

# Przykład włączenia działań edukacyjnych do zajęć

## Język polski

Felieton, opowiadanie lub wystąpienie na temat:

- Droga do szkoły
- Opowiadanie do ilustracji Cykloman lub Cyklowoman
- Przysłowia i powiedzenia o cyklistyce oraz transporcie

## Język angielski (po pewnych korektach może być wykorzystane i w innych językach)

- Bikeparts
- A bikeride to school
- Bicycle safety and manners

## Wiedza o społeczeństwie

- Posiedzenie rady miasta
- Badania ankietowe (projekt całoroczny dla ostatniego roku gimnazjum)

## Geografia

Prezentacja w programie Powerpoint na temat transportu:

- Co to jest transport, sposoby transportu, plusy i minusy różnych sposobów transportu
- Różnice między miastem, a wsią

## Biologia

- Stan zdrowia ludzi w XX wieku
- Walka z hałasem

## Plastyka

1. Zaprojektuj kask rowerowy
2. Cykloman lub Cyklowoman
3. Zaprojektuj koszulkę rowerową
4. Zaproponuj kampanię informacyjną

## Fizyka/Matematyka

- Pomiar szybkości aut, które przejeżdżają obok szkoły
- Ile aut przejeżdża codziennie obok nas (statystyka natężenia ruchu w sąsiedztwie szkoły)

## Historia

Przemiany miasta na przestrzeni lat

Co pamiętają seniorzy

## Chemia

- Ile CO<sub>2</sub> produkuje jedno auto (spaliny, emisja, praca katalizatorów)
- Środowisko naturalne w mieście

## Informatyka

- Opracowanie uzyskanych danych – przygotowanie wykresów i tabel do ankiety
- Przygotowanie prezentacji

## **DZIAŁANIA STAŁE - Promowanie zrównoważonego (niezmotoryzowanego) transportu w codziennej drodze do szkoły**

- wspieranie ruchu pieszego + rowerowego = poprawa warunków w szkole i w jej otoczeniu pod względem bezpieczeństwa oraz atrakcyjności dla codziennego ruchu pieszego (z domu lub komunikacji publicznej) i rowerowego,
- cele i środki:
  - działania bezpośrednie: poprawa sytuacji komunikacyjnej szkoły i jej otoczenia
  - nauka - oświata: poszerzenie wiedzy uczniów w zakresie omawianej problematyki wraz z ewentualną zmianą zachowań w ruchu ulicznym, wynikającą z lepszego zrozumienia związków między podejmowanymi codziennie działaniami.

### **Podstawowe kroki do samodzielnego podjęcia działań:**

- **postanowienie zmiany sytuacji:**
  - zdefiniowanie problemu: dążenie do rozwiązywania jedynie częściowych (najpilniejszych) problemów oraz kompleksowe podejście do funkcjonowania komunikacji w związku z działaniem szkoły (wariant korzystniejszy),
  - zdefiniowanie przewidywanego zasięgu koordynowanych działań: nie koncentrowanie się na realizacji samego projektu, ale również dążenie do zaangażowania uczniów w działania w ramach prowadzonych zajęć,
  - poniżej opisane kroki związane są z podjęciem poszczególnych działań, dla których należy stworzyć grupę roboczą złożoną z przedstawicieli wszystkich zainteresowanych stron (więcej poniżej); równoległe z tymi działaniami powinny przebiegać działania uzupełniające (np. stworzenie planu mobilności szkoły, itp.).
- **analiza całego terenu, zwłaszcza dróg pieszych i dojazdowych:**
  - wykresy ukazujące problem, zdefiniowanie punktów kolizyjnych oraz barier,
  - zrozumienie charakteru terenu, analiza korzystnych i niekorzystnych zmian,
  - proces pracy uczniów powinien przebiegać w obecności specjalisty od ruchu drogowego (rowerowego, pieszego): jeśli uczestniczą w nim tylko uczniowie, może zabraknąć bezpośredniej reakcji i natychmiastowego

wyjaśnienia szerszego kontekstu, czy zwrócenia uwagi na kluczowe problemy. Z drugiej strony, gdyby w przygotowaniach brał udział tylko specjalista, cały proces zaangażowania się uczniów straciłby znaczenie edukacyjno – oświatowe.

- **inicjatywy, scenariusze, wersje:**

- wymagana jest aktywna współpraca wszystkich zainteresowanych stron (więcej poniżej),
- w trakcie przygotowań należy skoncentrować się jedynie na poszczególnych zagadnieniach (konkretne punkty kolizyjne, np. jedno niebezpieczne przejście dla pieszych): trzeba również zwrócić uwagę na szerszy kontekst i zasięg przestrzenny, czy organizacyjny zmiany w szerszym otoczeniu (na przykład korzyści wynikające z uspokojenia ruchu drogowego w okolicy, a nie tylko w jednym miejscu),
- uczniowie powinni zostać ukierunkowani na myślenie całościowe oraz szerszy kontekst, porównywać więcej możliwości,
- ten etap pracy jest niezwykle istotny, aczkolwiek bywa pomijany, czy zapomniany; przy czym właśnie ten etap decyduje o zasięgu i charakterze działań oraz ich wymogach finansowych i trudnościach, ewentualnie celowości.

- **projekt i etapowość poszczególnych działań:**

- poszczególne działania w zależności od wagi problemu i szacowanych nakładów finansowych,
- możliwe działania mogą mieć tylko charakter budowlany, czy też drogowy i organizacyjny (więcej poniżej),
- przejrzanie przygotowywanych i/lub planowanych projektów w terenie,
- ukończenie dokumentacji i przekazanie jej inwestorowi (przedstawiciel gminy, ew. powiatu).

- **przygotowanie i realizacja poszczególnych działań:**

- przedstawiciele szkoły monitorują trwający projekt bez zaangażowania, jednak aktywnie sprawują kontrolę,
- rozplanowanie dalszych części projektu, a następnie wdrażanie działań,
- koordynacja z dalszymi przygotowywanymi lub planowanymi projektami w regionie.

## **Strony zainteresowane współpracą:**

- **przedstawiciele szkoły: nauczyciele + uczniowie szkoły (+ rodzice):**
  - wymagane jest obecność pedagogów oraz kilku wybranych uczniów, lub całej klasy (szkoły)
- **przedstawiciel odpowiedniego organu samorządu terytorialnego** (urząd gminny, urząd miejski)
  - w szczególności reprezentacja polityczna (rady miejskiej, prezydenta, ew. burmistrza): organy decydujące o projektach w gminie i budżecie publicznym (finansowym)
- **przedstawiciel odpowiedniego organu administracji państwowej:**
  - organ zarządzający ruchem drogowym (wydział transportu i komunikacji, często połączony z wydziałem ochrony środowiska): koordynuje wszelkie działania związane z ruchem drogowym i jego organizacją,
  - ewentualnie wydział rozwoju / planowania: zwłaszcza w związku z innymi projektami w regionie (spójność, koordynacja).
- **przedstawiciel wydziału ruchu drogowego policji** (ewentualnie przedstawiciel straży miejskiej)
  - odpowiedni przedstawiciel policji decyduje o wszelkich działaniach w zakresie ruchu drogowego i jego organizacji; wskazane jest, aby decyzje powstawały na zasadach wspólnego dialogu, a tym samym przyjęte rozwiązania były akceptowalne dla wszystkich,
  - straż miejska często pomaga w codziennych podróżach uczniów do szkoły (np. w przechodzeniu często uczęszczanych przejść dla pieszych), a zatem obecność straży może być korzystna.
- **właściciel i zarządca drogi lub gruntu:**
  - bez wiedzy, czy zgody właściciela projekty nie mogą zostać zrealizowane,
  - działania należy przedłożyć zgodnie z wymaganiami zarządcy odpowiedzialnego za codzienną konserwację i porządek,
  - obecność właściciela i/lub zarządcy nie jest wymagana przez cały okres przygotowania.

- **specjalista od zrównoważonego transportu (projektant, aktywista):**
  - aktywny udział w przebiegu projektu: specjalistyczna działalność oświatowo-edukacyjna i współpraca,
  - przygotowanie i opracowanie dokumentacji drogowej.

## **Możliwe przedsięwzięcia:**

- **o charakterze budowlanym** (działania trwałe)
  - zmiany fizyczne, takie jak:
    - azyl na jezdni pomiędzy dwoma kierunkami ruchu (przy przejściach dla pieszych, przejazdach dla rowerzystów lub innych przejściach komunikacyjnych),
    - podwyższona niweleta jezdni (na skrzyżowaniu, w miejscach o natężonym ruchu pieszym, przy wjeździe do strefy uspokojonego ruchu itp.),
    - poszerzenie chodników (przesunięcie krawężnika przy przejściach czy na narożnikach ulic, poprawa bezpieczeństwa i komfortu pieszych),
  - zmiany pozwolenia na budowę i dokumentacji w zakresie planowania i zarządzania budową,
  - z reguły droższe, ale skuteczniejsze rozwiązania wiążą się z dłuższym okresem przygotowań (zazwyczaj kilka miesięcy).
  
- **znaki drogowe** (trwałe, ew. tymczasowe)
  - poziome i pionowe znaki drogowe, montowane elementy fizyczne oznakowania drogowego, na przykład:
    - zmiana dopuszczalnej prędkości (ograniczona / zalecana prędkość)
    - wizualne elementy uspokojenia ruchu (np. poprzeczne paski, biały zygzak itp.)
    - tworzenie stref ruchu uspokojonego:
      - strefa z ograniczeniem do 30 km/h
      - strefa zamieszkania (maks. 20km/h, swobodny ruch pieszy)
      - strefa piesza (z reguły z pozwoleniem na wjazd rowerzystów)
    - integracyjne działania ruchu rowerowego (na przykład pasy rowerowe, dwukierunkowe drogi rowerowe itp.)

- montowane wysepki dzielące (tzw. city bloki, plastikowe moduły)
- słupki plastikowe (rozdzielenie kierunków jazdy)
- pasy spowalniające (poprzeczne, okrągłe)
- oświetlenie przejścia dla pieszych
- cyfrowe mierniki szybkości
- ustalanie zmian w lokalnym ruchu drogowym (ustalane przez odpowiedni wydział transportu)
- z reguły relatywnie tanie i szybkie rozwiązania (przygotowanie wraz z realizacją trwa zazwyczaj kilka tygodni do miesiąca)