

Κυκλοφοριακή Αγωγή στην εκπαίδευση

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ, δεν του έχει δοθεί όμως η αρμόζουσα σημασία. Είναι ένα θέμα πού απασχολεί την καθημερινότητα μας, την υγεία μας, την ίδια μας την ζωή και στο οποίο συμμετέχουμε όλοι. Συμμετέχουμε ως οδηγοί, ως επιβάτες οχημάτων, ως πεζοί, ως γονείς, ως ανήλικοι, ως εκπαιδευτικοί, ως μαθητές, ως υπηρεσιακοί αρμόδιοι, ως Κράτος, ως πολίτες, ως Κοινωνία.

Κανένα τροχαίο ατύχημα δεν έχει γίνει χωρίς τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων. Όταν ένα τροχαίο γίνεται, όλοι μας συνειρμικά προσπαθούμε με το μυαλό μας να γυρίσουμε το χρόνο πίσω και να υπολογίσουμε πως το ατύχημα αυτό θα είχε αποφευχθεί. Τι θα γινόταν αν ο τάδε οδηγός δεν έτρεχε, ή δεν είχε παραβιάσει το «κόκκινο», ή την προτεραιότητα, ή πρόσεχε την διάβαση πεζών. Τι θα γινόταν αν ο δείνα πεζός είχε ελέγξει το δρόμο πριν τον διασχίσει. Με λίγα λόγια, τι θα γινόταν αν όλοι αυτοί απλώς πρόσεχαν.

Αυτή η προσοχή, ίσως για κάποιους να εννοείται ή να θεωρείται σαν μια φυσική αντίδραση αυτοσυντήρησης, που δεν επιδέχεται εκπαίδευσης. Μια τέτοια σκέψη είναι λανθασμένη. Με βάση αυτή τη λανθασμένη σκέψη και την oligωρία και άγνοια που προκαλείται εξ αυτής, σημειώνονται κάθε τόσο τα τροχαία ατυχήματα.

Η επίδειξη προσοχής στις οδούς, από πεζούς, οδηγούς και επιβάτες, είναι μία ικανότητα επίκτητη και απαιτεί συντονισμένη και πλήρη εκπαίδευση. Άλλωστε τα οχήματα είναι μηχανήματα, που καμία σχέση δεν έχουν με τη φύση και επιπλέον, ως μηχανήματα, απαιτούν από τον χρήστη τους την ανάλογη γνώση χρήσεως. Επειδή η χρήση των οχημάτων δεν είναι προσωπική, αλλά αλληλεπιδρά και επεκτείνεται και πέρα από το στενό προσωπικό πεδίο του οδηγού, σε ευρύτερο, κοινωνικό πλέον πλαίσιο, τότε η αναγκαιότητα της εκπαίδευσης μεταβάλλεται σε αναγκαιότητα παιδείας. Η παιδεία αυτή καλείται ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ και, με

απλά λόγια, είναι εξόχως σημαντική διότι η έλλειψη της σημαίνει νεκρούς και τραυματίες, ενώ η κατοχή της σημαίνει ασφαλέστερους δρόμους και ζωντανούς, αρτιμελείς συνανθρώπους μας.

Τι σημαίνει Κυκλοφοριακή Αγωγή

Αν θέλουμε να ορίσουμε το τι σημαίνει κυκλοφοριακή αγωγή τότε θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ορισμένα πράγματα.

1^ο Την Κυκλοφορία, που είναι η μετακίνηση ανθρώπων, ζώων και υλικών με τη χρήση μέσων κυκλοφορίας ή και πεζή, δια μέσου ενός οργανωμένου οδικού δικτύου.

2^ο Το γεγονός ότι, η κυκλοφορία αυτή είναι η συχνότερη των καθημερινών δραστηριοτήτων του κοινωνικού συνόλου.

3^ο Ότι πλην ελαχίστων περιπτώσεων, όλοι ανεξαρτήτου φύλλου και ηλικίας μετέχουν αυτής της δραστηριότητας, δηλαδή κυκλοφορούν.

4^ο Ότι κατά την κυκλοφορία χρησιμοποιούνται οχήματα, δηλαδή τεχνικά μέσα και, συνεπώς, θα πρέπει να υπάρχει από τους χρήστες τους η στοιχειώδης γνώση ασφαλούς χρήσης τους.

5^ο Ότι η χρήση των οχημάτων, δεν επηρεάζει μόνο τους οδηγούς των, αλλά και τους συνεπιβάτες και φυσικά τους πεζούς.

6^ο Ότι για να είναι εύρυθμη και ασφαλής η κυκλοφορία, έχουν θεσπιστεί ορισμένοι κανόνες, οι κυκλοφοριακοί κανόνες.

7^ο Ότι ο συνδυασμός όλων των προαναφερομένων στοιχείων, αποτελεί το Σύστημα Κυκλοφορίας, το οποίο είναι μια μορφή ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.

Συνεπώς, θα μπορούσαμε να ορίσουμε πλέον, ως Κυκλοφοριακή Αγωγή, την απαιτούμενη διαπαιδαγώγηση του χρήστη του συστήματος κυκλοφορίας. Μια διαπαιδαγώγηση που θα επιτρέψει στον χρήστη, να αναπτύξει στην συνείδησή του τις ορθές συμπεριφορές, προκειμένου να είναι υγιής η αλληλεπίδρασή του με τους υπόλοιπους χρήστες. Επιπλέον, η διαπαιδαγώγηση αυτή θα πρέπει να εμπνεύσει και όχι απλώς να ενημερώσει, το σεβασμό προς τους κανόνες συμβίωσης.

Επειδή ο ορισμός της Κυκλοφοριακής Αγωγής, παραπέμπει άμεσα σε κανόνες συμβίωσης, θα πρέπει να δούμε όλοι μας το θέμα υπό μια πιο ευρεία οπτική γωνία. Οι κανόνες συμβίωσης διαμορφώνουν ανθρώπους, εξελίσσουν κοινωνίες, εμφυτεύουν, εν ολίγοις, στον άνθρωπο ότι θα πρέπει να σεβαστεί το δικαίωμα του συνανθρώπου του στη ζωή. Τιθασεύουν τον προσωπικό εγωισμό προς όφελος του κοινωνικού συνόλου. Θεμελιώ-

νουν ακέραια την αντίληψη της Δημοκρατίας.

Υπ' αυτήν την έννοια, μια τέτοιου είδους διαπαιδαγώγηση, θα πρέπει να υλοποιείται στον άνθρωπο, από τα νηπιακά του ακόμα χρόνια (χρόνια κατά τα οποία η εντύπωση εικόνων, είναι πρωταγωνιστική). Θα πρέπει να υλοποιείται με ευθύνη της ίδιας της κοινωνίας, υπό τους κατάλληλους για αυτό φορείς. Η Κυκλοφοριακή Αγωγή δηλαδή, θα πρέπει να διδάσκεται στα Σχολεία. Το ζήτημα αυτό έχει πλέον εκφύγει της διακριτικής ευχέρειας της Παιδείας (του Συστήματος Εκπαίδευσης), της Χώρας. Αποτελεί αναγκαιότητα σε τέτοιο μέτρο και βαθμό όσο και η βεβαιότητα, ότι οι τωρινοί μαθητές είναι ήδη χρήστες του Κυκλοφοριακού Συστήματος και μελλοντικοί Οδηγοί Οχημάτων.

Τι συμβαίνει όταν δεν υπάρχει Κυκλοφοριακή Αγωγή

Στην Πατρίδα μας δεν υπάρχει συντονισμένη Κυκλοφοριακή Αγωγή. Παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει κατά καιρούς, στην ουσία η διδασκαλία της Κυκλοφοριακής Αγωγής βασίζεται μόνο σε έναν εξωθεσμικό παράγοντα: την προσωπική εμπειρία. Το μέγεθος της σπουδαιότητας αλλά και της τραγικότητας αυτής της έλλειψης μπορούν να μας το διηγηθούν με γλαφυρότητα οι αριθμοί. Για την περίοδο 1965 έως 2010 οι νεκροί από τροχαία στην Ελλάδα είναι πάνω από 100.000 και οι τραυματίες περίπου 1.500.000. Τα θύματα αυτά είναι περισσότερα από τα θύματα όλων των πολεμικών περιόδων της Χώρας κατά τον 20^ο αιώνα. Το ανησυχητικό είναι ότι τα μισά θύματα από τα παραπάνω αφορούν την τελευταία 20ετία.

Το οικονομικό κόστος, πέραν του ανυπολόγιστου βάρους της απώλειας τόσων ζωών, ανέρχεται στο 2% του ΑΕΠ, ετησίως, Δηλαδή στα 4 δισεκατομμύρια ευρώ. Όμως, δεν είναι μόνο οι αριθμοί που πρέπει να μας απασχολήσουν. Το πρόβλημα δεν είναι στατιστικό ούτε και λογιστικό. Δεν μπορεί να διατιμηθεί κατ' αυτόν τον τρόπο ένα θύμα τροχαίου. Το πρόβλημα της έλλειψης Κυκλοφοριακής Αγωγής είναι πρωτίστως ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ και μετά και ΠΟΛΙΤΙΚΟ. Για την χώρα μας σημαίνει δυσάρεστα πράγματα.

Καταρχήν, σημαίνει ότι ως μέλη μιας κοινωνίας δεν έχουμε εμπεδώσει την κοινωνικότητα. Δυστυχώς, εκ των πραγμάτων αποδεικνύεται, ότι έχουμε σοβαρή έλλειψη σεβασμού προς την ζωή. Δηλαδή ως όντα, είμαστε εν δυνάμει αυτοκαταστροφικοί. Πλην όμως, αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί σε καμία περίπτωση ως ένα έμφυτο χαρακτηριστικό μας. Είναι α-

πλώς, μια έξη, μια συνήθεια, που κανένας μας δεν την πήρε ποτέ στα σοβαρά. Όμως ο Αριστοτέλης είχε διαπιστώσει ότι: «έξις δευτέρα φύσις...». Είναι λοιπόν ένα πρόβλημα που η λύση του θα πρέπει να ξεκινήσει πρώτα από τους ίδιους μας τους εαυτούς, καταργώντας την κακιά αυτή συνήθεια της αυτοκαταστροφικότητας και της αδιαφορίας για τη ζωή του άλλου, αλλά και για τη ζωή τη δική μας.

Μέχρι να το λύσουμε, το πρόβλημα αυτομάτως θα μετατρέπεται και σε πολιτικό, αφού η Πολιτεία δεν είναι τίποτα άλλο παρά μια κοινωνία που φέρει αθροιστικά τα χαρακτηριστικά των μελών της. Έτσι και η Πολιτεία διακρίνεται από μία αίσθηση παραίτησης ή αναβλητικότητας επί του θέματος. Μπορεί να σχεδιάζει με τις καλύτερες των προθέσεων, αλλά κινείται αργά και ενίοτε εγκαταλείπει ότι άρχισε. Μπορεί να ενδιαφέρεται θεωρητικά, αλλά δεν το υλοποιεί στην πράξη. Κάνει λοιπόν, το μόνο που της απομένει. Αντί να προλαμβάνει, προσπαθεί να θεραπεύσει. Πολλές φορές όμως, είναι αργά για κάτι τέτοιο. Με αυτόν τον τρόπο, δημιουργείται ο φαύλος κύκλος του θανάτου στους δρόμους. Οι μεν πολίτες κατηγορούν το Κράτος ότι δεν ενδιαφέρεται, το δε Κράτος, αποθαρρημένο, δίνει την αίσθηση περαιτέρω παραίτησης. Συνεπώς εκείνο που συμβαίνει ως αποτέλεσμα είναι η κατάργηση της εμπιστοσύνης, μεταξύ Πολιτείας και Πολιτών.

Και όμως, τα πράγματα θα μπορούσαν να είναι πιο απλά και απείρως λιγότερο τραγικά. Η Πολιτεία πρέπει να υιοθετήσει και να εφαρμόσει απαρέγκλιτα, χωρίς να αποθαρρύνεται, την πρόληψη δια της διαπαιδαγωγησης. Πρακτικά εκείνο που συμβαίνει αυτή την στιγμή είναι ότι, τα παιδιά μας που κυκλοφορούν στους δρόμους ως πεζοί ή οδηγώντας ποδήλατα ή τέλος ως επιβάτες σε οχήματα, έχουν μεν μία γενική ιδέα ότι υφίσταται κίνδυνος για αυτά, αλλά δεν γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν κάθε φορά για να τον αποφύγουν. Με αυτήν την ίδια γενική ιδέα περί κινδύνου ενηλικιώνονται και αποκτούν και την άδεια οδηγήσεως οχήματος ή δικύκλου.

Όμως το κυκλοφοριακό περιβάλλον είναι πλέον εξαιρετικά περίπλοκο. Τα οχήματα πάσης φύσεως μπορούν να αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες, το πλήθος των πεζών είναι πυκνό και πολύ και γενικά οι ρυθμοί του συστήματος είναι απαιτητικοί. Δεν αρκεί μια γενική αίσθηση κινδύνου, ούτε σημαίνει τίποτα η απόκτηση άδειας οδηγήσεως. Η άδεια οδηγήσεως είναι στην ουσία ένα πιστοποιητικό που πιστοποιεί ότι, ο κάτοχος της, γνωρίζει τον χειρισμό του οχήματος και τον Κ.Ο.Κ. Η απαίτηση όμως εδώ είναι μεγαλύτερη. Ο οδηγός, όπως και ο πεζός, απαιτείται να έχουν Κυκλοφοριακή Παιδεία.

*Κυκλοφοριακή Αγωγή στη Σχολική Εκπαίδευση**Γιατί στη σχολική Εκπαίδευση και με ποια μορφή*

Είναι γνωστό ότι, από τα πρώτα νηπιακά χρόνια οι πληροφορίες καταγράφονται ανεξίτηλες στον παιδικό εγκέφαλο. Τα παιδιά μαθαίνουν από εικόνες-παραδείγματα. Και διαπαιδαγωγούνται ανάλογα. Οι εικόνες που αθροιστικά εισπράττονται από τα παιδιά είναι εκείνες των οδηγών χωρίς ζώνη, των μοτοσικλετιστών χωρίς κράνος, των οδηγών που έχουν πει και όμως οδηγούν, που μιλούν στο κινητό, που παραβιάζουν σηματοδότες, που φέρονται με αγένεια και χωρίς συνείδηση. Όλα αυτά τα εισπράττουν ακόμα και από ενήλικες που λόγω «θέσεως» αποτελούν πρότυπα. Η αίσθηση που αποκτούν είναι πως κάτι δεν πάει καλά με την κοινωνία των μεγάλων. Αν η κατάσταση αυτή αφηθεί ως έχει, τότε θα συνεχιστεί στο διηνεκές η αναπαραγωγή χρηστών του κυκλοφοριακού συστήματος, οι οποίοι θα είναι ανάγωγοι κυκλοφοριακά.

Καθίσταται λοιπόν αναγκαία η εισαγωγή του μαθήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής ως υποχρεωτικού μαθήματος και όχι ως μαθήματος ενταγμένου στην ευέλικτη ζώνη. Κατά την άποψη μας, η μορφή του μαθήματος επιβάλλεται να είναι υποχρεωτική. Θεωρούμε ότι υπό άλλη μορφή, η υλοποίηση του και η μέθοδος παρουσίασης του, θα επαφίεται στην διακριτική ευχέρεια του εκπαιδευτικού. Κάτι τέτοιο, δυστυχώς, αποτελεί πολυτέλεια υπό τις παρούσες κυκλοφοριακές συνθήκες.

Στην περίπτωση υιοθέτησης, της υποχρεωτικής μορφής του μαθήματος, θα είμαστε σε θέση να πούμε ότι θα ξεκινήσει η δημιουργία μιας αυριανής γενιάς οδηγών με την απαραίτητη κουλτούρα, που θα τους επιτρέψει να επιβιώσουν στη μάχη των δρόμων. Επιπλέον θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, τα παιδιά επηρεάζουν θετικά τους γονείς οδηγούς και μπορούν να τους κάνουν να οδηγούν ασφαλέστερα. Αυτό έχει αποδείξει η διεθνής εμπειρία.

Ένα ακόμα εφιαλτικό στοιχείο που υπάρχει στη διάθεση μας είναι το γεγονός ότι μεγάλος αριθμός των θυμάτων των τροχαίων είναι ηλικίας 6 έως 12 ετών. Είναι θύματα της μη αντίληψης και της μη γνώσης. Δεν αντιλαμβάνονται, ή στην καλύτερη περίπτωση υποεκτιμούν, τον κίνδυνο στο δρόμο. Π.χ, δεν αντιλαμβάνονται τη γιγαντιαία διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στο ποδήλατό τους και στο αυτοκίνητο τη στιγμή της σύγκρουσης. Δεν γνωρίζουν ότι ο ποδηλάτης υπόκειται στους ίδιους κανόνες οδικής συμπεριφοράς με τον οδηγό του αυτοκινήτου.

Ως ανήλικοι δεν έχουν «φρένα», δεν υπολογίζουν σωστά αποστάσεις

και ταχύτητα, έχουν περιορισμένο οπτικό πεδίο, δεν μπορούν να συνυπολογίσουν διάφορες και πολλές παραμέτρους ταυτόχρονα. Δεν γνωρίζουν καν τους κανόνες. Και αυτοί οι κανόνες δεν συμπεριλαμβάνονται στην διδακτική τους ύλη. Και υπενθυμίζεται ότι εδώ αναφερόμαστε για την ασφάλεια και τη ζωή των ίδιων μας των παιδιών, σε ένα περιβάλλον που χρησιμοποιούν αναγκαστικά σε καθημερινή βάση: τους δρόμους.

Σκοπός και στόχος του μαθήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής

Ο σκοπός ενός τέτοιου μαθήματος είναι πολλαπλός. Θα πρέπει να υλοποιεί στον μαθητή τα παρακάτω:

- Δημιουργία της αντίληψης του αποτελέσματος της συμπεριφοράς του πεζού και του οδηγού στο δρόμο.
- Ενίσχυση του αισθήματος προσωπικής ευθύνης για τη διαφύλαξη της ζωής.
- Ανάπτυξη της αντίληψης και επακόλουθα της εφαρμογής από το μαθητή, των σταθερών αρχών εφαρμογής για την κυκλοφοριακή αξία και ασφάλεια.
- Αναγνώριση της αναγκαιότητας των νόμων και κανόνων κυκλοφορίας και έμπνευση στο μαθητή μιας αυτοπειθαρχημένης εμμονής σε αυτούς.
- Διέγερση του ενδιαφέροντος και της επιθυμίας του μαθητή για ενεργή συμμετοχή στο πεδίο της κυκλοφοριακής ασφάλειας.
- Απόκτηση επιστημονικής συμπεριφοράς στην εκτίμηση πιθανών οδικών κινδύνων.
- Εκπαίδευση σε στοιχειώδεις ειδικές τεχνικές, όπως την οδήγηση.
- Ικανότητα διαχωρισμού θετικών παρεμβάσεων (σηματοδότες, διαβάσεις, τροχονόμοι) από τις αρνητικές (έλλειψη των παραπάνω στοιχείων)
- Οραματισμό της μελλοντικής κυκλοφορίας.

Μέθοδοι εκπαίδευσης κυκλοφοριακής Αγωγής

Όλα τα παραπάνω προϋποθέτουν μια ταξινομημένη διδασκαλία του θέματος με ανάλυση και επεξήγηση της ορθής και εσφαλμένης ενέργειας.

Η διέγερση του ενδιαφέροντος με παραδείγματα, εικόνες, ερωτήσεις και τη συμμετοχή των παιδιών στη συζήτηση θα βοηθήσουν στην κατα-

νόηση και στην απομνημόνευση σημαντικών σημείων του αντικειμένου, ενώ η επανάληψη θα επιφέρει την αφομοίωση. Αναγκαία η πειθώ προκειμένου να εξασφαλιστεί η θέληση για συμμόρφωση και παράλληλα με την εφαρμογή στην πράξη οι αποκτηθείσες γνώσεις να γίνουν συνήθειες.

Θα μπορούσαν να εφαρμοστούν διάφορες μέθοδοι για την εκπαίδευση προκειμένου να υπάρχει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Έχουν γίνει σπουδαίες μελέτες για την επιλογή της μεθόδου που περιλαμβάνουν:

-άμεση εμπειρία: Πιθανώς η πιο αποτελεσματική μέθοδος της εκπαίδευσης ασφαλείας είναι η προσωπική εμπειρία (να αποκτούν δηλαδή τα παιδιά προσωπική εμπειρία, μέσω της εκπαίδευσης, για τους κινδύνους και να αναπτύσσουν ανάλογες συνήθειες για να τους αποφεύγουν).

-υποκατάστατη εμπειρία: Τις περισσότερες φορές η απόκτηση προσωπικής εμπειρίας είναι ακριβή σε χρόνο, χρήμα, μέσα και εμπεριέχει και υψηλή επικινδυνότητα σε προσωπική ασφάλεια. Η υποκατάστατη πείρα με κινούμενες εικόνες και άλλα οπτικά βοηθήματα είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικές και με σαφώς λιγότερο κόστος (προσομοιωτές).

-επικαιρότητα: Η εκπαίδευση έχει μεγαλύτερη αξία αν δίνεται όταν ο κίνδυνος πλησιάζει. Έτσι οι κανόνες οδηγήσεως ενός αυτοκινήτου, πρέπει να διδάσκονται την εποχή ή ακριβώς πριν οι μαθητές φθάσουν στην νόμιμη ηλικία οδήγησης.

-επανάληψη: Το σημαντικότερο σε μία τέτοιου είδους εκπαίδευση, μέχρι η επιθυμητή πράξη να γίνει συνήθεια.

Επιπλέον θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι το σημείο αρχής της διδασκαλίας θα πρέπει να είναι ο ίδιος ο μαθητής. Δηλαδή πρώτα θα πρέπει να διδαχθεί η αυτό-προφύλαξη και στη συνέχεια η δυνατότητα και αναγκαιότητα προφύλαξης των άλλων.

Τι συμβαίνει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο έχουν εφαρμοστεί μερικές επιτυχημένες πρακτικές ακόμα και από χώρες που παραδοσιακά ήταν «σύμμαχοι» της Ελλάδος σε οπισθοδρομικούς δείκτες (Πορτογαλία, Ισπανία). Θα γίνει εύκολα κατανοητό στη συνέχεια, με ποιο τρόπο αντιμετωπίζουν μερικές Ευρωπαϊκές χώρες το θέμα της Κυκλοφοριακής Αγωγής, πόσο μεγάλο βάρος δίνουν στην διαπαιδαγώγηση επί του θέματος και πόσο αναγκαίο είναι για τη χώρα μας, να τεθεί επιτέλους προ των ευθυνών της επ' αυτού.

Ιταλία

Στην Ιταλία από το 1992 έχει αποφασιστεί και υλοποιείται η υποχρεωτική εφαρμογή προγραμμάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της σχολικής Εκπαίδευσης. 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 σε τέσσερις κύκλους καλύπτοντας όλο το ηλικιακό φάσμα από 3-18 ετών, ως εξής:

Προσχολική ηλικία, με επισκέψεις των νηπίων σε πραγματικό περιβάλλον λειτουργίας του οδικού συστήματος και με χρήση οπτικοακουστικών μέσων, μουσική και θέατρο.

Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση, Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα σε μαθήματα όπως η Μηχανική, τα Μαθηματικά και η Γεωγραφία-Ιστορία-Επιστήμες. Στη Μηχανική δίνονται τα ερεθίσματα σχετικά με την κίνηση, την κατεύθυνσή της και τον έλεγχό της. Τα Μαθηματικά αναπτύσσουν την μεθοδικότητα που θα χρησιμεύσει στην λήψη αποφάσεων κατά την καθημερινή κίνηση στον δρόμο. Τα υπόλοιπα μαθήματα που αναφέρθηκαν θα αναπτύξουν την παρατηρητικότητα του μαθητή. Παρέχονται επίσης, τεχνικής φύσεως πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία του οδικού συστήματος, παραδείγματα από την καθημερινότητα καθώς και σεμινάρια από ειδήμονες, όπως οι τροχονόμοι. Πέραν αυτών, υλοποιούνται και δραστηριότητες πρακτικού χαρακτήρα σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής.

Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση-Α΄ Κύκλος. Στη φάση αυτή εμπεδώνεται αρτιότερα η συνολική συμπεριφορά του μαθητή, ως χρήστη του κυκλοφοριακού συστήματος. Με το τέλος αυτού του κύκλου ο μαθητής θα πρέπει να γνωρίζει βασικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ, να έχει ορθή συμπεριφορά σαν πεζός ή σαν οδηγός ποδηλάτου ή μοτοποδηλάτου γνωρίζοντας τις ιδιότητες των δικύκλων και τα όρια τους. Επίσης να είναι σε θέση να κατανοήσει τις επιδράσεις που ασκούν στην οδήγηση παθολογικοί παράγοντες, αρνητικές συνιστώσες της ψυχολογίας (εγωκεντρισμός, αίσθηση δύναμης κ.α), καθώς και να έχει επίγνωση των αρνητικών επιπτώσεων στην υγεία και στην ποιότητα ζωής του θορύβου και των αερίων ρύπων.

Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση-Β΄ Κύκλος. Στο επίπεδο αυτό ενισχύονται και ολοκληρώνονται τα χαρακτηριστικά που εμπνεύστηκαν στο μαθητή κατά τον προηγούμενο κύκλο. Βασικός στόχος παραμένει η ανάπτυξη της συνείδησης του Πολίτη, μέσα από υπεύθυνη συμπεριφορά. Και πάλι δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην αυτενέργεια και στην ανάπτυξη θε-

τικής πρωτοβουλίας.

Συμπερασματικά, σε ότι αφορά το σύστημα Κυκλοφοριακής Αγωγής που έχει αναπτύξει η Ιταλία, θα λέγαμε ότι είναι ένα σύστημα που σκοπεύει και σε μεγάλο βαθμό υλοποιεί την διαμόρφωση συνείδησης πάνω στην οδική ασφάλεια και την έμπνευση ορθής νοοτροπίας και συμπεριφοράς «για μια ζωή».

Γαλλία

Πρόκειται για μία χώρα που πρωτοπορεί στα θέματα οδικής ασφάλειας. Έχει εφαρμόσει μία πολιτική υποχρεωτικής ενσωμάτωσης (στο μέτρο του δυνατού) της παραμέτρου της οδικής ασφάλειας σε όλα τα μαθήματα που διδάσκονται. Η σημασία και η αποτελεσματικότητα αυτής της πολιτικής φαίνεται από το γεγονός ότι για το διάστημα που εφαρμόζεται ο αριθμός των νεκρών από τροχαία έχει υποδιπλασιαστεί, τη στιγμή που ο αριθμός των οχημάτων έχει υπερπενταπλασιαστεί. Το κράτος μέσα από το εκπαιδευτικό του σύστημα έχει θεσπίσει και χορηγεί τις Σχολικές Βεβαιώσεις Οδικής Ασφάλειας Πρώτου και Δεύτερου Επιπέδου. Οι βεβαιώσεις αυτές αποτελούν προθάλαμο για την απόκτηση διπλώματος μοτοποδηλάτου και αυτοκινήτου αντίστοιχα. Πιο συγκεκριμένα:

Σχολική Βεβαίωση Οδικής Ασφάλειας Πρώτου Επιπέδου: Με συγκριμένες απαιτήσεις θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης. Αφορά μαθητές μέχρι 14 ετών. Εξετάζει τις γνώσεις τους σε θέματα οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς. Επικυρώνει την επαρκή γνώση των εξεταζομένων σε θέματα ασφαλούς οδήγησης οχήματος. Αποτελεί απαραίτητο προσόν για άτομα που θέλουν να αποκτήσουν άδεια οδήγησης μοτοποδηλάτων, μετά από τα απαραίτητα σεμινάρια. Χορηγείται ανάλογη κάρτα βεβαίωσης.

Σχολική Βεβαίωση Οδικής Ασφάλειας Δεύτερου Επιπέδου: Αναφέρεται σε μαθητές 16 ετών. Η διαδικασία απόκτησης της είναι ανάλογη με αυτή της βεβαίωσης του πρώτου επιπέδου. Εξέταση με χρήση οπτικοακουστικών μέσων και συμπλήρωση ερωτηματολογίων πολλαπλών επιλογών ανάλογων με αυτών που χρησιμοποιούνται στο Ελληνικό σύστημα. Το ζητούμενο της εξέτασης είναι η αξιολόγηση των μαθητών σε ζητήματα συμπεριφοράς σε διάφορες κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως και η δυνατότητα πρόβλεψης έκτακτων συμβάντων στο δρόμο. Οι εξετάσεις γίνονται κάθε χρόνο και οι μαθητές συμμετέχουν κατόπιν αιτήσεως τους. Χορηγείται ανάλογη κάρτα βεβαίωσης.

Παράλληλα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η οργάνωση του όλου συστήματος βασίζεται στην ενσωμάτωση των θεμάτων κυκλοφοριακής αγωγής

και ασφάλειας, στα σχολικά μαθήματα. Δηλαδή στα Μαθηματικά, στην Αγωγή του Πολίτη, στην Τεχνολογία, στην Αγγλική Γλώσσα, στην Γαλλική Γλώσσα, στις Επιστήμες της Ζωής και της Γης, στη Φυσική και στη Φυσική και Αθλητική Αγωγή.

Συμπερασματικά η μέθοδος που ακολουθεί η Γαλλία είναι αυτή της συνεχούς τριβής των μαθητών με το θέμα της οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς. Είναι δε μια μέθοδος διαμόρφωσης ενιαίας οδικής παιδείας που μπορεί να εφαρμοστεί από κάθε χώρα, αφού οι απαιτήσεις σε εξειδικευμένο προσωπικό αλλά και υποδομή, δεν είναι σημαντικές.

Ισπανία

Η χώρα είναι ευαισθητοποιημένη στο ζήτημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής και στην αντιμετώπισή του έχει συμπεριλάβει ακόμα και τις εγχώριες βιομηχανίες αυτοκινήτων. Πιο συγκεκριμένα, σε επίπεδο σχολικής εκπαίδευσης, έχει θεσμοθετηθεί μία καθορισμένη ώρα διδασκαλίας, και ανάλογα με την ηλικία και το επίπεδο των μαθητών, υλοποιούνται και διεξάγονται συγκεκριμένες δραστηριότητες.

Έτσι η Κυκλοφοριακή Αγωγή, ξεκινά με την απλή χειροτεχνία (οδικών σημάτων), συνεχίζεται με την εκμάθηση του σωστού τρόπου κυκλοφορίας πεζή και με οχήματα (σχολικά, λεωφορεία, ποδήλατα) με ή χωρίς τη συνοδεία γονέων και ακολουθεί η πληροφόρηση σχετικά με τους κινδύνους που διατρέχει κάποιος όταν παραβιάζει τα σήματα της Τροχαίας.

Παρακάτω διδάσκεται ο ορθός τρόπος χρήσης του παρακείμενου των οδών χώρου (παιχνίδι στο πεζοδρόμιο, κλπ), ενώ οι μαθητές έρχονται σε επαφή και γνωρίζουν και τον Τροχονόμο και τους εξηγείται ο ρόλος του. Η γνώση των μαθητών διευρύνεται στη συνέχεια με την χρήση οπτικοακουστικών μέσων και επαφών με ειδήμονες, και συμπληρώνεται σε επίπεδο πρακτικής εφαρμογής με επισκέψεις σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Σε πιο προχωρημένο επίπεδο παρέχονται αναλυτικά ψυχοτεχνικά και οπτικοακουστικά τέστ γνώσεων με τη βοήθεια ηλεκτρονικού υπολογιστή. Οι βιομηχανίες αυτοκινήτων παρέχουν μέσω ιντερνέτ, προγράμματα εξομοίωσης on-line, κατά τα οποία ο μαθητής υπόκειται σε ένα τεστ πεντάλεπτου οδήγησης σε πραγματικό χρόνο. Στο τέλος του τεστ του ανακοινώνεται η βαθμολογία του, τα λάθη που έκανε και του υποδεικνύεται τι πρέπει να προσέξει με βάση αυτά.

Φυσικά, δεν λείπουν οι προβολές εκπαιδευτικών ταινιών Κυκλοφοριακής Αγωγής, ακόμα και οι συναντήσεις με επαγγελματίες οδηγούς αγώνων αυτοκινήτων.

Πορτογαλία

Ανάλογη ευαισθησία επιδεικνύει και η Πορτογαλία στα θέματα της Κυκλοφοριακής Αγωγής. Στην χώρα αυτή, πρωτεύων στόχος της ενημέρωσης και εκπαίδευσης είναι ο Εκπαιδευτικός. Το Υπουργείο Εσωτερικών σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, ενημερώνει, καταρτίζει και παρέχει βοηθητικό εκπαιδευτικό υλικό στους Εκπαιδευτικούς για τα θέματα οδικής ασφάλειας. Με αυτό τον τρόπο, υποστηρίζονται οι ανάλογες εκπαιδευτικές δραστηριότητες που θα αναλάβουν οι Εκπαιδευτικοί στην τάξη. Πλέον όμως του παραπάνω, η Πορτογαλία έχει υιοθετήσει και μερικά άλλα μέσα υλοποίησης της Κυκλοφοριακής Αγωγής μέσα από την Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Έτσι, λειτουργούν Σχολεία Κυκλοφορίας (όπως ονομάζουν τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής) για παιδιά-μαθητές ηλικίας 3-10 ετών, Τα σχολεία-πάρκα αυτά, έχουν τις κατάλληλες υποδομές για την δημιουργία απλών έως σύνθετων πιστών, ανάλογα με την ηλικία και το επίπεδο εκπαίδευσης των μαθητών-χρηστών, ενώ διαθέτουν και το ανάλογο οπτικο-ακουστικό υλικό.

Επιπλέον, εφαρμόζεται και το πρόγραμμα CICLOFORMA. Αυτό αφορά μαθητές ηλικίας 14-16 ετών και μέσω αυτού, οι μαθητές μπορούν να λάβουν άδεια οδήγησης μοτοποδηλάτου, μετά από μία περίοδο εκπαίδευσης και αφού αξιολογηθούν από Εθνική Επιτροπή. Λειτουργούν επίσης Λέσχες Οδικής Ασφάλειας, στις οποίες συμμετέχουν μαθητές ηλικίας 15-17 ετών. Εκεί, υπό την καθοδήγηση δασκάλου, πραγματοποιούνται μελέτες και εργασίες σε θέματα οδικής ασφάλειας, μετά από τις κανονικές ώρες διδασκαλίας. Η παρακολούθηση αυτής της εκπαίδευσης, οδηγεί στο επόμενο στάδιο που αφορά την ανάπτυξη των οδηγικών ικανοτήτων των μαθητών.

Ελλάδα: Παρούσα κατάσταση

Η κυκλοφοριακή αγωγή αποτελεί έναν από τους βασικούς άξονες της θεματολογίας στην αγωγή υγείας στην Α/θμια και Β/θμια Εκπ/ση. Το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής έχει ενταχθεί πιλοτικά στο ωρολόγιο πρόγραμμα 800 σχολικών μονάδων Α/θμιας Εκπ/σης της χώρας, από το Σχολικό Έτος 2010-11, βάσει του ΦΕΚ τ. Β΄ 804/2010. Η διδασκαλία της πραγματοποιείται στην Γ΄ τάξη, για μια διδακτική ώρα εβδομαδιαίως, στο πλαίσιο της Ευέλικτης Ζώνης. Όσον αφορά στο μεθοδολογικό και γνωστικό πλαίσιο ανάπτυξης των θεμάτων κυκλοφορικής αγωγής, αυτό δια-

μορφώνεται από τους εκπαιδευτικούς σε συνεργασία με Υπεύθυνους Αγωγής Υγείας και τους οικείους Σχολικούς Συμβούλους.

Πρόληψη αντί θεραπείας:

Η Κυκλοφοριακή Αγωγή κοστίζει λιγότερο

Η ήδη τραγική θέση της Ελλάδος σε σχέση με τον αριθμό θυμάτων από τροχαία, επιδεινώνεται περισσότερο λόγω της ανυπαρξίας της Κυκλοφοριακής Αγωγής στην βασική εκπαίδευση των παιδιών μας. Φαίνεται πως, έχουμε συνειδητά καταδικάσει τους νέους ανθρώπους, να μάθουν να κυκλοφορούν ως πεζοί και ως οδηγοί, χρησιμοποιώντας την προσωπική τους εμπειρία. Το σύστημα που έχουμε ακολουθήσει, είναι αποτυχημένο και το κόστος του είναι πολύ υψηλό σε ανθρώπινες ζωές, σε αρτιμέλεια και υγεία, σε χρήμα και, το κυριότερο ίσως, σε κοινωνική αδιαφορία. Καταδικάζουμε τους ίδιους μας τους εαυτούς μετατρέποντας την οδική μας κοινωνία σε οδική Α-ΚΟΙΝΩΝΙΑ.

Η οποιαδήποτε αριθμητική ή λογιστική σύγκριση, μεταξύ κόστους ατυχημάτων στους Ελληνικούς δρόμους και κόστους ενσωμάτωσης της Κυκλοφοριακής Αγωγής στην Ελληνική Εκπαίδευση, είναι μάταιη και καταφανώς το αποτέλεσμά της θα είναι υπέρ της Κυκλοφοριακής Αγωγής, πέραν κάθε αμφιβολίας. Όπως έχουν δείξει τα αποτελέσματα σε χώρες που κάνουν πράξη, την εφαρμογή της Κυκλοφοριακής Αγωγής σε υποχρεωτικό καθεστώς στην σχολική εκπαίδευση, τα θύματα μειώνονται δραματικά και υλικές ζημιές ομοίως.

Παράλληλα, η Κυκλοφοριακή Αγωγή συντείνει στην ευρύτερη Κοινωνική Αγωγή του νέου ανθρώπου, αφού είναι μια εξόχως κοινωνικά δια-δραστική εφαρμογή. Με λίγα λόγια, διαπαιδαγωγώντας οδικά έναν νέο άνθρωπο, τον διαπαιδαγωγούμε και κοινωνικά, αφού η κεντρική σκέψη στην οποία τον υποβάλλουμε είναι το να σκεφτεί και τους συνανθρώπους του και τη ζωή τους. Εν κατακλείδι, πρέπει να έρθουμε αντιμέτωποι με τα εξής ανελέητα ερωτήματα:

-Είναι ή δεν είναι γενοκτονία τα πάνω από 1.500.000 θύματα τροχαίων στη χώρα μας τα τελευταία 35 χρόνια ?

-Είναι τα λόγια αρκετά για να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση ?

-Πόσο κοστολογείται μία ανθρώπινη ζωή και πόσο ένα μάθημα?

-Τελικά αγαπάμε ή δεν αγαπάμε τα παιδιά μας?

*Resume**Traffic Education*

In our country the last few decades, we mourn hecatomb of victims of road carnage in Greek streets. Most of these victims are young people. We count loss in lives, in health, damage to economic costs even in social eurhythmy. It is obvious that the main cause of this tragic situation is the lack of traffic education. By definition, traffic education is the sum of knowledge useful to a user of a circulatory system (driver or pedestrian) that will allow him to move with safety for himself and his fellow citizens. Obviously this is a form of «education» but it has to do with the survival of people on the streets. The Greek State has no meaningful participation to traffic education. This is negatively impressive as the provision of such education is not expensive (compared to the effect) and as has shown examples of other European countries that applied the traffic education policy, the benefits are very encouraging. The organized State, it must face the problem immediately and effectively to prevent and not to limit its role to «therapeutic» movements afterwards. The lost lives in road accidents are irreplaceable, no measure can recover that loss.

Ο Ευάγγελος Κορδολαίμης αποφοίτησε από το Παιδαγωγικό Τμήμα του Πανεπιστημίου Αθηνών. Εργάζεται ως εκπαιδευτικός στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση. Τα ερευνητικά του ενδιαφέροντα περιλαμβάνουν τους τομείς της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων, της Αρχαίας Ελληνικής Ιστορίας και του Συνταγματικού Δικαίου.