

Πεζή Μετακίνηση: Διεθνείς Πρακτικές Εκπαίδευσης Παιδιών Προεφηβικής Ηλικίας

Θεοδοσέλη Κατερίνα

Εκπαιδευτικός, Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων,
ktheodoseli@gmail.com

Περίληψη

Σε πολλές χώρες η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών αποτελεί σημαντικό τμήμα της εθνικής τους πολιτικής. Στις περισσότερες από αυτές είναι ενταγμένη στο σχολικό πρόγραμμα είτε με τη μορφή μαθήματος είτε με τη μορφή σχολικού προγράμματος είτε ως σχολική δράση και πρακτική. Επίσης παρατηρείται συχνά ως δραστηριότητα ή πρωτοβουλία ενταγμένη σε ένα πλαίσιο τοπικού επιπέδου με συνεργασία τοπικών φορέων. Τα περισσότερα εκπαιδευτικά προγράμματα Κυκλοφοριακής Αγωγής που σχεδιάζουν και εκπονούν αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες ανά τον κόσμο αφορούν στην ασφαλή πεζή μετακίνηση. Σκοπός της εργασίας είναι να αναζητήσει και να παρουσιάσει διεθνείς πρακτικές εκπαίδευσης παιδιών προεφηβικής και εφηβικής ηλικίας στην πεζή μετακίνηση. Καταγράφονται πρακτικές και εφαρμοσμένες δράσεις από ευρωπαϊκές χώρες, από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, από την Αυστραλία, καθώς επίσης από αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η Γκάνα και η Μαλαισία. Η εργασία τέλος παρουσιάζει τις δράσεις του Εθνικού Δικτύου Κυκλοφοριακής Αγωγής, ως ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης πεζής μετακίνησης μαθητών στη χώρα μας.

Λέξεις κλειδιά: εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, πεζή μετακίνηση, πρακτικές

Εισαγωγή

Σε πολλές χώρες του κόσμου η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών αποτελεί σημαντικό τμήμα της εθνικής τους πολιτικής. Στις περισσότερες από αυτές είναι ενταγμένη στο σχολικό πρόγραμμα είτε με τη μορφή μαθήματος είτε με τη μορφή σχολικού προγράμματος είτε ως σχολική δράση και πρακτική. Επίσης παρατηρείται συχνά ως δραστηριότητα, πρωτοβουλία ή σχολικό πρόγραμμα ενταγμένο σε ένα πλαίσιο τοπικού επιπέδου με συνεργασία τοπικών φορέων.

Ακόμα κι αν δεν υπάρχει ενιαία άποψη για το ποιο θα πρέπει να είναι το περιεχόμενο ή η μορφή της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας, φαίνεται να υπάρχει μια γενική συμφωνία για τη σπουδαιότητα και την αναγκαιότητά της. Τα εκπαιδευτικά συστήματα διαφόρων χωρών εμφανίζουν αρκετές διαφοροποιήσεις όσον αφορά στις μεθόδους και τα εκπαιδευτικά εργαλεία που χρησιμοποιούν, αλλά φαίνεται περισσότερο να συμφωνούν ως προς το περιεχόμενό τους. Στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων, ο στόχος είναι να δοθεί σε μεγάλο βαθμό στα παιδιά προσχολικής και σχολικής ηλικίας η εννοιολογική γνώση σχετικά με το περιβάλλον κυκλοφορίας και να τους εμπνεύσει την κατάλληλη γενική τους στάση ως προς την ασφάλεια. Η υπόθεση φαίνεται να είναι ότι, αν τα παιδιά αναπτύξουν αρχικά ένα γενικό εννοιολογικό και συμπεριφορικό πλαίσιο, τότε θα είναι περισσότερα έτοιμα να γενικεύσουν την ποικιλομορφία των πραγματικών καταστάσεων κυκλοφορίας από όσο θα ήταν αν η εκπαίδευση τους επικεντρωνόταν σε πιο συγκεκριμένες καταστάσεις. Η προσέγγιση φαίνεται επομένως να είναι «από πάνω προς τα κάτω» και η μάθηση να επικεντρώνεται από το γενικό στο ειδικό (Thomson et al., 1996).

Σε ορισμένες χώρες φαίνεται να υπάρχει ένα σαφές πλαίσιο του προγράμματος σπουδών στο Δημοτικό σχολείο για την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, σε κάποιες φαίνεται ότι την εκπαίδευση των παιδιών στην ορθή χρήση του δρόμου αναλαμβάνουν εθελοντικά σωματεία και σύλλογοι γονέων και σε αρκετές από αυτές η Κυκλοφοριακή Αγωγή αποτελεί αποσπασματική αλλά στοχευμένη και ολοκληρωμένη δραστηριότητα του σχολείου με επιστημονική καθοδήγηση και εμπλοκή τοπικών φορέων.

Όσον αφορά στις ευρωπαϊκές χώρες με υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας, η Κυκλοφοριακή Αγωγή είναι ενταγμένη στα προγράμματα σπουδών της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, είτε άμεσα ως αυτόνομο μάθημα είτε έμμεσα με θεματικές ενότητες και αναφορές σε διάφορα μαθήματα, όπως τα Μαθηματικά, η Αγωγή του Πολίτη, η Φυσική κ.ά. Η Γερμανία, η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία και η Ιρλανδία (στο Γυμνάσιο) είναι μερικές από τις χώρες που συμπεριλαμβάνουν την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας ως θεματική ενότητα σε διάφορα μαθήματα του προγράμματος σπουδών τους, ενώ ως αυτόνομο μάθημα υπάρχει στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση της Ιρλανδίας, που διδάσκεται σε όλες τις τάξεις του Δημοτικού. Η Πορτογαλία, η Ολλανδία και το Βέλγιο είναι κάποιες από τις χώρες που υλοποιούν εξωσχολικές δράσεις παράλληλα με τα σχολικά προγράμματα. Συγκεκριμένα έχουν δημιουργήσει κατάλληλο εκπαιδευτικό υλικό και έχουν κατασκευάσει χώρους προσομοίωσης οδικών συνθηκών, αντίστοιχων με τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής (Ταξιλάτσης κ.ά., 2005).

Τα περισσότερα εκπαιδευτικά προγράμματα Κυκλοφοριακής Αγωγής που σχεδιάζουν και εκπονούν αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες ανά τον κόσμο αφορούν στην ασφαλή πεζή μετακίνηση. Ένας μικρός αριθμός εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την οδική ασφάλεια παγκοσμίως ασχολείται με την ορθή εκμάθηση και οδήγηση ποδήλατου και ελάχιστα μόνο αφορούν την μετακίνηση των παιδιών σχολικής ηλικίας, ως επιβάτες σε οχήματα.

Στόχος της εργασίας αυτής είναι να παρουσιάσει ενδεικτικά στην εκπαιδευτική κοινότητα τις καλύτερες διεθνείς πρακτικές εκπαίδευσης παιδιών στην πεζή μετακίνηση.

Ανασκόπηση Διεθνών Πρακτικών και Προγραμμάτων Εκπαίδευσης Οδικής Ασφάλειας Ηνωμένο Βασίλειο

Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών στη Μεγάλη Βρετανία δεν αποτελεί αυτόνομο μέρος του εθνικού Αναλυτικού Προγράμματος.

Το πιο παλιό ίσως και δημοφιλέστερο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας για παιδιά σε πεζή μετακίνηση είναι το Green Cross Code, το οποίο δημιουργήθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο από την Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας (National Road Safety Committee, N.R.S.C.) το 1970 και διαρκεί έως σήμερα, υπό την επίβλεψη πλέον της ROSPA (Royal Society for the Prevention of Accidents). Ο Κώδικας είναι ένα απλό αλλά στρατηγικό πρόγραμμα γενικής χρήσης του δρόμου. Ιδιαίτερα για τα μικρά παιδιά είναι σχεδιασμένο και προσαρμοσμένο στις αναπτυξιακές τους δυνατότητες και είναι γνωστό από την προβεβλημένη έκφραση: «Stop, Look, Listen and Think». Ο Green Cross Code κατέχει από καιρό εξέχουσα θέση στη βρετανική εκπαίδευση οδικής ασφάλειας και στην πραγματικότητα διαθέτει πλούσιο εκπαιδευτικό υλικό, με πρωταρχικό στόχο τη διδασκαλία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ωστόσο, από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας φαίνεται ότι το πρόγραμμα δε λαμβάνει σημαντικά υπόψη του τις δεξιότητες που απαιτούνται για αλληλεπίδραση στην κυκλοφορία, (Amrofo-Boateng & Thomson, 1990) και (Thomson, 1991). Ο Green Cross Code έχει υποστεί πολλές αλλαγές όλα αυτά τα χρόνια, έχοντας όμως ως βασικό δόγμα αυτό που προαναφέρθηκε (Stop, Look, Listen and Think).

Ένα από το πιο γνωστά και διαδεδομένα εκπαιδευτικά υλικά εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι το THINK, το οποίο δημιουργήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών το 2003 και αρχικά λειτούργησε με την προώθηση και την προβολή ταινιών μικρού μήκους ευαισθητοποίησης. Στη συνέχεια εμπλουτίστηκε με ενημερωτικά φυλλάδια και δραστηριότητες για διαφορετικές ηλικίες παιδιών, για γονείς και εκπαιδευτικούς. Το THINK Road Safety είναι πλέον διαδικτυακό υλικό, που διατίθεται στους εκπαιδευτικούς Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του Ηνωμένου Βασιλείου και χρησιμοποιείται ως εκπαιδευτικό εργαλείο από όλο τον εκπαιδευτικό κόσμο, που ασχολείται με το αντικείμενο της ΕΟΑ.

Ένα κομμάτι του εκπαιδευτικού υλικού THINK αποτέλεσε το multiplayer online παιχνίδι, με την ονομασία “Κώδικας Everand”, το οποίο απευθύνθηκε σε παιδιά ηλικίας 9 έως 12 ετών.

Ο «Κώδικας Everand» δημιουργήθηκε στις αρχές του 2011 από το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου. Στο πλαίσιο της εκστρατείας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας πεζών παιδιών, το παιχνίδι εισήγαγε τα παιδιά στη φανταστική χώρα Everand, η οποία διασχίζεται από επικίνδυνα οδικά κανάλια. Στόχος του παιχνιδιού ήταν να ενθαρρύνει τα παιδιά να σχεδιάσουν ασφαλείς διαδρομές, ώστε να αποφύγουν τα επικίνδυνα κανάλια και να μάθουν να ελέγχουν σωστά το δρόμο πριν και κατά τη διάσχισή του. Εκτιμάται ότι συνολικά 62.000 παιδιά, ηλικίας 9-15 ετών, από το Ηνωμένο Βασίλειο έπαιξαν το παιχνίδι.. Ο Κώδικας Everand παιχνίδι έλαβε θετική ανατροφοδότηση από την ομάδα-στόχο, για την οποία δημιουργήθηκε (Dunwell, Christmas & de Freitas, 2011).

Αυστραλία

Σύμφωνα με τους ερευνητές, η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας δεν αντιμετωπίστηκε αυτόνομα στο πρόγραμμα σπουδών των Υπουργείων και Τμημάτων Παιδείας της Αυστραλίας. Μοναδική εξαίρεση αποτέλεσε η Νότια Αυστραλία, όπου εκεί το αρμόδιο Υπουργείο Παιδείας εξέδωσε ένα περιεκτικό βιβλίο για τους εκπαιδευτικούς, ώστε να μπορούν να αναπτύξουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στο θέμα της Κυκλοφοριακής Αγωγής.

Το πιο παλιό εκπαιδευτικό υλικό για την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας πεζών παιδιών ήταν το Hector Cat, το οποίο δημιουργήθηκε και εκδόθηκε από το Αυστραλιανό Υπουργείο Μεταφορών σε συνεργασία με την Τροχαία και τις αρχές της οδικής ασφάλειας, το 1971. Το υλικό χρησιμοποιούσε φανταστικούς χαρακτήρες ζώων και απευθυνόταν σε παιδιά ηλικίας 5-8 ετών. Αποτελούνταν από σχολικά ημερολόγια (για 5 διαφορετικά σχολικά έτη), με μηνύματα για την ασφάλειά τους στο δρόμο, από μια εννιάλεπτη ταινία με λανθασμένες συμπεριφορές ηρώων και μια δεκατετράλεπτη ταινία με ιστορία ασφαλούς συμπεριφοράς. Το υλικό του Hector Cat φάνηκε ότι είχε μεγαλύτερη απήχηση στα μικρά παιδιά, ενώ δεν έλαβε υπόψη του την ανάπτυξη των παιδιών και τις διαφορετικές ηλικιακές τους ανάγκες και δυνατότητες.

Οι διαπιστώσεις των Αυστραλιανών αρχών για έκδοση ενός εκπαιδευτικού υλικού οδικής ασφάλειας πεζών παιδιών με ανθρώπινους χαρακτήρες, οδήγησε στην δημιουργία του «Road Safety and Me» από το Τμήμα Οχημάτων, το 1979. Το υλικό αποτελούνταν από φύλλα εργασίας μαθητή, σημειώσεις για τον εκπαιδευτικό, αφίσες και φιλμ ευαισθητοποίησης, καθώς και ηχητικά μηνύματα. Στάλθηκε σε 40 επιλεγμένες σχολικές μονάδες πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, χωρίς όμως να αξιολογηθεί η χρήση του από τους εκπαιδευτικούς και τα παιδιά.

Από το έτος 2000 έως και σήμερα η πιο διαδεδομένη και γνωστή καλή εκπαιδευτική πρακτική, η οποία εφαρμόζεται σε πολλά σχολεία κυρίως της Νέας Ζηλανδίας για την ασφαλή κυκλοφορία των παιδιών, είναι το Walking School Bus. Το σχολικό λεωφορείο πεζών ξεκίνησε να εφαρμόζεται για πρώτη φορά το 1998 σε σχολεία της Αγγλίας και σύμφωνα με έρευνες, το 2004 εφαρμόστηκε από 150 σχολεία στη Μεγάλη Βρετανία και υιοθετήθηκε ως πρακτική από τουλάχιστον 100 σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης στη Νέα Ζηλανδία (Collins & Kearns, 2004). Μέρος μια ευρύτερης ανησυχίας για τη δημιουργία ασφαλών διαδρομών από και προς το σχολείο, το Walking School Bus στοχεύει στην ασφαλή μετακίνηση των πεζών παιδιών από το σπίτι στο σχολείο, με την επίβλεψη και συνοδεία ενηλίκων. Επιπλέον, το συγκεκριμένο πρόγραμμα στοχεύει σε πιο υγιεινό τρόπο μετακίνησης προς το σχολείο, προσφέροντας μια εναλλακτική λύση για τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, καθώς και για τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου έξω από το σχολικό κτήριο (Kearns, Collins, & Neuwelt, 2003). Η φαινομενική αλλά και ουσιαστική δημοτικότητα του Walking School Bus δεν οφείλεται μόνο σε αναμενόμενα οφέλη για την υγεία και την οδική ασφάλεια των παιδιών, αλλά και στην προθυμία και επιθυμία των γονέων και των μαθητών να μετακινηθούν στο σχολείο περπατώντας. Μελέτες έδειξαν ότι, έως και το 72% των παιδιών του Δημοτικού σχολείου που συμμετείχαν σε αυτές, προτιμούν τη μετακίνησή

τους στο σχολείο με τα πόδια ή με το ποδήλατο υπό την εποπτεία ενηλίκων, από το να μετακινηθούν με το αυτοκίνητο της οικογένειας (O'Brien, 2001, Collins & Kearns, 2001)

Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Η Εθνική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Μεταφορών των Η.Π.Α. (National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA) εδρεύει στην Ουάσιγκτον και είναι γνωστή για τις πολλαπλές δράσεις στον τομέα της πρόληψης και εκπαίδευσης για την οδική ασφάλεια. Στο πλαίσιο των δράσεών της και των προσπαθειών της να διδάξει και να ενθαρρύνει πρακτικές ασφαλούς συμπεριφοράς πεζών παιδιών, συνέγραψε το 2008 έναν αναλυτικό οδηγό σπουδών για εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών, ηλικίας 5 έως 11 ετών. Ο οδηγός είναι οργανωμένος σε πέντε μαθήματα με θεματικούς άξονες: το περπάτημα σε πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας, τη διάσχιση του δρόμου, τη διάσχιση διασταυρώσεων, την ασφάλεια σε χώρους στάθμευσης και την ασφαλή συμπεριφορά σε στάσεις σχολικών λεωφορείων. Κάθε μάθημα βασίζεται στο σύνολο των δεξιοτήτων που έχουν αποκτηθεί από τα προηγούμενα και χωρίζεται ηλικιακά σε τρεις ομάδες: παιδιά Νηπιαγωγείου και Πρώτης δημοτικού, παιδιά Δευτέρας και Τρίτης δημοτικού και παιδιά Τετάρτης και Πέμπτης δημοτικού. Η διδακτέα ύλη έχει σχεδιαστεί να εισαγάγει στην αρχή τις βασικές έννοιες για την ασφάλεια των πεζών και παρόλο που αυτό αποτελεί μια σχετικά εύκολη δραστηριότητα για τα μεγαλύτερα παιδιά, ωστόσο είναι βασική και αποτελεί το θεμέλιο λίθο για τα υπόλοιπα μαθήματα, τα οποία διδάσκονται διαδοχικά και με επαναλαμβανόμενες βιωματικές δραστηριότητες. Με τον τρόπο αυτό οι μαθητές επιλύουν σε μεγάλο βαθμό τα γνωστικά προβλήματα και καταβάλλουν λιγότερη προσπάθεια να εκτελέσουν την όποια δραστηριότητα (Percer, 2009).

Ο αμερικάνικος οργανισμός Safe Kids Worldwide και η FedEx δημιούργησαν το 1999 το εκπαιδευτικό πρόγραμμα: «Walk This Way», με σκοπό να ευαισθητοποιήσουν τις εθνικές και τοπικές αρχές στην οδική ασφάλεια πεζών παιδιών. Το πρόγραμμα ξεκίνησε πιλοτικά σε τρεις πόλεις των Η.Π.Α. και έως σήμερα έχει εξαπλωθεί σε 11 χώρες του κόσμου: στη Βραζιλία, στον Καναδά, στην Κίνα, στην Ινδία, στο Μεξικό, στις Φιλιππίνες, στη Ν. Αφρική, στη Ν. Κορέα, στην Ταϊλάνδη, στο Βιετνάμ και σε περισσότερες από 250 Κοινότητες των Η.Π.Α. Η ιδέα του προγράμματος Walk This Way στοχεύει στην ενθάρρυνση εθελοντών ως νέων συνεργατών, συμπεριλαμβανομένων και των δημοσίων υπαλλήλων, δημοσίων οργανισμών, εθελοντικών οργανώσεων και των γονέων με σκοπό να βελτιώσουν τις συνθήκες ασφαλούς κυκλοφορίας για τα παιδιά-πεζούς σε όλο τον κόσμο.

Από την ίδρυσή του και μετά το πρόγραμμα έχει μεγαλώσει πολύ και περιλαμβάνει δράσεις ευαισθητοποίησης, βελτίωση υποδομών, έρευνα και εκπαιδευτικά προγράμματα. Οι πιο διαδεδομένες δράσεις ευαισθητοποίησης είναι η Παγκόσμια Ημέρα Περπατήματος, που καθιερώθηκε στις 9 Οκτωβρίου και συμμετέχουν σε αυτή με συντονισμένες δράσεις εκατομμύρια παιδιά από όλο τον κόσμο, καθώς και η δράση Ασφαλές Halloween, στην οποία γίνονται πολλές εκδηλώσεις για την εκπαίδευση των οικογενειών σχετικά με τους οδικούς κινδύνους και την προώθηση της ορατότητας.

Όσον αφορά στις βελτιώσεις των υποδομών του προγράμματος, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η συνεργασία 10 σχολείων από 10 διαφορετικές χώρες του κόσμου για τη δημιουργία ασφαλέστερων σχολικών δακτυλίων, με κατάθεση προτάσεων για δημιουργία παρεμβάσεων ασφάλειας.

Το πρόγραμμα Walk This Way δημιουργεί εκπαιδευτικό υλικό και συνεργάζεται με σχολεία ή φορείς που παρέχουν γνώσεις και στήριξη σε παιδιά και εκπαιδευτικούς για την οδική ασφάλεια. Το 2012 στο πρόγραμμα συμμετείχαν περισσότερα από 2 εκατομμύρια παιδιά από περίπου 4.000 σχολεία από όλο τον κόσμο, με 5.411 ώρες εθελοντικής υποστήριξης από υπαλλήλους της FedEx (Berry & Romo, 2006).

Σκανδιναβικές Χώρες (Δανία-Σουηδία)

Μεγάλη αποφασιστικότητα για τη διαχείριση της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών εμφανίζει η κυβέρνηση της Δανίας τοποθετώντας σε κάθε σχολική μονάδα της χώρας υπεύθυνο εκπαιδευτικό Κυκλοφοριακής Αγωγής, ο οποίος καθοδηγεί την διαδικασία εκπαίδευσης των παιδιών και παρέχει υποστηρικτικό υλικό και ιδέες δράσεων. Οι εκπαιδευτικοί αυτοί έχουν παρακολουθήσει τριήμερη επιμόρφωση σε θέματα εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών.

Μια πολύ ενδιαφέρουσα πρακτική για την εκπαίδευση παιδιών στην πεζή μετακίνηση στη Δανία είναι οι «αποστολές σε σπίτια μαθητών». Πρόκειται για μια ευχάριστη οδική κατάρτιση των παιδιών, κατά την οποία στη διάρκεια μιας εβδομάδας του σχολικού έτους, η τάξη κάνει κάποιες προγραμματισμένες βόλτες στην περιοχή του σχολείου και της γειτονιάς, συνοδεία εκπαιδευτικών. Οι μαθητές επισκέπτονται πεζή το σπίτι κάθε παιδιού της τάξης, κατόπιν συνεννόησης με τους γονείς του. Μερικές φορές συνηθίζουν να μπαίνουν στο σπίτι για λίγο και να τραβούν κάποιες φωτογραφίες εκεί. Στη συνέχεια, η ομάδα συνεχίζει στη διεύθυνση οικίας άλλου παιδιού και πιθανά να επισκέπτονται σε μια ημέρα πέντε έως έξι σπίτια. Πριν, αλλά και κατά τη διάρκεια της πεζής αυτής μετακίνησής τους συζητούν για το οδικό περιβάλλον, τις συνθήκες κυκλοφορίας, τις ασφαλείς ενέργειες που πρέπει να κάνουν και καταγράφουν όσα πρέπει να προσέχουν στη συγκεκριμένη διαδρομή.

Με την ολοκλήρωση των επισκέψεων στα σπίτια των μαθητών, τα παιδιά είναι έτοιμα να υποβληθούν σε ένα μικρό τεστ αξιολόγησης, το οποίο καθοδηγείται από τον εκπαιδευτικό της τάξης. Καλούνται να περπατήσουν μια μικρή οδική απόσταση και να διασχίσουν έναν δρόμο σε ζευγάρια και όχι όλοι μαζί. Η διαδικασία επιβλέπεται συνεχώς από έναν αστυνομικό αλλά και από γονείς (ROSE 25, 2005).

Εθνικός στρατηγικός στόχος των Σουηδών από το 1977 για την οδική ασφάλεια είναι το Vision Zero, μια νέα σχετικά τολμηρή στόχευση, η οποία βασίζεται σε 4 αρχές (Wikipedia, 2016):

Ηθική: η ανθρώπινη ζωή και η υγεία των πολιτών είναι θέματα υψίστης σημασίας για ένα κράτος και επομένως η οδική ασφάλεια λαμβάνει προτεραιότητα σε σχέση με άλλα.

Αλυσίδα ευθύνης: οι αρχές, οι οδηγοί, οι επαγγελματίες χρήστες της οδού είναι υπεύθυνοι για την ασφάλεια του συστήματος. Οι πολίτες έχουν την ευθύνη να ακολουθήσουν τους κανόνες και τους κανονισμούς. Αν οι πολίτες και χρήστες της οδού αδυνατούν να ακολουθήσουν τους κανόνες, τότε η ευθύνη βαρύνει τις αρχές.

Φιλοσοφία της ασφάλειας: οι άνθρωποι κάνουν λάθη στο δρόμο. Ωστόσο θα πρέπει να αποκτήσουν την άποψη και τη νοοτροπία ότι η πιθανότητα λάθους στο δρόμο θα πρέπει να ελαχιστοποιηθεί, να μηδενιστεί.

Αλλαγή οδικών μηχανισμών: οι δημόσιες αρχές και οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για την οδική ασφάλεια, πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εγγραφούν την ασφάλεια όλων των πολιτών και του καθενός ξεχωριστά. Θα πρέπει να είναι έτοιμοι να αλλάξουν για την επίτευξη της οδικής ασφάλειας

Ισπανία-Πορτογαλία

Από το 1991 η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών στην Ισπανία είναι υποχρεωτική στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση (Dragutinovic & Twisk, 2006). Οι αρμόδιοι τομείς των Υπουργείων Μεταφορών και Παιδείας διοργανώνουν εθνικό διαγωνισμό με θέμα: «Κυκλοφοριακή Αγωγή στα σχολεία», στον οποίο διάφοροι ιδιωτικοί φορείς και σωματεία καταθέτουν τις προτάσεις τους. Τα συναρμόδια Υπουργεία επιλέγουν τη βέλτιστη πρόταση, η οποία και εφαρμόζεται ως πρόγραμμα διδασκαλίας στα σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (με έκδοση βιβλίου). Το πρόγραμμα υλοποιείται με τη συνεργασία των γονέων, κατά τη διάρκεια καθορισμένης ώρας διδασκαλίας.

Τσεχία-Ουγγαρία-Αυστρία -Σλοβακία

Κλείνοντας την αρθρογραφική ανασκόπηση των ευρωπαϊκών πρακτικών στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, αξίζει να αναφερθεί στην παρούσα εργασία η πολύ ενδιαφέρουσα και διαδεδομένη δράση «Μήλο-Λεμόνι», η οποία εφαρμόζεται στην Τσεχία, στην Ουγγαρία, στην Αυστρία και στη Σλοβακία. Τα παιδιά πρωτοβάθμιας σχολικής ηλικίας στις χώρες αυτές, στην προσπάθειά τους να επηρεάσουν τους οδηγούς να μειώσουν την ταχύτητά τους σε πολυσύχναστα σημεία πεζών παιδιών, συνοδεύουν αστυνομικούς σε ελέγχους ταχύτητας. Έτσι, όταν διαπιστώνεται ότι κάποιος οδηγός είναι κάτω από τα επιτρεπτά όρια ταχύτητας, του προσφέρουν ένα μήλο ως ανταμοιβή, ενώ όταν κάποιος μετριέται να υπερβαίνει τα επιτρεπτά όρια ταχύτητας, τα παιδιά του προσφέρουν ένα λεμόνι, ως υπενθύμιση της επικίνδυνης οδηγικής συμπεριφοράς του. Η δράση στοχεύει στην επιρροή της συμπεριφοράς των οδηγών. Ένα επιπλέον θετικό στοιχείο της αναφερόμενης δράσης, είναι ότι με αυτήν τονώνεται η θετική συμπεριφορά των παιδιών ως πεζοί αλλά και ως αυριανοί οδηγοί. Φυσικά οι εκπαιδευτικοί είναι εκείνοι, οι οποίοι με τις ενέργειες προετοιμασίας και απολογισμού, θα τονίσουν το όφελος της δραστηριότητας. Σε κάποιες περιπτώσεις, και με την παρακίνηση των εκπαιδευτικών, τα παιδιά δίνουν δικά τους γραπτά σημειώματα στους οδηγούς, στα οποία αναλύουν τους λόγους και τους τρόπους συμμόρφωσης με τα όρια ταχύτητας (ROSE 25, 2005).

Ισραήλ

Μια σημαντική και αρκετά διαδεδομένη πρακτική για την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών στο Ισραήλ, η οποία εφαρμόζεται από την ίδρυση του κράτους του (1948), είναι η διάσχιση του δρόμου με φρουρούς διέλευσης. Οι ισραηλινοί φρουροί διέλευσης ή σχολικοί τροχονόμοι, όπως συνηθίζουμε να τους αποκαλούμε, είναι μαθητές της ΣΤ΄ δημοτικού, που αναλαμβάνουν το έργο της στήριξης των μικρότερων παιδιών κατά τη διάσχιση του δρόμου. Οι φρουροί διέλευσης δρόμου επιμορφώνονται σε ειδικά προγράμματα κατάρτισης, τα οποία διοργανώνονται από κοινού από το Υπουργείο Παιδείας και τη Διεύθυνση Κυκλοφορίας της ισραηλινής Αστυνομίας.

Σύμφωνα με τους Zerachovitz, Gal, Gross & Algarishi (2000), ο ρόλος των παιδιών-φρουρών διέλευσης στο Ισραήλ είναι να συνδράμουν στην ασφαλή διέλευση του δρόμου από τα μικρότερα παιδιά του σχολείου τους. Επιπλέον, το πρόγραμμα των φρουρών διέλευσης στοχεύει να διδάξει στα παιδιά τους κανόνες ορθής χρήσης του δρόμου, όπως το να εντοπίζουν επικίνδυνα σημεία και να ασκούν την κρίση τους κατά τη διάσχιση του δρόμου. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης μαθητών-φρουρών διέλευσης έχει σχεδιαστεί για να στοχεύσει σε πρακτικά και συμπεριφορικά ζητήματα της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας και οι μέθοδοι διδασκαλίας να δημιουργήσουν αλλαγή στη συμπεριφορά και στις στάσεις των μαθητών, μέσα από γνωστικές και συναισθηματικές συνιστώσες. Άλλωστε, η ενεργητική μάθηση (παιχνίδια ρόλων, προσομοιώσεις κ.ά) προωθούν την έρευνα και την ανακάλυψη (Zerachovitz et al., 2000). Παρόλο που τα προγράμματα φρουρών διέλευσης έχουν διερευνηθεί σε διάφορες μελέτες σε όλο τον κόσμο, ωστόσο δεν υπάρχει κάποια μελέτη που να έχει εξετάσει άμεσα την αποτελεσματικότητα του ισραηλινού προγράμματος φρουρών διέλευσης.

Γκάνα

Το Βρετανικό Υπουργείο Ανάπτυξης (Department For International Development -DFID) και το Εργαστήριο Οδικών Μεταφορών (Transport Research Laboratory -TRL) δημιούργησαν ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών στη Γκάνα, το οποίο ονομάζεται «Safe Ways»

Οι σημαντικότεροι λόγοι επιλογής της Γκάνα, ως καταλληλότερης χώρας για την εφαρμογή εκπαιδευτικού προγράμματος οδικής ασφάλειας παιδιών, ήταν η ύπαρξη δεδομένων από τροχαία ατυχήματα, η προθυμία συνεργασίας ομόλογων οργανισμών, η

χρήση της αγγλικής γλώσσας από την πλειονότητα των παιδιών στο σχολείο και η ευαισθητοποίηση των Αρχών της χώρας.

Ως ηλικιακή ομάδα-στόχος επελέγησαν τα παιδιά 10 και 11 ετών, αφενός επειδή αποτελούν την υψηλότερη ομάδα κινδύνου πεζών στη χώρα και αφετέρου επειδή έχουν τη δυνατότητα και την ικανότητα μεταφοράς της γνώσης στα μικρότερα παιδιά αλλά και στους γονείς τους.

Λαμβάνοντας υπόψη τα στατιστικά στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων πεζών στη Γκάνα, οι υπεύθυνοι σχεδιαστές του προγράμματος επέλεξαν και τις θεματικές ενότητες των μαθημάτων, τα οποία αφορούσαν κυρίως: περπάτημα με ασφάλεια, παρατήρηση οδικού περιβάλλοντος, χρήση διαβάσεων πεζών, επιλογή ασφαλών διαδρομών, διέλευση δρόμου χωρίς διαβάσεις και διάσχιση δρόμου σε διασταυρώσεις.

Τα μαθήματα σχεδιάστηκαν για να παρέχονται σε μία διδακτική ώρα την εβδομάδα με στόχευση τη σταδιακή αύξηση των ωρών διδασκαλίας. Δημιουργήθηκαν τέσσερα δίωρα εργαστήρια κατάρτισης των εκπαιδευτικών.

Η αξιολόγηση του εκπαιδευτικού εγχειρήματος για τη διδασκαλία της οδικής ασφάλειας σε παιδιά στη Γκάνα έδειξε ότι το πρόγραμμα Safe Ways πέτυχε στους στόχους του και τα παιδιά που το παρακολούθησαν παρουσίασαν σημαντικές βελτιώσεις στη συμπεριφορά διέλευσης του δρόμου (Sayer, et al., 1997).

Μαλαισία

Το 2006 η κυβέρνηση της Μαλαισίας αποφάσισε την εφαρμογή εκπαιδευτικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας στα δημοτικά σχολεία της χώρας. η Κυκλοφοριακή Αγωγή εντάχθηκε ως αυτόνομο αντικείμενο στο εθνικό πρόγραμμα σπουδών των δημόσιων σχολείων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης της χώρας. Το πρόγραμμα σπουδών είναι γραμμένο στην τοπική διάλεκτο Bahasa της Μαλαισίας και προσαρμοσμένο κατάλληλα στην ηλικιακή ομάδα παιδιών από 5 έως 12 ετών. (Tran, Hyder, Kulanthayan, Singh, & Umar, 2009)

Οι κύριοι φορείς που εμπλέκονται στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών στη Μαλαισία είναι: α) τα Υπουργεία Υγείας, Μεταφορών και Παιδείας για τη χάραξη πολιτικής, β) το Τμήμα Οδικής Ασφάλειας και το Υπουργείο Παιδείας, ως διαχειριστές του προγράμματος, γ) το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας και Έρευνας της Μαλαισίας και το Πανεπιστήμιο Putra, ως ερευνητές, δ) το Υπουργείο Μεταφορών, ως χορηγός και χρηματοδότης και ε) οι γονείς, οι εκπαιδευτικοί, η αστυνομία και οι βασικές μη κυβερνητικές οργανώσεις.

Όπως πολύ εύστοχα αναφέρουν οι ερευνητές Puvanachandra, Kulanthayan και Hyder (2012), η πολύπλοκη και πολυπληθής συνεργασία φορέων και οργανισμών για την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών στη Μαλαισία μοιάζει με το παιχνίδι των κινέζικων ψιθύρων. Σύμφωνα με τους κανόνες του παιχνιδιού, ένα μήνυμα περνάει από άτομο σε άτομο ψιθυριστά στο αυτί και ο τελευταίο παίκτης επαναλαμβάνει το μήνυμα δυνατά στην ομάδα. Είναι επομένως πολύ πιθανό το αρχικό μήνυμα να διαφοροποιηθεί από το πρώτο έως τον τελευταίο παίκτη. Η επιτυχία, όπως ορίζεται στο παιχνίδι, προκύπτει από το σωστό συνδυασμό παραγόντων, όπως η ικανότητα των παικτών να μεταδώσουν σωστά το μήνυμα, η δυνατότητα του παραλήπτη να λάβει σωστά το μήνυμα, καθώς και η δυσκολία του ίδιου του μηνύματος. Αντιπαραβάλλοντας συνεπώς το κινέζικο παιχνίδι των ψιθύρων με τη συνεργασία των φορέων και των οργανισμών για την προώθηση της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών στη Μαλαισία, οι Puvanachandra, Kulanthayan και Hyder (2012), υποστηρίζουν ότι η επιτυχία του εγχειρήματος είναι περισσότερο εφικτή με την έγγραφη, σαφή και ξεκάθαρη απόδοση αρμοδιοτήτων και ευθυνών σε κάθε εταίρο.

Ελλάδα

Το Εθνικό Θεματικό Δίκτυο Κυκλοφοριακής Αγωγής σχεδιάστηκε από τη συγγραφέα του άρθρου, έχει ως έδρα του τη Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Σερρών και αποτελεί μια σοβαρή και οργανωμένη εκπαιδευτική προσπάθεια για το ζήτημα της οδικής ασφάλειας

των παιδιών προεφηβικής ηλικίας. Από το 2006 σχεδιάζει, συντονίζει και προωθεί εκπαιδευτικά προγράμματα, στοχεύοντας στην επιμόρφωση εκπαιδευτικών και μαθητών/τριών Α/θμιας Εκπ/σης στην Κυκλοφοριακή Αγωγή, τόσο σε τοπικό όσο και εθνικό επίπεδο.

Σε τοπικό επίπεδο και συγκεκριμένα στις σχολικές μονάδες Α/θμιας Εκπ/σης Σερρών, στις αρχές του σχολικού έτους, απευθύνεται πρόσκληση στους εκπαιδευτικούς που επιθυμούν να υλοποιήσουν πρόγραμμα Κυκλοφοριακής Αγωγής στην τάξη τους. Το πρόγραμμα υλοποιείται στο πλαίσιο της Ευέλικτης Ζώνης για όλες τις τάξεις του Δημοτικού σχολείου και η εβδομαδιαία και συνολική διάρκειά του καθορίζεται από τον υπεύθυνο εκπαιδευτικό της τάξης.

Με την ολοκλήρωση των δηλώσεων συμμετοχής στο πρόγραμμα, καθορίζεται επιμορφωτική ημερίδα (για τους εκπαιδευτικούς), στην οποία δίνονται οι βασικές θεωρητικές αρχές της οδικής ασφάλειας, το προτεινόμενο εκπαιδευτικό υλικό (το οποίο είναι προαιρετικό), ο τρόπος αξιοποίησης των προτεινόμενων δραστηριοτήτων, ενδεικτικές εκπαιδευτικές ομαδικές δράσεις και βιωματικά εργαστήρια. Η προαναφερθείσα επιμόρφωση γίνεται εκτός διδακτικού ωραρίου, είναι προαιρετική και επιμορφωτές είναι οι επιστημονικοί συνεργάτες του Δικτύου και καθηγητές του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών), καθώς και η εκπαιδευτικός-συντονίστρια του προγράμματος.

Το εκπαιδευτικό υλικό είναι εγκεκριμένο από τον πρώην Παιδαγωγικό Ινστιτούτο και αποτελείται από πέντε τετράδια προτεινόμενων δραστηριοτήτων. Πρόσφατα ανανεώθηκε και αναρτήθηκε ψηφιακά στην Πλατφόρμα των Εργαστηρίων Δεξιοτήτων του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής (ΙΕΠ, 2021).

Οι δραστηριότητες του εκπαιδευτικού προγράμματος γίνονται κυρίως στην τάξη από τους δασκάλους. Η εκπαιδευτικός-συντονίστρια του Δικτύου επισκέπτεται το κάθε τμήμα για μια δίωρη παρουσίαση. Κατά τη διδασκαλία αυτή, συζητούνται με τα παιδιά θέματα ορθής χρήσης του δρόμου με κύρια ενότητα την πεζή μετακίνηση.

Επιπλέον, η συντονίστρια του προγράμματος δέχεται τα τμήματα που υλοποιούν το πρόγραμμα στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής Σερρών (το καθένα ξεχωριστά) για μια τρίωρη βιωματική δράση με πεζή μετακίνηση. Οι βιωματικές αυτές δράσεις των τμημάτων στο ΠΚΑ υλοποιούνται εντός του διδακτικού ωραρίου και συμμετέχουν σε αυτές μόνο τα τμήματα που έχουν δηλώσει συμμετοχή στο συγκεκριμένο πρόγραμμα.

Η εκπαιδευτική αξιοποίηση του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής Σερρών βασίζεται στις προτεινόμενες δράσεις του Οδηγού Π.Κ.Α., οι βασικές αρχές του οποίου τέθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και προβλέπουν την προσομοίωση ενός τυπικού αστικού και περιαστικού οδικού δικτύου, αποτελούμενο από ένα δίκτυο οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων, που συνυπάρχουν με όρους αντίστοιχους της πραγματικότητας. Μέχρι σήμερα έχουν επιμορφωθεί περισσότεροι από 500 εκπαιδευτικοί και έχουν εκπαιδευτεί περίπου 8000 μαθητές των δημοτικών σχολείων της περιφερειακής ενότητας Σερρών.

Η σημαντική αυτή εκπαιδευτική παρέμβαση στις σχολικές μονάδες των Σερρών ολοκληρώνεται με τακτικά δίωρα σεμινάρια γονέων, τα οποία πραγματοποιούνται στους χώρους των σχολείων, με τη στήριξη του Τμήματος Τροχαίας Σερρών. Η θεματολογία των επιμορφώσεων περιλαμβάνει κυρίως την πρότυπη συμπεριφορά των γονέων στην πεζή μετακίνηση, στην οδήγηση ποδήλατου και στην επιβίβαση και μεταφορά με το αυτοκίνητο και τη μοτοσυκλέτα. Επιπλέον, για την επιμόρφωση των γονέων διοργανώνονται τακτικά από τους συντονιστές του δικτύου ανοιχτές ημερίδες ευαισθητοποίησης, με διακεκριμένους ομιλητές και επιστήμονες σε θέματα εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι τα σχολικά τμήματα της πόλης των Σερρών που υλοποιούν πρόγραμμα Κυκλοφοριακής Αγωγής συμμετέχουν τακτικά σε κοινά οργανωμένες και συντονισμένες δράσεις, οι οποίες στοχεύουν στη βιωματική εκπαίδευση των παιδιών μέσα από την ευαισθητοποίηση του ενήλικου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, οι μαθητές/τριες του

προγράμματος συμμετέχουν σε ανοιχτά δημοτικά συμβούλια, όπου καταθέτουν εγγράφως αλλά και προφορικά τις απόψεις τους για τα μέτρα που πρέπει να παρθούν από την εκάστοτε δημοτική αρχή για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην πόλη. Διαδηλώνουν μαζικά στο κέντρο της πόλης για διεκδίκηση ασφαλέστερων δρόμων και σχολικών διαδρομών. Διανέμουν εικονικές κλήσεις ή συστάσεις σε παράνομα σταθμευμένους οδηγούς σε διαβάσεις ή ράμπες αναπήρων. Σχηματίζουν με το σώμα τους μηνύματα ευαισθητοποίησης για τον ενήλικο πληθυσμό της πόλης σε ανοιχτούς χώρους και γήπεδα ποδοσφαίρου. Παρακινούν τους γονείς τους να μειώσουν τη μετακίνησή τους στο σχολείο με το αυτοκίνητο, εφαρμόζοντας γνωστές ευρωπαϊκές πρακτικές, όπως το Walking Bus ή το «Walking on Wednesday».

Βασική φιλοδοξία του Εθνικού Θεματικού Δικτύου Κυκλοφοριακής Αγωγής, καθώς και του επιστημονικού φορέα (Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας) είναι η αναπαραγωγή του πιλοτικού και ολοκληρωμένου αυτού προγράμματος εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών προεφηβικής ηλικίας των Σερρών σε όλες τις περιοχές της ελληνικής επικράτειας. Με την εμπειρία και τη γνώση της εφαρμογής του εκπαιδευτικού προγράμματος στις Σέρρες, το Εθνικό Δίκτυο Κυκλοφοριακής Αγωγής και οι εκπαιδευτές του στοχεύουν στην επιμόρφωση εκπαιδευτικών σε όλη την Ελλάδα, ώστε να είναι ικανοί να μετατραπούν σε κινητήρια δύναμη του συνολικού συστήματος της εφαρμογής της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας.

Οι επιμορφώσεις αυτές πραγματοποιούνται σε κάθε Περιφέρεια Εκπαίδευσης, με τη συνεργασία της οικείας Περιφερειακής Διεύθυνσης Εκπαίδευσης, τις κατά τόπους Διευθύνσεις Εκπαίδευσης και τους/τις Υπευθύνους Σχολικών Δραστηριοτήτων.

Στους εκπαιδευτικούς που συμμετέχουν στην επιμόρφωση δίνεται υποστηρικτικό υλικό και ερωτηματολόγια που προτείνεται να διανεμηθούν στους μαθητές/τριες και γονείς, ώστε να καταγραφούν αρχικά οι συνήθειές τους στο δρόμο και σε δεύτερη φάση να αξιολογηθεί στο ίδιο ερωτηματολόγιο η αποτελεσματικότητα του προγράμματος.

Τέλος, επιδιώκονται και πραγματοποιούνται, όπου καταστεί δυνατό, συστηματικές ενημερώσεις γονέων με απογευματινές – ομιλίες διαλέξεις, με τη συνεργασία των κατά τόπους Τμημάτων Τροχαίας, ώστε οι γονείς να ευαισθητοποιηθούν στην ορθότερη στάση τους ως προς τη χρήση του δρόμου και να γίνουν αρωγοί της προσπάθειας της σχολικής μονάδας που φοιτεί το παιδί τους.

Οι δράσεις του Εθνικού Δικτύου Κυκλοφοριακής Αγωγής κατά τη διάρκεια όλων των χρόνων είναι πάρα πολλές, όπως και οι συνεργασίες με όλους τους φορείς που ασχολούνται συστηματικά στη χώρα μας με την οδική ασφάλεια.

Αναφέρουμε επιγραμματικά τις σημαντικότερες δράσεις του Δικτύου από το 2012 έως σήμερα:

- την επιμόρφωση 650 εκπαιδευτικών σε 9 περιοχές της Ελλάδας (Ξάνθη, Λάρισα, Κέρκυρα, Βόλο, Θεσσαλονίκη, Κιλκίς, Μουδανιά, Χανιά, Σέρρες)
- τη διεξαγωγή επιστημονικής έρευνας με διανομή 1200 ερωτηματολογίων για την αποδοτικότητα ενός τέτοιου προγράμματος.
- τη διάθεση εκπαιδευτικού υλικού 5 εκδόσεων, εγκεκριμένου από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο
- τη διοργάνωση τεσσάρων πανελλήνιων μαθητικών διαγωνισμών σκίτσου με θέμα την Κυκλοφοριακή Αγωγή,
- τη διοργάνωση πανελλήνιου εκπαιδευτικού συνεδρίου στην Κέρκυρα, με θέμα την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας (Ιούνιος 2014),
- την επιμόρφωση γονέων, ως πρότυπα συμπεριφοράς στην ορθή χρήση του δρόμου
- την παρουσίαση του εκπαιδευτικού προγράμματος και την κατάθεση των προτάσεων μας στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής

Η εκπαιδευτική αυτή παρέμβαση σε παιδιά προεφηβικής ηλικίας στην οδική ασφάλεια δημιουργήθηκε και άρχισε να υλοποιείται σε σχολικές μονάδες του νομού Σερρών το Σεπτέμβριο του 2006 και στην επόμενη δεκαετία εξελίχθηκε με τους τρόπους που αναφέρθηκαν παραπάνω, διευρυνόμενη σε εθνικό επίπεδο. Ωστόσο, το χρονικό διάστημα που απαιτήθηκε για τη διεξαγωγή της επιστημονικής έρευνας στην οδική συμπεριφορά των παιδιών, την εκπαιδευτική παρέμβαση για τις πιθανές αλλαγές στη συμπεριφορά τους και την τελική αξιολόγηση του προγράμματος, υπολογίζεται ότι διήρκεσε 3 σχολικά έτη (Από το Σεπτέμβριο του 2012 έως τον Ιούνιο του 2015). (Θεοδοσέλη, 2017)

Συμπεράσματα

Οι διεθνείς μελέτες και οι πρακτικές που εφαρμόζονται από κάθε χώρα στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών διαφέρουν σε μικρό ή μεγαλύτερο βαθμό ως προς τους στόχους, τη θεματολογία αλλά και τις μεθόδους διδασκαλίας. Η διαφοροποίηση των μεθόδων εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών γίνεται κατά κύριο λόγο με βάση τον τρόπο (θεωρία ή πράξη), τον τόπο (στην τάξη ή σε εξωτερικές από αυτή συνθήκες) και τα μέσα (το είδος των υλικών που διατίθενται). Σύμφωνα με τους ερευνητές Johnson και Tolmie et al. (1996), η διαφοροποίηση των μεθόδων διδασκαλίας σχετίζεται άμεσα με το περιεχόμενο και τη στόχευση των προγραμμάτων εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας παιδιών. Στη συντριπτική πλειονότητά τους ο βασικός στόχος είναι να προσφέρουν στα παιδιά την εννοιολογική γνώση και να τους εμπνεύσουν τις κατάλληλες στάσεις και συμπεριφορές στην ορθή χρήση του δρόμου. Το σκεπτικό αυτής της προσέγγισης φαίνεται να είναι ότι, αν τα παιδιά κατακτήσουν αρχικά ένα γενικό εννοιολογικό πλαίσιο γνώσεων, τότε θα είναι σε θέση βελτιώσουν με κατάλληλες πρακτικές μεθόδους την οδική τους συμπεριφορά και να αντιμετωπίσουν ασφαλέστερα τις ποικιλόμορφες πραγματικές οδικές συνθήκες.

Η διδασκαλία της Κυκλοφοριακής Αγωγής θεωρείται ολοκληρωμένη όταν δίνει τις βασικές γνώσεις των κανόνων διδασκαλίας με θεωρία στην τάξη, χρησιμοποιώντας ως διδακτικά μέσα, το βιβλίο, τα τετράδια εργασιών, το σκίτσο, την προβολή ταινιών μικρού μήκους, τις φωτογραφίες και τη χρήση υπολογιστών και συμπληρώνεται με βιωματικές δραστηριότητες σε πραγματικές ή ημι-πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας (π.χ. πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, σχολική αυλή).

Αναφορές

- Ampofo-Boateng, K. & Thomson, J. A. (1990): Child pedestrian accidents: A case for preventative medicine. *Health Education Research: Theory and Practice*, 5, 265-274
- Berry, D.S., & Romo, C.V. (2006). Should "Cyrus the Centipede" take a hike? *Effects of exposure to a pedestrian safety program on children's safety knowledge and self-reported behaviors*. *J Safety Res.* 37(4):333-341
- Collins, D., & Kearns, R. (2001). The safe journeys of an enterprising school: Negotiating landscapes of opportunity and risk. *Health and Place*, 7(4), 293–306.
- Dragutinovic, N. & Twisk, D. (2006). *The Effectiveness of road safety education*. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands.
- Dunwell I., Christmas, S., & de Freitas, S. (2011). *Code of Everand: Final Evaluation Report*. Serious Games Institute (SGI) and Simon Christmas Ltd for Department for Transport
- Johnson, D.W. & Johnson, R.T. (1991). *Learning together and alone: cooperative, competitive and individualistic learning* (3rd ed). Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall
- Kearns, R., Collins, D., & Neuwelt, P. (2003). The walking school bus: Extending children's geographies? *Area*, 35(3), 285–292.
- O'Brien, K. (2001). *Ontario walkability study*. Trip to school: Children's experiences and aspirations. Ontario: York Centre for Applied Sustainability
- Percer, J. (2009). *Child Pedestrian Safety Education: Applying Learning and Developmental Theories to Develop Safe Street-Crossing Behaviors*. DOT HS 811 190. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.

Puvanachandra, P., Kulanthayan, S., & Hyder, A., (2012). A Game of Chinese Whispers in Malaysia: Contextual Analysis of Child Road Safety Education. *Qualitative Health Research* 22(11) 1476–1485

ROSE 25, (2005). *Good Practice Guide on Road Safety Education*. Inventory and Compiling of a European Good Practice Guide on Road Safety Education targeted at young people. Contractor, Kuratorium Fur Verkehrs Sicherheit

Sayer, I.A., Palmer, C.J., Murray, G., & Guy, J. (1997). *Improving road safety education in development countries: Ghana*. TRL.265, Transport Research Laboratory, Crowthorne.

Thomson, J.A., Tolmie, A.K., Foot, H. C., & McLaren, B. (1996). *Child development and the aims of road safety education*. University of Strathclyde, Glasgow.

Thomson, J. A. (1991): *The Facts About Child Pedestrian Accidents*. London: Cassell.

Tran, N. T., Hyder, A. A., Kulanthayan, S., Singh, S., & Umar, R. S. R. (2009). Engaging policy makers in road safety research in Malaysia: A theoretical and contextual analysis. *Health Policy*, 90(1), 58-65. doi:10.1016/j.healthpol.2008.08.009

Vision Zero, (2014). *A Swedish approach to road safety thinking*. Retrieved February 25, 2016, from https://en.wikipedia.org/wiki/Vision_Zero

Zerachovitz, N., Gal, A., Gross, D., & Algarishi, A., (2000). *Crossing Guards Training*. Ministry of Education, Israeli Police and Ministry of Transportation, Jerusalem (in Hebrew)

Θεοδοσέλη Α. (2017) *Συμβολή στην ανάπτυξη μεθοδολογικών εργαλείων για την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας παιδιών προεφηβικής ηλικίας. Μια εκπαιδευτική παρέμβαση βασισμένη στις αρχές του Νέου Δημόσιου Μάνατζμεντ*. Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος

Ινστιτούτο Εκπαιδευτικής Πολιτικής (2021) *Επιμόρφωση των εκπαιδευτικών στις Δεξιότητες μέσω Εργαστηρίων (MIS 5092064)*, Αθήνα

Ταξιλάρης Χ., Μίντσης Γ., Μπάσμπας Σ., Φυλακτάκης Α., Τσουκαλά Α. (2005), Ένταξη κυκλοφοριακής αγωγής στην υποχρεωτική εκπαίδευση στην Ελλάδα, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας, Πάτρα.