

ANNA PAPROCKA-LIPIŃSKA<sup>1</sup>, ANDRZEJ BASIŃSKI<sup>1</sup>, JANUSZ STANISZEWSKI<sup>2</sup>

**OCENA POZIOMU WIEDZY WYBRANYCH GRUP STUDENTÓW  
AKADEMII MEDYCZNEJ W GDAŃSKU NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO – WSTĘPNE BADANIA ANKIETOWE**

**ROAD SAFETY – KNOWLEDGE LEVEL ASSESSMENT OF CHOSEN  
STUDENT GROUPS OF THE MEDICAL UNIVERSITY OF GDAŃSK.  
A PRELIMINARY INVESTIGATION**

<sup>1</sup>Katedra i Klinika Medycyny Ratunkowej AM w Gdańsku.  
kierownik: dr hab. Andrzej Basiński, prof. nzw.

<sup>2</sup>Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku  
naczelnik: insp. Janusz Staniszewski

Celem pracy była ocena zakresu podstawowej wiedzy dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) wśród wybranych grup studentów AM w Gdańsku. Po przeanalizowaniu odpowiedzi udzielanych przez studentów na pytania ankietowe stwierdzono, że jedynie 14% badanych prawidłowo szacowała skalę problemu, dotyczącą ogólnej liczby wypadków zdarzających się w Polsce, a ok. 30% badanych prawidłowo określiła liczbę ofiar wypadków drogowych. Bardzo zróżnicowany był poziom wiedzy na temat głównych przyczyn wypadków drogowych oraz skuteczności kampanii reklamowych na rzecz poprawy BRD. Odpowiedzi udzielone przez studentów na temat głównych przyczyn wypadków drogowych zasadniczo nie pokrywały się z wynikami badań przeprowadzonych w województwie pomorskim w latach 2000–2004, a ogólnopolska kampania społeczna przeprowadzona w 2005 roku, dotycząca zapinania pasów bezpieczeństwa i adresowana do młodych ludzi w wieku 18–24 lat, znana była jedynie 3% badanych studentów.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga systemowych i skoordynowanych działań, zwłaszcza w obszarach: infrastruktury drogowej, struktur BRD, nadzoru i kontroli ruchu oraz edukacji i ratownictwa drogowego [1]. Tylko próba kompleksowego rozwiązania problemu może przynieść wymierne efekty w postaci zmniejszenia ilości wypadków oraz zmniejszenia liczby tragicznych ofiar wypadków drogowych [4].

Edukacja wszystkich uczestników ruchu drogowego jest obecnie postrzegana jako ważny kierunek działań prewencyjnych [6]. Biorąc pod uwagę fakt, że najczęściej wypadków powodują osoby kierujące samochodami osobowymi, a zwłaszcza młodzi kierowcy w wieku od

18 do 25 lat, edukacja tej grupy uczestników ruchu drogowego wydaje się mieć szczególne znaczenie [1, 4].

### CEL PRACY

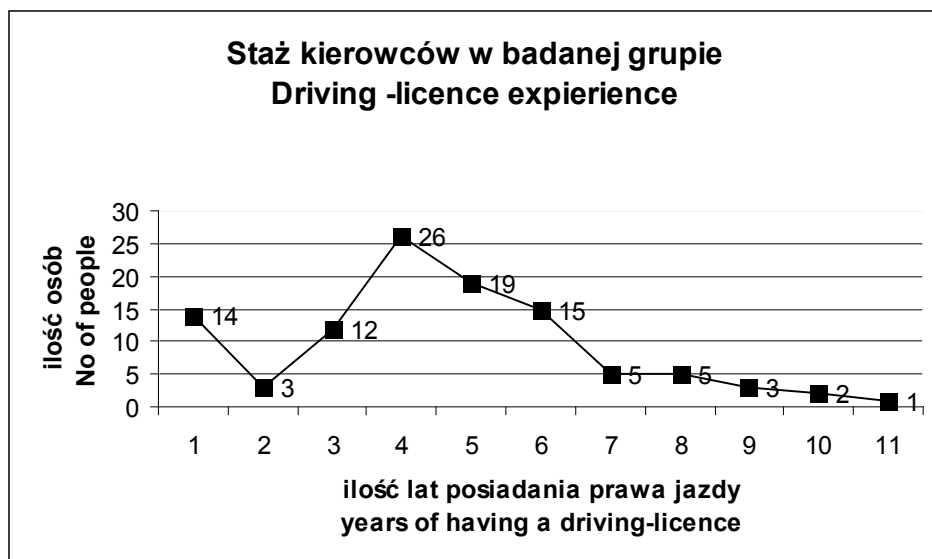
Postanowiono ocenić, jaki jest zakres podstawowej wiedzy dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród studentów AM w Gdańsku.

### MATERIAŁ I METODA

Przy współpracy z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku przygotowano ankietę zawierającą pytania dotyczące podstawowych zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na pytania zawarte w ankiecie odpowiadali anonimowo i dobrowolnie (po zajęciach z przedmiotu: Medycyna ratunkowa) studenci z III roku studiów kierunku lekarsko-dentystycznego oraz studenci IV roku studiów kierunku lekarskiego. W badaniu wzięło udział 100 studentów (30 studentów stomatologii i 70 studentów medycyny) w wieku od 20 do 24 lat; 54 kobiety i 46 mężczyzn.

### WYNIKI I OMÓWIENIE

Jak wynika z badań TNS OBOP wykonanych na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, poziom wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego jest bardzo



Ryc. 1. Długość okresu posiadania prawa jazdy

Fig. 1. Driving-licence experiece

zróznicowany i w większości przypadków niski, mimo prowadzonych wielu kampanii i programów [2]. Brak dostatecznej wiedzy na temat bezpiecznych zachowań na drodze może mieć szczególne znaczenie w grupie młodych kierowców, w wieku od 18 do 25 lat, z krótkim okresem posiadania prawa jazdy, powodujących najwięcej wypadków drogowych.

W badanej grupie studentów tylko 14 osób nie posiadało prawa jazdy, a zdecydowana większość – to kierowcy z krótkim stażem: od 1 roku do 5 lat posiadania prawa jazdy. Szczegółową strukturę badanej grupy pod względem długości okresu posiadania prawa jazdy przedstawia ryc. 1.

Pierwszymi pytaniami ankiety skierowanej do studentów były pytania dotyczące skali problemu, jakim są wypadki drogowe w Polsce. Na pytanie dotyczące szacunkowej ilości wypadków drogowych zdarzających się w Polsce w ciągu roku tylko 14% badanych osób wybrało prawidłową odpowiedź (z trzech znacznie różniących się między sobą liczb). Natomiast na pytanie dotyczące liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce – 33% badanych udzieliło prawidłowych odpowiedzi.

Biorący udział w badaniu studenci w pytaniu otwartym byli proszeni o wymienienie trzech najczęstszych przyczyn wypadków drogowych. Zdecydowana większość badanych – 86% wymieniała alkohol jako najczęstszą przyczynę wypadków, w drugiej kolejności wymieniano

Tab. I

Najczęstsze przyczyny wypadków drogowych wg ankietowanych

Answers concerning main causes of road accidents

	Przyczyna wypadków drogowych Causes of road accidents	Ilość odpowiedzi No of answers	Pierwsze miejsce wśród przyczyn The first place among causes
1.	Alkohol Alcohol	86	59
2.	Nadmierna prędkość Travelling at full speed	63	27
3.	Brawura Courage	27	3
4.	Złe warunki drogowe Bad weather conditions	23	2
5.	Zły stan dróg Bad road conditions	19	4
6.	Zmęczenie kierującego Driver's fatigue	13	1
7.	Młodzi kierowcy Young drivers	7	1
8.	Piesi Pedestrians	5	0
9.	Głupota Stupidity	5	0
10.	Stan techniczny samochodu Car's state	5	0

nadmierną prędkość oraz brawurę. Strukturę odpowiedzi na pytanie dotyczące przyczyn wypadków drogowych przedstawia tabela I.

Z analizy wypadków przeprowadzonej w województwie pomorskim w latach 2000–2004 wynika, że najczęstszą przyczyną wypadków było nieprawidłowe zachowanie kierującego, w tym nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu oraz nadmierna prędkość, drugą z przyczyn był zły stan nawierzchni, a trzecią złe warunki atmosferyczne. Alkohol był przyczyną tylko 6% wypadków w przeprowadzonej analizie [1]. Tak więc udzielone przez studentów odpowiedzi na temat głównych przyczyn wypadków zasadniczo nie pokrywały się z wynikami badań.

Kolejnym pytaniem w ankiecie było pytanie o programy i kampanie społeczne mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. 36% badanych wymieniło akcję policyjną „znicz”, do 12% badanych dotarła akcja „zwolnij szkoda życia” i tylko 3% badanych wymieniło kampanię dotyczącą zapinania pasów bezpieczeństwa. Kampania „ostatni wyskok” była pierwszą ogólnopolską kampanią społeczną przeprowadzoną w 2005 roku, dotyczącą zapinania pasów bezpieczeństwa, adresowaną do ludzi młodych w wieku 18–24 lat [3, 5]. Strukturę odpowiedzi na pytanie dotyczące znajomości kampanii na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w badanej grupie studentów przedstawia tabela II.

Tab. II

Znajomość kampanii i programów na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród ankietowanych

Road safety campaigns and programmes – answered questions

	Kampanie i programy na rzecz poprawy bezpieczeństwa Road safety campaigns and programmes	Ilość odpowiedzi No of answers
1.	Brak odpowiedzi na pytanie No answer	13
2.	Akcja „znicz” “Vigil light”	36
3.	„Zwolnij, szkoda życia” “Just limit your speed to living”	12
4.	Pasy bezpieczeństwa Seat belts	3
5.	„Piłeś – nie jedź” “When you drink – don’t drive”	15
6.	Odblaski Reflexed elements	7
7.	„Czarny punkt” “The black point”	7
8.	Bezpieczna droga do szkoły Safe road to school	4
9.	„Stop wariatom drogowym” “Stop to lunatic drivers”	15
10.	Bezpieczne przejazdy kolejowe Safe railway crossings	2

Ankieta zawierała również pytania dotyczące potrzeby poruszania tematyki z zakresu BRD na studiach i formy ewentualnych zajęć. Zdecydowana większość studentów (91%) widziała potrzebę poruszania tematyki BRD na studiach, a zajęcia mogłyby się odbywać w formie wykładów – 46% odpowiedzi lub seminariów i ćwiczeń – 49% (dla 5% studentów mógłby być to fakultet).

## WNIOSKI

1. Poziom podstawowej wiedzy z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego wybranych grup studenckich jest bardzo niski.
2. Wydaje się zasadne rozszerzenie programu z przedmiotu : Medycyna ratunkowa i katastrof o wprowadzenie wykładów z tematyki dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## PIŚMIENNICTWO

1. Jamroz K., Budzyński M., Kastner M., Kaczmarek J., Oskarbska I., Witkowska M., Zielińska S.: GAMBIT Gdański Miejski Program BRD. Cz. 1. Diagnoza. Fundacja Rozwoju Inżynierii Drogowej w Gdańsku, 2005. – 2. KRBRD: Badanie postaw i zachowań uczestników dróg, TNS OPOB marzec-kwiecień 2005. Warszawa 2005. – 3. Król B., Sakowska J.: Podsumowanie wyników i efektywności kampanii „Ostatni wyskok bez pasów”. W: VI Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT, Gdańsk 2006. – 4. Krystek R.: Niebezpieczeństwo ruchu drogowego – mity i rzeczywistość. Gdańsk. Fundacja Rozwoju Inżynierii Drogowej ,2003. – 5. [www.krbrd.gov.pl/kampania/pasy\\_bezpieczenstwa.htm](http://www.krbrd.gov.pl/kampania/pasy_bezpieczenstwa.htm). – 6. Zielińska S.: Edukacja szkolna w programie GAMBIT. W: VI Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu drogowego GAMBIT, Gdańsk 2006.

A. Paprocka-Lipińska, A. Basiński, J. Staniszewski

### THE ROAD SAFETY – KNOWLEDGE LEVEL ASSESSMENT OF CHOSEN STUDENTS GROUPS OF MEDICAL ACADEMY OF GDAŃSK. PRELIMINARY INVESTIGATION

#### Summary

The study of road users' attitudes and behaviours proves, that the knowledge level of Road Safety is insufficient. Education seems to be a very important way to prevent the increasing number of road accidents. A special group, which causes most of road accidents in Poland, is young people between 18 and 25 years old.

The aim of this study was to assess the knowledge level of Road Safety in a chosen student groups. 100 medical students answered the questionnaire and there was confirmation of the insufficient knowledge level. Young road users didn't know about main causes of road accidents or about road safety programs either.

Adres: dr n. med. Anna Paprocka-Lipińska  
Katedra i Klinika Medycyny Ratunkowej AMG  
ul. Dębinki 7, 80-211 Gdańsk  
e-mail: [anpap@amg.gda.pl](mailto:anpap@amg.gda.pl)