

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»

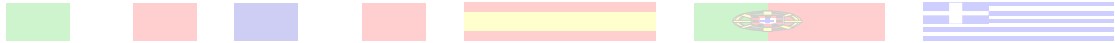
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ - ΤΟΜΕΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ & ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΑΘΗΜΑ

Κ05: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΡΓΑΣΙΑ

***ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ
ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΜΕ ΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ***



Μιχαήλ Γκόγκας

Λάζαρος Λαδόπουλος

Δημήτριος Τσανακτσίδης

Γεώργιος Χαραλάμπους

Επιβλέπων: Γεώργιος Τσώχος, Καθηγητής

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2004

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|---|-----------|
| ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ | 2 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ..... | 3 |
| 1. ΙΤΑΛΙΑ | 5 |
| 1.1 Προσχολική ηλικία..... | 5 |
| 1.2 Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση | 5 |
| 1.3 Πρώτος Κύκλος Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης..... | 6 |
| 1.4 Δεύτερος Κύκλος Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης | 6 |
| 1.5 Παραδείγματα..... | 7 |
| 1.6 Συμπεράσματα..... | 9 |
| 2. ΓΑΛΛΙΑ | 10 |
| 2.1 Σχολικές Βεβαιώσεις Οδικής Ασφάλειας..... | 10 |
| 2.2 Η Κυκλοφοριακή Αγωγή ως μέρος των διδασκόμενων μαθημάτων..... | 11 |
| 2.3 Συμπεράσματα..... | 13 |
| 3. ΙΣΠΑΝΙΑ | 14 |
| 4. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ..... | 16 |
| 4.1 Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής | 16 |
| 4.2 Εκπαιδευτικό υλικό | 16 |
| 4.3 Λοιπά εκπαιδευτικά προγράμματα | 17 |
| 5. ΕΛΛΑΔΑ | 18 |
| 5.1 Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής | 18 |
| 5.2 Το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής | 19 |
| 5.3 Εκπαιδευτικό υλικό | 19 |
| 5.4 Γενικές Παρατηρήσεις..... | 21 |
| ΣΥΝΟΨΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... | 23 |

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι πια κοινός τόπος ότι ακόμη ένα από τα ζητήματα στα οποία παραδοσιακά η Ελλάδα θεωρείται οπισθοδρομική, είναι και αυτό της οδικής ασφάλειας. Όλοι γνωρίζουν ότι οι αριθμοί και οι δείκτες μεταβολής που χαρακτηρίζουν το φαινόμενο είναι απογοητευτικοί, και δεν είναι αναγκαίο να ξαναπαρουσιαστούν και εδώ.

Το φλέγον, λοιπόν, ζήτημα της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα φαίνεται να έχει πολλές πτυχές, μία από τις οποίες είναι και η έλλειψη οδικής διαπαιδαγώγησης των χρηστών του δικτύου, πεζών και οδηγών. Ως οδική διαπαιδαγώγηση νοείται η εμφύσηση της ορθής συμπεριφοράς στην κυκλοφορία, σε επίπεδο φιλοσοφίας. Παραδοσιακά στην Ελλάδα, η κύρια δραστηριότητα που αφορούσε στην οδική διαπαιδαγώγηση περιορίζονταν ουσιαστικά στην απλή παρουσίαση των κανόνων κυκλοφορίας για πεζούς, στα σχολεία, και για οδηγούς, μόλις σε επίπεδο σχολών οδήγησης.

Είναι, όμως, γνωστή, και δεν χωράει καμία αμφισβήτηση, η σημασία της διαπαιδαγώγησης, κατά τον τρόπο που ορίστηκε παραπάνω, σε επίπεδο κοινωνικής ένταξης. Κάθε νέο άτομο υποχρεώνεται σε μία εντατική διαδικασία διαπαιδαγώγησης για την ένταξή του στην κοινωνία ως υπεύθυνος και ευσυνείδητος πολίτης, μία διαδικασία που ξεκινάει από την αρχή της ζωής του και διαρκεί σε επίπεδο εκπαίδευσης μέχρι την ενηλικίωσή του. Μέσα σε όλο αυτό το διάστημα, οικογενειακό και σχολικό περιβάλλον αγωνίζονται για τη διαπότιση του ατόμου με όλες εκείνες τις αρχές, που πέρα από απλή ενημέρωση για τους κανόνες συμβίωσης, θα διαμορφώσουν στην ίδια του τη συνείδηση τις τάσεις συμπεριφοράς που θα του επιτρέψουν να λειτουργεί ατομικά και συλλογικά μέσα σε μία κοινωνία με την πληθώρα αλληλεπιδράσεων της.

Τα τελευταία χρόνια, η δραματική αύξηση του αριθμού των οχημάτων στους δρόμους, μαζί με την αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού, έχουν επιβάλλει μία νέα πραγματικότητα. Στους δρόμους εντός και εκτός των πόλεων κινείται μέγα πλήθος αυτοκινήτων, ενώ το αστικό περιβάλλον στιγματίζεται πλέον από την παρουσία οχημάτων -οχημάτων σε κίνηση και οχημάτων σταθμευμένων παντού, σε κεντρικούς και στενούς δρόμους, πλατείες, χώρους στάθμευσης, πεζοδρόμια. Κάποτε οι μετακινήσεις ήταν απλές και άνευ όρων. Σήμερα πλέον απαιτείται η είσοδος σε ένα πολύπλοκο σύστημα κυκλοφορίας, με πλήθος αλληλεπιδράσεων μεταξύ οδηγών και μεταξύ οδηγών και πεζών, που συνοδεύεται από την αναπόδραστη ανάγκη για κανόνες. Σήμερα, πλέον, **το σύστημα κυκλοφορίας αποτελεί όσο ποτέ άλλοτε μία μορφή κοινωνικού περιβάλλοντος, με τους δικούς του κανόνες και αλληλεπιδράσεις.**

Έτσι, λοιπόν, η ένταξη και σε αυτό το κοινωνικό περιβάλλον, το περιβάλλον της κυκλοφορίας, εύλογα απαιτεί κατά ανάλογο τρόπο τη δική του διαπαιδαγώγηση του χρήστη, που θα του επιτρέψει να αναπτύξει στην ίδια του τη συνείδηση τις ορθές συμπεριφορές για την υγιή αλληλεπίδρασή του με τα υπόλοιπα στοιχεία του περιβάλλοντος και θα του εμπνεύσουν, και όχι απλώς ενημερώσουν, το σεβασμό προς τους κανόνες συμβίωσης. Και όπως πολύ εύκολα μπορεί να καταλάβει κανείς, μονόδρομο για αυτή τη μορφή διαπαιδαγώγησης, **την Κυκλοφοριακή Αγωγή**, αποτελεί η ενσωμάτωσή της στο παραδοσιακό εκπαιδευτικό σύστημα του σχολείου.

Νωρίτερα ή αργότερα, τα περισσότερα κράτη του ανεπτυγμένου κόσμου αντιλήφθηκαν τη διάσταση του ζητήματος και έχουν ξεκινήσει προγράμματα εισαγωγής του πεδίου της Κυκλοφοριακής Αγωγής στο εκπαιδευτικό τους σύστημα. Στην Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε, οι σχετικές προσπάθειες ήταν ανέκαθεν επιφανειακές

και μόλις τα τελευταία χρόνια διαφαίνεται στον ορίζοντα η θέληση για μία πιο ουσιαστική θεώρηση του ζητήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα σχολεία, στα πλαίσια του Εθνικού Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας.

Σκοπός του παρόντος συγγράμματος είναι η διερεύνηση της αντιμετώπισης που χρίζει το εν λόγω ζήτημα από τις λοιπές Κοινοτικές χώρες της Μεσογείου, **Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία και Πορτογαλία**. Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται αφενός μεν η παρουσίαση μερικών επιτυχών πρακτικών που θα μπορούσε να υιοθετήσει η Ελλάδα στη δική της προσπάθεια, αφετέρου δε να τονιστεί ότι πλέον μία προς μία οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες αρχίζουν να συνειδητοποιούν την ανάγκη μίας φιλοσοφημένης οδικής διαπαιδαγώγησης. Και δεδομένου ότι στις εν λόγω χώρες συμπεριλαμβάνονται και αντίστοιχες όπως η Ισπανία και η Πορτογαλία, οι οποίες θεωρούνταν παραδοσιακά «σύμμαχοι» της Ελλάδας σε πολλούς οπισθοδρομικούς δείκτες, της οδικής ασφάλειας μη εξαιρουμένης, όλοι πλέον καταλαβαίνουν ότι η Ελλάδα πια τίθεται προ των ευθυνών της στο ζήτημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής.

1. ΙΤΑΛΙΑ

Στην περίπτωση της Ιταλίας, η ουσιαστική θεώρηση της Κυκλοφοριακής Αγωγής σε επίπεδο σχολικής εκπαίδευσης ξεκίνησε το 1992, με την έκδοση απόφασης για υποχρεωτική εφαρμογή προγραμμάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της σχολικής εκπαίδευσης. Η απόφαση αυτή ελήφθη από κοινού από τα ιταλικά Υπουργεία Μεταφορών και Παιδείας, όταν και έγινε πλέον συνείδηση το γεγονός ότι η *Κυκλοφοριακή Αγωγή αποτελεί θεμελιώδες όργανο για την ανάπτυξη της ορθής συμπεριφοράς, που διαρκεί εφόρου ζωής*. Ο στόχος που τέθηκε ήταν η *εξοικείωση με το σύγχρονο κοινωνικό ζήτημα της οδικής ασφάλειας, καθώς και η ανάπτυξη από τους μαθητές ορθής συμπεριφοράς τόσο σαν πεζοί, όσο και αργότερα σαν οδηγοί*.

Η Κυκλοφοριακή Αγωγή πραγματοποιείται σταδιακά, και μέσα σε όλες τις βαθμίδες των ιταλικών σχολείων, από το Νηπιαγωγείο μέχρι τη Μέση Εκπαίδευση, καλύπτοντας ολόκληρο το ηλικιακό φάσμα των 3-18 ετών. Παρακάτω δίνεται το στοχοθετημένο γενικό πλαίσιο στο οποίο κινείται η Κυκλοφοριακή Αγωγή για κάθε βαθμίδα σχολείου, σύμφωνα με τις ιταλικές οδηγίες.

1.1 Προσχολική ηλικία

Στη νηπιακή ηλικία ο νεοφώτιστος άνθρωπος διαμορφώνει την προσωπική του ταυτότητα μέσω μίας σταθερής σύγκρισης με το περιβάλλον του, αποκτώντας την αυτονομία του μέσα από την εσωτερική αναδιοργάνωση της εμπειρίας και την αναδημιουργία της αλήθειας. Ως εκ τούτου, το νηπιαγωγείο, που αποτελεί το πρώτο επίπεδο του σχολικού συστήματος, θα πρέπει να έχει ως βασικό στόχο το να καθιστά το παιδί έναν ολοένα και περισσότερο ενήμερο -και βέβαιο- χρήστη του οδικού συστήματος.

Πέρα από τα διάφορα συνήθη μέσα διδασκαλίας, ιδιαίτερη σημασία για την Κυκλοφοριακή Αγωγή των νηπίων έχουν οι επισκέψεις σε πραγματικό περιβάλλον λειτουργίας του οδικού συστήματος, ενώ είναι εύκολα αντιληπτή και η σημασία της καθημερινής διαδρομής μεταξύ σπιτιού και σχολείου. Άλλες χρήσιμες μέθοδοι είναι τα οπτικοακουστικά μέσα, η μουσική και το θέατρο.

1.2 Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση

Στο επίπεδο του Δημοτικού Σχολείου λαμβάνουν χώρα οι πρώτες ουσιαστικές τάσεις κοινωνικοποίησης και οι προβληματισμοί σχετικά με έννοιες όπως το περιβάλλον, η δημοκρατία και η ομαδικότητα, το κράτος και οι υπηρεσίες, η οδική ασφάλεια. Η Κυκλοφοριακή Αγωγή, επομένως, θα πρέπει να αλληλοσυνδέεται με την ανάπτυξη της πειθαρχίας και της συνειδητοποίησης της εισαγωγής του ατόμου στο κοινωνικό σύνολο, καθώς η οδική συμπεριφορά αποτελεί ουσιαστικά λειτουργία του ατόμου σε μία ομάδα με τους κανόνες της.

Από πλευράς μαθημάτων, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη *Μηχανική*, στα *Μαθηματικά*, καθώς και στα μαθήματα *Γεωγραφίας-Ιστορίας-Επιστημών*. Ειδικότερα, το μάθημα της Μηχανικής μπορεί να δώσει τα ερεθίσματα σχετικά με την κίνηση, την κατεύθυνσή της και τον έλεγχό της. Τα Μαθηματικά εισάγουν το μαθητή στη διαδικασία επίλυσης προβλημάτων, αναπτύσσοντάς του τη μεθοδικότητα, κάτι που χρησιμεύει στη λήψη αποφάσεων κατά την καθημερινή του κίνηση στο δρόμο. Τέλος, τα μαθήματα *Γεωγραφίας-Ιστορίας-Επιστημών* αναπτύσσουν την παρατηρητικότητα



της αλληλουχίας των γεγονότων και των αλλαγών στο περιβάλλον. Επίσης, ιδιαίτερα ωφέλιμες για το μαθητή σε αυτό το επίπεδο εκπαίδευσης είναι οι τεχνικές φύσεως πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία του οδικού συστήματος, τα διδάγματα των καθημερινών εμπειριών από την κυκλοφορία, καθώς και οι επαφές με ειδήμονες, όπως οι τροχονόμοι.

Πάντως, πέρα από τη θεωρία, αναγνωρίζονται ως εξαιρετικά σημαντικές και οι δραστηριότητες πρακτικού χαρακτήρα. Έτσι, σε τακτικό βαθμό πραγματοποιούνται διάφορες εκδηλώσεις και παιχνίδια, με σκοπό την ανάπτυξη πρωτοβουλιών από τους μαθητές, τη διαμόρφωση κινήτρων και την απόκτηση εμπειρίας. Τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής εντάσσονται στην κατεύθυνση αυτή.

1.3 Πρώτος Κύκλος Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης

Η Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση είναι επιφορτισμένη με την ευθύνη της διαμόρφωσης του ολοκληρωμένου, πλέον, ατόμου-μέλους της κοινωνίας. Ένα ολοκληρωμένο δε μέλος της κοινωνίας θα πρέπει να είναι ταυτόχρονα και ένας ενήμερος και υπεύθυνος χρήστης του συστήματος κυκλοφορίας. Στο συγκεκριμένο επίπεδο εκπαίδευσης επιδιώκεται η έμπνευση στους μαθητές της ικανότητας ενεργοποίησης ορθής και υπεύθυνης συμπεριφοράς στην κοινωνική ζωή, μέρος της οποίας είναι εν τέλει και η κυκλοφορία στην οδό.

Μετά το τέλος του Πρώτου Κύκλου της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, ο προέφηβος θα πρέπει:

- Να έχει αφομοιώσει τα απαραίτητα στοιχεία νομικού χαρακτήρα για τη συνειδητοποίηση των κανόνων συμπεριφοράς στην κοινωνική συμβίωση
- Να έχει διαμορφώσει ορθή και υπεύθυνη συμπεριφορά, είτε ως πεζός, είτε ως οδηγός (ποδηλάτου ή μοτοποδηλάτου)
- Να έχει αφομοιώσει την έννοια και να είναι σε θέση να εφαρμόσει τους βασικούς κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
- Να αναγνωρίζει την αξία της Σήμανσης των οδών
- Να γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες της οδήγησης των δικύκλων και τα όριά τους
- Να γνωρίζει τις ενδεικνύμενες ενέργειες σε περιπτώσεις ατυχημάτων
- Να είναι σε θέση να αξιολογεί τις καταστάσεις και να κινείται χωρίς να προκαλεί κινδύνους για τον ίδιο και τους υπόλοιπους χρήστες
- Να έχει υπόψη τις αρνητικές συνιστώσες της ψυχολογίας στη σχέση ανθρώπου-μηχανής (εγωκεντρισμός, αίσθηση δύναμης, κλπ.)
- Να γνωρίζει τους παθολογικούς παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν κινδύνους κατά την οδική κυκλοφορία (κακή φυσική κατάσταση, επιδράσεις φαρμάκων, ναρκωτικά, οινόπνευμα)
- Να έχει επίγνωση των επιδράσεων στην υγεία και στην ποιότητα ζωής του θορύβου και των αερίων ρύπων της κυκλοφορίας των σύγχρονων πόλεων, με απώτερο σκοπό τον περιορισμό της χρήσης του οχήματος (π.χ. διαμόρφωση συνείδησης χρήσης του αυτοκινήτου μόνο για τις απαραίτητες μετακινήσεις)

1.4 Δεύτερος Κύκλος Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης

Σκοπός της Κυκλοφοριακής Αγωγής στο δεύτερο επίπεδο της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης είναι η ενίσχυση και ολοκλήρωση των χαρακτηριστικών που εμπνεύστηκαν στο μαθητή κατά τον προηγούμενο Κύκλο. Βασικός στόχος παραμένει η



ανάπτυξη της «συνείδησης του πολίτη» μέσα από υπεύθυνη συμπεριφορά, που εγγυάται το σεβασμό σε κάθε κανόνα της καθημερινής ζωής που αφορά τη σχέση του ατόμου με το κοινωνικό σύνολο. Στα πλαίσια αυτά της ολοκλήρωσης της προσωπικότητας και του τρόπου σκέψης του ατόμου, υπεισέρχεται και η αναγκαιότητα για τη μετάδοση της φιλοσοφίας της ορθής και ασφαλούς χρήσης όλων των μηχανικών μέσων, πέρα από το δίκυκλο.

Το χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης βαθμίδας της ιταλικής εκπαίδευσης είναι η διάσπαση σε επιμέρους κατευθύνσεις, όπως κλασική, τεχνολογική κλπ. Έτσι, πέρα από το γενικό στόχο που προαναφέρθηκε, η Κυκλοφοριακή Αγωγή θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένη και στη φιλοσοφία κάθε αντίστοιχης κατεύθυνσης. Πάντως, και πάλι ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην αυτενέργεια και ανάπτυξη πρωτοβουλίας από τους μαθητές.

1.5 Παραδείγματα

Στη συνέχεια παρατίθενται παραδείγματα από διάφορες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στα ιταλικά σχολεία, σχετικά με την Κυκλοφοριακή Αγωγή.



Φορητός σηματοδότης στην τάξη, για την εξοικείωση με τις χρωματικές ενδείξεις και την αλληλουχία τους. Για τους νεοφώτιστους περιπατητές η εξοικείωση με τις ακριβείς χρωματικές αποχρώσεις έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς επιτρέπει την έγκαιρη αναγνώριση της ύπαρξης σηματοδότη. Κάτι τέτοιο, άλλωστε, συμβαίνει και με τους οδηγούς.

<http://www.educazionestradae.net>



LA DIVISA DELLA VIGILESSA E I SEGNALI MANUALI

Μετά την επίσκεψη του τροχονόμου στο σχολείο, τα παιδιά ζωγραφίζουν αυτά που είδαν. Τα χέρια του τροχονόμου κινούνται και μπορούν να δείξουν όλες τις υποδείξεις.



«Απαγορεύονται οι φονασκίες!»: Στις προσχολικές ηλικίες δεν είναι απαραίτητη η εκμάθηση των ίδιων των σημάτων. Με λίγη φαντασία, όμως, τα παιδιά μπορούν να μάθουν τα σχήματα, τα χρώματα και τις έννοιές τους.

Παράδειγμα δραστηριοτήτων στα πλαίσια της Κυκλοφοριακής Αγωγής σε σχολείο Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης της Μπρέσια.

| Αντικείμενο | Μαθητές | Επιβλέπων | Χρησιμοπ. Μέσα |
|---|---|--|---|
| -Συμπεριφορά πεζών -Συμπεριφορά δικυκλιστών | -Παρακολουθούν και σχολιάζουν ταινίες με καθημερινές σκηνές | -Ελέγχει τη δραστηριότητα | -Τηλεόραση, βίντεο |
| -Κίνδυνοι διαδρομής σπιτιού-σχολείου | -Συμπληρώνουν ερωτηματολόγιο -Επεξεργάζονται και παρουσιάζουν τα αποτελέσματα, υποδεικνύοντας τα επικίνδυνα σημεία | -Παρέχει το ερωτηματολόγιο και οδηγίες συμπλήρωσης | -Το ερωτηματολόγιο σχηματίζεται βάσει έρευνας για τους ευάλωτους χρήστες από το τμήμα Πολιτικών Μηχανικών της Μπρέσια |
| -Επιτόπου διερεύνηση στη διέλευση σηματοδοτών, διασταυρώσεων, διαβάσεων | -Φωτογραφίζουν σκηνές -Αναλύουν, σχολιάζουν -Παρουσιάζουν σε πίνακα ανακοινώσεων | -Συνοδεύει και επιβλέπει την ομάδα φωτογράφισης | -Φωτογραφική μηχανή |



Πρότυπο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής του AISICO, ιταλικού φορέα οδικής ασφάλειας. Τα πάντα αναπαριστώνται σε κλίμακα 1:2.

www.aisico.it



Πεζοδρόμια, διαβάσεις και διαδρομές προσομοιάζουν στην πραγματικότητα.



Ακόμη και ένας αληθινός αυτοκινητόδρομος (αλλά σε κλίμακα 1:2).

1.6 Συμπεράσματα

Από τα όσα εκτέθηκαν παραπάνω, γίνεται φανερό ότι η Ιταλία έχει προσεγγίσει με ιδιαίτερη ευαισθησία το ζήτημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα σχολεία, έχοντας δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που αγγίζει όλες τις ηλικίες, από τη νηπιακή μέχρι και την εφηβεία, και προσαρμόζοντας τη σχετική εκπαιδευτική διαδικασία στις ανάγκες και επιταγές κάθε βαθμίδας εκπαίδευσης. Έτσι, έχει καταφέρει να υλοποιήσει ένα σύστημα Κυκλοφοριακής Αγωγής που συνοδεύει το μαθητή σε όλα τα στάδια εκπαίδευσης, με σκοπό τη διαμόρφωση συνείδησης επάνω στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας και την έμπνευση ορθής νοοτροπίας και συμπεριφοράς, «για μια ζωή».

2. ΓΑΛΛΙΑ

Η χώρα η οποία είναι πολύ μπροστά όσον αφορά την οδική ασφάλεια, με σαφή πολιτική και προγραμματισμό για τη βελτίωση της, είναι η Γαλλία. Τα τελευταία 25 χρόνια η Γαλλία έχει υιοθετήσει μία στρατηγική με στόχο τη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων, η οποία περιλαμβάνει και την εκπαίδευση της οδικής ασφάλειας στα σχολεία. Η πολιτική αυτή εκπαίδευσης περιλαμβάνει την υποχρεωτική ενσωμάτωση, στο μέτρο του δυνατού, της παραμέτρου της οδικής ασφάλειας σε όλα τα μαθήματα που διδάσκονται. Τα αποτελέσματα της ενέργειας αυτής ήταν να μειωθούν στη Γαλλία τα θανατηφόρα δυστυχήματα κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό. Η σημασία του προγράμματος φαίνεται και από το γεγονός ότι από το διάστημα που εφαρμόζεται, ο αριθμός των νεκρών έχει υποδιπλασιαστεί, τη στιγμή που ο αριθμός των οχημάτων έχει υπερπενταπλασιαστεί. Ενδεικτικά αναφέρεται πως για το έτος 2000 ο αριθμός των νεκρών από οδικά ατυχήματα ήταν 7643, αριθμός που αποτελεί το μικρότερο για την τελευταία 40ετία. Η πρόοδος αυτή έχει ενθαρρύνει και άλλες χώρες προς αυτήν την κατεύθυνση.

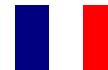
2.1 Σχολικές Βεβαιώσεις Οδικής Ασφάλειας

Στο πλαίσιο της ενίσχυσης του ρόλου των σχολείων στην οδική ασφάλεια, οι γαλλικές αρχές θέσπισαν το θεσμό των *Σχολικών Βεβαιώσεων Οδικής Ασφάλειας* πρώτου και δευτέρου επιπέδου. Αυτές οι βεβαιώσεις αποτελούν τον προθάλαμο για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης μοτοποδηλάτου και αυτοκινήτου αντίστοιχα, δείχνοντας με αυτόν τον τρόπο τη σημασία που δίνει το γαλλικό σύστημα στην παιδεία που έχει να κάνει με την οδική ασφάλεια. Στόχος της προετοιμασίας αυτής από το σχολείο είναι η απόκτηση συγκεκριμένων γνώσεων από τους μαθητές, ώστε να κατανοηθούν καλύτερα οι κανόνες χρήσης των οδών από οδηγούς και πεζούς. Αυτό γίνεται με σκοπό να εξαλειφθούν τα λάθη στην συμπεριφορά που οφείλονται στην άγνοια, αλλά και στις «λανθασμένες ιδέες» των παιδιών, ώστε μεγαλώνοντας να μην έχουν να αντιμετωπίσουν ανάλογα προβλήματα.

Πιο συγκεκριμένα, για την απόκτηση του πρώτου επιπέδου της *Σχολικής Βεβαίωσης Οδικής Ασφάλειας* οι απαιτήσεις είναι πολύ συγκεκριμένες, και αφορούν σε θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση. Η Βεβαίωση αυτή αφορά σε μαθητές της 5^{ης} τάξης του Γαλλικού Γυμνασίου (2^{ης} τάξης Γυμνασίου για την Ελλάδα, δηλαδή μαθητές που είναι μέχρι 14 ετών) και εξετάζει τις γνώσεις των μαθητών σε θέματα οδικής ασφάλειας και εφαρμογής τους. Η Βεβαίωση αυτή επικυρώνει την επαρκή γνώση των εξεταζομένων πάνω στο θέμα της οδήγησης οχήματος σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο, είναι δε απαραίτητο στοιχείο και προσόν για τα άτομα 14-15 ετών που ενδιαφέρονται να παρακολουθήσουν σεμινάρια εκπαίδευσης μοτοποδηλάτων.

Όσον αφορά τη *Σχολική Βεβαίωση Οδικής Ασφάλειας* δευτέρου επιπέδου, αυτή αναφέρεται σε μαθητές 3^{ης} τάξης Γαλλικού Γυμνασίου (1^{ης} τάξης Ελληνικού Λυκείου), η διαδικασία απόκτησής της είναι ανάλογη με αυτής του πρώτου επιπέδου και περιλαμβάνει ανάλογη εξεταστέα ύλη.

Τα θέματα που εξετάζονται επεξεργάστηκαν κατά τη διάρκεια όλης της σχολικής χρονιάς στα προγράμματα όλων των μαθημάτων διδασκαλίας. Η εξέταση γίνεται με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, καθώς και με συμπλήρωση ερωτηματολογίων πολλαπλών επιλογών με γραφικές παραστάσεις συνθηκών κυκλοφορίας, ανάλογο με αυτό που χρησιμοποιείται στο ελληνικό εξεταστικό σύστημα. Το ζητούμενο της εξέτασης αποτελεί η αξιολόγηση των μαθητών σε ζητήματα συμπεριφοράς



σε διάφορες κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως και η πρόβλεψη έκτακτων συμβάντων στο δρόμο.

Οι εξετάσεις αυτές λαμβάνουν χώρα κάθε χρόνο και η συμμετοχή κάποιου σε αυτές γίνεται μετά από αίτηση. Θεσπίζονται διάφορες αρμόδιες επιτροπές από εκπαιδευτικούς και αντιπροσωπείες εξειδικευμένες επάνω στο θέμα της οδικής εκπαίδευσης, από τα Υπουργεία που ασχολούνται με αυτό. Τέτοια είναι το Υπουργείο Παιδείας, όπως και το Υπουργείο Εξοπλισμού, Οικισμού και Μεταφορών (Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Κυκλοφορίας). Αξίζει να σημειωθεί πως αυτές οι επιτροπές ανανεώνουν και προτείνουν κάθε χρόνο τα ερωτηματολόγια, το επίπεδο των εξετάσεων, καθώς και τις απαιτήσεις από τους υποψηφίους.

Τελικώς, μετά από την εξέταση για κάθε επίπεδο, ο κάθε επιτυχής υποψήφιος γίνεται κάτοχος της βεβαίωσης που φαίνεται παρακάτω και έχει τη μορφή πιστωτικής κάρτας.

| ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ | |
|---|--------------|
| ΣΧΟΛΙΚΗ ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Α΄ ΕΠΙΠΕΔΟ) | |
| Επώνυμο..... | Φωτογραφία |
| Όνομα..... | |
| Ημερομηνία Γέννησης..... | |
| Σχολείο..... | |
| Πόλη..... | |
| Νομός..... | |
| <i>Υπογραφή</i> | |
| Ημερομηνία..... | Ο Διευθυντής |

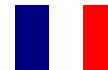
2.2 Η Κυκλοφοριακή Αγωγή ως μέρος των διδασκόμενων μαθημάτων

Όπως έχει προαναφερθεί, η οργάνωση του όλου προγράμματος βασίζεται στην ενσωμάτωση στα μαθήματα που διδάσκονται στα σχολεία, θεμάτων οδικής ασφάλειας. Παρακάτω παρατίθενται επιγραμματικά τα μαθήματα και τα σημεία που έλαβε χώρα αυτή η ενσωμάτωση, καθώς και επισημαίνεται ο στόχος των συγκεκριμένων θεμάτων σε σχέση με τους μαθητές.

Μαθηματικά

Στα Μαθηματικά έχουν προσαρμοστεί στοιχεία όπως τα θύματα μεταξύ των νέων, η ταχύτητα και η απόσταση από την στιγμή πέδησης μέχρι το ατύχημα, καθώς και η εξέλιξη των τροχαίων ατυχημάτων στη Γαλλία.

Ο στόχος είναι να καταλάβουν οι μαθητές πως τα τροχαία ατυχήματα αφορούν όλες τις ηλικίες, τον κίνδυνο που διατρέχουν οι οδηγοί δικύκλων και αυτοκινήτων κατά την οδήγηση, και σε τελική ανάλυση να γίνει σαφές το μέτρο της ανασφάλειας των χρηστών της οδού, και κυρίως των ατόμων της σχολικής και νεαρής ηλικίας.



Αγωγή του Πολίτη

Στο μάθημα της Αγωγής του Πολίτη τα θέματα που διδάσκονται αφορούν σε πεζούς στην πόλη, στη μετακίνηση με ποδήλατο και πατίνια, στο κράνος, στις οδικές σημάνσεις, στους κανόνες διάσχησης σε διασταυρώσεις και, τέλος, στις ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση ατυχήματος.

Στόχος της κάθε ενότητας, σε γενικές γραμμές, είναι να κατανοηθούν οι ρόλοι των πεζών, ποδηλατιστών και ατόμων που κινούνται με πατίνια στην οδό, καθώς και οι κανόνες ασφαλείας, όπως και η πρώτη επαφή και γνωριμία με την οδική σήμανση και τη σημασία της. Επιπρόσθετα, οι μαθητές μαθαίνουν πώς πρέπει να διασχίζουν το δρόμο και τις διασταυρώσεις σε διάφορες συνθήκες και περιπτώσεις κόμβων, ενώ πολύ σημαντικό είναι να γνωρίζουν τις ενέργειες που πρέπει να λαμβάνουν χώρα σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, ώστε οι επιπτώσεις να είναι όσο το δυνατόν πιο ανώδυνες, ακολουθώντας το τρίπτυχο «Προστατεύω - Ειδοποιώ - Σώζω».

Τεχνολογία

Στο συγκεκριμένο μάθημα αναλύονται θέματα που έχουν να κάνουν με το προστατευτικό κράνος και το κατά πόσο είναι κάποιος είναι ορατός με ένα δίκυκλο από τους άλλους οδηγούς.

Ο ρόλος της πρώτης από τις παραπάνω ενότητες είναι να διαπιστώσει ο μαθητής τη σημασία του να φέρει κανείς το κράνος ενώ οδηγεί δίκυκλο, τα μέρη, τα υλικά και τις ποιότητες αυτών, ώστε να είναι σε θέση να κάνει κάθε φορά την καλύτερη επιλογή. Όσον αναφορά τα θέματα του πώς να είναι κάποιος ορατός με δίκυκλο και πώς να προσέχει όταν είναι επάνω σε αυτό, είναι φανερό πως στόχο έχουν την διδασχία όλων εκείνων το βασικών στοιχείων ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια των δικυκλιστών, που αποτελούν εκ των πραγμάτων την πιο ευπαθή ομάδα οδηγών μέσα στην πόλη.

Αγγλική Γλώσσα

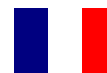
Στο μάθημα αυτό η οδική ασφάλεια υπεισέρχεται κατά τον προφορικό και γραπτό λόγο, με τις αναφορές σε ανάλογα ζητήματα κατά τη διάρκεια του μαθήματος. Ο στόχος είναι η εκμάθηση και επανάληψη των βασικών εννοιών για καλύτερη εμπέδωση από τους μαθητές.

Γαλλική Γλώσσα

Κάτι ανάλογο με τα παραπάνω συμβαίνει και με το μάθημα των Γαλλικών. Η διαφορά έγκειται στο ότι εδώ υπάρχει μία πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση στο θέμα, αφού οι μαθητές διδάσκονται τις ορολογίες της οδικής ασφαλείας, υπεισέρχονται σε διαδικασία μελέτης και κατανόησης κειμένων που έχουν σχέση με την ασφάλεια στους δρόμους και με το δράμα που συντελείται με κάποιο θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα, όπως και ενημερώνονται επάνω σε ειδικά θέματα νομοθεσίας και κανόνων οδικής συμπεριφοράς.

Επιστήμες της Ζωής και της Γης

Σε αυτήν την ενότητα δίνεται βαρύτητα στην επιρροή που έχουν στην οδήγηση και στην ασφάλεια διάφορες ουσίες, όπως ναρκωτικά, οινόπνευμα και φάρμακα.



Γνωστοποιούνται οι κίνδυνοι που εγκυμονούν όταν υπάρχει επήρεια τέτοιων ουσιών, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο επηρεάζεται ο ανθρώπινος οργανισμός από αυτές. Στα πλαίσια του ίδιου μαθήματος αναλύονται και θέματα που έχουν να κάνουν με την εγρήγορση και το που πρέπει να εστιάζεται η προσοχή του οδηγού. Στόχος όλων των παραπάνω είναι, βέβαια, να δοθούν οι βάσεις για ασφαλή οδήγηση ως αποτέλεσμα σωστής παιδείας.

Φυσική

Οι παράμετροι που έχουν την κατεύθυνση της οδικής παιδείας και δίνονται στο μάθημα της Φυσικής είναι η ανάλυση των προβλεπόμενων ατυχημάτων, η μηχανική της σύγκρουσης και οι μηχανισμοί ασφάλειας. Οι μαθητές εξοικειώνονται με τις έννοιες της απόστασης ακινητοποίησης οχήματος, του χρόνου αντίδρασης, του χρόνου πέδησης, καθώς και τις αλληλεξαρτήσεις τους. Στο τμήμα που έχει να κάνει με τη σύγκρουση, αποκτούν μία εικόνα για τις δυνάμεις που ασκούνται στο όχημα κατά τη διάρκειά της, καθώς και τα μέσα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να μειωθεί το μέγεθος επιρροής στους επιβάτες, όπως ζώνες ασφαλείας και αερόσακοι. Έτσι, οι μαθητές λαμβάνουν πληροφορίες που τους ωθούν να διατηρούν τις αποστάσεις ως οδηγοί και να εκτιμούν τη χρήση των συστημάτων ασφαλείας στο αυτοκίνητο.

Φυσική Αγωγή και Αθλητική Αγωγή

Στο μάθημα αυτό οι μαθητές αναπτύσσουν και καλλιεργούν της ικανότητες που μπορούν να τους βοηθήσουν κατά την οδήγηση, όπως ταχείες αντιδράσεις και αντανακλαστικά, γρήγορη εκτίμηση των οπτικών σημάτων που παίρνουν από το περιβάλλον, ώστε να είναι όσο το δυνατόν πιο άμεση η λήψη αποφάσεων κατά την οδήγηση, και επισήμανση καταστάσεων κούρασης, που μπορεί να γίνουν επικίνδυνες για την ασφάλεια.

2.3 Συμπεράσματα

Από τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε πως η πολιτική που ακολουθείται στη Γαλλία, και η οποία φαίνεται να αποδίδει, είναι η συνεχής τριβή των μαθητών με το θέμα της οδικής συμπεριφοράς και ασφάλειας, ώστε αυτή να γίνει μέρος της καθημερινότητας και βίωμα τους. Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται αυτό είναι η διαδικασία της διδασκαλίας των περισσότερων μαθημάτων με παραδείγματα και εφαρμογές που έχουν αυτόν τον στόχο, ώστε να λαμβάνεται κάθε φορά και κάθε χρόνο το μήνυμα από τους μαθητές, διαμορφώνοντας έτσι την οδική τους προσωπικότητα με γνώμονα την ασφάλεια καθ' όλη τη διάρκεια της σχολικής τους θητείας. Είναι μία μέθοδος διαμόρφωσης ενιαίας οδικής παιδείας που μπορεί να εφαρμοσθεί από κάθε χώρα, αφού οι απαιτήσεις σε εξειδικευμένο προσωπικό, αλλά και υποδομή, δεν είναι σημαντικές.

3. ΙΣΠΑΝΙΑ

Στην Ισπανία, το κράτος και οι πολίτες είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένοι στα θέματα που αφορούν στην οδική ασφάλεια. Οι μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες της χώρας, όπως η SEAT, αλλά και άλλων χωρών, κυρίως η RENAULT, συνεργάζονται με την κυβέρνηση και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και επικοινωνίας, στην προσπάθεια μείωσης των νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα. Έτσι, πολύ συχνά στην τηλεόραση, το ραδιόφωνο και τον τύπο (γραπτό και ηλεκτρονικό-Internet), γίνονται διαφημιστικές εκστρατείες πληροφόρησης και ενημέρωσης του κοινού.

Μάλιστα, έχοντας αντιληφθεί ότι η αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος επιτυγχάνεται «χτυπώντας το στη ρίζα του», η προσπάθεια επικεντρώνεται στα άτομα νεαρής ηλικίας. Τα άτομα ηλικίας μέχρι 18 ετών είναι στατιστικώς ιδιαίτερα ευάλωτα όταν κυκλοφορούν ασυνόδευτα στο δρόμο ως πεζοί ή ως οδηγοί (ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, με πατίνια κλπ.). Το πρόβλημα εστιάζεται στην έλλειψη Κυκλοφοριακής Αγωγής, παιδείας και φυσικά απαιτούμενης εμπειρίας.

Στα πλαίσια της προώθησης της προσπάθειας για την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, ο αρμόδιος τομέας του ισπανικού Υπουργείου Συγκοινωνιών (DGT-Dirección General de Tráfico) και τα Υπουργεία Εσωτερικών και Παιδείας, διοργανώνουν εθνικό διαγωνισμό με θέμα «Κυκλοφοριακή Αγωγή στα σχολεία». Με αυτόν τον τρόπο συγκεντρώνεται κάθε ολοκληρωμένη προσπάθεια-πρόταση των διαφόρων ιδιωτικών φορέων, επιλέγεται η βέλτιστη δυνατή και εφαρμόζεται ως πρόγραμμα διδασκαλίας (με βιβλίο) στα σχολεία, σε κάθε εκπαιδευτική βαθμίδα (πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια) ξεχωριστά. Παρατηρήθηκε ότι σε αυτό το ηλικιακό φάσμα ο άνθρωπος (παιδί ή έφηβος) επικοινωνεί καλύτερα και αμεσότερα με τους γονείς, και γενικότερα με το συγγενικό του περιβάλλον, με αποτέλεσμα να μεταφέρεται με απόλυτη σχεδόν αξιοπιστία οτιδήποτε διδάσκεται ή γίνεται στα πλαίσια της διδασκαλίας.

Έτσι, σε συνεργασία με τους γονείς, παρέχονται τα απαιτούμενα ερεθίσματα και η σωστή πληροφόρηση στο νεαρό άτομο, προκειμένου να αναπτύξει κυκλοφοριακή συνείδηση. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια καθορισμένης ώρας διδασκαλίας, και ανάλογα με την ηλικία και το επίπεδο των μαθητών, διεξάγονται οι εξής δραστηριότητες (αναφέρονται με τη χρονική σειρά που εφαρμόζονται στις διάφορες μαθησιακές βαθμίδες):

- Χειροτεχνία-κατασκευή σημάτων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας σε χαρτί και εξήγηση της σημασίας τους για τους χρήστες της οδού. Κατόπιν, στα πλαίσια ενός παιχνιδιού-τεστ, οι μαθητές καλούνται να τοποθετήσουν τα σήματα επάνω σε έτοιμο οδικό δίκτυο (που παρέχεται στον εκπαιδευτικό μέσω του Υπουργείου Συγκοινωνιών)
- Κυκλοφορία πεζή και με οχήματα (I.X., δίκυκλα, σχολικά λεωφορεία) με ή χωρίς τη συνοδεία γονέων
- Πληροφόρηση για τους κινδύνους που διατρέχει κάποιος όταν παραβιάζει ή αγνοεί τα σήματα της τροχαίας

CONCURSO DE PROYECTOS DE EDUCACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO ESCOLAR 11ª EDICIÓN



Carta 2001-2002



Dirección Gen. de Tráfico



Dirección Gen. de Tráfico



- Εκμάθηση σωστής συμπεριφοράς κατά την ώρα του παιχνιδιού δίπλα σε δρόμο, κατά τη διάσχιση αυτού, κατά την κυκλοφορία στο πεζοδρόμιο και τις διαβάσεις με ή χωρίς φωτεινό σηματοδότη
- Γνωριμία με τον τροχονόμο και εξήγηση του ρόλου του
- Συζητήσεις με διάφορους ειδήμονες και με γονείς, παρουσία εκπαιδευτικού, και προβολή διαφανειών και ταινιών
- Συζήτηση των θεμάτων του βιβλίου που παρέχεται από το κράτος, το οποίο περιλαμβάνει οδηγίες, συμβουλές, εικόνες και αφίσες, καθώς και τεστ αφομοίωσης και ελέγχου αντίληψης της σωστής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς
- Εκπαιδευτικές επισκέψεις σε Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής και πρακτική εφαρμογή της θεωρίας
- Αναλυτικά ψυχοτεχνικά και οπτικοακουστικά τεστ γνώσεων με τη βοήθεια ηλεκτρονικού υπολογιστή και ειδικών εξομοιωτών on-line, που παρουσιάζονται στο Internet κατά καιρούς από διάφορες εταιρίες, όπως η RENAULT. Μάλιστα, εκτός από τα κλασικά «Σωστό-Λάθος», υπάρχουν και τα δυναμικά ή real time τεστ, στα οποία ο χρήστης κυκλοφορεί με όποιο μέσο επιλέξει για 5 λεπτά σε κάποιο δίκτυο, και κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας του παρέχονται οπτικοακουστικές και απτικές πληροφορίες και διορθώσεις. Στο τέλος, αφού του ανακοινωθεί η τελική του βαθμολογία, του παρέχονται συμβουλές σχετικά με τον τρόπο οδήγησής του και προτρέπεται να ξαναδοκιμάσει για να βελτιώσει την εικόνα του και τις επιδόσεις του
- Προβολή διαφημιστικών ταινιών μικρού μήκους με εκπαιδευτικό χαρακτήρα, επάνω σε θέματα οδικής ασφάλειας, με σκοπό την ενημέρωση (και όχι τον εκφοβισμό ή την αποστροφή των παιδιών)
- Ομιλίες από επαγγελματίες οδηγούς αγώνων αυτοκινήτου για τις συνθήκες οδικής ασφάλειας στις πίστες, που είναι αυξημένες σε σχέση με τους δρόμους του εθνικού δικτύου

4. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η διαπαιδαγώγηση των παιδιών σε θέματα οδικής ασφάλειας είναι σημαντικό ζήτημα και στην Πορτογαλία. Για την ευαισθητοποίηση των γονέων και των εκπαιδευτικών, τα Υπουργεία Εσωτερικών και Παιδείας προχώρησαν στον χαρακτηρισμό του έτους 2000 ως του έτους εκπαίδευσης στην οδική ασφάλεια.

Από το έτος 1997 μία επιτροπή με αντιπροσώπους από το Υπουργείο Εσωτερικών, το Υπουργείο Παιδείας και την Εθνική Επιτροπή της Ένωσης Γονέων, θεωρεί τα ζητήματα που αφορούν στην ενσωμάτωση οδικής ασφάλειας στο επίσημο εκπαιδευτικό σύστημα της χώρας, καλύπτοντας όλα τα επίπεδα εκπαίδευσης από την Προβασική έως και τη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση.

Σημειώνεται ότι οι εκπαιδευτικοί αποτελούν στόχο των ενημερωτικών και των εκπαιδευτικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας, που τους εξασφαλίζουν τα απαραίτητα εργαλεία για να αντεπεξεέλθουν στις απαιτήσεις της διδασκαλίας των μαθητών τους. Η παραγωγή εκπαιδευτικού υλικού (βίντεο και υποστηρικτικού κειμένου) είναι σε εξέλιξη και στοχεύει στην αυτό-εκπαίδευση, ενώ σημειώνεται ότι το υλικό, όπως τα φυλλάδια, έχει ήδη διανεμηθεί σε σχολεία της χώρας.

4.1 Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής

Στην Πορτογαλία, τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής ονομάζονται «**Σχολεία Κυκλοφορίας**». Στα συγκεκριμένα Πάρκα προσομοιάζονται οι συνθήκες κυκλοφορίας για παιδιά ηλικίας 3-10 ετών, τα οποία μαθαίνουν παίζοντας τους ρόλους οδηγών, επιβατών και πεζών, υπό τις οδηγίες και την επίβλεψη ενός εκπαιδευτή. Τα Πάρκα έχουν δημιουργηθεί από τις κατά τόπους δημοτικές αρχές, λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές (για το σκοπό αυτό έχουν δοθεί σε όλους τους δήμους φυλλάδια-οδηγοί με σχετικές οδηγίες).

Πιο αναλυτικά, τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής περιλαμβάνουν ειδικά εξοπλισμένη πίστα, όπου προσομοιώνονται οι πραγματικές συνθήκες της οδικής κυκλοφορίας, καθώς επίσης και αίθουσα διδασκαλίας, χώρο για τους εκπαιδευτές, χώρο για τη διοίκηση κλπ. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές, το συνολικό εμβαδόν των Πάρκων δεν πρέπει να είναι μικρότερο των 2500 m². Επίσης, υπάρχει δέσμευση για την ευκολία οδικής πρόσβασης στα Πάρκα και για την ύπαρξη εγκαταστάσεων ύδρευσης και ηλεκτρικού. Ωστόσο, στις περιπτώσεις που επαρκεί ο χώρος δίνεται η δυνατότητα να δημιουργηθούν πιο σύνθετες πίστες, με γεωμετρία που προσεγγίζει ακόμη περισσότερο τις πραγματικές συνθήκες.

Αξιόλογο επισήμανσης είναι ότι στα Πάρκα αυτά υπάρχει κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Ειδικότερα, η κατακόρυφη σήμανση είναι φορητή, ώστε να μπορεί να μεταβάλλεται ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες των μαθημάτων. Επιπλέον, στη σήμανση θα πρέπει να περιλαμβάνονται τουλάχιστον ένα σύστημα φωτεινού σηματοδότη, που θα ρυθμίζει την κυκλοφορία των πεζών και των οχημάτων. Το σύστημα απαραίτητα θα έχει τη δυνατότητα της χειροκίνητης ρύθμισης της κυκλοφορίας από τον εκπαιδευτή. Ο εξοπλισμός ολοκληρώνεται με οχήματα, κράνη και μικροφωνικό σύστημα για τον εκπαιδευτή.

4.2 Εκπαιδευτικό υλικό

Σχετικά με τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό, σημειώνεται ότι ο χώρος δραστηριοτήτων μεταξύ άλλων πρέπει να διαθέτει μία συσκευή τηλεόρασης με βίντεο, συσκευή



προβολής διαφανειών και έναν υπολογιστή με συσκευή ανάγνωσης CD-ROM. Επιπρόσθετα, το σχολείο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με διάφορα εκπαιδευτικά εργαλεία, όπως διαφάνειες, βιβλία, λογισμικό κλπ.

4.3 Λοιπά εκπαιδευτικά προγράμματα

Στα υπόλοιπα εκπαιδευτικά προγράμματα που αφορούν στην εκπαίδευση για θέματα οδικής ασφάλειας, περιλαμβάνεται το “CICLOFORMA”. Το εν λόγω αποτελεί ένα πειραματικό πρόγραμμα που εφαρμόζεται από το έτος 1998, μέσα από το οποίο νέοι 14-16 ετών μπορούν να αποκτήσουν άδεια οδήγησης μοτοποδηλάτου, μετά από μια περίοδο εκπαίδευσης που εξασφαλίζεται από την επιτροπή PRP (Portugal Road Prevention). Οι υποψήφιοι πρέπει να εγκριθούν από την προηγούμενη σχολική χρονιά και να τους επιτραπεί να συμμετάσχουν στα μαθήματα από τους δασκάλους τους.

Σε ανάλογο πειραματικό καθεστώς λειτουργούν λέσχες οδικής ασφάλειας σε ορισμένα σχολεία της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (15-17 ετών) για μαθητές, όπου υπό την καθοδήγηση ενός δασκάλου πραγματοποιούνται μελέτες και εργασίες σε θέματα οδικής ασφάλειας, μετά από τις κανονικές ώρες διδασκαλίας.

Σε επόμενο στάδιο οι μαθητές μπορούν να προχωρήσουν στην ανάπτυξη των ικανοτήτων τους σε θέματα κυκλοφορίας. Ωστόσο, κάτι τέτοιο εξαρτάται από την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου των σχολείων και, κατά συνέπεια, δεν υπάρχουν εγγυήσεις ότι όλοι οι μαθητές της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης θα εμπλακούν στο συγκεκριμένο πρόγραμμα.

5. ΕΛΛΑΔΑ

Στα πλαίσια της συγκριτικής παρουσίασης ελληνικής και αλλοδαπής εμπειρίας σε θέματα οδικής ασφάλειας, αναφέρεται ότι στην Ελλάδα η Κυκλοφοριακή Αγωγή στα Δημοτικά Σχολεία και στα Γυμνάσια και Λύκεια δεν αποτελεί τμήμα του εκπαιδευτικού προγράμματος. Τη σημαντική αυτή έλλειψη επιχειρεί να καλύψει το πρόγραμμα που έχει συστήσει το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στα πλαίσια του Εθνικού Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας, το οποίο περιλαμβάνει τη Δράση Δ.3. Η εν λόγω Δράση προβλέπει την κατασκευή και λειτουργία Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΚΑ) από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και αφορά παιδιά προσχολικής ηλικίας και Δημοτικού Σχολείου.

Ενώ η σχεδιαζόμενη πολιτική οδικής ασφάλειας προβλέπει την ενσωμάτωση σχετικών θεμάτων στο επίσημο εκπαιδευτικό σύστημα τόσο στην Πρωτοβάθμια, όσο και στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση, προς το παρόν δεν έχει δρομολογηθεί η κατασκευή και η λειτουργία ΠΚΑ για τους μαθητές της δεύτερης, ούτε και η διδασκαλία σχετικών γνώσεων πρακτικού και θεωρητικού επιπέδου με ανάλογη πιστοποίηση, όπως συμβαίνει σε χώρες του εξωτερικού που μελετώνται στο παρόν.

Αξιοσημείωτο, όμως, είναι ότι εξελίσσεται, όπως συμβαίνει και στην Πορτογαλία, η δημιουργία του εκπαιδευτικού υλικού που στοχεύει πρώτα στην αυτοενημέρωση των εκπαιδευτικών σε θέματα Κυκλοφοριακής Αγωγής και οδικής ασφάλειας, προκειμένου να αποκτήσουν τα απαραίτητα εφόδια για μια μεθοδική διδασκαλία, και έπειτα στη βέλτιστη κατανόηση και αφομοίωση των στοιχείων της από την πλευρά των μαθητών, που μακροπρόθεσμα θα συντελέσει στην έμπνευση της οδικής ασφάλειας στους νέους.

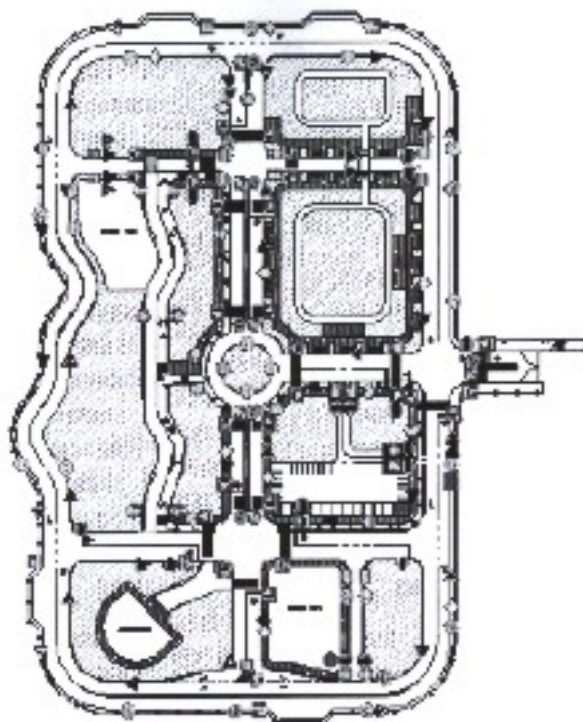
5.1 Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής

Σύμφωνα πάντα με το ενδιαφέρον που οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης εκδηλώνουν προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ), στο πρόγραμμα του τελευταίου έχουν ενταχθεί 140 ΟΤΑ με προγραμματική σύμβαση, ενώ εκκρεμεί ένας σημαντικός αριθμός αιτήσεων. Από αυτούς, οι 14 έχουν ολοκληρώσει τις εργασίες κατασκευής και ξεκίνησαν τη λειτουργία του ΠΚΑ κατά το σχολικό έτος 2002-2003.

Η πρωτοβουλία του ΥΜΕ αποτελεί καινοτομία στα δεδομένα της χώρας, αφού για πρώτη φορά επιχειρείται η εγκατάσταση ενός δικτύου Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε ολόκληρη την επικράτεια, με τη μορφή ενός πρότυπου σχεδίου. Το τελευταίο περιλαμβάνει τη γενική χωροθέτηση, τη μελέτη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την αναλυτική διαστασιολόγηση των επιμέρους δομικών στοιχείων του, αλλά και τη σύνταξη Οδηγών Εκπαίδευσης, προκειμένου να υποβοηθηθούν οι λειτουργοί των ΠΚΑ.

Το ΠΚΑ προσομοιώνει ένα τυπικό οδικό δίκτυο αστικού και περιαστικού χώρου, που περιλαμβάνει μία σειρά αντιπροσωπευτικών συγκοινωνιακών στοιχείων, τα οποία αποτελούν αντικείμενο εκπαίδευσης για παιδιά προσχολικής ηλικίας και Δημοτικού Σχολείου. Το πρόγραμμα της εκπαίδευσης έχει προδιαγραφεί από το ΥΜΕ, προς την κατεύθυνση της προσαρμογής και της γνωριμίας με το περιβάλλον του οδικού δικτύου και των βασικών κανόνων κυκλοφορίας, η οποία είναι παρόμοια και για τις χώρες της Ιταλίας, Γαλλίας, Ισπανίας και Πορτογαλίας. Βέβαια, σε σχέση με τις εν λόγω χώρες, στην Ελλάδα ως ευρύτερος σκοπός του ΥΜΕ δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη λειτουργία σε επίπεδο των τοπικών κοινωνιών, μέσα από τα ΠΚΑ, ενός

ζωντανού οργανισμού με ρόλο συντονιστή και εμψυχωτή των ενεργειών για τη βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς.



Πρότυπο σχέδιο Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής.

5.2 Το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής

Αξιόλογο επισήμανσης είναι ότι στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα πρότυπα του εξωτερικού, παράλληλα με τη λειτουργία των ΠΚΑ σχεδιάζεται και η ένταξη του μαθήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα Δημοτικά Σχολεία, γεγονός που ισχύει ήδη στις παραπάνω χώρες. Για το ζήτημα αυτό έχει εισηγηθεί η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Παιδείας, προτείνοντας τη χρησιμοποίηση της υποδομής των ΠΚΑ για τις ανάγκες του εν λόγω μαθήματος. Κατά συνέπεια, κρίνεται επιτακτική η ένταξη της Κυκλοφοριακής Αγωγής ως αυτόνομου μαθήματος του ωρολογίου προγράμματος, ώστε να έχουν τη δυνατότητα όλοι οι μαθητές να εμπλακούν σε αυτό, ακόμη κι αυτοί που δεν φοιτούν σε Δημοτικά Σχολεία των μεγάλων αστικών κέντρων, όπου και θα λειτουργήσουν τα ΠΚΑ.

5.3 Εκπαιδευτικό υλικό

Μία επιπλέον προσπάθεια στα πλαίσια της ελληνικής εκπαίδευσης, σε ζητήματα σχετικά με την οδική ασφάλεια, είναι η δημιουργία διδακτικού υλικού και η παραγωγή εκπαιδευτικού υλικού, με τίτλο «Κυκλοφοριακή Αγωγή - Ατυχήματα», που εκπονήθηκε από ποικίλους φορείς (Ερευνητικό Πανεπιστημιακό Ινστιτούτο Ψυχικής Υγιεινής, Κέντρο Έρευνας και Πρόληψης Παιδικών Ατυχημάτων Ιατρικής Σχολής Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης), κατόπιν ανάθεσης από το Υπουργείο Παιδείας το 1999.



Ο στόχος του εν λόγω εκπαιδευτικού υλικού, που δεν διαφοροποιείται από εκείνο των παραπάνω τεσσάρων χωρών, είναι η προώθηση προτύπων συμπεριφοράς που προάγουν την υγεία των νέων, μέσω μεθόδων και πρακτικών που βοηθούν τους μαθητές να εντοπίσουν τους παράγοντες που προκαλούν ατυχήματα και να προστατεύουν τον εαυτό τους, υιοθετώντας μια ενεργή θέση πρόληψης έναντι των κινδύνων που τους περιτριγυρίζουν. Ένα σημαντικό τμήμα του υλικού περιέχει στοιχεία Κυκλοφοριακής Αγωγής, με αναφορά στα τροχαία ατυχήματα που εμπλέκονται οι νέοι (πεζοί, οδηγοί ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων κλπ.) και στην πρόληψή τους.

Το εκπαιδευτικό υλικό περιλαμβάνει δύο βιβλία που απευθύνονται σε μαθητές δύο αντίστοιχων ηλικιακών ομάδων, των 11-14 ετών και των 15-18 ετών, ένα βιβλίο για τον εκπαιδευτικό με το διδακτικό υλικό της εκπαίδευσης, καθώς και διαφάνειες που διευκολύνουν την παρουσίαση του υλικού. Τα μεν πρώτα βοηθούν τους μαθητές να εξοικειωθούν με τους όρους, τους τύπους και τη βαρύτητα των ατυχημάτων, εστιάζοντας στις αιτίες, στις επιπτώσεις, στην αντιμετώπιση και στην πρόληψή τους, το δε δεύτερο αναφέρεται σε πληροφορίες για κάθε κατηγορία ατυχημάτων και σε δραστηριότητες που θα επιτρέψουν στους μαθητές να αποκτήσουν μία ενεργή συμμετοχή στην πρόληψή τους. Επιπλέον, παραθέτει φύλλα αξιολόγησης των μαθητών, αποτελούμενα από μία σειρά ερωτήσεων που επιτρέπουν τον έλεγχο των γνώσεων που έχουν αποκτηθεί για κάθε ενότητα ξεχωριστά.

Σε ό,τι αφορά την Κυκλοφοριακή Αγωγή, το μάθημα αποτελείται από μία σειρά θεματικών Ενοτήτων. Η 1^η Ενότητα αφορά τους επιβάτες οχημάτων (ορθή συμπεριφορά επιβατών κατά τη διάρκεια μίας διαδρομής, αιτίες ατυχημάτων με επιβατικά αυτοκίνητα, ριψοκίνδυνη συμπεριφορά, τρόποι και μέσα για την πρόληψη των ατυχημάτων). Η 2^η Ενότητα είναι αντίστοιχου θεματικού περιεχομένου, με τη διαφορά ότι απευθύνεται στους συνεπιβάτες δικύκλων. Στην Ενότητα αυτή γίνεται, επίσης, αναφορά στην ευθύνη που βαραίνει την Πολιτεία σχετικά με τους δικυκλιστές και τους γονείς. Η 3^η Ενότητα αφορά τους οδηγούς ποδηλάτων (αιτίες τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ποδηλάτων, ριψοκίνδυνη συμπεριφορά ποδηλατιστών και ανυποψίαστη συμπεριφορά των υπόλοιπων οδηγών, ο λόγος και ο βαθμός ευθύνης της Πολιτείας, παραδείγματα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τρόποι πρόληψης των τροχαίων ατυχημάτων από τον ποδηλατιστή). Η 4^η Ενότητα αφορά τους πεζούς (αιτίες ατυχημάτων με ευθύνη πεζών, συμβουλές προς πεζούς ως προς τον τρόπο συμπεριφοράς τους για την πρόληψη ατυχημάτων). Τέλος, η 5^η Ενότητα αφορά τις άμεσες επιπτώσεις των οδικών ατυχημάτων και τον τρόπο αντιμετώπισής τους.

Σε ό,τι αφορά την Κυκλοφοριακή Αγωγή των παιδιών, έχουν εντοπιστεί διάφορα βιβλία-εγχειρίδια με ποικίλες θεματικές ενότητες:

1. Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, Ι. Σουμάνης:

A. «Η Γνώση και Προσοχή σώζουν ζωές», για παιδιά των πρώτων τάξεων του Δημοτικού Σχολείου, με σύντομα κείμενα που έχουν τη μορφή απλών οδηγιών και σχετίζονται με τους κανόνες κυκλοφορίας των πεζών στο οδικό δίκτυο

B. «Κυκλοφοριακή Διαπαιδαγώγηση», για παιδιά των τελευταίων τάξεων του Δημοτικού Σχολείου και του Γυμνασίου, με κείμενα που αφορούν τους βασικούς κανόνες οδικής ασφάλειας που πρέπει να τηρεί ο οδηγός αυτοκινήτου και μοτοποδηλάτου, τις συμβουλές προς τους γονείς και τα παιδιά κατά την κυκλοφορία τους στο οδικό δίκτυο, καθώς και τη συμπεριφορά των τελευταίων ως πεζοί



2. Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών:
«70 Βήματα με Οδική Ασφάλεια», για παιδιά προσχολικής ηλικίας, με σύντομες οδηγίες που συνοδεύονται από αντίστοιχο σκίτσο ή εικόνα και αναφέρονται στους βασικούς κανόνες κυκλοφορίας των πεζών
3. Κ. Ραυτογιάννη:
«Κυκλοφοριακή Αγωγή για παιδιά», που αναφέρεται στην περιγραφή των ατυχημάτων και των πινακίδων σήμανσης με αντίστοιχες εικόνες, στις οδηγίες για την ορθή συμπεριφορά του πεζού με κατάλληλα σκίτσα ή εικόνες, υποδεικνύοντα τη σωστή και τη λανθασμένη ενέργεια, καθώς και στην κυκλοφορία από τη σκοπιά του οδηγού, με αντίστοιχα εικονογραφημένα παραδείγματα

Σε αντιπαράθεση με τις υπόλοιπες χώρες που μελετώνται, στην Ελλάδα η επιμόρφωση των εκπαιδευτικών αναφορικά με την Κυκλοφοριακή Αγωγή είναι σχεδόν ανύπαρκτη, και κατ' επέκταση η ενασχόληση τους με αυτήν στη διδακτική πράξη, περιορισμένη και προαιρετική. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εμπλέκεται ελάχιστος αριθμός μαθητών στη διδασκαλία της Κυκλοφοριακής Αγωγής. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια το Υπουργείο Μεταφορών, σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, έδειξε ενδιαφέρον για την Κυκλοφοριακή Αγωγή, το οποίο αποδεικνύεται έμπρακτα με την πρόταση για διδασκαλία της στα πλαίσια της Ευέλικτης Ζώνης¹ και με την παράλληλη δημιουργία ενός πολυθεματικού και δίτομου εγχειριδίου για το δάσκαλο (1^{ος} Τόμος: «Βλέπω το σημερινό κόσμο, Πολυθεματικό Βιβλίο Δημοτικού Σχολείου για την Ευέλικτη Ζώνη» - 2^{ος} Τόμος: «Βλέπω το σημερινό κόσμο, Δημιουργικές - Διαθεματικές Δραστηριότητες για την Ευέλικτη Ζώνη του Δημοτικού Σχολείου»). Το εν λόγω εγχειρίδιο περιλαμβάνει συνοπτικά το περιεχόμενο της Κυκλοφοριακής Αγωγής (1^{ος} Τόμος) και τον τρόπο δημιουργικής και διαθεματικής επεξεργασίας του (2^{ος} Τόμος).

Δεν θα πρέπει να παραληφθεί, επίσης, ότι παράλληλα με την ελληνική Πολιτεία, αρχίζουν να δραστηριοποιούνται τα τελευταία χρόνια και οι Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων, με την πρωτοβουλία τους για το Σχολικό Τροχονόμο, που η παρουσία του αποσκοπεί όχι μόνο στην ασφαλή μετακίνηση των μαθητών από και προς στο σχολείο, αλλά και στο να λειτουργήσει ως πρότυπο συμπεριφοράς με τις συμβουλές του. Επιπρόσθετα, ανάλογη δραστηριότητα δείχνουν και οι ιδιωτικοί εκδοτικοί οίκοι, που αρχίζουν να προωθούν βοηθητικά βιβλία για δασκάλους (ενδεικτικά, Δεμάγκου Β., «Κυκλοφοριακή Αγωγή Ε' και Στ' Δημοτικού», Εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα 2003) με αντικείμενο την Κυκλοφοριακή Αγωγή και με δραστηριότητες προσαρμοσμένες στη νοητική και χρονολογική ηλικία των μαθητών.

5.4 Γενικές Παρατηρήσεις

Πέρα από όσα αναφέρθηκαν σε αυτό το Κεφάλαιο, σκοπός του οποίου ήταν η ενδελεχής παράθεση όλων των δραστηριοτήτων σχετικά με την Κυκλοφοριακή Αγωγή στην Ελλάδα, θα πρέπει να τονιστεί με σαφήνεια ότι **η πρόοδος της χώρας μας στο συγκεκριμένο αντικείμενο δεν βρίσκεται ακόμη σε ικανοποιητικό επίπεδο**. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Κυκλοφοριακή Αγωγή σαν μάθημα δεν υπάρχει ακόμη στα αναλυτικά σχολικά προγράμματα, η δε εισαγωγή του θα απαιτήσει ακόμη πολλή προσπάθεια, κυρίως στο επίπεδο της αντίστοιχης κατ' αρχήν επιμόρφωσης των εκπαιδευτικών.

¹ Ευέλικτη Ζώνη: νεοφερμένο μάθημα στο ωρολόγιο πρόγραμμα του Δημοτικού Σχολείου



Η προσπάθεια που ξεκίνησε με την υλοποίηση των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε όλη την Ελλάδα είναι πραγματικά αξιόλογη, αρκεί τα τελευταία να λειτουργήσουν ικανοποιητικά στην πράξη και να υπάρξει μία ουσιαστική τριβή των μαθητών με αυτά. Επίσης, θα πρέπει να ληφθεί πολύ σοβαρά υπόψη το ζήτημα των απομακρυσμένων από αυτά σχολείων, καθώς αρκετές φορές οι μετακινήσεις από τις επαρχίες στα αστικά κέντρα που βρίσκονται τα Πάρκα είναι δύσκολες και κοστίζουν.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι **σε επίπεδο σχεδιασμού της εκστρατείας**, δεδομένη και αδιαπραγμάτευτη προϋπόθεση για το ζήτημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα σχολεία θα πρέπει να είναι η εμπλοκή όλων των αρμόδιων φορέων, και κυρίως η **συνεργασία αμφότερον των Υπουργείων Μεταφορών και Παιδείας**. Και δυστυχώς, αυτήν τη στιγμή το Υπουργείο Παιδείας δεν συμμετέχει στο σχεδιασμό, περιοριζόμενο απλώς στη διαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.

ΣΥΝΟΨΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα όσα εκτέθηκαν για τις χώρες της Ιταλίας, Γαλλίας, Ισπανίας και Πορτογαλίας, καθίσταται σαφές ότι υπάρχει μια έντονη δραστηριοποίηση στα ζητήματα Κυκλοφοριακής Αγωγής σε επίπεδο σχολικής εκπαίδευσης. Η δραστηριοποίηση αυτή συνίσταται τόσο στη δημιουργία εκπαιδευτικού υλικού (βιβλία, βιντεοκασέτες, φυλλάδια κλπ.) τα οποία απευθύνονται στους μαθητές, αλλά και στους γονείς και δασκάλους, όσο και στην ένταξη των ζητημάτων οδικής ασφάλειας στα σχολεία. Πρωταρχικός σκοπός των προσπαθειών αυτών είναι η ασφάλεια των νέων όταν κυκλοφορούν στους δρόμους, αλλά και η απόκτηση της κατάλληλης νοοτροπίας και συνείδησης, που θα συντελέσει στη διαμόρφωσή τους σε υπεύθυνους οδηγούς κατά την ενηλικίωση.

Η ένταξη ζητημάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής και οδικής ασφάλειας στα σχολικά προγράμματα επιτυγχάνει την οργανωμένη και συστηματική εκπαίδευση των νέων στα ζητήματα αυτά. Παράλληλες δράσεις με κοινές επιδιώξεις είναι και τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής. Εκεί η εκπαίδευση αφορά τα παιδιά προσχολικής ηλικίας και Δημοτικού Σχολείου, τα οποία βρίσκονται στη φάση διάπλασης του χαρακτήρα και της προσωπικότητάς τους, γεγονός που διευκολύνει την αφομοίωση των εκπαιδευτικών αντικειμένων σε βάθος. Στην ίδια κατεύθυνση κινούνται και οι εθνικές εκστρατείες με αντικείμενο την Κυκλοφοριακή Αγωγή των παιδιών σχολικής ηλικίας, προκειμένου να ενημερωθούν και οι ενήλικες για τη θέση του παιδιού στο κυκλοφοριακό σύστημα και για τους κινδύνους και τις ιδιαίτερες δυσκολίες που αντιμετωπίζει όταν κυκλοφορεί στο δρόμο.

Μία παρόμοια πορεία έχει δείξει διάθεση να ακολουθήσει και η Ελλάδα. Το πιο βασικό που θα πρέπει να κερδηθεί από την εμπειρία των υπόλοιπων χωρών και να καταστεί σαφές, είναι το γεγονός ότι ο μόνος τρόπος για τη διαμόρφωση ορθά σκεπτόμενων χρηστών του συστήματος κυκλοφορίας σε επίπεδο συνείδησης είναι η οδική διαπαιδαγώγηση σε επίπεδο εκπαίδευσης, κάτι που συμβαίνει άλλωστε και για την ίδια την ένταξη στο κοινωνικό σύνολο. Από εκεί και πέρα, σύμφωνα με τα όσα παρατέθηκαν στο παρόν, το παράδειγμα της Ιταλίας δείχνει το δρόμο στη διαμόρφωση ενός συστήματος προσαρμοσμένου στα δεδομένα κάθε βαθμίδας εκπαίδευσης, το δε παράδειγμα της Γαλλίας ότι πέρα από το αυτό καθ' αυτό μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής, η διαμόρφωση ορθής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς περνάει και μέσα από τη συνεχή τριβή με το ζήτημα, μέσα από την καθημερινή επαφή και με τα υπόλοιπα διδασκόμενα μαθήματα.

