszej kolejności kierujących pojazdami (38%).

Biorąc pod uwagę ogólną liczbę 3301 wypadków z udziałem dzieci do lat 14, do których doszło w badanym okresie można stwierdzić, że co 3 taki wypadek był zawiniony przez dziecko.

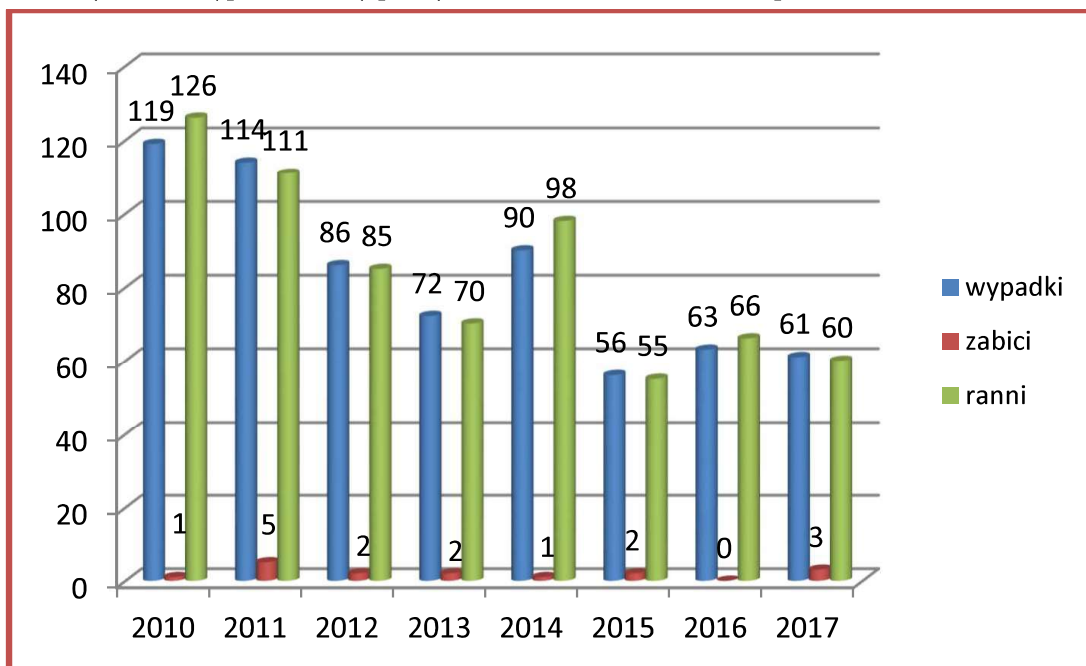
W latach 2010-2017 na małopolskich drogach piesi do lat 14 spowodowali 661 wypadków drogowych, w których zginęło 16 osób, a 671 zostało rannych.

Odnosząc liczbę wypadków spowodowanych przez pieszych tj. dzieci do lat 14, do ogółu wypadków zawinionych przez pieszych, do których doszło w Małopolsce w badanym okresie można stwierdzić, że dzieci spowodowały 661 z ogółu 3443 wypadków, co stanowi 19,2%. Z analizy materiału badawczego wynika, że co 5 wypadek spowodowany przez pieszego, był zawiniony przez osobę w wieku do lat 14.

W badanym okresie najwięcej wypadków z winy pieszych do lat 14 odnotowano w 2010 roku (119), natomiast największą liczbę ofiar śmiertelnych w 2011 (5). Najmniejsza liczba wypadków wydarzyła się natomiast w 2015 roku

(56). Rok 2016 był jedynym w badanym okresie, w którym nie odnotowano ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez pieszych do lat 14.

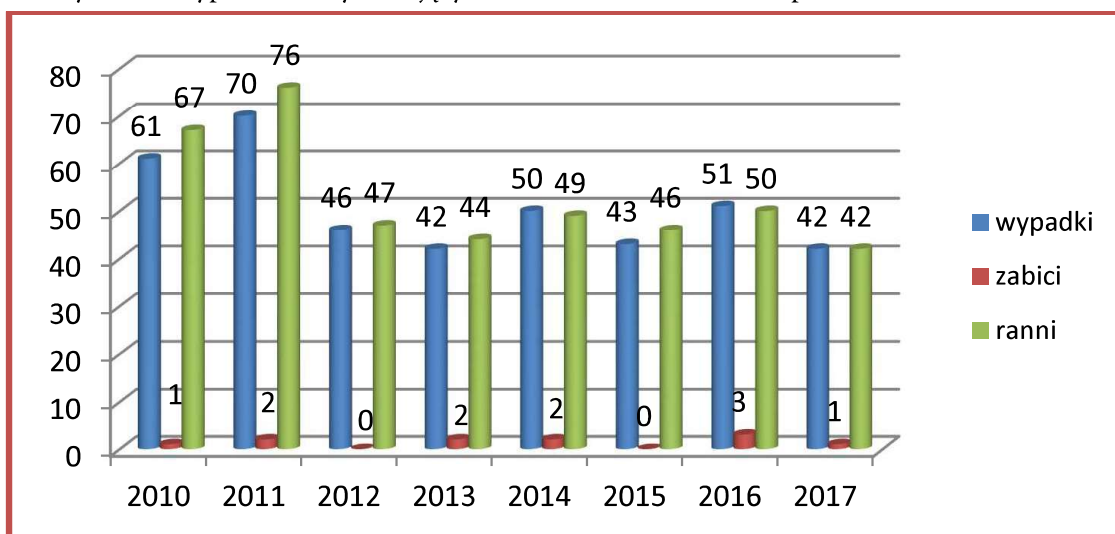
Wykres 7. Wypadki z winy pieszych w wieku do 14 lat w Małopolsce w latach 2010 - 2017



Źródło: Opracowanie własne (System Ewidencji Wypadków i Kolizji – 7.11.2017r.)

Należy podkreślić, że na przestrzeni lat 2010-2017 liczba wypadków spowodowanych przez dzieci do lat 14 poruszające się pieszo po drogach, zmniejszyła się znacząco – o 48,7% (ze 119 do 61).

Wykres 8. Wypadki z winy kierujących w wieku do 14 lat w Małopolsce w latach 2010 - 2017



Źródło: Opracowanie własne (System Ewidencji Wypadków i Kolizji – 7.11.2017r.)

Analizując liczbę wypadków spowodowanych przez kierujących - dzieci do lat 14 do ogółu wypadków zawinionych przez kierujących, do których doszło w Małopolsce w badanym okresie należy uznać, że dzieci spowodowały 405, z ogółu 26047 wypadków, co stanowi zaledwie 1,6%, a jednocześnie wskazuje, że co 64. wypadek spowodowany przez kierującego, był zawiniony przez osobę w wieku do lat 14.

W badanym okresie najwięcej wypadków z winy kierujących do lat 14 odnotowano w 2011 roku (70), natomiast największą liczbą ofiar śmiertelnych w 2016 (3). Najmniejszą liczbę wypadków natomiast w latach 2013 i 2017 (po 42). W latach 2012 i 2015 nie odnotowano ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez kierujących do lat 14.

Należy podkreślić, że na przestrzeni lat 2010-2017 liczba wypadków spowodowanych przez kierujących w wieku do lat 14 na drogach zmniejszyła się o 31,2% (z 61 do 42).

PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE

Biorąc pod uwagę statystyki policyjne można stwierdzić, że bezpieczeństwo dzieci do lat 14 na małopolskich drogach w latach 2010-2017 poprawiło się.

Ze szczegółowych analiz wynika, że:

- W latach 2010-2017 wypadki z udziałem dzieci do lat 14 stanowiły 10,5% ogółu wszystkich wypadków drogowych zaistniałych na terenie województwa małopolskiego. W okresie tym liczba wypadków z udziałem dzieci do lat 14 zmniejszyła się o 27,8%.
- Do największej liczby wypadków z udziałem dzieci dochodziło w: lipcu, sierpniu, maju i czerwcu, a najbardziej zagrożonymi dniami tygodnia były: piątek oraz poniedziałek i czwartek.
- Ofiarami wypadków drogowych (zabitych i rannych) wśród dzieci do lat 14 byli przede wszystkim pasażerowie pojazdów (51% ogółu ofiar), jednakże najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano wśród pieszych (47% ogółu zabitych w tej grupie wiekowej).
- Co 3 wypadek drogowy z udziałem dzieci do lat 14 był zawiniony przez same dzieci. Sprawcami wypadków byli przede wszystkim piesi (62% ogółu sprawców wśród dzieci).

- Piesi do lat 14 powodowali co 5 wypadek wśród ogółu sprawców pieszych. Liczba wypadków przez nich zawinionych na przestrzeni lat 2010-2017 zmniejszyła się aż o połowę (48,7%).
- Kierujący do lat 14 powodowali zaledwie 1,6% wypadków zawinionych przez kierujących. Na przestrzeni lat 2010-2017 liczba wypadków, w których byli sprawcami zmniejszyła o 31,2%.

Zmniejszająca się z roku na rok wypadkowość dzieci, uczestników ruchu drogowego, jest zapewne efektem właściwie realizowanej edukacji dla bezpieczeństwa, tej podejmowanej przez rodzinę, szkołę, ale także środki masowego przekazu. Szczególnie ważnym jest to, że szkoła uznała bezpieczeństwo dziecka za bardzo ważne zadanie. Współpraca z policją, strażą pożarną, służbą zdrowia przekłada się na efekty wiedzy i umiejętności dzieci, które potrafią identyfikować sytuacje niebezpieczne, podjąć działania ograniczające negatywne skutki uczestniczenia w nich. Istotnym jest także przyjęty w ruchu drogowym priorytet bezpieczeństwa tj. budowa progów zwalniających, barier wyznaczających miejsca bezpieczne do parkowania, montowanie świateł, znaków ostrzegających o przejściach, z których korzystają dzieci. Wszystko to razem przekłada się na tworzenie bezpiecznych warunków uczestniczenia dzieci w ruchu drogowym.

BIBLIOGRAFIA:

- Bańka, A. (2002). *Społeczna psychologia środowiska*. Warszawa: Scholar.
- Borkowski, J. (ed.) (2000). *Słownik terminów z zakresu psychologii dowodzenia i zarządzania*. Warszawa: AON.
- Kawula, S. (2014). *Rodzina o skumulowanych czynnikach patogennych*. In: S. Kawula, J. Brągiel, A.W. Janke (ed.), *Pedagogika rodziny*, Toruń: UMK.
- Kołodziejczyk, A. (2007). *Bezpieczeństwo jako fenomen społeczny, pojęcie bezpieczeństwa, jego interpretacje i odmiany*. *Saeculum Christianum*, 15, 1.
- Korzeniowski, L. (2000). *Zarządzanie bezpieczeństwem. Rynek, ryzyko, zagrożenie, ochrona*. In: P. Tyrała (ed.), *Zarządzanie bezpieczeństwem*, Kraków: PSB.
- Łobocki, M. (2004). *Zarys teorii wychowania*. Kraków: Impuls.
- Maslow, A. H. (1990). *Motywacja i osobowość*. Warszawa: PWN.

- Mazur, P. (2009). Kultura prawna a wychowanie do bezpieczeństwa życia codziennego i pracy. In: M. Rybakowski (ed.), *Edukacja – praca – bezpieczeństwo* (p. 99-107), Zielona Góra: UZ.
- Mazur, P. (2014). Zdrowie i bezpieczeństwo uczniów na przestrzeni wieków – zarys zagadnienia. In: B. Komorowska, P. Mazur (ed.), *Bezpieczeństwo dzieci i młodzieży. Aktualne zagadnienia teorii i praktyki pedagogicznej* (p. 57-69), Chełm: PWSZ.
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017r. 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. RP, 2017, poz. 356).
- Siek, S. (1984). *Rozwój potrzeb psychicznych, mechanizmów obronnych i obrazu siebie*. Warszawa: KAW.
- Stańczyk, J. (1996). *Paradygmat bezpieczeństwa narodowego*. In: J. Stefanowicz (ed.), *Między tożsamością i wspólnotą*, Warszawa: Instytut Studiów Politycznych PAN.
- Świniarski, J. (2008). *Bezpieczeństwo w ujęciu aksjologicznym*. w: M. Lisiecki (ed.), *Zarządzanie bezpieczeństwem – wyzwania XXI wieku*, Warszawa.
- Świniarski, J. (1997). *O naturze bezpieczeństwa. Prolegomena do zagadnień ogólnych*. Warszawa–Pruszków: ULMAK.