



SAFECYCLE4KIDS

Enhancing physical activity uptake for children through the provision of safecycle interventions

SafeCycle4Kids Evaluation & Lessons Learnt Report

Work Package: WP3- Delivering the SafeCycle4Kids Intervention Package

Task: T3.2. Evaluation & Lessons Learnt

Deliverable Title (D3.2): Lessons Learned Report

Date: 13/6/2024

Level of Distribution: Public

Authors: Sindikat Biciklista

Language: English



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Contents

Contributors.....	2
Control Sheet	2
Partners.....	2
EXECUTIVE SUMMARY.....	3
1. Introduction. About the SafeCycle4Kids Project	3
2. Lessons Learned Report	3
2.1 Purpose and Scope	3
3. Country-specific Lesson Learned Report	4
3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING	4
3.2. SOCIETY OF CYCLING LOVERS “YUGO CYCLING CAMPAIGN”.....	5
3.3. MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	7
3.4. OTI SLOVAKIA	9
4.5. SINDIKAT BICIHLISTA	11
CONCLUSIONS.....	13

CONTRIBUTORS

Main contributor	PHYSIS YPAITHRIA ASKISI
Contributors	MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA
	SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN
	OTI SLOVAKIA
	SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA

CONTROL SHEET

Version	Date	Description
V 0.1	2/2/2023	First draft

PARTNERS

Name of partner	Short Name	Country
PHYSIS YPAITHRIA ASKISI	PHYSIS	GREECE
SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN	YCC	SERBIA
MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	MUBi	PORTUGAL
OTI SLOVAKIA	OTI SLOVAKIA	SLOVAKIA
SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA	SinBIC	CROATIA

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or **the European Education and Culture Executive Agency (EACEA)**. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.

EXECUTIVE SUMMARY

1. INTRODUCTION. ABOUT THE SAFECYCLE4KIDS PROJECT

SafeCycle4Kids is an 18-month EU-funded project aiming to increase safe cycling for kids by supporting cycling adoption as a mean of active travel that can improve the physical activity level. Kids (& families) do not cycle because of safety concerns.

SafeCycle4Kids concept is based on two principles that will increase the skill and the safety and therefore confidence of young cyclists and their families: 1) Parental perceptions of children's cycling and traffic skills are an important correlate of children's independent mobility. 2) Increasing children's cycling and traffic skills are important targets in cycling promotion among children. The five partners will develop a safe cycling training for kids and parents that can be used as the basis for a European-wide intervention, based on the good practices training that have been applied in various countries so far. This will increase the physical activity levels of kids and families through an economic, green and inclusive method of exercise, cycling.

2. LESSONS LEARNED REPORT

2.1 Purpose and Scope

For the purpose of analyzing the SafeCycle4Kids intervention, the consortium produced this Lessons Learned Report. The report forms the basis for further improvement of the training, its application in diverse social and logistical contexts, and addresses any challenges encountered during the training process.

Every partner produced a country-specific report detailing their unique challenges and experiences. In the conclusion, we identify all the commonalities between individual partner experiences and provide general recommendations for possible improvements and the replication of the SafeCycle4Kids intervention.

The basis for the analysis is provided by the data collected through a simple survey developed for children and parents who participated in the SafeCycle4Kids program. The survey measured:

1. Cycling habits,
2. Satisfaction levels with the training received
3. Behavior changes towards using the bicycle more after having received the training.

Parental consent was obtained to distribute and gather surveys from the children. Surveys were administered online (via Google Forms) or offline (as printed handouts), depending on the conditions.

Three separate surveys were administered:

1. A children's survey administered before the training,
2. A children's survey administered after undergoing the training,
3. A parents' survey.

The children's surveys were separated into two parts (before and after the training) as this was a methodologically sound way to understand the level of knowledge acquisition and behavioral change. By testing the cycling habits and existing knowledge of children and parents, we could better understand the local context, which provided valuable information to all partners.

3. COUNTRY-SPECIFIC LESSON LEARNED REPORT

3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING

Feedback from kids' evaluation

In the 'SafeCycle4Kids' educational program, students from the elementary schools of Fylis in Athens, Kalyves, Moudania, and Metamorfosis in Chalkidiki received training. The aim was to enhance their understanding of cycling safety rules and increase their confidence in safely riding bicycles. The participants were children aged 11 and 12 years old, with a total of 107 children participating in the programme.

The evaluation of the SafeCycle4Kids training involved conducting surveys before and after the training. The students were asked to complete a survey prior to the training and another one after they had undergone the training program. This helped assess the effectiveness of the programme.

The pre-training survey reveals various aspects of cycling habits and safety measures. Most children (56.10%) ride their bikes infrequently, and 76% never cycle to school. Parental involvement in cycling is low; 81% of respondents never ride bikes with their parents. 67% of respondents never wear a helmet, indicating a lack of widespread adoption of safety measures. Most people (91.76%) learned to ride a bike from a family member. The survey also covered understanding of cycling signs and signals, with the majority recognising the "Cycle Path" sign (92.11%) and the "Turning Left" signal (81.08%). Most respondents (78.95%) agreed on the importance of riding with both hands on the handlebars, and 88% acknowledged the necessity of both front white and rear red lights when cycling at night. These findings highlight the need for increased safety awareness and parental involvement in promoting cycling among children.

Post-training results. The responses indicate a generally positive attitude towards road safety rules for biking, with 68% of respondents indicating a high level of understanding. There's also a strong trend of sharing road safety tips, with 70% actively doing so. Post-training, 70% of respondents agreed to being more careful when riding their bikes, and 64% intended to ride more often. The training seems to have improved biking skills for 70% of the respondents. There's a consistent understanding of traffic signs, with 100% correctly interpreting the "Cycle Path" sign. Most respondents (75%) prefer to start their bike ride from the sidewalk, and 70% correctly interpret the cyclist's signal as an intention to slow down or stop. The majority (80%) agreed that having both hands on the handlebars helps balance and steer better. Lastly, about 78% of respondents understand the importance of means to encourage physical activity in their child. All respondents understand the importance of adjusting the bike size as their child grows, indicating engagement in their child's having both front and rear lights on a bicycle for safety at night. These findings suggest that the training has a positive impact on understanding and practicing road safety measures while biking.

Feedback from parents' evaluation

The evaluation was carried out in 53 parents and it showed that 82% of the parents do not have a bicycle, yet all have a driver's license. The majority perceive their community as not bike-friendly (70% combined for 'Not at All' and 'Not Very' categories). Most respondents never use their bike for transport (74%), and none reported biking with their children. Children primarily cycle for fun and social interaction, with physical exercise being a secondary motivation. Personal cycling habits have a moderate to strong influence on encouraging children to participate in cycling activities. A significant majority (67.5%) perceive cycling as a bonding activities. Despite not being a common mode of transportation among the respondents, they perceive cycling as a positive activity for children, although there is potential for improvement in community bike friendliness.

Conclusion

The SafeCycle4Kids training program in Greece appears to have had a positive impact on children's understanding and practice of road safety measures while biking.

Prior to the training, a significant number of children did not regularly cycle, with the majority never cycling to school and rarely riding alongside their parents. The adoption of safety measures such as helmet usage was not widespread. However, most children had some understanding of cycling signs and signals and recognised the importance of using both hands on the handlebars and having front and rear lights on their bikes.

After the training, there was a noticeable improvement in children's attitudes towards road safety rules, with more children sharing safety tips, intending to ride more often, and being more careful when riding. The training also seemed to improve biking skills and understanding of traffic signs. More children now prefer to start their bike ride from the sidewalk and correctly interpret the cyclist's signal as an intention to slow down or stop.

In conclusion, the SafeCycle4Kids training programme has successfully enhanced children's awareness and practice of road safety measures, promoting safer and more frequent cycling. However, there is still room for improvement, particularly in areas like helmet usage and parental involvement in cycling. Continued efforts in these areas could lead to even better outcomes in the future.

Recommendations

The survey findings suggest several recommendations to encourage safer and more frequent cycling among children.

- Increase Parental Involvement: Parents can set an example and make cycling a family activity.
- Promote Cycling to School: Measures such as establishing safe bike routes, installing bike racks, and organising 'bike to school' events could make cycling to school a more attractive option.
- Enhance safety measures: We could introduce educational programmes that emphasise the importance of wearing helmets, using hand signals, and having lights on bikes when cycling at night.
- Cycling Education: Because most people learned to ride a bike from a family member, formal cycling education programs could ensure that children learn correct techniques and safety practices from the start.
- Understanding of Cycling Signs and Signals: Continuous education in this area will ensure that all cyclists, even those who already recognise common cycling signs and signals, are well-versed in road rules.

3.2. SOCIETY OF CYCLING LOVERS "YUGO CYCLING CAMPAIGN"

Feedback from kids' evaluation

The **SafeCycle4Kids** educational programme has been implemented in one of the Belgrade's elementary schools. Three classes were chosen, with a total of about 100 pupils all together. They were from the 1st class (8 years old), from the 3rd (10 years old) and 4th (11 years old).

All pupils were introduced by the Kid's manual which was distributed by hard copies (3 per each class) and via internal Internet, on the school class. They have filled in two surveys, one before the training and one after. For all pupils there were 2 hours of practical education organized in the school yard. The parents/kids event was not able to be organized, due to the fact that according to the Traffic Safety Law, the kids younger than 12 years, cannot cycle on the public areas (roads). The official letter for restricting open space event was received from the City of Belgrade Traffic Secretariat, who is in charge of issuing permits for public events (attached).

The total number of answered questionnaires was 96. The most relevant results of the kid's survey could be summarized in the following table:

Table 1: Answers on the kid's survey (in %)

Question Before the Course		1st grade	3rd grade	4th grade
How often do you cycle?	Rare and never	58	36	29
	Every day	6	14	17
Do you cycle to the school?	Sometimes	8	25	8
How often do you cycle with parents?	Rare or never	84	60	54
How often do you wear a helmet?	Rare or never	54	36	46
	Every day	17	25	17
How did you learn to cycle?	Someone from the family	59	57	65
	Course	4	/	/
Traffic signs and rules recognition	Generally for all questions	good	Very good	Very good
After the Course				
Did you improve your cycling skill?	Improved	55	92	82
Spreading knowledge among friends after the course	Yes	26	39	43
Do you ride more safely?	Yes	57	34	52
Will you cycle more?	Yes	75	65	30
Will you cycle better?	Yes	88	64	22

Some brief conclusions can be drawn from the above table:

- About 41% of the kids from all three groups either do not ride a cycle or only rarely.
- Only about 12% of all kids cycle every day.
- Only about 13% of all kids cycle to school sometime.
- Almost half of the kids (45%) never wear a helmet, contrary to only 19% who wear them every time when cycling.
- More than $\frac{3}{4}$ of kids (76%) stated that they improved their cycling skill after the course.
- Almost half of the kids (47%) think that they will cycle more safely after the course.
- More than half of the kids (57%) answered that they will cycle more after the course, whereas 58% kids stated that they will cycle better, which can be treated as the most valuable results of the SafeCycle4Kids project.

Feedback from parents' evaluation

There were 60 answers from parents all together, from the kids of 3rd and 4th class. The figures show answers on the survey for both groups of parents. They are similar and the conclusions are summarized for both groups together.

Based on the parents' answers, the following can be concluded:

- About half of the families have a bicycle, at least one.
- 100% of asked parents do have the driving license.
- About 60% of parents consider the surrounding area inappropriate for cycling.
- 40 % of parents never or rarely cycle for everyday purposes.
- Only about 10% of parents do know bicycle rules on the road, excellent.
- Close to 60% of parents either never or rarely cycle with their kids.
- More than 90% of parents consider cycling as a good way to promote physical activity for kids.
- $\frac{3}{4}$ of parents consider cycling as a fun or recreation.
- Only 42% of parents think that their positive attitude towards cycling influenced their kids to start cycling.

Recommendations

The short training course which was implemented in one school in Belgrade shows the following:

1. There is not any educational programme in the elementary schools in Belgrade (Serbia) where the kids can learn how to cycle as well as to get some knowledge about benefits of cycling for their health, fitness and better protection of the environment.
2. Also, the teachers are not too familiar with the benefits of cycling for kids.
3. About 10% of kids from 8 to 11 years do not know how to cycle, at all.
4. The kids have shown certain improvement of their cycling skills and knowledge about traffic code, only after a couple of hours of training.

After talks with parents, the teachers jointly concluded that some educational activities about cycling in elementary schools should be implemented.

3.3. MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA

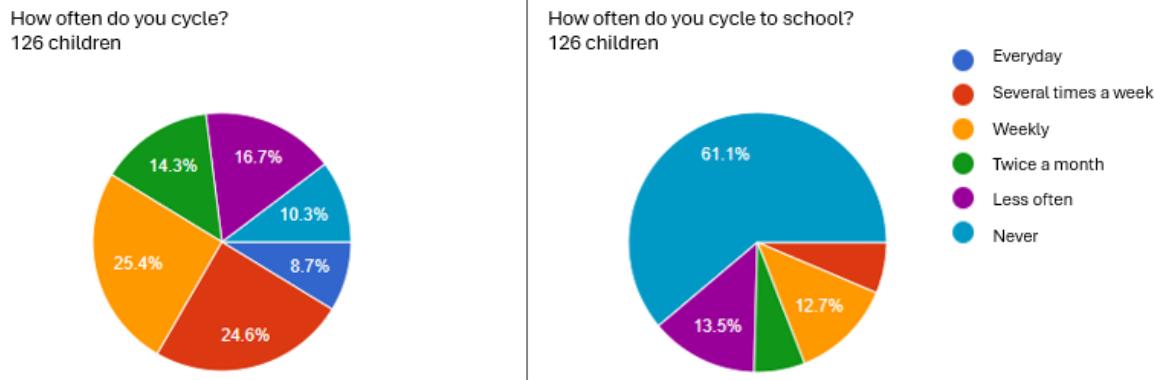
MUBi has decided to expand its training program for children across various cities in Portugal. Consequently, we conducted lessons in Porto, Lisbon, Palmela, and Rio Maior. In Porto, we collaborated with a local school teacher who trained a small yet enthusiastic class. In Lisbon, we engaged parents from an entire neighborhood to attend weekend classes held in the courtyard of the National Palace of Ajuda. In Palmela, our largest training

intervention in Portugal took place, with most of the children receiving training in sessions conducted by our partners at Bicicultura. Lastly, in Rio Maior, we partnered with the local polytechnic institute to train several sports science students to become trainers.

Most students participated in the sessions at the school in Palmela, but all locations were crucial for disseminating the project and establishing partnerships that will be essential for creating a legacy and ensuring the continuation of the methodology after the end of this ERASMUS+ program. MUBi trained a total of 124 children, most of whom were between the ages of 8 and 13.

All children were surveyed before the training. In some cases, this was done using paper forms, while in other cases, the monitor filled in the forms using a tablet or mobile phone. In all instances, the data was input electronically for later analysis.

The first question, which measured the children's cycling habits, revealed interesting and somewhat surprising results: around 10% of the children never cycle regularly, but more than half cycle more than once a week. However more than 60% of the children never cycle to school. But around 20% of the children trained say they go to school by bike at least once a week - this high percentage is quite unusual and it is due to the fact that most children are from Palmela where our partner is implementing a program of bike train to school once a week. None said that it was going to school by bike everyday!



One of the most important aspects of this project was to analyze the dynamics and relationship of the behavior by parents and their children and how they influence each other. The question how many times you cycle with your parents reveals naturally better results than the previous question - meaning that naturally children tend to cycle more often in supposedly leisure trips and activities with their parents than going to school as a way of transport. In contrast to the more than 60% that never cycle to school only 30% never cycle with their parents and more than 1/3 cycle with their parents at least once a week.

Bicycle helmets are not compulsory in Portugal but 44% of the children said that they always wear a helmet. Most children learned how to cycle with a member of their family and only 11% had lessons indicating still a very informal process to learn how to cycle in Portugal.

The final questions of the pre-training survey were designed to assess the children's informal pre-knowledge to be able to test them after the training. The team created a series of very basic questions to be repeated in the post-training survey. However the general knowledge was relieved as overall quite good even before the training!

The post-training survey focused on assessing behavioral changes. Given the small sample size and characteristics of the target group the survey had its methodological limitations. Naturally the children's enthusiasm for the opportunity gave very positive responses. Despite the inherent limitations of self-reported data in this context,

the consistent and strong positive feedback indicates that the training had a significant and beneficial impact on the children's behavior.

Almost 70% of the trained children said that they did start or will start sharing the road safety trips they learned with friends and family. 97% agree or strongly agree that after the training they will be more careful while cycling and 3 out of 4 said that they agree or strongly agree that they will cycle more often after the training. And more than 80% said that they have noticed an improvement in their cycling skills.

However the methodology of asking exactly the same question in the before and after survey did not work the way it was intended. Maybe because the pre-knowledge was already quite good. However there is a slight but noticeable improvement after the training.

Feedback from parents' evaluation

Parent feedback shows that almost all of the 58 parents surveyed have a driver's license and that 1 in 4 does not own a bike. Regarding bicycle infrastructure, 1 in 3 believe that public space is not bicycle-friendly.

Therefore, it is not surprising that almost 60% never use the bicycle as a means of transport. But they tend to use the bicycle more with their children - only 13% say that they never use the bicycle with their children. And almost $\frac{1}{3}$ says that they use the bicycle with their children at least once a week. Showing that the bicycle is not seen yet as a mode of transportation. And indeed most see the motivation for their children to cycle to be leisure (75%) or physical exercise (32%). Most believe that their cycle habits can influence their children but still 25% believe that is not relevant at all.

Recommendations

1. In Portugal, schools are the best places to gather large groups of children for training, although engaging them can sometimes be challenging. It is important to communicate with the schools at the beginning of the academic year.
2. Some children lack basic cycling skills, which creates difficulties in teaching varying levels of cycling proficiency. It is essential to clearly explain the skill levels required to participate in the SafeCycle4Kids program.
3. To enhance sustainability and maximize long-term impact, consider local partnerships (schools, universities, NGOs). For example, collaborating with local sports science students or school teachers who can enthusiastically integrate the program into their professional practices following training. This approach not only strengthens community ties but also ensures continued project success.
4. It is fundamental to link safety with sustainable mobility and sustainable mobility with the need of safety. So these programs with parents and children should also include a component to demand from the local councils safer streets and more support for active mobility.
5. Link these training programs with other initiatives like implementing bike-trains or some form of gamification like the Traffic Snake Game.

3.4. OTI SLOVAKIA

A cycling safety training program was conducted for 100 children aged 7-15 years from the Nitra region. The training aimed to improve children's understanding of cycling safety rules and boost their confidence in riding bicycles safely. The training included pre- and post-training online surveys to assess its effectiveness.

A recent cycling safety training program for 100 children aged 7-15 years in the Nitra region revealed significant insights and improvements. The pre-training survey indicated that only 9% of the kids rode their bikes daily, while another 9% never rode bikes. Nearly half of the children (46%) reported riding occasionally, though a striking 73% never rode their bikes to school and 44% never cycled with their parents. Alarmingly, 59% of the kids never wore helmets. A large majority (73%) learned to ride from family members, and almost all were familiar with the cycling path sign. Additionally, 55% preferred starting their journey from the pavement, and 73% mistakenly used the left-hand up-and-down signal to turn left. Encouragingly, 84% understood the importance of holding bikes with both hands for stability, and 85% knew which lights to turn on at night. Post-training results showed marked improvements: 72% now understood safety rules, more than 50% shared their new knowledge with peers and family, and 58% pledged to ride more carefully. Furthermore, 68% felt motivated to ride more often, and 46% noticed improvements in their cycling skills. Despite these strides, some confusion remained around hand signals for slowing down versus turning. Nevertheless, 90% were now clear on nighttime light usage and the importance of holding the bike with both hands.

We recommend enhancing practical sessions to clarify hand signals, boosting parental involvement to encourage helmet use, advocating for better cycling infrastructure, conducting regular refresher courses, promoting peer-to-peer education, increasing awareness campaigns, and integrating cycling safety into the school curriculum. These steps aim to foster a safer and more knowledgeable cycling community among young riders in the Nitra region.

- Increase practical training sessions to reinforce correct hand signals and other safety practices.
- Encourage parents to participate in training sessions or organize family cycling days to promote joint activities and helmet use.
- Implement campaigns highlighting the importance of wearing helmets and other safety gear.
- Work with local authorities to improve bike-friendly infrastructure, such as safe cycling paths to encourage riding to school.
- Conduct periodic refresher courses to maintain and build upon the knowledge and skills acquired during the initial training.
- Develop peer-to-peer education initiatives where trained kids can share their knowledge with peers who did not attend the training.
- Utilize social media and school newsletters to spread awareness about the importance of cycling safety and encourage community participation.
- Integrate cycling safety into the regular school curriculum to ensure continuous learning and practice.

Feedback from parents' evaluation

The survey data from 50 parents in the Nitra region reveals a strong interconnection between parental cycling habits and their children's engagement in cycling activities. An overwhelming majority (84%) of parents own bikes and possess driving licenses, suggesting a familiarity with road usage and safety. However, the perceived lack of bike-friendly infrastructure may act as a barrier, with only 6% considering their community somewhat bike-friendly. Despite this, parents demonstrate a high level of knowledge about cycling traffic regulations and a commitment to safe practices. The frequency of bike use varies, with approximately half of the parents using bikes occasionally and few using them daily. When it comes to riding with their children, while 14% never do so, a significant portion engage in biking with their kids occasionally (36%) or multiple times per month (50%). Fun and recreation are primary motivators for children to start cycling, supported by their parents' belief that their habits significantly influence their child's cycling activities. Most parents (68%) view cycling as a beneficial physical activity and consider upgrading their child's bike as they grow, indicating an ongoing commitment to fostering a safe and enjoyable cycling environment for their children.

The data indicates a strong correlation between parental cycling habits and their encouragement of their children's cycling activities. With a high percentage of parents owning bikes and understanding traffic regulations, there is a foundational awareness and capacity to promote safe cycling habits among children. However, infrastructural support is viewed as lacking, which may hinder more frequent and safe cycling practices. Fun and recreation, along with physical activity, are key motivators for children, suggesting that enhancing these aspects could further encourage cycling. There is also a notable willingness among parents to upgrade their children's bicycles as they grow, underlining a commitment to maintaining suitable and safe equipment for their cycling activities.

Recommendations

1. Advocate for better cycling infrastructure and community support to create safer environments for young cyclists.
2. Continue and expand training programs focused on cycling safety and traffic regulations, leveraging the higher-than-average knowledge among parents.
3. Organize recreational cycling events and competitions to capitalize on the primary motivation of fun and recreation.
4. Highlight the physical health benefits of cycling to further motivate parents and children.
5. Provide resources or incentives for parents considering upgrading their children's bikes to ensure safety and comfort as they grow.

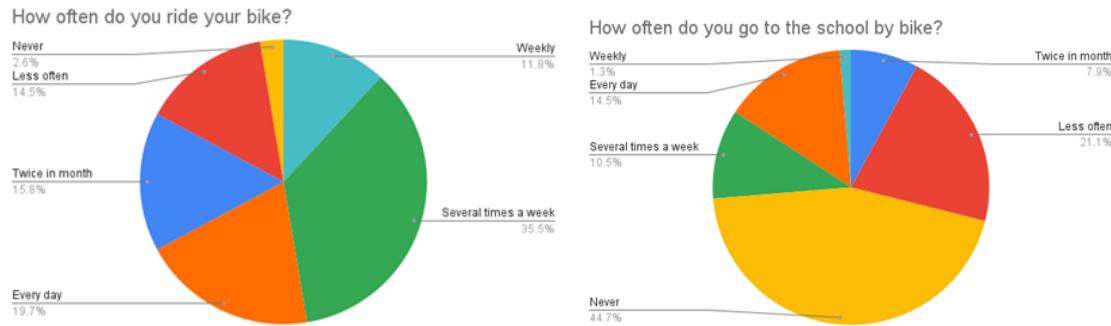
4.5. SINDIKAT BICIKLISTA

Sindikat Biciklista administered the SafeCycle4Kids program survey in four different elementary schools in the City of Zagreb area (Elementary School Odra, Elementary School Jelkovec, Elementary School Kralj Tomislav, Elementary School Tin Ujević). All students who participated in the survey were 9–11 years old.

Surveys were conducted with the help of volunteer teachers who underwent the SC4K trainee program. Their help was crucial in organizing survey implementation and obtaining parental consent. All of the children's surveys were conducted offline via printed handouts in a classroom setting, while the parents' surveys were filled out online via Google Forms. The children's pre-training survey was administered before any training was received, and the post-training survey was given to the teacher and was usually completed by students the week after the training program finished. The parents' survey was conducted before or after the training, without time constraints.

Feedback from kids' evaluation

When examining basic cycling habits, we obtained some interesting data.



Most of the children cycle, with only 2.6% of them never cycling, while 44.7% never cycle to school. Although there is an effect of "I live five meters from the school," there is still a strong habit of parents driving their children to school. This is compounded by the perception that cycling is unsafe for children, the lack of infrastructure, and the sentiment that bicycles are toys, etc.

"Do you wear a helmet while riding your bike?" This item also made it obvious that while in Croatia, wearing a helmet is mandatory for children under 16 years of age, the stance on helmet-wearing is quite lax. Children self-report that 42% of them never wear a helmet and 34% sometimes do.

Learning to cycle is still an informal family process. The vast majority, 82% of children, self-report that they learn to ride a bicycle with the help of a family member (parents, grandparents, older siblings), while only 3% took lessons. This indicates a lack of structural formal support for learning to cycle.

In the After survey, where we focused on behavioral change, the survey was understandably methodologically limited due to the characteristics of the target group (9-11-year-olds). Self-assessment in these circumstances tends to have a positive bias, but the reporting was so overwhelmingly positive overall that we can reasonably assume a positive behavioral change.

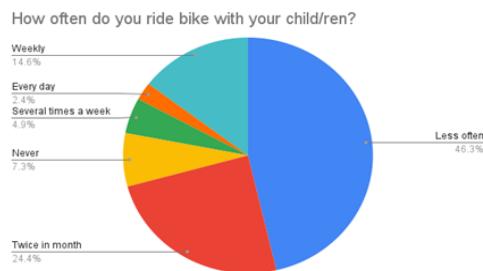
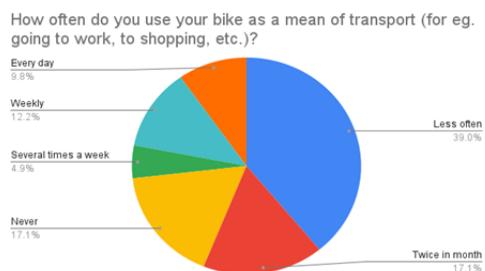
84% of children reported that they started or plan to share road safety tips with friends or family. 88% agree or strongly agree that they will be more careful while cycling after SC4K training. 82% agree or strongly agree that they will cycle more often after the training. 56% have noticed improvement in their bicycle skills.

The second part of the children's Before and After survey was conceived as a short quiz. The same 5 multiple-choice questions (theoretical cycling knowledge) were asked in both. The idea was to simply test the adoption of theoretical knowledge after undergoing training. The percentage of correct answers increased on all questions but minimally. The problem is that children already demonstrated considerable knowledge before the training, leaving little room for improvement. The error lies in the assumption that children possessed a lower level of knowledge than they actually did. Despite the lack of systematically structured education on cycling, it is evident that informal learning about traffic safety (through other school subjects, parents, etc.) is significant. For example, 95% of children correctly recognized the sign for the beginning of a bicycle lane (after training 97%), 49% correctly answered that you need to start cycling carefully from the sidewalk (after 58%), and 83% correctly identified the left-hand turn signal (after 86%). Practically all of the children already knew that you need a front red and a rear white light for riding at night (after 97%).

Feedback from parents' evaluation

Parent engagement (45 participants) proved a complicated task. Parents were much more willing to participate in the SC4K program if it was part of a regular parent-teacher conference.

The vast majority of parents have a driver's license (98%) and own a bicycle (93%). However, when asked "How often do you use your bike as a means of transport (e.g., going to work, shopping, etc.)?" responses showed some interesting numbers. 56% cycle never or less often than twice a month, which was expected, but 10% cycle every day, which is an extremely high percentage for Zagreb. When comparing these responses with the question "How often do you ride a bike with your child/ren?" we get some interesting comparisons.



There are more parents who cycle less often or twice a month with their child/ren than those who cycle for transport. However, significantly more parents never cycle for transport (17%) compared to those who never cycle with their kids (7%). It seems that parents who are not keen on cycling can only be motivated by their kids to cycle. In that sense it's not surprising that 60% of parents perceive their habits as formative (Very Important and Absolutely Essential) in their child/ren cycling habits.

68% of parents perceive the local community as Very Bike-Friendly or Somewhat Bike-Friendly in terms of infrastructure and support for young cyclists, which is very generous assessment. (We can only speculate that this result is heavily influenced by the Never or Less Often cyclists.) All of the parents perceive their child/ren cycling as a positive activity, with 100% seeing cycling as a way to promote physical activity for their child/ren, and most commonly, they see motivation for their child/ren to start cycling in fun and recreation. To end on an optimistic note, 98% of surveyed parents intend to upgrade their child's bike as they grow up.

Recommendations

1. Elementary schools and motivated teachers are ideal partners for implementing this type of project. Our collaboration with them has been exceptionally effective. Furthermore, it is important to emphasize that our cooperation with all schools has continued in various forms, and additional activities are planned to promote cycling among children.
2. Parent engagement proved to be a problem. Live parent engagement is difficult; try to rethink an alternative mode of approaching parents (Zoom workshop, etc.). Parents were much more willing to participate in this type of program when it was a part of a regular parent-teacher conference in their child/ren Elementary school.
3. An activity that should be promoted during the implementation of projects like SC4K, and organized whenever possible, is Kidical Mass or Bike Bus (Bike Train). Based on our experience, elementary schools show a great deal of interest in such activities. The benefits of these activities are manifold: they promote cycling, highlight insufficient infrastructure, and encourage parents to get involved and participate.
4. The Bicycle Training Program (Program osposobljavanja za upravljanje biciklom) in Croatia already exists and is designed to educate children on safe cycling practices and traffic regulations. This program is a collaborative effort between the Croatian Automobile Club (HAK) and the Ministry of the Interior and is implemented in elementary schools across the country. However, the program is currently offered in only a small number of schools as it is not mandatory. This poses a challenge, initiatives such as SC4K raise awareness about the need for more concrete integration of the official program into the mandatory curriculum. It is essential to enable and encourage elementary schools to implement it.

CONCLUSIONS

During the implementation of the project, all partners revealed that the proposed model is more easily applied to pre-existing groups, such as school class groups.

It was also widely shared that it is challenging to engage parents and have them attend an awareness session. It works more effectively when parents are invited to stay for a period after the session with the children.

Despite the challenge, we can congratulate the teams that worked hard to achieve all the proposed KPIs. We also successfully trained sports science students, who enthusiastically engaged with the program and will be able to apply it in their professional practices. This contributes to the project's sustainability and ensures a greater long-term impact.

Concerning the training of children and young adults we recommend enhancing practical sessions to clarify hand signals, boosting parental involvement to encourage helmet use, advocating for better cycling infrastructure,

conducting regular refresher courses, promoting peer-to-peer education, increasing awareness campaigns, and integrating cycling safety into the school curriculum:

- ✓ Increase practical training sessions to reinforce correct hand signals and other safety practices.
- ✓ Encourage parents to participate in training sessions or organize family cycling days
- ✓ Conduct periodic refresher courses to maintain and build upon the knowledge and skills acquired during the initial training.
- ✓ Develop peer-to-peer education initiatives where trained kids can share their knowledge with peers who did not attend the training.
- ✓ Utilize social media and school newsletters to spread awareness about the importance of cycling safety and encourage community participation.
- ✓ Integrate cycling safety into the regular school curriculum to ensure continuous learning and practice.
- ✓ Create local partnerships to assure the legacy and continuation of the training project.

From the implementation and the feedback from all the partners we recommend an increase in the safety and comfort linked with a stronger promotion of cycling among children and young adults:

- ✓ Advocate for lower speeds and traffic calming measures, especially around schools.
- ✓ Advocate for better cycling infrastructure and community support to create safer environments for young cyclists.
- ✓ Work with local authorities to improve bike-friendly infrastructure, such as safe cycling paths to encourage riding to school.
- ✓ Continue and expand training programs focused on cycling safety and traffic regulations, leveraging the higher-than-average knowledge among parents.
- ✓ Organize recreational cycling events and competitions to capitalize on the primary motivation of fun and recreation.
- ✓ Highlight the physical health benefits of cycling to further motivate parents and children.
- ✓ Provide resources or incentives for parents considering upgrading their children's bikes to ensure safety and comfort as they grow.



SAFECYCLE4KIDS

Ενίσχυση ενός υγιεινού τρόπου ζωής των παιδιών, αυξάνοντας την σωματική τους δραστηριότητας, μέσω της εκπαίδευσης στην ασφαλή χρήση ποδηλάτου

Αξιολόγηση & Διδάγματα του SafeCycle4Kids

Work Package: WP3- Delivering the SafeCycle4Kids Intervention Package

Task: T3.2. Evaluation & Lessons Learnt

Deliverable Title (D3.2): Lessons Learned Report

Date: 13/6/2024

Level of Distribution: Public

Authors: Sindikat Biciklista

Language: Greek



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Περιεχόμενα

Συμβαλλόμενοι.....	2
Φύλλο ελέγχου	2
Συνεργάτες.....	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ	3
1. Εισαγωγή. Σχετικά με το εργο SafeCycle4Kids	3
2. Αναφορά διδαγμάτων	3
2.1 Σκοπός και πεδίο εφαρμογής	3
3. Αναφορά διδαγμάτων στις χώρες της Κοινοπραξίας.....	4
3.1. PHYSIS ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΡΟΠΟΝΗΣΗ.....	4
3.2. SOCIETY OF CYCLING LOVERS “YUGO CYCLING CAMPAIGN”.....	6
3.3. MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	7
3.4. OTI SLOVAKIA	10
3.5. SINDIKAT BICIHLISTA	11
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	14

ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

Κύριος Συμβαλλόμενος	PHYSIS YPAITHRIA ASKISI
	MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA
Συμβαλλόμενα Μέλη	SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN
	OTI SLOVAKIA
	SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA

ΦΥΛΛΟ ΕΛΕΓΧΟΥ

Έκδοση	Ημερομηνία	Περιγραφή
V 0.1	2/2/2023	First draft

ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ

Όνομα Συνεργατών	Επωνύμια	Χώρα
PHYSIS YPAITHRIA ASKISI	PHYSIS	GREECE
SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN	YCC	SERBIA
MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	MUBi	PORTUGAL
OTI SLOVAKIA	OTI SLOVAKIA	SLOVAKIA
SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA	SinBIC	CROATIA

Με τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι απόψεις και οι γνώμες που διατυπώνονται εκφράζουν αποκλειστικά τις απόψεις των συντακτών και δεν αντιπροσωπεύουν κατ' ανάγκη τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Εκτελεστικού Οργανισμού Εκπαίδευσης και Πολιτισμού (EACEA). Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο EACEA δεν μπορούν να θεωρηθούν υπεύθυνοι για τις εκφραζόμενες απόψεις.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΡΓΟ SAFE CYCLE4KIDS

Το SafeCycle4Kids είναι ένα 18μηνο χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ έργο, που στοχεύει στην βελτίωση της ασφαλής μετακίνησης των παιδιών με ποδήλατο, υποστηρίζοντας την χρήση του ποδηλάτου ως μέσου ενεργητικής μετακίνησης και το οποίο μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της φυσικής δραστηριότητας των παιδιών.

Η ιδέα του SafeCycle4Kids βασίζεται σε δύο αρχές, από τις οποίες αναμένεται τα παιδιά να αυξήσουν την αυτοπεποίθηση τους και να κερδίσουν την εμπιστοσύνη των οικογενειών τους. Στην πρώτη αρχή, στόχος αποτελεί η βελτίωση των δεξιοτήτων των παιδιών στην μετακίνηση τους με ποδήλατο, γεγονός που πιθανόν να επηρεάσει την αντίληψη των γονέων σχετικά με την ανοχή τους για ελεύθερη μετακίνηση των παιδιών, καθώς παρατηρείται ότι θεωρούν πως τα παιδιά τους κινδυνεύουν όταν κυκλοφορούν στο δρόμο με το ποδήλατο. Η δεύτερη αρχή σχετίζεται με την βελτίωση των δεξιοτήτων των παιδιών, ώστε να γίνει ασφαλέστερη η χρήση του ποδηλάτου, γεγονός που συνδράμει στην προώθηση της ποδηλασίας μεταξύ των παιδιών. Οι πέντε εταίροι του συγκεκριμένου έργου, θα αναπτύξουν ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα ασφαλούς μετακίνησης με ποδήλατο, για παιδιά και γονείς, το οποίο θα βασίζεται στις καλές πρακτικές εκπαιδευτικών προγραμμάτων που έχουν εφαρμοστεί μέχρι τώρα σε διάφορες χώρες, ώστε το συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα να μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Αυτό θα βοηθήσει για να αυξηθούν τα επίπεδα φυσικής δραστηριότητας των παιδιών και των οικογενειών μέσω μιας οικονομικής, πράσινης και χωρίς αποκλεισμούς μεθόδου άσκησης.

2. ΑΝΑΦΟΡΑ ΔΙΔΑΓΜΑΤΩΝ

2.1 Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

Για τους σκοπούς της ανάλυσης και αξιολόγησης της παρέμβασης SafeCycle4Kids, η κοινοπραξία δημιούργησε αυτήν την Έκθεση Διδαγμάτων. Η έκθεση αποτελεί τη βάση για περαιτέρω βελτίωση της εκπαίδευσης, την εφαρμογή της σε διάφορα κοινωνικά και υλικοτεχνικά πλαίσια, και την αντιμετώπιση τυχόν προκλήσεων που προκύπτουν κατά τη διάρκεια της εκπαιδευτικής διαδικασίας.

Κάθε εταίρος συνέταξε μια έκθεση για τη χώρα του, περιγράφοντας λεπτομερώς τις μοναδικές προκλήσεις και εμπειρίες. Στο συμπέρασμα, εντοπίζονται όλα τα κοινά σημεία μεταξύ των εμπειριών που κατέγραψαν όλοι οι εταίροι και παρέχονται γενικές συστάσεις για πιθανές βελτιώσεις για καλύτερα αποτελέσματα της παρέμβασης SafeCycle4Kids.

Η βάση για την ανάλυση παρέχεται από τα δεδομένα που συλλέχθηκαν μέσω μιας απλής έρευνας, η οποία αναπτύχθηκε για τα παιδιά και τους γονείς που συμμετείχαν στο πρόγραμμα SafeCycle4Kids. Η έρευνα μέτρησε:

1. Ποδηλατικές συνήθειες,
2. Επίπεδα ικανοποίησης από την εκπαίδευση που έλαβαν,
3. Άλλαγές στη συμπεριφορά όσον αφορά τη χρήση του ποδηλάτου μετά την εκπαίδευση.

Η συγκατάθεση των γονέων ελήφθη για τη διανομή και συλλογή των ερευνών από τα παιδιά. Οι έρευνες πραγματοποιήθηκαν είτε ηλεκτρονικά (μέσω Google Forms) είτε εκτός σύνδεσης (ως έντυπα φυλλάδια), ανάλογα με τις συνθήκες.

Διενεργήθηκαν τρεις ξεχωριστές έρευνες:

1. Μια έρευνα για παιδιά που πραγματοποιήθηκε πριν από την εκπαίδευση,
2. Μια έρευνα για παιδιά που πραγματοποιήθηκε μετά την εκπαίδευση,
3. Μια έρευνα για γονείς.

Οι έρευνες των παιδιών χωρίστηκαν σε δύο μέρη (πριν και μετά την εκπαίδευση), καθώς αυτός ήταν ένας μεθοδολογικά ορθός τρόπος για να κατανοήσουμε το επίπεδο απόκτησης γνώσης και την αλλαγή στη συμπεριφορά τους. Ερευνώντας τις ποδηλατικές συνήθειες και τις υπάρχουσες γνώσεις των παιδιών και των γονέων, μπορέσαμε να κατανοήσουμε καλύτερα το επίπεδο που βρίσκονται, γεγονός που βοήθησε στην παροχή πολύτιμων πληροφοριών σε όλους τους συνεργάτες.

3. ΑΝΑΦΟΡΑ ΔΙΔΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING

Αποτελέσματα από την αξιολόγηση των παιδιών

Στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «SafeCycle4Kids» επιμορφώθηκαν μαθητές από τα δημοτικά σχολεία της Φυλής στην Αθήνα, των Καλυβών, των Μουδανιών και της Μεταμόρφωσης στη Χαλκιδική. Ο στόχος ήταν να κατανοήσουν καλύτερα τους κανόνες ασφαλούς χρήσης ποδηλάτου και να αυξήσουν την εμπιστοσύνη στο εαυτό τους όταν οδηγούν το ποδήλατο τους. Στο πρόγραμμα συμμετείχαν συνολικά 107 παιδιά και ήταν 11 και 12 ετών.

Η αξιολόγηση της εκπαίδευσης SafeCycle4Kids περιλάμβανε τη διεξαγωγή έρευνών πριν και μετά την εκπαίδευση. Ζητήθηκε από τους μαθητές να συμπληρώσουν μια έρευνα πριν από την εκπαίδευση και μια άλλη αφού είχαν υποβληθεί στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα. Αυτό βοήθησε στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του προγράμματος.

Η έρευνα πριν από την προπόνηση αποκαλύπτει διάφορες πτυχές των ποδηλατικών συνήθειών και των μέτρων ασφαλείας που λαμβάνουν ή τηρούν όταν κάνουν ποδήλατο. Τα περισσότερα παιδιά (56,10%) οδηγούν το ποδήλατό τους σπάνια και το 76% δεν πηγαίνει ποτέ με το ποδήλατο στο σχολείο. Η συμμετοχή των γονέων σχετικά με το ένα μετακινούνται με ποδήλατο είναι χαμηλή. Το 81% των ερωτηθέντων δεν κάνουν ποτέ ποδήλατο με τους γονείς τους. Το 67% των ερωτηθέντων δεν φορά ποτέ κράνος, γεγονός που υποδηλώνει έλλειψη ευρείας υιοθέτησης μέτρων ασφαλείας. Οι περισσότεροι μαθητές (91,76%) έμαθαν να οδηγούν ποδήλατο από ένα μέλος της οικογένειας. Η έρευνα διερεύνησε επίσης την κατανόηση των σημάτων, και από τα αποτελέσματα φάνηκε ότι η πλειοψηφία αναγνωρίζει το σήμα «Διαδρομή Ποδηλασίας» (92,11%) και το σήμα «Στριψυμο Αριστερά» (81,08%). Οι περισσότεροι ερωτηθέντες (78,95%) συμφώνησαν στη σημασία της οδήγησης με τα δύο χέρια στο τιμόνι και το 88% αναγνώρισε την αναγκαιότητα τόσο των μπροστινών λευκών όσο και των πίσω κόκκινων φώτων όταν κάνει ποδήλατο τη νύχτα. Αυτά τα ευρήματα υπογραμμίζουν την ανάγκη για αυξημένη ευαισθητοποίηση σχετικά με την ασφάλεια και τη συμμετοχή των γονέων στην προώθηση της ποδηλασίας στα παιδιά.

Αποτελέσματα μετά το εκπαιδευτικό πρόγραμμα. Οι απαντήσεις έδειξαν ότι μετά το εκπαιδευτικό πρόγραμμα, υπήρξε γενικά μία θετική στάση απέναντι στους κανόνες οδικής ασφάλειας, με το 68% των ερωτηθέντων να δηλώνει υψηλό επίπεδο κατανόησης. Υπάρχει επίσης μια ισχυρή τάση εφαρμογής των κανόνων μετά το εκπαιδευτικό πρόγραμμα κοινοποίησης, με το 70% των παιδιών να τους εφαρμόζει. Μετά το εκπαιδευτικό πρόγραμμα, το 70% των ερωτηθέντων συμφώνησε ότι πλέον είναι πιο προσεκτικοί όταν οδηγούν τα ποδήλατά τους και το 64% οκόπευσε να κάνει πιο συχνά ποδήλατο. Η εκπαίδευση φαίνεται να βελτίωσε τις δεξιότητες ποδηλασίας για το 70% των ερωτηθέντων. Υπάρχει κατανόηση των σημάτων κυκλοφορίας, με το 100% να ερμηνεύει σωστά το σήμα «Διαδρομή Ποδηλάτου». Οι περισσότεροι ερωτηθέντες (75%) θεωρούν ότι είναι σωστό να ξεκινούν τη βόλτα τους με το ποδήλατο από το πεζοδρόμιο και το 70% ερμηνεύει σωστά το σήμα του ποδηλάτη με το χέρι του ως πρόθεση να επιβραδύνει ή να σταματήσει. Η πλειοψηφία (80%) συμφώνησε ότι το να έχεις και τα δύο χέρια στο τιμόνι βοηθά στην ισορροπία και στην μεγαλύτερη σταθερότητα του τιμονιού. Τέλος, όλοι οι ερωτηθέντες κατανοούν τη σημασία των εμπρός και των πίσω φώτων σε ένα ποδήλατο. Αυτά τα αποτελέσματα υποδηλώνουν ότι η εκπαίδευση είχε θετικό αντίκτυπο στην κατανόηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και την απόκτηση συνηθειών ασφαλούς μετακίνησης με το ποδήλατο.

Ανατροφοδότηση από την αξιολόγηση των γονέων

Η αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε σε 53 γονείς και έδειξε ότι το 82% των ερωτηθέντων δεν έχουν ποδήλατο, ωστόσο όλοι έχουν άδεια οδήγησης. Η πλειοψηφία αντιλαμβάνεται ως μη φιλική προς το ποδήλατο την τοποθεσία που κατοικούν (70% απάντησε «Καθόλου» και «Οχι πολύ»). Οι περισσότεροι ερωτηθέντες δεν χρησιμοποιούν ποτέ το ποδήλατό τους για ως μεταφορικό μέσο (74%) και κανένας δεν ανέφερε ότι έκανε ποδήλατο με τα παιδιά του. Τα παιδιά κάνουν ποδήλατο κυρίως για διασκέδαση και κοινωνική αλληλεπίδραση, με δευτερεύον κίνητρο τη σωματική ασκηση. Οι προσωπικές τους συνήθειες σχετικά με την χρήσης το ποδηλάτου, θεωρούν ότι επηρεάζουν μέτρια έως σημαντικά στην ενθάρρυνση των παιδιών τους για να χρησιμοποιούν και αυτά το ποδήλατο τους. Μια σημαντική πλειονότητα (67,5%) αντιλαμβάνεται το ποδήλατο ως δραστηριότητα που βοηθάει στην φυσική κατάσταση του παιδιού τους.

Συμπεράσματα

Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα SafeCycle4Kids στην Ελλάδα φαίνεται να είχε θετικό αντίκτυπο στην κατανόηση και την βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς των παιδιών στην μετακίνηση τους με το ποδήλατο.

Πριν από την εκπαίδευση, ένας σημαντικός αριθμός παιδιών δεν έκανε τακτικά ποδήλατο, με την πλειοψηφία να μην πηγαίνει ποτέ με το ποδήλατο στο σχολείο και σπάνια να κάνει ποδήλατο μαζί με τους γονείς τους. Η υιοθέτηση μέτρων προφύλαξης, όπως η χρήση κράνους δεν ήταν ευρέως διαδεδομένη. Ωστόσο, τα περισσότερα παιδιά είχαν κάποια κατανόηση των πινακίδων και των σημάτων του ποδηλάτου και αναγνώριζαν τη σημασία της χρήσης και των δύο χεριών στο τιμόνι και των μπροστινών και πίσω φώτων στα ποδήλατά τους.

Μετά την προπόνηση, υπήρξε αξιοσημείωτη βελτίωση στη στάση των παιδιών απέναντι στους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, με τα περισσότερα παιδιά να ακολουθούν τους κανόνες ασφάλειας, να σκοπεύουν να μετακινούνται πιο συχνά με το ποδήλατο τους και να είναι πιο προσεκτικά όταν οδηγούν. Η εκπαίδευση φάνηκε επίσης να βελτιώνει τις δεξιότητες ποδηλασίας και την κατανόηση των σημάτων κυκλοφορίας. Περισσότερα παιδιά προτιμούν τώρα να ξεκινούν τη βόλτα τους με το ποδήλατο από ασφαλές σημείο (πεζοδρόμιο) και να ερμηνεύουν σωστά το σήμα του ποδηλάτη (πρόθεση να επιβραδύνει ή να σταματήσει).

Συμπερασματικά, το εκπαιδευτικό πρόγραμμα SafeCycle4Kids ενίσχυσε με επιτυχία την ευαισθητοποίηση και την πρακτική των παιδιών στα μέτρα οδικής ασφάλειας, προωθώντας την ασφαλέστερη και συχνότερη ποδηλασία. Ωστόσο, υπάρχει ακόμη περιθώριο βελτίωσης, ιδιαίτερα σε τομείς όπως η χρήση κράνους και η συμμετοχή των γονέων στην ποδηλασία. Οι συνεχείς προσπάθειες σε αυτούς τους τομείς θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ακόμη καλύτερα αποτελέσματα στο μέλλον.

Προτάσεις

Από τα ευρήματα της έρευνας, για την ενθάρρυνση της ασφαλέστερης και συχνότερης ποδηλασίας μεταξύ των παιδιών, προτείνεται:

- Αύξηση της συμμετοχής των γονέων: Οι γονείς μπορούν να δώσουν το παράδειγμα και να κάνουν το ποδήλατο οικογενειακή δραστηριότητα.
- Προώθηση της ποδηλασίας στο σχολείο: Μέτρα όπως η δημιουργία ασφαλών ποδηλατικών διαδρομών, η εγκατάσταση στηριγμάτων για την στάθμευση των ποδηλάτων και η διοργάνωση εκδηλώσεων «από το ποδήλατο στο σχολείο» θα μπορούσαν να καταστήσουν το ποδήλατο στο σχολείο μια πιο ελκυστική επλογή.
- Ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας: Θα μπορούσαμε να εισαγάγουμε εκπαιδευτικά προγράμματα που τονίζουν τη σημασία της χρήσης κράνους, της χρήσης σημάτων χειρός και των φώτων στα ποδήλατα όταν κάνουμε ποδήλατο τη νύχτα.
- Εκπαίδευση στην ποδηλασία: Επειδή οι περισσότεροι άνθρωποι έμαθαν να οδηγούν ποδήλατο από ένα μέλος της οικογένειας, τα επίσημα εκπαιδευτικά προγράμματα ποδηλασίας θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν ότι τα παιδιά μαθαίνουν σωστές τεχνικές και πρακτικές ασφάλειας από την αρχή.

- Κατανόηση των Ποδηλατικών Πινακίδων και Σημάτων: Η συνεχής εκπαίδευση σε αυτόν τον τομέα θα διασφαλίσει ότι όλοι οι ποδηλάτες, ακόμη και αυτοί που ήδη γνωρίζουν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας θα είναι ικανοί να μετακινούνται με ασφάλεια όταν κάνουν ποδήλατο.

3.2. SOCIETY OF CYCLING LOVERS “YUGO CYCLING CAMPAIGN”

Αποτελέσματα από την αξιολόγηση των παιδιών

Το πρόγραμμα SafeCycle4Kids εφαρμόστηκε σε ένα δημοτικό σχολείο στο Βελιγράδι. Επιλέχθηκαν τρεις τάξεις με περίπου 100 μαθητές, οι οποίοι κυμαίνονταν σε ηλικία από 8 έως 11 ετών. Όλοι οι μαθητές ενημερώθηκαν για την ασφαλή χρήση του ποδηλάτου μέσω του «εγχειριδίου παιδιού», το οποίο τους διανεμήθηκε σε φυσική και ηλεκτρονική μορφή. Τα παιδιά που συμμετείχαν στην έρευνα συμπλήρωσαν δύο ερωτηματολόγια, ένα πριν την εκπαίδευση και ένα μετά την εκπαίδευση τους. Τα παιδιά συμμετείχαν σε 2ωρο πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης στην αυλή του σχολείου. Η δράση γονέων/παιδιών δεν μπόρεσε να πραγματοποιηθεί, λόγω του γεγονότος ότι σύμφωνα με τον Νόμο για την Οδική Ασφάλεια, τα παιδιά κάτω των 12 ετών δεν μπορούν να κάνουν ποδήλατο σε δημόσιους χώρους. Η επίσημη επιστολή για την απαγόρευση της δράσης σε μη φυλασσόμενη διαδρομή ελήφθη από τη Γραμματεία Μεταφορών της πόλης του Βελιγραδίου, η οποία είναι υπεύθυνη για την έκδοση αδειών για δημόσιες εκδηλώσεις (επισυνάπτεται).

Ο συνολικός αριθμός των ερωτηματολογίων που απαντήθηκαν ήταν 96. Τα πιο σχετικά αποτελέσματα της έρευνας για τα παιδιά θα μπορούσαν να συνοψιστούν στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 1: Απαντήσεις στην έρευνα για τα παιδιά (σε %)

Ερώτηση Πριν από το μάθημα		1η τάξη	3η τάξη	4η τάξη
Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο;	Σπάνια και ποτέ	58	36	29
	Κάθε μέρα	6	14	17
Πάτε στο σχολείο με το ποδήλατο;	Μερικές φορές	8	25	8
Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο με τους γονείς;	Σπάνια και ποτέ	84	60	54
Πόσο συχνά φοράτε κράνος;	Σπάνια και ποτέ	54	36	46
	Κάθε μέρα	17	25	17
Πώς έμαθες να κάνεις ποδήλατο;	Κάποιος από την οικογένεια	59	57	65
	Σειρά μαθημάτων	4	/	/
Αναγνώριση σημάτων και κανόνων οδικής κυκλοφορίας	Γενικά για όλες τις ερωτήσεις	Καλός	Πολύ καλά	Πολύ καλά
Μετά το μάθημα				
Βελτίωσες τις ποδηλατικές σου ικανότητες;	Είδαν Βελτίωση	55	92	82
Διάδοση γνώσεων μεταξύ φίλων μετά το μάθημα	Ναι	26	39	43
Οδηγείτε με μεγαλύτερη ασφάλεια;	Ναι	57	34	52
Θα κάνεις περισσότερο ποδήλατο;	Ναι	75	65	30
Θα κάνεις ποδήλατο με περισσότερη ασφάλεια	Ναι	88	64	22

Μερικά σύντομα συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν από τον παραπάνω πίνακα:

- Περίπου το 41% των παιδιών και από τις τρεις ομάδες είτε δεν κάνουν ποδήλατο είτε σπάνια.
- Μόνο περίπου το 12% όλων των παιδιών κάνουν ποδήλατο κάθε μέρα.
- Μόνο περίπου το 13% όλων των παιδιών έχουν πάει κάποια στιγμή στο σχολείο με το ποδήλατο.
- Σχεδόν τα μισά από τα παιδιά (45%) δεν φοράνε ποτέ κράνος, σε αντίθεση με μόνο το 19% που το φοράνε κάθε φορά όταν κάνουν ποδήλατο.
- Περισσότερα από τα $\frac{3}{4}$ των παιδιών (76%) δήλωσαν ότι βελτίωσαν τις δεξιότητές τους στο ποδήλατο μετά το μάθημα.
- Σχεδόν τα μισά από τα παιδιά (47%) πιστεύουν ότι θα κάνουν ποδήλατο με μεγαλύτερη ασφάλεια μετά το μάθημα.
- Περισσότερα από τα μισά παιδιά (57%) απάντησαν ότι θα κάνουν ποδήλατο περισσότερο μετά το μάθημα, ενώ το 58% των παιδιών δήλωσαν ότι κάνουν ποδήλατο καλύτερα, κάτι που μπορεί να θεωρηθεί ως τα πιο πολύτιμα αποτελέσματα του έργου SafeCycle4Kids.

Ανατροφοδότηση από την αξιολόγηση των γονέων

Υπήρχαν 60 απαντήσεις από γονείς που συμμετείχαν στο πρόγραμμα και από τις οποίες φαίνεται ότι:

- Περίπου οι μισές οικογένειες έχουν ποδήλατο, τουλάχιστον ένα.
- Το 100% των ερωτηθέντων γονέων έχουν άδεια οδήγησης.
- Περίπου το 60% των γονέων θεωρεί τη γύρω περιοχή ακατάλληλη για ποδήλατο.
- Το 40% των γονέων δεν ποδηλατούν ποτέ ή σπάνια κάνουν ποδήλατο για καθημερινούς οκοπούς.
- Μόνο το 10% περίπου των γονέων γνωρίζει τους κανόνες του ποδηλάτου στο δρόμο, άριστα.
- Σχεδόν το 60% των γονιών είτε δεν κάνουν ποτέ είτε σπάνια κάνουν ποδήλατο με τα παιδιά τους.
- Περισσότερο από το 90% των γονέων θεωρούν το ποδήλατο ως έναν καλό τρόπο για την προώθηση της φυσικής δραστηριότητας για τα παιδιά.
- Τα $\frac{3}{4}$ των γονέων θεωρούν το ποδήλατο ως διασκέδαση ή αναψυχή.
- Μόνο το 42% των γονέων πιστεύει ότι η θετική τους στάση απέναντι στο ποδήλατο επηρέασε τα παιδιά τους να ξεκινήσουν το ποδήλατο.

Προτάσεις

Από το σύντομο εκπαιδευτικό πρόγραμμα που υλοποιήθηκε σε ένα σχολείο του Βελιγραδίου φαίνεται ότι:

1. Δεν υπάρχει κανένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα στα δημοτικά σχολεία στο Βελιγράδι (Σερβία) όπου τα παιδιά μπορούν να μάθουν πώς να κάνουν ποδήλατο καθώς και να λάβουν κάποιες γνώσεις σχετικά με τα οφέλη του ποδηλάτου για την υγεία, τη φυσική τους κατάσταση και την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος.
2. Επίσης, οι δάσκαλοι δεν είναι πολύ εξουκειωμένοι με τα οφέλη της ποδηλασίας για τα παιδιά.
3. Περίπου το 10% των παιδιών από 8 έως 11 ετών δεν γνωρίζουν καθόλου πώς να κάνουν ποδήλατο.
4. Τα παιδιά έχουν δείξει κάποια βελτίωση στις ποδηλατικές τους δεξιότητες και τις γνώσεις τους σχετικά με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας, μόνο μετά από μερικές ώρες προπόνησης.

Μετά από συνομιλίες μεταξύ γονέων και δασκάλων, από κοινού κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι θα πρέπει να εφαρμοστούν κάποιες εκπαιδευτικές δραστηριότητες για το ποδήλατο στα δημοτικά σχολεία.

3.3. MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA

Η MUBi αποφάσισε να επεκτείνει την εκπαίδευση των παιδιών σε διάφορες πόλεις της Πορτογαλίας. Κατά συνέπεια, διοργανώθηκαν μαθήματα στο Πόρτο, τη Λισαβόνα, την Παλμέλα και το Ρίο Μάιορ. Στο Πόρτο, υπήρξε συνεργασία με έναν από τους δασκάλους του σχολείου της περιοχής, ο οποίος εκπαίδευσε ένα τμήμα που αποτελούνταν από λίγα παιδιά, ωστόσο υπήρχε ενθουσιασμός για το πρόγραμμα αυτό. Στη Λισαβόνα, οι γονείς από μία ολόκληρη γεντονιά,

7

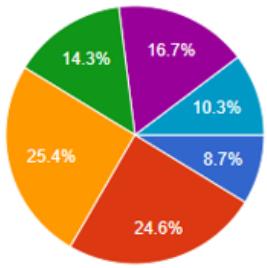
παρακολούθησαν στην αυλή του Εθνικού Παλατιού της Ajuda, το εκπαιδευτικό σεμινάριο γονέων, το οποίο διήρκησε Σάββατο και Κυριακή. Στην Παλμέλα, η μεγαλύτερη εκπαιδευτική παρέμβαση (τα περισσότερα από τα παιδιά που εκπαιδεύσαμε στην Πορτογαλία), συμμετείχε σε συνεδρίες που διεξήχθησαν από τους συνεργάτες μας (Bicicultura). Τέλος, στο Rio Μάιορ, σε συνεργασία με το τοπικό Πολυτεχνικό Ινστιτούτο, πραγματοποιήθηκε εκπαίδευση σε αρκετούς σπουδαστές των αθλητικών επιστημών με σκοπό να γίνουν εκπαιδευτές.

Οι περισσότεροι μαθητές που συμμετείχαν στις συνεδρίες ήταν από το σχολείο της Palmela, αλλά όλα τα συνεργαζόμενα σχολεία βοήθησαν για τη διάδοση του έργου και τη δημιουργία συνεργασιών που θα είναι απαραίτητα για τη δημιουργία μιας κληρονομιάς και της διασφάλισης της συνέχισης της μεθοδολογίας SafeCycle4Kids μετά το τέλος αυτού του προγράμματος ERASMUS+. Το MUBI εκπαίδευσε συνολικά 124 παιδιά, τα περισσότερα από τα οποία ήταν μεταξύ 8 και 13 ετών.

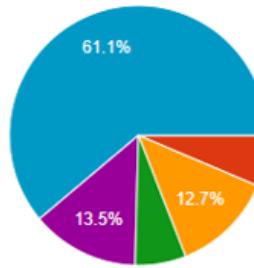
Όλα τα παιδιά συμμετείχαν σε έρευνα πριν από την προπόνηση. Σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτό γινόταν με τη χρήση εντύπων, ενώ σε άλλες μέσω tablet ή κινητό τηλέφωνο. Σε όλες τις περιπτώσεις, τα δεδομένα εισήχθησαν ηλεκτρονικά για μεταγενέστερη ανάλυση.

Η πρώτη ερώτηση, η οποία μέτρησε την συχνότητα που κάνουν ποδήλατο τα παιδιά αποκάλυψε ενδιαφέροντα αποτελέσματα: περίπου το 10% των παιδιών δεν κάνουν ποδήλατο τακτικά, αλλά περισσότερα από τα μισά παιδιά κάνουν περισσότερες από μία φορά την εβδομάδα ποδήλατο. Ωστόσο, περισσότερο από το 60% των παιδιών δεν πηγαίνουν ποτέ με ποδήλατο στο σχολείο, αλλά περίπου το 20% των παιδιών που εκπαιδεύονται λένε ότι πηγαίνουν στο σχολείο με ποδήλατο τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα - αυτό το υψηλό ποσοστό είναι αρκετά ασυνήθιστο και οφείλεται στο γεγονός ότι τα περισσότερα παιδιά είναι από την Palmela όπου ο συνεργάτης μας εφαρμόζει ένα πρόγραμμα «ποδηλατικού τρένου» στο σχολείο μια φορά την εβδομάδα. Κανένα από τα παιδιά δεν είπε ότι πήγαινε σχολείο με ποδήλατο καθημερινά.

How often do you cycle?
126 children



How often do you cycle to school?
126 children



- Everyday
- Several times a week
- Weekly
- Twice a month
- Less often
- Never

Μία από τις πιο σημαντικές πτυχές αυτού του έργου ήταν η ανάλυση της δυναμικής και της σχέσης της συμπεριφοράς από τους γονείς και τα παιδιά τους και πώς επηρεάζουν ο ένας τον άλλον. Η ερώτηση πόσες φορές κάνετε ποδήλατο με τους γονείς σας απολαμβάνει φυσικά καλύτερα αποτελέσματα από την προηγούμενη ερώτηση - που οημαίνει ότι φυσικά τα παιδιά τείνουν να ποδηλατούν πιο συχνά σε υποτιθέμενα ταξίδια αναψυχής και δραστηριότητες με τους γονείς τους παρά στο σχολείο ως μέσο μεταφοράς. Σε αντίθεση με το πάνω από το 60% που δεν πηγαίνει ποτέ με το ποδήλατο στο σχολείο μόνο το 30% δεν κάνει ποτέ ποδήλατο με τους γονείς του και περισσότερο από το 1/3 με τους γονείς του τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα.

Τα κράνη ποδηλάτου δεν είναι υποχρεωτικά στην Πορτογαλία, αλλά το 44% των παιδιών είπε ότι φοράει πάντα κράνος. Τα περισσότερα παιδιά έμαθαν πώς να κάνουν ποδήλατο με ένα μέλος της οικογένειάς τους και μόνο το 11% είχε μαθήματα που υποδεικνύουν ακόμα μια πολύ άτυπη διαδικασία για να μάθουν πώς να κάνουν ποδήλατο στην Πορτογαλία.

Οι τελικές ερωτήσεις της προεκπαιδευτικής έρευνας οχεδιάστηκαν για να αξιολογήσουν τις γνώσεις των παιδιών πριν την συμμετοχή τους στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα. Οι οργανισμοί της κοινοπραξίας δημιούργησαν μια σειρά από πολύ βασικές ερωτήσεις που θα επαναληφθούν μετά την εκπαίδευση. Ωστόσο, στο σύνολο οι γενικές γνώσεις των παιδιών ήταν αρκετά καλές ακόμα και πριν το εκπαιδευτικό πρόγραμμα.

Η έρευνα μετά την εκπαίδευση επικεντρώθηκε στην αξιολόγηση των αλλαγών συμπεριφοράς. Δεδομένου του μικρού μεγέθους δείγματος και των χαρακτηριστικών της ομάδας στόχου, η έρευνα είχε μεθοδολογικούς περιορισμούς. Όπως ήταν φυσικό ο ενθουσιασμός των παιδιών έδωσε πολύ θετικές απαντήσεις. Παρά τους εγγενείς περιορισμούς των αυτοαναφερόμενων δεδομένων, υπήρξε μία θετική ανατροφοδότηση που έδειξε ότι η εκπαίδευση είχε σημαντικό και ευεργετικό αντίκτυπο στη συμπεριφορά των παιδιών.

Σχεδόν το 70% των εκπαιδευμένων παιδιών είπε ότι άρχισαν ή θα αρχίσουν να μετακινούνται με μεγαλύτερη προσοχή όταν κάνουν ποδήλατο με τους φίλους και την οικογένεια τους. Το 97% συμφωνεί ότι συμφωνεί απόλυτα ότι μετά την προπόνηση θα είναι πιο προεκτικοί ενώ κάνουν ποδήλατο και 3 στους 4 είπαν ότι συμφωνούν ότι συμφωνούν απόλυτα ότι θα ποδηλατούν πιο συχνά μετά την προπόνηση. Και περισσότερο από το 80% είπε ότι έχει παρατηρήσει βελτίωση στις ικανότητές του στο ποδήλατο.

Ωστόσο, η μεθοδολογία υποβολής ακριβώς της ίδιας ερώτησης στην έρευνα πριν και μετά δεν λειτούργησε όπως προβλεπόταν. Ισως γιατί οι γνώσεις ήταν ήδη αρκετά καλές. Ωστόσο, υπάρχει μια μικρή αλλά αισθητή βελτίωση μετά την προπόνηση.

Ανατροφοδότηση από την αξιολόγηση των γονέων

Η ανατροφοδότηση των γονέων δείχνει ότι σχεδόν όλοι από τους 58 γονείς που συμμετείχαν στην έρευνα, έχουν άδεια οδήγησης και ότι 1 στους 4 δεν έχει ποδήλατο. Σχετικά με υποδομές για ποδήλατο, 1 στους 3 πιστεύει ότι ο δημόσιος χώρος δεν είναι φιλικός στη χρήση του ποδηλάτου.

Επομένως, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι σχεδόν το 60% δεν χρησιμοποιεί ποτέ το ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς. Τείνουν όμως να χρησιμοποιούν το ποδήλατο περισσότερο με τα παιδιά τους και μόνο το 13% λέει ότι δεν χρησιμοποιεί ποτέ το ποδήλατο με τα παιδιά του. Το ½ λέει ότι χρησιμοποιεί το ποδήλατο με τα παιδιά τους τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα. Επίσης από τις απαντήσεις των γονέων φαίνεται ότι το ποδήλατο δεν θεωρείται ακόμη ως μέσο μεταφοράς. Και πράγματι, οι περισσότεροι θεωρούν ότι τα παιδιά τους κάνουν ποδήλατο για αναψυχή (75%) ή σωματική άσκηση (32%). Τέλος, οι γονείς θεωρούν ότι οι συνήθειες τους αναφορικά με την συχνή χρήση του ποδηλάτου μπορούν να επηρεάσουν τα παιδιά τους, ενώ το 25% πιστεύει ότι δεν θεωρούν ότι θα μπορούσαν να επηρεαστούν τα παιδιά τους από μία τέτοια συνήθεια. είναι καθόλου σχετικό.

Προτάσεις

1. Στην Πορτογαλία τα σχολεία θα μπορούσαν να συμμετέχουν σε προγράμματα ασφαλούς χρήσης ποδηλάτου, ωστόσο κάποιες φορές είναι δύσκολη η συμμετοχής τους σε τέτοια προγράμματα. Γι' αυτό, είναι σημαντικό να υπάρχει συνεννόηση με τα σχολεία και προγραμματισμός από την αρχή του σχολικού έτους.
2. Μερικά παιδιά δεν γνωρίζουν τα βασικά για το ποδήλατο και αυτό δημιουργεί κάποιες δυσκολίες στη διδασκαλία κάποιων δεξιοτήτων. Είναι σημαντικό να υπάρχει ενημέρωση πριν την έναρξη της εκπαίδευσης τα επίπεδα δεξιοτήτων που απαιτούνται για τη συμμετοχή στο πρόγραμμα SafeCycle4kids.
3. Για την ενίσχυση της βιωσιμότητας και την μεγιστοποίηση του αποτελέσματος, εξετάστε τις τοπικές συνεργασίες (σχολεία, πανεπιστήμια, ΜΚΟ), όπως η συνεργασία με φοιτητές Αθλητικών Επιστημών ή δασκάλους σχολείων που μπορούν να ενσωματώσουν με ενθουσιασμό το πρόγραμμα στις επαγγελματικές τους πρακτικές μετά την εκπαίδευση. Αυτή η προσέγγιση όχι μόνο ενισχύει τους δεσμούς της κοινότητας αλλά διασφαλίζει επίσης τη συνεχή επιτυχία του έργου.
4. Είναι σημαντικό να συνδέσουμε την ασφάλεια με τη βιώσιμη κινητικότητα και τη βιώσιμη κινητικότητα με την ανάγκη για ασφάλεια. Επομένως, αυτά τα προγράμματα με γονείς και παιδιά θα πρέπει επίσης να

περιλαμβάνουν ένα στοιχείο που θα απαιτεί από τα τοπικά συμβούλια ασφαλέστερους δρόμους και περιοσότερη υποστήριξη για την ενεργό κινητικότητα.

5. Συνδυάστε αυτά τα εκπαιδευτικά προγράμματα με άλλες πρωτοβουλίες, όπως η εφαρμογή «ποδηλατικών τρένων» ή κάποιας μορφής παιχνιδιού, όπως το «Traffic Snake Game».

3.4. OTI SLOVAKIA

Διεξήχθη πρόγραμμα εκπαίδευσης για την ασφάλεια στην ποδηλασία για 100 παιδιά ηλικίας 7-15 ετών από την περιοχή Nitra. Η εκπαίδευση είχε ως στόχο να βελτιώσει την κατανόηση των κανόνων ασφάλειας του ποδηλάτου από τα παιδιά και να ενισχύσει την εμπιστοσύνη τους στην ασφαλή οδήγηση ποδηλάτων. Η εκπαίδευση περιλάμβανε διαδικτυακές έρευνες πριν και μετά την εκπαίδευση για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της. Ένα πρόσφατο εκπαιδευτικό πρόγραμμα ασφάλειας ποδηλασίας στην περιοχή Nitra για 100 παιδιά ηλικίας 7-15 ετών αποκάλυψε σημαντικές ιδέες και βελτιώσεις.

Η έρευνα πριν από την εκπαίδευση έδειξε ότι μόνο το 9% των παιδιών οδηγούσε τα ποδήλατά του καθημερινά, ενώ ένα άλλο 9% δεν έκανε ποτέ ποδήλατο. Σχεδόν τα μισά από τα παιδιά (46%) ανέφεραν ότι οδηγούσαν περιστασιακά, αν και ένα εντυπωσιακό 73% δεν πήγαινε ποτέ στο σχολείο με το ποδήλατό του και το 44% δεν έκανε ποτέ ποδήλατο με τους γονείς του. Επιπλέον, το 59% των παιδιών δεν φορούσε ποτέ κράνος. Η μεγάλη πλειοψηφία (73%) έμαθε να οδηγεί από μέλη της οικογένειας και σχεδόν όλοι ήταν εξοικειωμένοι με το σήμα του ποδηλατικού μονοπατιού. Επίσης, το 55% προτιμούσε να ξεκινήσει το ταξίδι του από το πεζοδρόμιο και το 73% χρησιμοποίησε λάθος το αριστερό σήμα πάνω-κάτω για να στρίψει αριστερά. Ενθαρρυντικά, το 84% κατανοούσε τη σημασία του να κρατάς το ποδήλατο με τα δύο χέρια για σταθερότητα και το 85% γνώριζε ποια φώτα να ανάβει τη νύχτα.

Τα αποτελέσματα μετά την εκπαίδευση έδειξαν αξιοσημείωτες βελτιώσεις: το 72% κατανοούσε πλέον τους κανόνες ασφαλείας, περισσότερο από το 50% μοιράστηκε τις νέες γνώσεις του με τους συνομηλίκους και την οικογένειά του, και το 58% υποσχέθηκε να οδηγεί πιο προσεκτικά. Επιπλέον, το 68% ένιωθε κίνητρο να οδηγεί πιο συχνά και το 46% παρατήρησε βελτιώσεις στις ποδηλατικές του ικανότητες.

Παρά τις βελτιώσεις, παρέμεινε κάποια σύγχυση σχετικά με τα σήματα των χεριών για επιβράδυνση έναντι στροφής. Ωστόσο, το 90% των παιδιών ήταν πλέον ξεκάθαρο σχετικά με τη νυχτερινή χρήση φωτός και τη σημασία του να κρατάς το ποδήλατο με τα δύο χέρια.

Συνιστούμε τη βελτίωση των πρακτικών προγραμμάτων για την αποσαφήνιση των σημάτων με τα χέρια, την ενίσχυση της συμμετοχής των γονέων για την ενθάρρυνση της χρήσης κράνους, την υποστήριξη για καλύτερες υποδομές ποδηλασίας, τη διεξαγωγή τακτικών μαθημάτων ανανέωσης, την προώθηση της εκπαίδευσης από δασκάλους, την αύξηση των εκστρατειών ευαισθητοποίησης και την ενσωμάτωση της ασφάλειας του ποδηλάτου στο σχολικό πρόγραμμα σπουδών. Αυτά τα βήματα στοχεύουν στην προώθηση μιας ασφαλέστερης και πιο ενημερωμένης ποδηλατικής κοινότητας μεταξύ των νεαρών αναβατών στην περιοχή Nitra.

- Αυξήστε τις πρακτικά εκπαιδευτικά προγράμματα για να βελτιωθούν τα σήματα με τα χέρια καθώς και άλλες πρακτικές ασφάλειας.
- Ενθαρρύνετε τους γονείς να συμμετέχουν σε εκπαιδευτικές συνεδρίες ή να οργανώνουν οικογενειακές ημέρες ποδηλασίας για την προώθηση των κανόνων ασφαλείας κατά την μετακίνηση με το ποδήλατο.
- Υλοποιήστε εκστρατείες που τονίζουν τη σημασία της χρήσης κράνους και άλλου προστατικού εξοπλισμού
- Συνεργαστείτε με τις τοπικές αρχές για να βελτιώσετε τις φιλικές προς το ποδήλατο υποδομές, όπως ασφαλείς ποδηλατοδρόμους ώστε να ενθαρρύνεται η οδήγηση στο σχολείο.
- Διεξάγετε επαναληπτικά μαθήματα για να διατηρήσετε και να αξιοποιήσετε τις γνώσεις και τις δεξιότητες που αποκτήθηκαν κατά την αρχική εκπαίδευση.
- .

- Χρησιμοποιήστε τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και τα σχολικά ενημερωτικά δελτία για να διαδώσετε την ευαισθητοποίηση σχετικά με τη σημασία της ασφαλής χρήσης ποδηλάτου και να ενθαρρύνετε τη συμμετοχή της κοινότητας.
- Ενσωματώστε την ασφάλεια του ποδηλάτου στο κανονικό σχολικό πρόγραμμα για να διασφαλίσετε τη συνεχή μάθηση και πρακτική.

Ανατροφοδότηση από την αξιολόγηση των γονέων

Τα δεδομένα από την έρευνα μεταξύ 50 γονέων στην περιοχή της Νίτρας αποκαλύπτουν μια ισχυρή σύνδεση μεταξύ των γονικών συνηθειών ποδηλασίας και της συμμετοχής των παιδιών τους σε ποδηλατικές δραστηριότητες. Παρόλο που το 84% των γονέων είναι κάτοχοι ποδηλάτων και άδειας οδήγησης, η έλλειψη υποδομής φιλικής προς το ποδήλατο αποτελεί εμπόδιο. Εντούτοις, οι γονείς διαθέτουν υψηλό επίπεδο γνώσης σχετικά με τους κανονισμούς κυκλοφορίας για το ποδήλατο και δεσμεύονται για ασφαλείς πρακτικές. Η συχνότητα χρήσης ποδηλάτου ποικίλλει, με τους περίπου μισούς γονείς να το χρησιμοποιούν περιστασιακά και λίγους να το χρησιμοποιούν καθημερινά. Όσον αφορά την υπασία με τα παιδιά τους, το 14% δεν το κάνει ποτέ, ενώ το 36% ασχολείται περιστασιακά και το 50% πολλές φορές το μήνα. Η διασκέδαση και η ψυχαγωγία αποτελούν τα κύρια κίνητρα για τα παιδιά να ξεκινήσουν το ποδήλατο, ενώ οι γονείς βλέπουν το ποδήλατο ως ευεργετική σωματική δραστηριότητα και σκέφτονται να αναβαθμίσουν το ποδήλατο του παιδιού τους καθώς μεγαλώνει. Αυτό υποδηλώνει τη συνεχή δέσμευσή τους για την προώθηση ενός ασφαλούς και ευχάριστου ποδηλατικού περιβάλλοντος για τα παιδιά τους.

Προτάσεις

Ορίστε το κείμενο σε σωστά ελληνικά:

1. Διεκδικείστε καλύτερες υποδομές ποδηλασίας και την τοπική υποστήριξη για τη δημιουργία ασφαλέστερων περιβαλλόντων για τους νεαρούς ποδηλάτες.
2. Συνεχίστε και επεκτείνετε τα εκπαιδευτικά προγράμματα που επικεντρώνονται στην ασφάλεια της ποδηλασίας και στους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, αξιοποιώντας τις γνώσεις των γονέων.
3. Οργανώστε ψυχαγωγικές εκδηλώσεις ποδηλασίας και διαγωνισμούς για να αξιοποιήσετε το κύριο κίνητρο της διασκέδασης και της αναψυχής.
4. Επισημάνετε τα οφέλη της ποδηλασίας για τη σωματική υγεία για να παρακινήσετε περισσότερο τους γονείς και τα παιδιά.
5. Παρέχετε πόρους ή κίνητρα στους γονείς που σκέφτονται να βελτιώσουν ή να αγοράσουν ποδήλατα στα παιδιά τους.

4.5. SINDIKAT BICIKLISTA

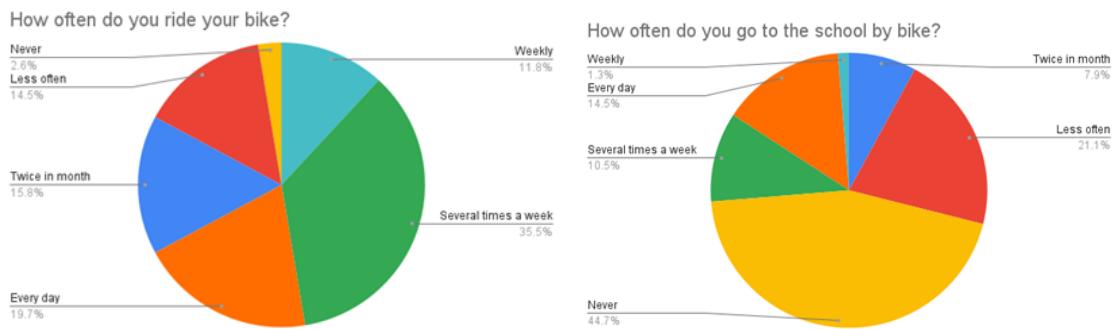
Ο οργανισμός Sindikat Biciklista διεξήγαγε την έρευνα του προγράμματος SafeCycle4Kids σε τέσσερα διαφορετικά δημοτικά σχολεία στην περιοχή του Ζάγκρεμπ (Δημοτικό Σχολείο Όντρα, Δημοτικό Σχολείο Jelkovec, Δημοτικό Σχολείο Kralj Tomislav, Δημοτικό Σχολείο Tin Ujević). Όλοι οι μαθητές που συμμετείχαν στην έρευνα ήταν ηλικίας 9-11 ετών.

Οι έρευνες διεξήχθησαν με τη βοήθεια εθελοντών δασκάλων που συμμετείχαν στο πρόγραμμα ασκουμένων SC4K. Η βοήθειά τους ήταν ζωτικής σημασίας για την οργάνωση και την υλοποίηση της έρευνας, όπως επίσης και για τη συλλογή της συγκατάθεσης των γονέων. Όλες οι έρευνες για τα παιδιά διεξήχθησαν μέσω έντυπων φυλλαδίων μέσα στην τάξη, ενώ τα ερωτηματολόγια που αφορούσαν τους γονείς συμπληρώθηκαν διαδικτυακά μέσω των Google Forms. Μία έρευνα διενεργήθηκε για τα παιδιά πριν από την εκπαίδευση και μία έρευνα μετά την εκπαίδευση. Η συλλογή των ερωτηματολογίων της έρευνας μετά την εκπαίδευση ολοκληρώθηκε μια εβδομάδα μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος κατάρτισης. Η έρευνα των γονέων πραγματοποιήθηκε πριν και μετά την εκπαίδευση, χωρίς χρονικούς περιορισμούς.

Αποτελέσματα από την αξιολόγηση των παιδιών

Εξετάζοντας τις βασικές συνήθειες των παιδιών όταν σχετικά με το ποδήλατο, λάθαμε μερικά ενδιαφέροντα δεδομένα.

Τα περισσότερα παιδιά κάνουν ποδήλατο, με μόνο το 2,6% από αυτά να μην έχει κάνει ποτέ ποδήλατο, ενώ το 44,7% δεν έχει πάει ή δεν πηγαίνει ποτέ στο σχολείο με το ποδήλατο. Αν και η απόσταση του σχολείου από τις κατοικίες των παιδιών είναι σε μικρή απόσταση, εξακολουθεί να υπάρχει μια ισχυρή συνήθεια, οι γονείς να πηγαίνουν τα παιδιά τους στο σχολείο με το αυτοκίνητο. Η αντίληψη ότι το ποδήλατο δεν είναι ασφαλές για τα παιδιά, η έλλειψη υποδομών και η αισθηση ότι τα ποδήλατα είναι παιχνίδια αποτελούν δικαιολογίες των γονιών για την μην προώθηση του ποδηλάτου στα παιδιά τους.



«Φοράς κράνος ενώ οδηγείς το ποδήλατό σου;» Αυτό το στοιχείο κατέστησε επίσης προφανές ότι ενώ στην Κροατία η χρήση κράνους είναι υποχρεωτική για παιδιά κάτω των 16 ετών, υπάρχει μικρό ποσοστό παιδιών που το χρησιμοποιούν. Από τα παιδιά αναφέρουν (42%) ότι δεν φοράνε ποτέ κράνος και το 34% μερικές φορές.

Η εκμάθηση του ποδηλάτου εξακολουθεί να είναι μια άτυπη οικογενειακή διαδικασία. Η συντριπτική πλειοψηφία, το 82% των παιδιών, αναφέρει ότι μαθαίνει να οδηγεί ποδήλατο με τη βοήθεια ενός μέλους της οικογένειας (γονείς, παππούδες, γιαγιάδες, μεγαλύτερα αδέρφια), ενώ μόνο το 3% έκανε μαθήματα. Αυτό υποδηλώνει έλλειψη επίσημης υποστήριξης για την εκμάθηση του ποδηλάτου.

Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε μετά την εκπαίδευση, εστίασε στην αλλαγή συμπεριφοράς και υπήρχαν περιορισμοί λόγω των χαρακτηριστικών της ομάδας στόχου (9-11 ετών). Η αυτοαξιολόγηση σε αυτές τις περιπτώσεις τείνει να έχει θετική προκατάληψη, αλλά η αναφορά ήταν τόσο συντριπτικά θετική συνολικά, που μπορούμε εύλογα να υποθέσουμε μια θετική αλλαγή συμπεριφοράς.

Το 84% των παιδιών ανέφεραν ότι άρχισαν ή σχεδιάζουν να μοιράζονται συμβουλές οδικής ασφάλειας με φίλους ή την οικογένεια. Το 88% συμφωνεί ότι θα είναι πιο προσεκτικοί όταν κάνουν ποδήλατο μετά την προπόνηση SC4K. Το 82% συμφωνεί ότι θα κάνει πιο συχνά ποδήλατο μετά την προπόνηση. Το 56% έχει παρατηρήσει βελτίωση στις δεξιότητές του στο ποδήλατο.

Τα ερωτηματολόγια αξιολόγησης τα οποία είχαν μοιραστοί στα παιδιά για να τα συμπληρώσουν πριν και μετά την εκπαίδευση, συμπεριλάμβαναν ένα σύντομο κουίζ 5 ερωτήσεων πολλαπλής επιλογής (θεωρητικές γνώσεις ποδηλασίας) που ήταν ίδιο και στις δύο περιπτώσεις. Η ίδια ήταν απλώς να εξεταστεί η κατανόηση της θεωρίας μετά από την εκπαίδευση. Το ποσοστό των σωστών απαντήσεων αυξήθηκε σε όλες τις ερωτήσεις αλλά όχι σε μεγάλο βαθμό. Το πρόβλημα είναι ότι τα παιδιά έχουν ήδη δείξει σημαντικές γνώσεις πριν από την εκπαίδευση, αφήνοντας λίγα περιθώρια βελτίωσης. Παρά την έλλειψη μιας δομημένης εκπαίδευσης για το ποδήλατο, είναι προφανές ότι η άτυπη μάθηση για την ασφάλεια της κυκλοφορίας (μέσω άλλων σχολικών μαθημάτων, γονέων κ.λπ.) είναι σημαντική. Για παράδειγμα, το 95% των παιδιών αναγνώρισε σωστά την πινακίδα για την έναρξη μιας ποδηλατικής λωρίδας (μετά την προπόνηση 97%), το 49% απάντησε σωστά ότι πρέπει να ξεκινήσετε προσεκτικά το ποδήλατο από το πεζοδρόμιο (μετά το 58%) και το 83% αναγνώρισε σωστά το αριστερό φλας (μετά από προπόνηση 86%). Πρακτικά όλα τα παιδιά

γνώριζαν ήδη ότι χρειάζεται ένα μπροστινό λευκό φως και πίσω ένα κόκκινο για οδήγηση τη νύχτα (μετά από προπόνηση 97%).

Ανατροφοδότηση από την αξιολόγηση των γονέων

Η συμμετοχή των γονέων (45 συμμετέχοντες) αποδείχθηκε περίπλοκη εργασία. Οι γονείς ήταν πολύ πιο πρόθυμοι να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα SC4K εάν ήταν μέρος μιας τακτικής συνάντησης γονέων και δασκάλων.

Η συντριπτική πλειοψηφία των γονέων έχει δίπλωμα οδήγησης (98%) και είναι κάτοχοι ποδηλάτου (93%). Ωστόσο, στην ερώτηση «Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε το ποδήλατο σας ως μέσο μεταφοράς (π.χ. πηγαίνετε στη δουλειά, ψώνια κ.λπ.), οι απαντήσεις έδειξαν ενδιαφέροντα νούμερα. Το 56% κάνει ποδήλατο ποτέ ή λιγότερο συχνά από δύο φορές το μήνα, όπως ήταν αναμενόμενο και το 10% κάνει ποδήλατο κάθε μέρα, που είναι ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό για το Ζάγκρεμπ. Όταν γίνεται σύγκριση μεταξύ των ερωτήσεων αυτών και με την ερώτηση "Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο με το παιδί/τα παιδιά σας;" έχουμε μερικές ενδιαφέρουσες συγκρίσεις.

Υπάρχουν περισσότεροι γονείς που ποδηλατούν λιγότερο συχνά ή δύο φορές το μήνα με το παιδί/τα παιδιά τους από εκείνους που ποδηλατούν για μεταφορά. Ωστόσο, σημαντικά περισσότεροι γονείς δεν ποδηλατούν ποτέ για μεταφορά (17%) σε σύγκριση με εκείνους που δεν ποδηλατούν ποτέ με τα παιδιά τους (7%). Φαίνεται ότι οι γονείς που δεν ενδιαφέρονται για το ποδήλατο μπορούν να παρακινηθούν μόνο από τα παιδιά τους να κάνουν ποδήλατο. Υπό αυτή την έννοια, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι το 60% των γονέων αντιλαμβάνονται τις συνήθειές τους ως διαμορφωτικές (Πολύ Σημαντικές και Απολύτως Απαραίτητες) στις συνήθειες των παιδιών/των παιδιών τους για το ποδήλατο.



Το 68% των γονέων αντιλαμβάνεται την τοπική κοινωνία ως πολύ φιλική προς το ποδήλατο ή κάπως φιλική προς το ποδήλατο όσον αφορά τις υποδομές και την υποστήριξη προς τους νεαρούς ποδηλάτες, κάτι που είναι πολύ σημαντικό στα αποτελέσματα της έρευνας. Όλοι οι γονείς αντιλαμβάνονται την χρήση ποδηλάτου από τα παιδιά τους ως θετική δραστηριότητα, με το 100% να βλέπει το ποδήλατο ως έναν τρόπο προώθησης της φυσικής δραστηριότητας για το παιδί τους, θεωρούν ότι πιο συχνά αποτελεί κίνητρο το ποδήλατο γιατί τα παιδιά το βλέπουν ως διασκέδαση και αναψυχή. Για να τελειώσουμε με μια αισιόδοξη νότα, το 98% των ερωτηθέντων γονέων σκοπεύουν να προχωρήσουν σε αγορά καλύτερο ποδηλάτου για τα παιδιά τους όταν αυτό μεγαλώσει.

Προτάσεις

- Τα δημοτικά σχολεία και οι εκπαιδευτικοί με κίνητρο αποτελούν ιδανικούς συνεργάτες για την υλοποίηση αυτού του τύπου έργου. Η συνεργασία με τα σχολεία μπορεί να είναι συνεχής. Για παράδειγμα, το Δημοτικό Σχολείο Odra θα διοργανώσει με τη βοήθειά μας, την πρώτη Εκκλησιαστική Γιορτή των Παιδιών (μια βόλτα με ποδήλατο για την προώθηση της ποδηλασίας και τη βελτίωση των υποδομών γύρω από το σχολείο), και η Δημοτική Βιβλιοθήκη του Ζάγκρεμπ μαζί ζήτησε να πραγματοποιήσουμε ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα στην τοποθεσία τους όταν έμαθαν ότι το SC4K πραγματοποιήθηκε στο Δημοτικό σχολείο Jelkovec.
- Η ενημέρωση των γονέων με φυσική παρουσία είναι μια δύσκολη προσπάθεια. Προσπαθήστε να επανεξετάσετε έναν εναλλακτικό τρόπο προσέγγισης των γονέων (Zoom workshop, etc.). Οι γονείς ήταν πολύ πιο πρόθυμοι

- να συμμετάσχουν σε αυτό το είδος προγράμματος όταν ήταν μέρος μιας τακτικής συναντησης γονέων και δασκάλων στο Δημοτικό σχολείο των παιδιών τους.
3. Μια δραστηριότητα που θα πρέπει να πρωθηθεί κατά την υλοποίηση έργων όπως το SC4K, και να οργανωθεί όποτε είναι δυνατόν, είναι το Kidical Mass ή το Bike Bus (Bike Train). Με βάση την εμπειρία μας, τα δημοτικά σχολεία δείχνουν μεγάλο ενδιαφέρον για τέτοιες δραστηριότητες. Τα οφέλη από αυτές τις δραστηριότητες είναι πολλαπλά: προωθούν το ποδήλατο, υπογραμίζουν την ανεπαρκή υποδομή και ενθαρρύνουν τους γονείς να εμπλακούν και να συμμετάσχουν.
 4. Το Πρόγραμμα Εκπαίδευσης Ποδηλάτου (Πρόγραμμα osposobljavanja za upravljanje biciklom) στην Κροατία υπάρχει ήδη και έχει σχεδιαστεί για να εκπαιδεύει τα παιδιά σε πρακτικές ασφαλούς ποδηλασίας και κυκλοφοριακούς κανονισμούς. Αυτό το πρόγραμμα είναι μια προσπάθεια συνεργασίας μεταξύ της Κροατικής Λέσχης Αυτοκινήτου (HAK) και του Υπουργείου Εσωτερικών και εφαρμόζεται σε δημοτικά σχολεία σε όλη τη χώρα. Ωστόσο, το πρόγραμμα αυτή τη στιγμή προσφέρεται μόνο σε μικρό αριθμό σχολείων καθώς δεν είναι υποχρεωτικό. Αυτό αποτελεί πρόκληση, καθώς πρωτοβουλίες όπως το SC4K αυξάνουν την ευαισθητοποίηση σχετικά με την ανάγκη για πιο συγκεκριμένη ενσωμάτωση του επίσημου προγράμματος στο υποχρεωτικό πρόγραμμα σπουδών. Είναι σημαντικό να μπορέσουν και να ενθαρρυνθούν τα δημοτικά σχολεία να το εφαρμόσουν.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά την υλοποίηση του έργου, όλοι οι εταίροι διαπίστωσαν ότι το προτεινόμενο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εφαρμόζεται ευκολότερα σε ήδη υπάρχουσες ομάδες, όπως είναι οι μαθητές στα σχολεία.

Επίσης, υπήρξε συμφωνία μεταξύ των εταίρων, ότι είναι δύσκολο να συμμετάσχουν οι γονείς σε ένα ενημερωτικό σεμινάριο. Προτείνεται, να καλούνται οι γονείς να παραμείνουν στο χώρο διεξαγωγής το προγράμματος, για περισσότερο χρόνο μετά το τέλος της εκπαίδευσης.

Παρά την πρόκληση, μπορούμε να συγχαρούμε τις ομάδες που εργάστηκαν σκληρά για την επίτευξη όλων των προτεινόμενων KPIs. Επίσης εκπαιδεύσαμε με επιτυχία σπουδαστές αθλητικών επιστημών, οι οποίοι συμμετείχαν με ενθουσιασμό στο πρόγραμμα και θα είναι σε θέση να το εφαρμόσουν στην επαγγελματική τους σταδιοδρομία. Αυτό συμβάλλει στη βιωσιμότητα του έργου και εξασφαλίζει μεγαλύτερο αντίκτυπο.

Όσον αφορά την κατάρτιο των παιδιών και των νέων ενηλίκων, προτείνουμε την ενίσχυση των πρακτικών συνεδριών για την αποσαφήνιση των σημάτων των χεριών, την αύξηση της συμμετοχής των γονέων για την ενθάρρυνση της χρήσης κράνους, την βελτίωση των υποδομών ποδηλασίας, τη διεξαγωγή τακτικών επαναληπτικών μαθημάτων, την συνεργασία μεταξύ εκπαιδευτών, τις εκστρατείες ευαισθητοποίησης και την ενσωμάτωση της ασφάλειας του ποδηλάτου στο σχολικό πρόγραμμα σπουδών:

- ✓ Αύξηση των πρακτικών μαθημάτων κατάρτιος για την ενίσχυση των σωστών σημάτων με τα χέρια και άλλων πρακτικών ασφαλείας.
- ✓ Ενθάρρυνση των γονέων να συμμετάσχουν σε εκπαιδευτικά σεμινάρια ή να οργανώσουν οικογενειακές ημέρες ποδηλασίας
- ✓ Διεξαγωγή περιοδικών μαθημάτων ανανέωσης προκειμένου να διατηρηθούν και να αξιοποιηθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες που αποκτήθηκαν κατά τη διάρκεια της αρχικής κατάρτιος.
- ✓ Ανάπτυξη πρωτοβουλιών εκπαίδευσης μεταξύ των εκπαιδευτών, όπου τα παιδιά που λάβανε την εκπαίδευση μπορούν να μοιραστούν τις γνώσεις τους με τους εκπαιδευτές που δεν παρακολούθησαν την εκπαίδευση.
- ✓ Χρήση των κοινωνικών μέσων ενημέρωσης και των σχολικών ενημερωτικών δελτίων για τη διάδοση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τη σημασία της ασφαλής χρήσης του ποδηλάτου και της ενθάρρυνσης της συμμετοχής της κοινότητας.
- ✓ Ενσωμάτωση της ασφαλής χρήσης του ποδηλάτου στο κανονικό σχολικό πρόγραμμα σπουδών για τη διασφάλιση της συνεχούς μάθησης και πρακτικής.

- ✓ Δημιουργία τοπικών συνεργασιών για να διασφαλιστεί η κληρονομιά και η συνέχιση του εκπαιδευτικού προγράμματος.

Με βάση την εφαρμογή και τα σχόλια όλων των εταίρων προτείνουμε την αύξηση της ασφάλειας και της άνεσης σε συνδυασμό με την ισχυρότερη προώθηση της ποδηλασίας μεταξύ των παιδιών και των νέων ενηλίκων:

- ✓ Μείωση των ταχυτήτων και τήρηση των μέτρων ελάφρυνσης της κυκλοφορίας, ειδικά γύρω από τα σχολεία.
- ✓ Προώθηση καλύτερης υποδομής ποδηλασίας και κοινοτικής υποστήριξης για τη δημιουργία ασφαλέστερων περιβαλλόντων για τους νέους ποδηλάτες.
- ✓ Συνεργασία με τις τοπικές αρχές για τη βελτίωση υποδομών φιλικών προς τα ποδήλατα, όπως ασφαλείς ποδηλατικές διαδρομές για την ενθάρρυνση της οδήγησης στο σχολείο.
- ✓ Συνέχιση και επέκταση των προγραμμάτων κατάρτισης που επικεντρώνονται στην ασφαλή χρήση του ποδηλάτου και στους κανόνες κυκλοφορίας, αξιοποιώντας και τους γονείς.
- ✓ Οργάνωση ψυχαγωγικών ποδηλατικών εκδηλώσεων και διαγωνισμών για να προωθηθεί το κύριο κίνητρο για ποδηλασία που είναι η διασκέδαση και η αναψυχή.
- ✓ Ανάδειξη των οφελών στη σωματική υγεία που επιφέρει το ποδήλατο ώστε να παρακινηθούν περισσότερο οι γονείς και τα παιδιά.
- ✓ Παροχή πόρων ή κινητρών για τους γονείς που εξετάζουν την αναβάθμιση των ποδηλάτων των παιδιών τους για να εξασφαλίσουν την ασφάλεια και την άνεση καθώς μεγαλώνουν.
- ✓ Δημιουργήστε τοπικές συνεργασίες για να διασφαλίσετε την κληρονομιά και τη συνέχιση του εκπαιδευτικού έργου.

Από την εφαρμογή και τα σχόλια από όλους τους συνεργάτες συνιστούμε αύξηση της ασφάλειας και της άνεσης που συνδέεται με την ισχυρότερη προώθηση της ποδηλασίας μεταξύ παιδιών και νεαρών ενηλίκων:

- ✓ Υποστηρίξτε χαμηλότερες ταχύτητες και μέτρα εξομάλυνσης της κυκλοφορίας, ειδικά γύρω από τα σχολεία.
- ✓ Υπερασπιστείτε για καλύτερες υποδομές ποδηλασίας και κοινοτική υποστήριξη για τη δημιουργία ασφαλέστερων περιβαλλόντων για τους νεαρούς ποδηλάτες.
- ✓ Συνεργαστείτε με τις τοπικές αρχές για να βελτιώσετε τις φιλικές προς το ποδήλατο υποδομές, όπως ασφαλείς ποδηλατοδρόμους για να ενθαρρύνετε την οδήγηση στο σχολείο.
- ✓ Συνεχίστε και επεκτείνετε τα εκπαιδευτικά προγράμματα που επικεντρώνονται στην ασφάλεια της ποδηλασίας και στους κυκλοφοριακούς κανονισμούς, αξιοποιώντας τις γνώσεις των γονέων υψηλότερες από το μέσο όρο.
- ✓ Οργανώστε ψυχαγωγικές εκδηλώσεις ποδηλασίας και διαγωνισμούς για να αξιοποιήσετε το κύριο κίνητρο της διασκέδασης και της αναψυχής.
- ✓ Επισημάντε τα οφέλη της ποδηλασίας για τη σωματική υγεία για να παρακινήσετε περισσότερο τους γονείς και τα παιδιά.
- ✓ Παρέχετε πόρους ή κίνητρα στους γονείς που σκέφτονται να αναβαθμίσουν τα ποδήλατα των παιδιών τους για να εξασφαλίσουν ασφάλεια και άνεση καθώς μεγαλώνουν.



SAFECYCLE4KIDS

**Unaprijeđivanje tjelesne aktivnosti djece
kroz učenje o sigurnoj vožnji bicikla**

SafeCycle4Kids Evaluacija i izvještaj o naučenim lekcijama

Work Package: WP3- Isporuka SafeCycle4Kids intervencije

Zadatak: T3.2. Evaluacija i izvještaj o naučenim lekcijama

Naslov isporuke (D3.1): Izvještaj o naučenim lekcijama

Date: 13/6/2024

Razina distribucije: Javno

Autor: Sindikat Biciklista

Language: Croatian



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



0

Contents

Contributors	2
Kontrolni list	2
Partners	2
SAŽETAK	3
2. Izvještaj o naučenim lekcijama	3
2.1 Svrha i opseg	3
3. Izvještaj o naučenim lekcijama za pojedine zemlje	4
3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING	4
3.2. SOCIETY OF CYCLING LOVERS “YUGO CYCLING CAMPAIGN”	5
3.3. MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	7
3.4. OTI SLOVAKIA	10
4.5. SINDIKAT BICIKLISTA	11
ZAKLJUČCI	14

CONTRIBUTORS

Glavni suradnik	PHYSIS YPAITHRIA ASKISI
Suradnici	MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA
	SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN
	OTI SLOVAKIA
	SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA

KONTROLNI LIST

Version	Date	Description
V 0.1	2/2/2023	Prva verzija

PARTNERS

Name of partner	Short Name	Country
PHYSIS YPAITHRIA ASKISI	PHYSIS	GRČKA
SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN	YCC	SRBIJA
MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	MUBi	PORTUGAL
OTI SLOVAKIA	OTI SLOVAKIA	SLOVAČKA
SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA	SinBic	HRVATSKA

Financira Europska unija. Izražena stajališta i mišljenja su samo autorova i ne odražavaju nužno one Europske unije ili Izvršne agencije za obrazovanje i kulturu (EACEA). Za sadržaj se ne mogu smatrati odgovornima ni Europska unija ni tijelo koje dodjeljuje potporu.

SAŽETAK

1. UVOD. O SAFECYCLE4KIDS PROJEKTU

SafeCycle4Kids is an 18-month EU-funded project aiming to increase safe cycling for kids by supporting cycling adoption as a mean of active travel that can improve the physical activity level. Kids (& families) do not cycle because of safety concerns.

SafeCycle4Kids concept is based on two principles that will increase the skill and the safety and therefore confidence of young cyclists and their families: 1) Parental perceptions of children's cycling and traffic skills are an important correlate of children's independent mobility. 2) Increasing children's cycling and traffic skills are important targets in cycling promotion among children. The five partners will develop a safe cycling training for kids and parents that can be used as the basis for a European-wide intervention, based on the good practices training that have been applied in various countries so far. This will increase the physical activity levels of kids and families through an economic, green and inclusive method of exercise, cycling.

2. IZVJEŠTAJ O NAUČENIM LEKCIJAMA

2.1 Svrha i opseg

U svrhu analize SafeCycle4Kids projekta, konzorcij je izradio ovo Izvješće o naučenim lekcijama. Izvješće predstavlja osnovu za daljnje poboljšanje edukacije, njenu primjenu u različitim društvenim i logističkim kontekstima, te se bavi izazovima koji se javljaju tijekom procesa edukacije .

Svaki je partner izradio izvješće za pojedinu državu u kojem su detaljno navedeni njihovi jedinstveni izazovi i iskustva. U zaključku ukazujemo na između iskustava pojedinih partnera i dajemo opće preporuke za moguća poboljšanja i replikabilnosti intervencije SafeCycle4Kids.

Osnova za analizu su podaci prikupljeni jednostavnom anketom za djecu i roditelje koji su sudjelovali u programu SafeCycle4Kids. Ankete su mjerile:

1. Biciklističke navike,
2. Razine zadovoljstva primljenom edukacije
3. Promjene korištenja bicikla nakon edukacije.

Ishodena je suglasnost roditelja za distribuciju i prikupljanje anketa od djece. Ankete su provedene online (putem Google obrazaca) ili offline (tiskani upitnici), ovisno o uvjetima.

Provredene su tri odvojene ankete:

1. Anketa za djecu provedena prije treninga,
2. Anketa za djecu provedena nakon prolaska kroz edukacije,
3. Anketa za roditelje.

Ispitivanje djece podijeljeno je u dva dijela (prije i nakon edukacije), što se metodološki pokazalo kao ispravan način za razumijevanje razine usvojenosti znanja i promjene ponašanja. Analizom biciklističkih navika i postojećeg znanja djece i roditelja mogli smo bolje razumjeti lokalni kontekst, što je svim partnerima pružilo vrijedne informacije.

3. IZVJEŠTAJ O NAUČENIM LEKCIJAMA ZA POJEDINE ZEMLJE

3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING

Rezultati evaluacije djece

U projektu 'SafeCycle4Kids' educirani su učenici iz osnovnih škola Fylis u Ateni, Kalyves, Moudania i Metamorfosis na Chalkidikiju. Cilj je bio unaprijediti njihovo razumijevanje sigurnosnih pravila vožnje bicikla i povećati njihovo samopouzdanje u sigurnoj vožnji bicikla. Sudionici su bila djeca u dobi od 11 i 12 godina, a u programu je sudjelovalo ukupno 107 djece.

Evaluacija edukacije SafeCycle4Kids uključivala je provođenje anketa prije i nakon edukacije. Studenti su zamoljeni da ispune anketu prije edukacije i još jednu nakon što su prošli program edukacije. To je pomoglo u procjeni učinkovitosti programa.

Anketa prije edukacije otkriva različite aspekte biciklističkih navika i sigurnosnih mjera. Većina djece (56,10%) rijetko vozi bicikl, a 76% nikada ne ide bicikлом u školu. Uključenost roditelja u vožnju biciklom je niska; 81% ispitanika nikada ne vozi bicikl sa svojim roditeljima. 67% ispitanika nikada ne nosi kacigu, što ukazuje na nedostatak općeg usvajanja sigurnosnih mjera. Većina ljudi (91,76%) naučila je voziti bicikl od člana obitelji. Istraživanje je obuhvatilo i razumijevanje biciklističkih znakova i signalizacije, pri čemu većina prepoznaje znak „Biciklistička staza“ (92,11%) i znak „Skretanje lijevo“ (81,08%). Većina ispitanika (78,95%) složila se oko važnosti vožnje s obje ruke na upravljaču, a 88% je priznalo potrebu za prednjim bijelim i stražnjim crvenim svjetlom prilikom vožnje bicikla noću. Ovi nalazi naglašavaju potrebu za povećanjem svijesti o sigurnosti i uključivanjem roditelja u promicanje vožnje bicikla među djecom.

Rezultati nakon edukacije. Odgovori ukazuju na općenito pozitivan stav prema pravilima sigurnosti na cestama za biciklizam, pri čemu je 68% ispitanika navelo visoku razinu razumijevanja. Također postoji snažan trend dijeljenja savjeta o sigurnosti na cestama, a 70% to aktivno čini. Nakon edukacije, 70% ispitanika složilo se da će biti oprezniji pri vožnji bicikla, a 64% ih je namjeravalo voziti češće. Čini se da je edukacija poboljšao biciklističke vještine za 70% ispitanika. Postoji dosljedno razumijevanje prometnih znakova, sa 100% točnim tumačenjem znaka "Biciklistička staza". Većina ispitanika (75%) preferira započeti vožnju biciklom s nogostupa, a 70% ispravno tumači znak biciklista kao namjeru usporavanja ili zaustavljanja. Većina (80%) se složila da držanje obje ruke na upravljaču pomaže u održavanju ravnoteže i boljem upravljanju. Naposljeku, oko 78% ispitanika razumije važnost sredstava za poticanje tjelesne aktivnosti djeteta. Svi ispitanici razumiju važnost prilagođavanja veličine bicikla kako njihovo dijete raste, što ukazuje na angažman u tome da njihovo dijete ima i prednja i stražnja svjetla na biciklu radi sigurnosti noću. Ovi nalazi sugeriraju da edukacija ima pozitivan učinak na razumijevanje i prakticiranje mjera sigurnosti na cestama tijekom vožnje biciklom.

Rezultati evaluacije roditelja

Procjena roditelja otkriva (suđelovalo je ukupno 53 roditelja) da 82% ispitanika ne posjeduje bicikl, ali svi imaju vozačku dozvolu. Većina doživljava svoju zajednicu kao nesklonu biciklistima (70% u kombinaciji za kategorije 'Uopće ne' i 'Ne baš'). Većina ispitanika nikada ne koristi bicikl za prijevoz (74%), a niti jedan nije prijavio vožnju biciklom sa svojom djecom. Djeca prvenstveno voze bicikl radi zabave i društvene interakcije, dok je tjelesno vježbanje sekundarna motivacija. Osobne biciklističke navike imaju umjeren do jak utjecaj na poticanje djece na sudjelovanje u biciklističkim aktivnostima. Značajna većina (67,5%) vožnju biciklom doživljava kao aktivnost koja zbližava. Unatoč tome što nije uobičajen način prijevoza među ispitanicima, oni biciklizam doživljavaju kao pozitivnu aktivnost za djecu, iako postoji potencijal za poboljšanje prilagođenosti bicikla zajednici.

Zaključak

Čini se da je program edukacije SafeCycle4Kids u Grčkoj imao pozitivan utjecaj na dječje razumijevanje i pridržavanju mjera sigurnosti na cestama tijekom vožnje biciklom.

Prije edukacije, značajan broj djece nije redovito vozio bicikl, većina nikada nije išla biciklom u školu i rijetko se vozila uz roditelje. Usvajanje sigurnosnih mjeru kao što je uporaba kacige nije bilo široko rasprostranjeno. Međutim, većina djece je donekle razumjela biciklističke znakove i signale i prepoznala je važnost korištenja obje ruke na upravljaču i posjedovanja prednjih i stražnjih svjetala na svojim biciklima.

Nakon edukacije zamjetan je napredak u stavovima djece prema pravilima sigurnosti na cestama, više djece dijeli sigurnosne savjete, namjeravaju se češće voziti i biti oprezniji u vožnji. Čini se da je edukacija također poboljšala vještine vožnje biciklom i razumijevanje prometnih znakova. Više djece sada radije započinju vožnju biciklom s nogostupa i ispravno tumače signal biciklista kao namjeru usporavanja ili zaustavljanja.

Zaključno, program edukacije SafeCycle4Kids uspješno je poboljšao svijest i praksu djece o mjerama sigurnosti na cestama, promičući sigurniju i češću vožnju biciklom. Međutim, još ima prostora za napredak, osobito u područjima kao što su korištenje kacige i sudjelovanje roditelja u vožnji bicikla. Kontinuirani napor u ovim područjima mogli bi dovesti do još boljih rezultata u budućnosti.

Preporuke

Rezultati istraživanja upućuju na nekoliko preporuka za poticanje sigurnijeg i češćeg bicikliranja među djecom.

- Povećajte uključenost roditelja: Roditelji mogu dati primjer i učiniti vožnju biciklom obiteljskom aktivnošću.
- Promovirajte vožnju biciklom u školu: Mjere kao što su uspostavljanje sigurnih biciklističkih ruta, postavljanje nosača za bicikle i organiziranje dogadaja „biciklom u školu“ moguće bi vožnju biciklom u školu učiniti privlačnijom opcijom.
- Poboljšati sigurnosne mјere: Mogli bismo uvesti obrazovne programe koji naglašavaju važnost nošenja kacige, korištenja ručnih signala i svjetla na biciklima tijekom vožnje biciklom noću.
- Biciklističko obrazovanje: Budući da je većina ljudi naučila voziti bicikl od člana obitelji, formalni programi biciklističkog obrazovanja mogli bi osigurati da djeca od samog početka nauče ispravne tehnike i sigurnosne prakse.
- Razumijevanje biciklističkih znakova i signala: Stalna edukacija u ovom području osigurat će da svi biciklisti, čak i oni koji već prepoznaju uobičajene biciklističke znakove i signale, budu dobro upoznati s cestovnim pravilima.

3.2. SOCIETY OF CYCLING LOVERS “YUGO CYCLING CAMPAIGN”

Rezultati evaluacije djece

Edukativni program SafeCycle4Kids implementiran je u jednoj od beogradskih osnovnih škola. Izabrana su tri razreda s ukupno oko 100 učenika. Bili su iz 1. razreda (8 godina), iz 3. (10 godina) i 4. (11 godina).

Svi učenici upoznati su s Dječjim priručnikom koji je distribuiran u tiskanom obliku (3 po razredu) i putem internog interneta, na školskom satu. Ispunili su dvije ankete, jednu prije edukacije i jednu poslije. Za sve učenike organizirana su 2 sata praktične nastave u školskom dvorištu. Događaj za roditelje/djecu nije bio u mogućnosti organizirati, jer prema Zakonu o sigurnosti prometa djeca mlađa od 12 godina ne smiju voziti bicikl na javnim površinama (prometima). Službeni dopis za zabranu održavanja manifestacije na otvorenom stigao je od Sekretarijata za saobraćaj Grada Beograda, koji je nadležan za izdavanje dozvola za javne manifestacije (u prilogu).

Ukupan broj odgovorenih upitnika bio je 96. Najrelevantniji rezultati dječje ankete mogu se sažeti u sljedećoj tablici:

Table 1: Answers on the kid's survey (in %)

Pitanja Prije edukacije	1. Razred	3. Razred	4. Razred	
Koliko često vozite bicikl?	Rijetko i nikad	58	36	29
	Svaki dan	6	14	17
Vozite li se bicikлом у школу?	Ponekad	8	25	8
Koliko često vozite bicikl s roditeljima?	Rijetko i nikad	84	60	54
Nosite li kacigu?	Rijetko i nikad	54	36	46
	Svaki dan	17	25	17
Kako ste naučili voziti bicikl?	Netko iz obitelji	59	57	65
	Kviz	4	/	/
Prometni znakovi i prometna pravila	Za sva pitanja	dobar	vrlo dobar	vrlo dobar
Nakon edukacije				
Jeste li poboljšali svoje vještine voženje bicikla?	Poboljšao	55	92	82
Širenje znanja nakon edukacije	Da	26	39	43
Vozite li sigurnije?	Da	57	34	52
Hoćete li biciklirati više?	Da	75	65	30
Hoćete li biciklirati bolje?	Da	88	64	22

Iz gornje tablice mogu se izvući neki kratki zaključci:

- Oko 41% djece iz sve tri skupine ili ne vozi bicikl ili rijetko vozi.
- Samo oko 12% sve djece vozi bicikl svaki dan.
- Samo oko 13% sve djece ponekad vozi bicikl u školu.
- Gotovo polovica djece (45%) nikada ne nosi kacigu, za razliku od samo 19% koji je nose svaki put kad voze bicikl.
- Više od 3/4 djece (76%) izjavilo je da su poboljšali svoje biciklističke vještine nakon tečaja.
- Gotovo polovica djece (47%) smatra da će nakon tečaja voziti bicikl sigurnije.
- Više od polovice djece (57%) odgovorilo je da će više voziti bicikl nakon tečaja, dok je 58% djece izjavilo da će bolje voziti bicikl, što se može smatrati najvrjednijim rezultatom projekta SafeCycle4Kids.

Rezultati evaluacije roditelja

Ukupno je bilo 60 odgovora roditelja, od djece 3. i 4. razreda. Podaci prikazuju odgovore na anketu za obje skupine roditelja. Slični su i zaključci su sažeti za obje skupine zajedno.

Na temelju odgovora roditelja može se zaključiti sljedeće:

- Otpriklike polovica obitelji ima bicikl, barem jedan.
- 100% ispitanih roditelja ima vozačku dozvolu.
- Oko 60% roditelja smatra okolno područje neprikladnim za vožnju biciklom.
- 40 % roditelja nikada ili rijetko vozi bicikl za svakodnevne potrebe.
- Samo oko 10% roditelja zna pravila vožnje bicikla na cesti, odlično.
- Gotovo 60% roditelja nikada ili rijetko vozi bicikl sa svojom djecom.
- Više od 90% roditelja smatra vožnju biciklom dobrim načinom promicanja tjelesne aktivnosti djece.
- $\frac{3}{4}$ roditelja vožnju biciklom smatra zabavom ili rekreacijom.
- Samo 42% roditelja smatra da je njihov pozitivan stav prema bicikлизmu utjecao na to da njihova djeca počnu voziti bicikl.

Preporuke

Kratki edukacije koja je izvedena u jednoj školi u Beogradu pokazuje slijedeće:

1. Ne postoji obrazovni program u osnovnim školama u Beogradu (Srbija) u kojem bi djeca mogla naučiti voziti bicikl, kao i steći neka znanja o dobropitima vožnje bicikla za njihovo zdravlje, kondiciju i bolju zaštitu okoliša.
2. Također, učitelji nisu previše upoznati s prednostima vožnje bicikla za djecu.
3. Oko 10% djece od 8 do 11 godina uopće ne zna voziti bicikl.
4. Djeca su samo nakon nekoliko sati edukacije pokazala određeni napredak u svojim biciklističkim vještinama i poznавању прометних правила.

Nakon razgovora s roditeljima, učitelji su zajednički zaključili da treba provesti neke edukativne aktivnosti o bicikлизму u osnovnim školama.

3.3. MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA

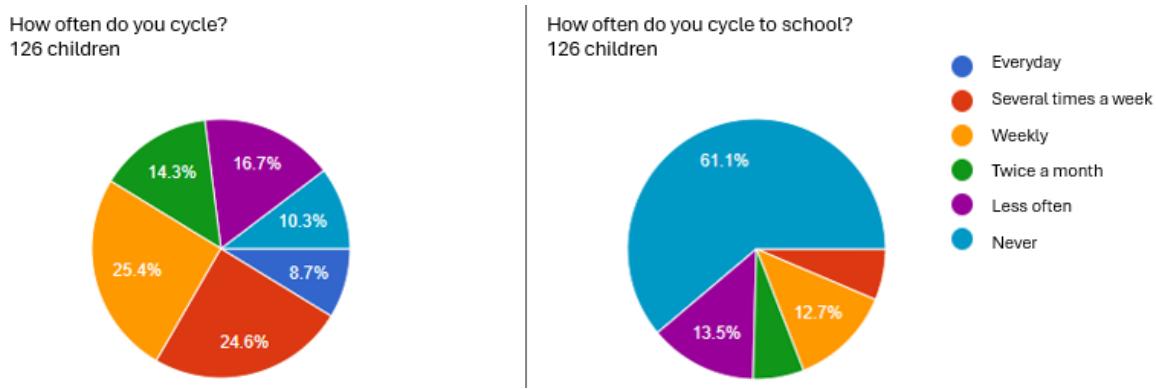
MUBi je odlučio proširiti svoj program edukacije za djecu u raznim gradovima u Portugalu. Slijedom toga, održavali smo lekcije u Portu, Lisabonu, Palmeli i Rio Maioru. U Portu smo surađivali s lokalnim učiteljem koji je

obučavao mali, ali entuzijastičan razred. U Lisabonu smo angažirali roditelje iz cijelog susjedstva da pohađaju nastavu vikendom koja se održava u dvorištu Nacionalne palače Ajuda. U Palmeli se provela naša najveća edukacija u Portugalu, pri čemu je većina djece pohadala edukaciju na satovima koje su vodili naši partneri u Biciculti. Naposljetku, u Rio Maioru smo se udružili s lokalnim politehničkim institutom kako bismo obučili nekoliko studenata sportskih znanosti da postanu treneri.

Većina učenika sudjelovala je u sastancima u školi u Palmeli, ali sve su lokacije bile ključne za širenje projekta i uspostavljanje partnerstava koja će biti ključna za stvaranje naslijeda i osiguranje nastavka metodologije nakon završetka ovog ERASMUS+ programa. MUBi je educirao ukupno 124 djece, od kojih je većina bila u dobi od 8 do 13 godina.

Sva su djeca anketirana prije edukacije. U nekim slučajevima to je učinjeno pomoću papirnatih obrazaca, dok je u drugim slučajevima monitor ispunjavao obrasce pomoću tableta ili mobilnog telefona. U svim slučajevima, podaci su uneseni elektronički za kasniju analizu.

Prvo pitanje, koje je mjerilo dječje navike bicikliranja, pokazalo je zanimljive i pomalo iznenadjuće rezultate: oko 10% djece nikada ne vozi bicikl redovito, ali više od polovice vozi bicikl više od jednom tjedno. Međutim, više od 60% djece nikada ne vozi bicikl u školu. Ali oko 20% djece kaže da ide u školu bicikлом barem jednom tjedno - ovaj visok postotak je prilično neobičan i to zbog činjenice da je većina djece iz Palmele gdje naš partner provodi program biciklističkog vlaka (Bici Bus) u školu jednom tjedno. Nitko nije rekao da ide u školu bicikлом svaki dan!



Jedan od najvažnijih aspekata ovog projekta bio je analizirati odnos ponašanja roditelja i njihove djece te kako oni utječu jedni na druge. Pitanje koliko puta vozite bicikl sa svojim roditeljima daje naravno bolje rezultate od prethodnog pitanja - što znači da djeca prirodno češće voze bicikl u izletima i aktivnostima sa svojim roditeljima nego za odlazak u školu kao način prijevoza. Za razliku od više od 60% onih koji nikada ne voze bicikl u školu, samo 30% nikada ne vozi bicikl sa svojim roditeljima, a više od 1/3 vozi bicikl sa svojim roditeljima barem jednom tjedno.

Biciklističke kacige nisu obavezne u Portugalu, ali 44% djece reklo je da uvijek nose kacigu. Većina djece učila je voziti bicikl s članom svoje obitelji, a samo 11% imalo je lekcije, što ukazuje na to da je u Portugalu još uvijek vrlo neformalan proces učenja vožnje bicikla.

Završna pitanja ankete prije edukacije osmišljena su kako bi se procijenilo neformalno predznanje djece kako bi se moglo testirati nakon edukacije. Tim je napravio niz vrlo osnovnih pitanja koja će se ponoviti u anketi nakon edukacije. Međutim, opće znanje je olakšano kao općenito prilično dobro čak i prije edukacije!

Anketa nakon edukacije bila je usmjerenica na procjenu promjena u ponašanju. S obzirom na mali uzorak i karakteristike ciljne skupine, istraživanje je imalo svojih metodoloških ograničenja. Naravno, dječji entuzijazam

ovom prilikom dao je vrlo pozitivne reakcije. Unatoč inherentnim ograničenjima podataka o samoprocjeni u ovom kontekstu, dosljedne i jake pozitivne povratne informacije pokazuju da je edukacija imala značajan i koristan utjecaj na ponašanje djece.

Gotovo 70% djece reklo je da su započeli ili će početi dijeliti s prijateljima i obitelji putovanja o sigurnosti na cestama koja su naučili. 97% se slaže ili se u potpunosti slaže da će nakon edukacije biti oprezniji dok voze bicikl, a 3 od 4 reklo je da se slažu ili se u potpunosti slažu da će nakon edukacije češće voziti bicikl. A više od 80% je reklo da su primijetili napredak u svojim biciklističkim vještinama.

Međutim, metodologija postavljanja potpuno istog pitanja u anketi prije i poslije nije funkcionalna onako kako je bila zamišljena. Možda zato što je predznanje već bilo dosta dobro. Međutim, postoji blagi, ali primjetan napredak nakon edukacije.

Rezultati evaluacije roditelja

Povratne informacije od 58 anketiranih, roditelja pokazuju da je društvo ovisno o vožnji - gotovo svi roditelji imaju vozačku dozvolu. Međutim, 1 od 4 ne posjeduje bicikl. Ali na javni prostor gleda kritički - 1 od 3 smatra da javni prostor nije prijateljski nastrojen za korištenje bicikla.

Stoga ne čudi da gotovo 60% nikada ne koristi bicikl kao prijevozno sredstvo. No skloni su više koristiti bicikl sa svojom djecom - samo 13% kaže da nikad ne koristi bicikl sa svojom djecom. I gotovo 1/3 kaže da koristi bicikl sa svojom djecom barem jednom tjedno. Pokazujući da se bicikl još ne vidi kao relevantan način prijevoza. I doista većina motivaciju za svoju djecu za vožnju biciklom vidi kao razonodu (75%) ili tjelesnu vježbu (32%). Većina vjeruje da njihove navike bicikliranja mogu utjecati na njihovu djecu, ali još uvijek 25% smatra da to uopće nije relevantno.

Preporuke

1. U Portugalu su škole najbolja mjesta za okupljanje velikih grupa djece na edukacije, iako njihovo angažiranje ponekad može biti izazovno. Važno je komunicirati sa školama na početku školske godine.
2. Neka djeca nemaju osnovne vještine vožnje bicikla, što stvara poteškoće u podučavanju različitih razina znanja vožnje bicikla. Neophodno je jasno objasniti razine vještina potrebne za sudjelovanje u programu SafeCycle4Kids.
3. Kako biste poboljšali održivost i maksimalno povećali dugoročni učinak, razmislite o lokalnim partnerstvima (škole, sveučilišta, nevladine organizacije). Na primjer, suradnja s lokalnim studentima sportskih znanosti ili školskim učiteljima koji mogu s entuzijazmom integrirati program u svoju profesionalnu praksu nakon edukacije. Ovaj pristup ne samo da jača veze u zajednici, već također osigurava kontinuirani uspjeh projekta.
4. Ključno je povezati sigurnost s održivom mobilnošću i održivu mobilnost s potrebotom za sigurnošću. Stoga bi ovi programi s roditeljima i djecom također trebali sadržavati komponentu kojom se od lokalnih samouprava zahtijevaju sigurnije ulice i više podrške aktivnom kretanju.
5. Povežite ove programe edukacije s drugim inicijativama kao što je implementacija biciklističkih vlakova (Bici Bus) ili neki oblik igrice kao što je Traffic Snake Game.

3.4. OTI SLOVAKIA

Za 100 djece u dobi od 7 do 15 godina iz regije Nitra proveden je program edukacije o sigurnosti vožnje bicikla. Edukacija je imala za cilj poboljšati razumijevanje djece o sigurnosnim pravilima vožnje bicikla i povećati njihovo samopouzdanje u sigurnoj vožnji bicikla. Edukacija je uključivala online ankete prije i nakon edukacije kako bi se procijenila njezina učinkovitost.

Provjedeni program edukacije o sigurnosti vožnje bicikla za 100 djece u dobi od 7 do 15 godina u regiji Nitra otkrio je značajne uvide i poboljšanja. Anketa prije edukacije pokazala je da je samo 9% djece svakodnevno vozilo bicikl, dok drugih 9% nikad nije vozilo bicikl. Gotovo polovica djece (46%) izjavila je da se povremeno vozi, iako nevjerljivih 73% nikada nije išlo biciklom u školu, a 44% nikada nije išlo biciklom sa svojim roditeljima. Zabrinjavajuće je da 59% djece nikad nije nosilo kacige. Velika većina (73%) naučila je voziti od članova obitelji, a gotovo svi su bili upoznati sa znakom biciklističke staze. Uz to, 55% radije je krenulo s kolnika, a 73% greškom je upotrijebilo lijevi signal gore-dolje za skretanje uljevo. Ohrabrujuće, 84% je razumjelo važnost držanja bicikala s obje ruke za stabilnost, a 85% je znalo koja svjetla treba uključiti noću. Rezultati nakon edukacije pokazali su značajna poboljšanja: 72% sada razumije sigurnosna pravila, više od 50% djece je podijelilo svoje novo znanje s vršnjacima i obitelji, a 58% je obećalo da će voziti opreznije. Nadalje, 68% ih se osjećalo motiviranim da će se voze, a 46% je primijetilo poboljšanja u svojim biciklističkim vještinama. Unatoč tim koracima, ostala je zbunjenost oko signala rukom za usporavanje u odnosu na skretanje. Usprkos tome, 90% ispitanika jasno razumije upotrebe svjetla tokom noći i važnosti držanja bicikla s obje ruke.

Preporučujemo poboljšanje praktičnog dijela za razjašnjavanje znakova rukama, povećanje uključenosti roditelja u poticanje korištenja kaciga, zagovaranje bolje biciklističke infrastrukture, provođenje redovnih tečajeva osvježenja znanja, promicanje edukacije vršnjaka, povećanje kampanja podizanja svijesti i integraciju sigurnosti vožnje bicikla u školski kurikulum. Ovi koraci imaju za cilj poticanje sigurnije i obrazovanije biciklističke zajednice među mladim vozačima u regiji Nitra.

- Povećajte praktičnu dio kako biste učvrstili ispravne znakove rukom i druge sigurnosne prakse.
- Potaknite roditelje da sudjeluju u treninzima ili organizirajte obiteljske biciklističke dane kako biste promovirali zajedničke aktivnosti i korištenje kacige
- Provoditi kampanje naglašavanja važnosti nošenja kaciga i dr
- Surađujte s lokalnim vlastima na poboljšanju infrastrukture pogodne za bicikliste, kao što su sigurne biciklističke staze za poticanje vožnje do škole.
- Provođenje povremenih tečajeva za obnavljanje znanja kako bi se održalo i nadogradilo znanje i vještine stečene tijekom početne edukacije .
- Razviti inicijative za obrazovanje vršnjaka prema vršnjacima gdje educirana djeca mogu podijeliti svoje znanje s vršnjacima koji nisu pohađali edukacije .
- Koristite društvene medije i školske biltene za širenje svijesti o važnosti sigurnosti vožnje bicikla i poticanje sudjelovanja zajednice.
- Uključite sigurnost vožnje bicikla u redovni školski program kako biste osigurali kontinuirano učenje i praksu.

Rezultati evaluacije roditelja

Podaci ankete 50 roditelja u regiji Nitra otkrivaju snažnu međupovezanost između navika bicikliranja roditelja i uključenosti njihove djece u biciklističke aktivnosti. Velika većina (84%) roditelja posjeduje bicikle i vozačke dozvole, što ukazuje na poznavanje pravila prometa i sigurnosti. Međutim, uočeni nedostatak infrastrukture pogodne za bicikliste može djelovati kao prepreka, pri čemu samo 6% smatra da je njihova zajednica donekle

prilagođena biciklistima. Unatoč tome, roditelji pokazuju visoku razinu znanja o biciklističkim prometnim propisima i predanost sigurnoj praksi. Učestalost korištenja bicikla varira, pri čemu otprilike polovica roditelja bicikl koristi povremeno, a malo njih svakodnevno. Kada je riječ o vožnji s djecom, dok 14% to nikada ne čini, značajan dio vozi bicikl s djecom povremeno (36%) ili više puta mjesečno (50%). Zabava i rekreacija primarni su motivatori za djecu da se počnu voziti biciklom, uz uvjerenje roditelja da njihove navike značajno utječu na djetetove biciklističke aktivnosti. Većina roditelja (68%) smatra vožnju biciklom korisnom tjelesnom aktivnošću i razmišljaju o nadogradnji bicikla svog djeteta kako rastu, što ukazuje na stalnu predanost njegovovanju sigurnog i ugodnog okruženja za vožnju biciklom za svoju djecu.

Podaci ukazuju na jaku korelaciju između navika bicikliranja roditelja i njihovog poticanja biciklističkih aktivnosti kod svoje djece. S visokim postotkom roditelja koji posjeduju bicikle i razumiju prometne propise, postoji temeljna svijest i sposobnost za promicanje sigurnih biciklističkih navika među djecom. Međutim, smatra se da nedostaje infrastrukturna potpora, što bi moglo spriječiti češću i sigurniju vožnju biciklom. Zabava i rekreacija, zajedno s tjelesnom aktivnošću, ključni su motivatori za djecu, što sugerira da bi poboljšanje ovih aspekata moglo dodatno potaknuti vožnju biciklom. Također postoji izražena spremnost među roditeljima da nadograde bicikle svoje djece kako rastu, naglašavajući predanost održavanju prikladne i sigurne opreme za svoje biciklističke aktivnosti.

Preporuke

1. Zagovarajte bolju biciklističku infrastrukturu i podršku zajednice kako biste stvorili sigurnije okruženje za mlade bicikliste.
2. Nastaviti i proširiti programe edukacije usmjerene na sigurnost aspekte vožnje bicikla i prometne propise, koristeći postojeće znanje među roditeljima.
3. Organizirajte rekreativne biciklističke događaje i natjecanja kako biste iskoristili primarni motiv zabave i rekreacije.
4. Naglasite dobrobiti vožnje bicikla za fizičko zdravlje kako biste dodatno motivirali roditelje i djecu.
5. Osigurajte sredstva ili poticaje za roditelje koji razmišljaju o nadogradnji bicikala svoje djece kako bi osigurali sigurnost i udobnost dok rastu.

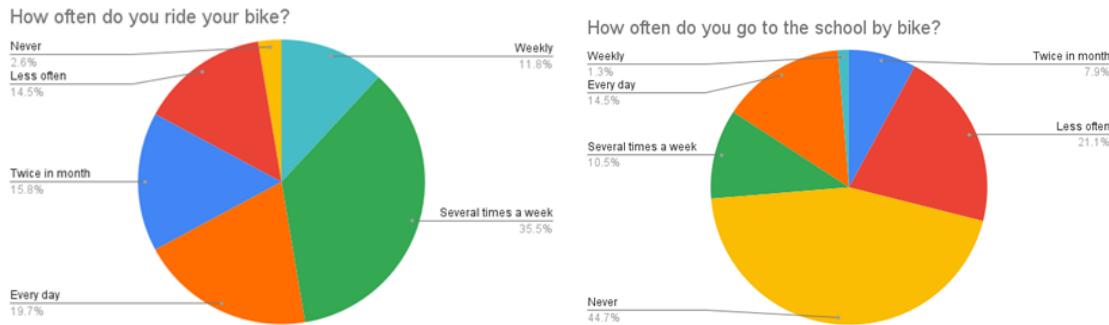
4.5. SINDIKAT BICIKLISTA

Sindikat Biciklista proveo je istraživanje programa SafeCycle4Kids u četiri različite osnovne škole na području Grada Zagreba (OŠ Odra, OŠ Jelkovec, OŠ Kralj Tomislav, OŠ Tin Ujević). Svi učenici koji su sudjelovali u anketi bili su u dobi od 9 do 11 godina.

Istraživanja su provedena uz pomoć učitelja volontera koji su prošli SC4K program za trenere. Njihova pomoć bila je ključna u organizaciji provedbe ankete i dobivanju suglasnosti roditelja. Sve ankete za djecu provedene su offline putem tiskanih brošura u učionici, dok su ankete roditelja ispunjavane online putem Google obrazaca. Anketa za djecu prije edukacije provedena je prije bilo kakve nastave - praktične ili teorijske, a anketa nakon edukacije predana je učitelju-treneru i obično su je ispunjavali učenici tjeđan dana nakon završetka programa edukacije. Anketa roditelja provedena je prije ili nakon edukacije, bez vremenskog ograničenja.

Rezultati evaluacije djece

Proučavajući navike bicikliranja, došli smo do zanimljivih podataka.



Većina djece vozi bicikl, a samo 2,6% njih nikada ne vozi bicikl, dok 44,7% nikada ne ide bicikлом u školu. Iako postoji efekt "stanujem na pet metara od škole", još uvijek je uobičajena navika roditelja da djecu voze u školu. Tome pridonosi percepcija da je vožnja biciklom nesigurna za djecu, nedostatak infrastrukture i percepcija da je bicikl "igračka", itd.

"Nosite li kacigu dok vozite bicikl?" ovo čestica je ukazala, iako je u Hrvatskoj nošenje kacige obavezno za djecu do 16 godina starosti, da se da nošenje kacige percipira kao fakultativno. Djeca sama navode da 42% njih nikad ne nosi kacigu, a 34% ponekad nosi.

Učenje vožnje biciklom još je uvijek neformalano, u krugu obitelji. Velika većina, 82% djece, sama navodi da bicikl uči uz pomoć člana obitelji (roditelji, bake, djedovi, starija braća i sestre), dok je samo 3% išlo na satove/tečaj. To ukazuje na nedostatak strukturne formalne podrške za učenje vožnje biciklom.

U istraživanju nakon edukacije, gdje smo se fokusirali na promjenu ponašanja, istraživanje je razumljivo metodološki ograničeno zbog karakteristika ciljane skupine (9-11-godišnjaci). Samoprocjena u ovim okolnostima obično ima pozitivnu pristranost, ali rezultati su u tolikoj mjeri bili pozitivni da možemo pretpostaviti pozitivnu promjenu ponašanja.

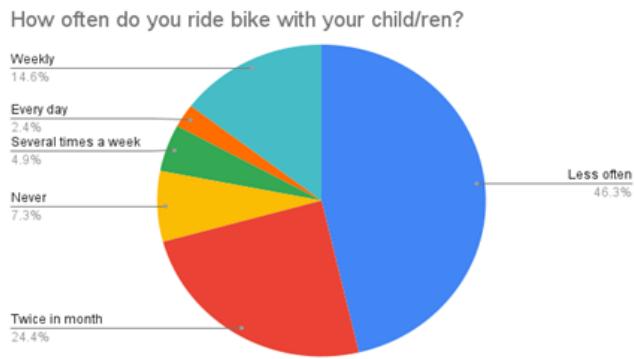
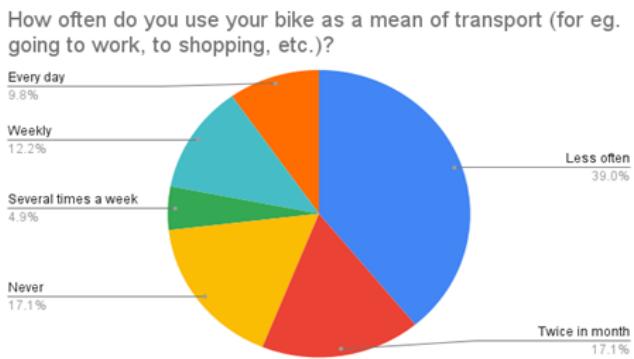
84% djece izjavilo je da su počeli ili planiraju dijeliti savjete o sigurnosti na cestama s prijateljima ili obitelji. 88% se slaže ili se u potpunosti slaže da će biti oprezniji tijekom vožnje bicikla nakon SC4K edukacije. 82% se slaže ili se u potpunosti slaže da će nakon edukacije češće voziti bicikl. 56% je primijetilo napredak u svojim vještinama vožnje bicikla.

Drugi dio anketa za djecu, prije i poslije edukacije, zamišljen je kao kratki kviz. U obe ankete postavljeno je istih 5 pitanja s višestrukim izborom (teoretsko znanje vožnje bicikla). Ideja je bila jednostavna, provjeriti usvojenost teorijskog znanja nakon završene edukacije. Postotak točnih odgovora porastao je na svim pitanjima, ali minimalno. Problem je što su djeca već prije edukacije pokazala zavidno znanje, ostavljajući malo prostora za napredak. Pogreška je sastavaljča u pretpostavci da su djeca posjedovala nižu razinu znanja nego što jesu. Unatoč nedostatku sustavno strukturirane edukacije o bicikлизму, jasno je da je neformalno učenje o sigurnosti u prometu prisutno (kroz druge školske predmete, roditelje i sl.). Primjerice, 95% djece točno je prepoznalo znak za početak biciklističke staze (nakon edukacije 97%), 49% je točno odgovorilo da treba oprezno krenuti s nogostupa (nakon 58%), a 83% je točno prepoznalo znak rukom za lijevo skretanje (nakon 86%). Praktično sva djeca već su znala da za noćnu vožnju treba prednje crveno i stražnje bijelo svjetlo (nakon 97%).

Rezultati evaluacije roditelja

Uključivanje i sudjelovanje roditelja pokazao se kao komplikiran zadatak. Roditelji (45) su bili mnogo spremniji sudjelovati u programu SC4K ako je bio dio redovnog roditeljskog sastanka.

Velika većina roditelja ima vozačku dozvolu (98%) i posjeduje bicikl (93%). Međutim, na pitanje "Koliko često koristite bicikl kao prijevozno sredstvo (npr. odlazak na posao, u kupovinu itd.)?" odgovori su pokazali neke zanimljive brojke. 56% nikad ili rjeđe od dva puta mjesečno, što je i očekivano, no 10% koristi bicikl svaki dan, što je za Zagreb iznimno visok postotak. Uspoređujući ove odgovore s pitanjem "Koliko često vozite bicikl sa svojim djetetom/djecem?" dobivamo zanimljive usporedbe.



Više je roditelja koji s djetetom/djecem voze bicikl rjeđe ili dva puta mjesečno nego onih koji bicikl voze radi prijevoza. Međutim, znatno više roditelja nikada ne vozi bicikl za prijevoz (17%) u usporedbi s onima koji nikada ne voze bicikl sa svojom djecom (7%). Čini se da roditelje koji nisu ljubitelji vožnje biciklom jedino djeca mogu motivirati za vožnju biciklom. U tom smislu nije iznenađujuće da 60% roditelja doživljava svoje navike kao formativne (vrlo važne i apsolutno bitne) u navikama svoje djece/djece u vožnji biciklom.

68% roditelja doživljava lokalnu zajednicu kao vrlo ili donekle prijateljsku za biciklizam, u smislu infrastrukture i podrške mladim biciklistima, što je vrlo velikodušna ocjena. (Možemo samo naglasiti da na ovaj rezultat uvelike utječe nikad ili rjeđe biciklisti.) Svi roditelji doživljavaju vožnju bicikla njihovo djeteta/djece kao pozitivnu aktivnost, a 100% vidi vožnju biciklom kao način promicanja tjelesne aktivnosti za svoje dijete /djecu, a motivaciju za svoje dijete/djecu da počnu voziti bicikl najčešće vide u zabavi i rekreaciji. Velika većina anketiranih roditelja 98% namjerava nadograditi bicikl svog djeteta nakon što prerastu postojeći.

Preporuke

1. Osnovne škole i motivirani učitelji idealni su partneri za provedbu ovakvog tipa projekta. Naša suradnja s njima bila je iznimno učinkovita. Nadalje, važno je naglasiti da je nastavljena suradnja sa svim školama u različitim oblicima, a planiraju se i dodatne aktivnosti za promicanje biciklizma među djecom.
2. Angažman roditelja pokazao se kao problem. Njihovo sudjelovanje u aktivnostima uživo je teško organizirati; pokušati promisliti o alternativnom načinu pristupa roditeljima (Zoom radionica i sl.). Roditelji su bili puno spremniji sudjelovati u ovoj vrsti programa kada je on bio dio redovnog roditeljskog sastanka u osnovnoj školi njihovog djeteta/djece.
3. Aktivnost koju treba promovirati tijekom provedbe projekata poput SC4K i organizirati kad god je to moguće je Kidical Mass ili Bike Bus (Bike Train). Prema našem iskustvu, osnovne škole pokazuju veliki interes za ovakve aktivnosti. Prednosti ovih aktivnosti su višestruke: promoviraju biciklizam, ističu nedostatnu infrastrukturu i potiču roditelje na uključivanje i sudjelovanje.
4. Program osposobljavanja za upravljanje biciklom u Hrvatskoj već postoji i namijenjen je edukaciji djece o sigurnoj vožnji biciklom i prometnim propisima. Ovaj program nastao je u suradnji Hrvatskog autokluba (HAK) i Ministarstva unutarnjih poslova, a provodi se u osnovnim školama diljem zemlje. Međutim, program se trenutno nudi samo u malom broju škola budući da nije obavezan. To predstavlja izazov, inicijative poput SC4K podižu svijest o potrebi konkretnije integracije službenog programa u obvezni kurikulum. Nužno je omogućiti i potaknuti osnovne škole na njegovu provedbu.

ZAKLJUČCI

Tijekom provedbe projekta svi su partneri otkrili da se SC4K program lakše primjenjuje na već postojeće skupine, poput školskih razrednih skupina.

Također se je pokazalo izazovnim uključiti roditelje i natjerati ih da sudjeluju u programu podizanja svijesti. Djeluje učinkovitije kada su roditelji pozvani da ostanu neko vrijeme nakon edukacije s djecom.

Unatoč izazovu, možemo čestitati svim partnerima koji su marljivo radili kako bi postigli sve predložene ciljeve. Također smo uspješno ospozobili studente sportskih znanosti, koji su se s entuzijazmom uključili u program i moći će ga primijeniti u svojem profesionalnom djelovanju. To doprinosi održivosti projekta i osigurava veći dugoročni učinak.

Što se tiče osposobljavanja djece, preporučujemo da se poboljšaju praktična nastava kako bi se razjasnili znakovi rukama, pojačana uključenost roditelja u poticanje korištenja kaciga, zagovaranje bolje biciklističke infrastrukture, provođenje redovitih tečajeva osvježenja znanja, promicanje edukacije vršnjaka, povećanje kampanja podizanja svijesti i Integracija sigurnosti vožnje bicikla u školski kurikulum:

- ✓ Povećajte praktičnu nastavu kako bi se učvrstili znanje: ispravno signaliziranje i druge sigurnosne prakse.
- ✓ Potaknite roditelje na sudjelovanje u treninzima ili organizirajte dane obiteljskog bicikliranja.
- ✓ Provodjenje povremenih tečajeva za obnavljanje znanja kako bi se održalo i nadogradilo znanje i vještine stečene tijekom početne edukacije.
- ✓ Razviti inicijative za razmjenu znanja među vršnjacima, gdje educirana djeca mogu podijeliti svoje znanje s vršnjacima koji nisu pohađali edukaciju.
- ✓ Koristite društvene medije i školske listove za širenje svijesti o važnosti sigurnosti vožnje bicikla i poticanje sudjelovanja zajednice.
- ✓ Uključite sigurnost vožnje bicikla u redoviti školski program kako biste osigurali kontinuirano učenje i praksu.
- ✓ Stvorite lokalna partnerstva kako biste osigurali nastavak edukacije i provođenje projekta.

Iz iskustva provodenja i povratnih informacija od svih partnera preporučujemo povećanje sigurnosti povezano s jačom promocijom biciklizma među djecom i mladima:

- ✓ Zagovarajte manje brzine i mjere za smirivanje prometa, posebno oko škola.
- ✓ Zagovarajte bolju biciklističku infrastrukturu i podršku zajednice kako biste stvorili sigurnije okruženje za mlade bicikliste.
- ✓ Surađujte s lokalnim vlastima na poboljšanju infrastrukture pogodne za bicikliste, kao što su sigurne biciklističke staze za poticanje vožnje do škole.
- ✓ Nastaviti i proširiti programe edukacije usmjerene na sigurnost vožnje bicikla i prometne propise, koristeći znanje koje je više od prosjeka među roditeljima.
- ✓ Organizirajte rekreativne biciklističke događaje i natjecanja kako biste iskoristili primarni motiv zabave i rekreacije.
- ✓ Naglasite dobrobiti vožnje bicikla za fizičko zdravlje kako biste dodatno motivirali roditelje i djecu.
- ✓ Osigurajte sredstva ili poticaje za roditelje koji razmišljaju o nadogradnji bicikala svoje djece kako bi osigurali sigurnost i udobnost dok rastu.



SAFECYCLE4KIDS

Melhorar a aceitação da atividade física pelas crianças através da disponibilização de

Avaliação SafeCycle4Kids & Relatório de Lições Aprendidas

Pacote de trabalho: WP3- Entrega do Pacote de Intervenção SafeCycle4Kids

Tarefa: T3.2. Avaliação e lições aprendidas

Título do produto final (D3.2): Relatório de lições aprendidas

Data: 13/6/2024

Nível de Distribuição: Público

Autores: Sindikat Biciklista

Language: Portugal



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

Índice

Contribuidores	2
Folha de Controlo	2
Parceiros	2
SUMÁRIO EXECUTIVO	3
1.	3
2.	3
2.1 Objeto e âmbito de aplicação	3
3.	4
3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING	4
3.2. SOCIETY OF CYCLING LOVERS “YUGO CYCLING CAMPAIGN”	5
3.3. MUBi - ASSOCIAÇÃO PARA A MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	7
3.4. OTI ESLOVÁQUIA	9
4.5. SINDIKAT BICIHLISTA	11
CONCLUSÕES	13

CONTRIBUIDORES

Principal contribuinte	PHYSIS YPAITHRIA ASKISI
Contribuidores	MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN
	OTI SLOVAKIA
	SINDIKAT BICKLISTA UDRUGA

FOLHA DE CONTROLO

Versão	Data	Descrição
V 0.1	2/2/2023	Primeiro rascunho

PARCEIROS

Nome do parceiro	Nome curto	País
PHYSIS YPAITHRIA ASKISI	FISE	GRÉCIA
SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN	CCJ	SÉRVIA
MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	MUBi	PORTUGAL
OTI SLOVAKIA	OTI ESLOVÁQUIA	ESLOVÁQUIA
SINDIKAT BICKLISTA UDRUGA	SinBIC	CROÁCIA

Financiado pela União Europeia. No entanto, os pontos de vista e opiniões expressos são exclusivamente da responsabilidade do(s) autor(es) e não refletem necessariamente os da União Europeia ou **da Agência de Execução Europeia para a Educação e a Cultura (EACEA)**. Nem a União Europeia nem o poder que concede o auxílio podem ser responsabilizados por eles.

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. INTRODUÇÃO. SOBRE O PROJETO SAFECYCLE4KIDS

O SafeCycle4Kids é um projeto de 18 meses financiado pela UE que visa aumentar a segurança do ciclismo para as crianças, apoiando a adoção do ciclismo como meio de viagens ativas que podem melhorar o nível de atividade física. As crianças (ou famílias) não pedalam por questões de segurança.

O conceito SafeCycle4Kids baseia-se em dois princípios que irão aumentar a habilidade e a segurança e, portanto, a confiança dos jovens ciclistas e suas famílias: 1) As percepções dos pais sobre as habilidades de ciclismo e trânsito das crianças são um correlato importante da mobilidade independente das crianças. 2) O aumento das capacidades de ciclismo e de trânsito das crianças são alvos importantes na promoção da bicicleta entre as crianças. Os cinco parceiros desenvolverão uma formação em ciclismo seguro para crianças e pais que poderá ser utilizada como base para uma intervenção à escala europeia, com base na formação em boas práticas que têm sido aplicadas em vários países até à data. Isto irá aumentar os níveis de atividade física das crianças e famílias através de um método económico, verde e inclusivo de exercício, o ciclismo.

2. RELATÓRIO DE LIÇÕES APRENDIDAS

2.1 Objeto e âmbito de aplicação

Com o objetivo de analisar a intervenção SafeCycle4Kids, o consórcio produziu este Relatório de Lições Aprendidas. O relatório constitui a base para a melhoria da formação, a sua aplicação em diversos contextos sociais e logísticos e aborda quaisquer desafios encontrados durante o processo de formação.

Cada parceiro produziu um relatório específico por país detalhando seus desafios e experiências únicas. Na conclusão, identificamos todos os pontos em comum entre as experiências individuais dos parceiros e fornecemos recomendações gerais para possíveis melhorias e a replicação da intervenção SafeCycle4Kids.

A base para a análise é fornecida pelos dados recolhidos através de um inquérito simples desenvolvido para crianças e pais que participaram no programa SafeCycle4Kids. O inquérito mediu:

1. Hábitos de ciclismo,
2. Níveis de satisfação com a formação recebida
3. Alterações de comportamento no sentido de usar mais a bicicleta depois de ter recebido o treino.

Obteve-se o consentimento dos pais para distribuir e recolher inquéritos das crianças. Os inquéritos foram realizados online (através do Google Forms) ou offline (como folhetos impressos), dependendo das condições.

Foram administrados três inquéritos separados:

1. Um inquérito às crianças administrado antes da formação,
2. Um inquérito às crianças administrado após a realização da formação,
3. Um inquérito aos pais.

Os inquéritos das crianças foram separados em duas partes (antes e depois do treino), uma vez que esta era uma forma metodologicamente sólida de compreender o nível de aquisição de conhecimento e mudança comportamental. Ao testar os hábitos de ciclismo e o conhecimento existente das crianças e dos pais, pudemos compreender melhor o contexto local, que forneceu informações valiosas a todos os parceiros.

3. RELATÓRIO DE LIÇÕES APRENDIDAS ESPECÍFICAS DE CADA PAÍS

3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING

Feedback da avaliação das crianças

No programa educacional 'SafeCycle4Kids', os alunos das escolas primárias de Fylis em Atenas, Kalyves, Moudania e Metamorfosis em Chalkidiki receberam formação. O objetivo era melhorar a sua compreensão das regras de segurança da bicicleta e aumentar a sua confiança na condução segura de bicicletas. Os participantes foram crianças de 11 e 12 anos, com um total de 107 crianças participantes do programa.

A avaliação da formação SafeCycle4Kids envolveu a realização de inquéritos antes e depois da formação. Foi solicitado aos alunos que completassem uma pesquisa antes do treinamento e outra depois de terem passado pelo programa de treinamento. Isto ajudou a avaliar a eficácia do programa.

O inquérito pré-treino revela vários aspectos dos hábitos de utilização da bicicleta e das medidas de segurança. A maioria das crianças (56,10%) anda de bicicleta com pouca frequência e 76% nunca vão de bicicleta para a escola. O envolvimento dos pais no ciclismo é baixo; 81% dos inquiridos nunca andam de bicicleta com os pais. 67 % dos inquiridos nunca usam capacete, o que indica a falta de adoção generalizada de medidas de segurança. A maioria das pessoas (91,76%) aprendeu a andar de bicicleta com um familiar. O inquérito abrangeu também a compreensão dos sinais e sinais cicláveis, com a maioria a reconhecer o sinal "Ciclovia" (92,11%) e o sinal "Virar à Esquerda" (81,08%). A maioria dos entrevistados (78,95%) concordou com a importância de andar com as duas mãos no guiador, e 88% reconheceu a necessidade de luzes dianteiras brancas e vermelhas traseiras ao pedalar à noite. Estes resultados realçam a necessidade de uma maior sensibilização para a segurança e o envolvimento dos pais na promoção da bicicleta entre as crianças.

Resultados pós-formação. As respostas indicam uma atitude geralmente positiva em relação às regras de segurança rodoviária para andar de bicicleta, com 68% dos inquiridos a indicarem um elevado nível de compreensão. Há também uma forte tendência de partilha de dicas de segurança rodoviária, com 70% a fazê-lo activamente. Após a formação, 70% dos inquiridos concordaram em ser mais cuidadosos quando andam de bicicleta e 64% tencionavam andar mais vezes. A formação parece ter melhorado as competências de ciclismo para 70% dos inquiridos. Há uma compreensão consistente dos sinais de trânsito, com 100% de interpretação correta do sinal de "Ciclovia". A maioria dos inquiridos (75%) prefere começar o passeio de bicicleta a partir do passeio, e 70% interpretam corretamente o sinal do ciclista como uma intenção de abrandar ou parar. A maioria (80%) concordou que ter as duas mãos no guiador ajuda a equilibrar e orientar melhor. Por último, cerca de 78% dos inquiridos comprehendem a importância dos meios para incentivar a atividade física nos seus filhos. Todos os inquiridos comprehendem a importância de ajustar o tamanho da bicicleta à medida que o seu filho cresce, indicando o envolvimento no facto de o seu filho ter luzes dianteiras e traseiras numa bicicleta para segurança durante a noite. Estes resultados sugerem que a formação tem um impacto positivo na compreensão e prática das medidas de segurança rodoviária enquanto anda de bicicleta.

Feedback da avaliação dos pais

A avaliação dos 53 pais que participaram no inquérito revela que 82% dos inquiridos não têm bicicleta, mas todos têm carta de condução. A maioria considera que a sua comunidade é hostil às bicicletas (70% combinados para as categorias "Nada" e "Não muito"). A maioria dos inquiridos nunca utiliza a bicicleta para transporte (74%), e nenhum referiu andar de bicicleta com os filhos. As crianças pedalam principalmente para diversão e interação social, sendo o exercício físico uma motivação secundária. Os hábitos pessoais de ciclismo têm uma influência moderada a forte no incentivo à participação das crianças em atividades de ciclismo. Uma maioria significativa (67,5%) percebe o ciclismo como uma atividade positiva. Apesar de não ser um meio de transporte comum entre os

entrevidados, eles percebem o ciclismo como uma atividade positiva para as crianças, embora haja potencial para melhorar a facilidade de uso da bicicleta na comunidade.

Conclusão

O programa de formação SafeCycle4Kids na Grécia parece ter tido um impacto positivo na compreensão e prática das medidas de segurança rodoviária por parte das crianças enquanto andam de bicicleta.

Antes da formação, um número significativo de crianças não pedalava regularmente, sendo que a maioria nunca ia de bicicleta para a escola e raramente andava ao lado dos pais. A adoção de medidas de segurança, como o uso do capacete, não foi generalizada. No entanto, a maioria das crianças tinha alguma compreensão dos sinais e sinais de ciclismo e reconheceu a importância de usar as duas mãos no guiador e ter luzes dianteiras e traseiras nas suas bicicletas.

Após a formação, verificou-se uma melhoria notória nas atitudes das crianças em relação às regras de segurança rodoviária, com mais crianças a partilharem dicas de segurança, pretendendo conduzir com mais frequência e tendo mais cuidado na condução ao volante. O treino também pareceu melhorar as habilidades de ciclismo e a compreensão dos sinais de trânsito. Mais crianças agora preferem começar seu passeio de bicicleta a partir do passeio e interpretar corretamente o sinal do ciclista como uma intenção de diminuir a velocidade ou parar.

Em conclusão, o programa de formação SafeCycle4Kids melhorou com sucesso a sensibilização e a prática das crianças para as medidas de segurança rodoviária, promovendo uma utilização mais segura e frequente do ciclismo. No entanto, ainda há margem para melhorias, especialmente em áreas como o uso do capacete e o envolvimento dos pais no ciclismo. A prossecução dos esforços nestes domínios poderá conduzir a resultados ainda melhores no futuro.

Recomendações

Os resultados do inquérito sugerem várias recomendações para incentivar uma utilização mais segura e frequente do ciclismo entre as crianças.

- Aumentar o envolvimento dos pais: Os pais podem dar o exemplo e fazer do ciclismo uma atividade familiar.
- Promover a ida da bicicleta para a escola: Medidas como a criação de ciclovias seguras, a instalação de bicicletários e a organização de eventos «bicicleta para a escola» podem tornar a ida da bicicleta para a escola uma opção mais atrativa.
- Reforçar as medidas de segurança: Poderíamos introduzir programas educativos que enfatizassem a importância do uso de capacetes, da utilização de sinais manuais e de ter luzes nas bicicletas quando se anda de bicicleta à noite.
- Educação para o ciclismo: Como a maioria das pessoas aprendeu a andar de bicicleta com um membro da família, os programas formais de educação para o ciclismo podem garantir que as crianças aprendam técnicas corretas e práticas de segurança desde o início.
- Compreensão dos sinais de trânsito e sinais de ciclismo: A educação contínua nesta área garantirá que todos os ciclistas, mesmo aqueles que já reconhecem sinais e sinais de ciclismo comuns, são bem versados nas regras de trânsito.

3.2. SOCIETY OF CYCLING LOVERS "YUGO CYCLING CAMPAIGN"

Feedback da avaliação das crianças

O programa educativo **SafeCycle4Kids** foi implementado numa das escolas primárias de Belgrado. Foram escolhidas três turmas, num total de cerca de 100 alunos ao todo. Eles eram da 1^a classe (8 anos), da 3^a (10 anos) e 4^a (11 anos).

5

Todos os alunos foram introduzidos pelo manual da criança que foi distribuído em papel (3 por cada turma) e via Internet interna, na turma da escola. Preencheram dois inquéritos, um antes da formação e outro depois. Para todos os alunos foram organizadas 2 horas de ensino prático no pátio da escola. O evento pais/crianças não pôde ser organizado, devido ao fato de que, de acordo com a Lei de Segurança no Trânsito, as crianças menores de 12 anos, não podem pedalar nas áreas públicas (vias). A carta oficial para restringir eventos em espaço aberto foi recebida da Secretaria de Trânsito da Cidade de Belgrado, que é responsável pela emissão de licenças para eventos públicos (em anexo).

O número total de questionários respondidos foi de 96. Os resultados mais relevantes do inquérito infantil podem ser resumidos na seguinte tabela:

Tabela 1: Respostas ao inquérito às crianças (em %)

Pergunta Antes do Curso		1º ano	3º ano	4º ano
Com que frequência pedala?	Raro e nunca	58	36	29
	Todos os dias	6	14	17
Vai de bicicleta para a escola?	Às vezes	8	25	8
Com que frequência anda de bicicleta com os pais?	Rara/ ou nunca	84	60	54
Com que frequência usa capacete?	Rara/ ou nunca	54	36	46
	Todos os dias	17	25	17
Como aprendeu a pedalar?	Alguém da família	59	57	65
	Curso	4	/	/
Sinalização de trânsito e reconhecimento de regras	Geralmente para todas as perguntas	Bom	Muito bom	Muito bom
Após o Curso				
Melhorou a sua habilidade de ciclismo?	Melhorou	55	92	82
Disseminar conhecimento entre amigos após o curso	Sim	26	39	43
Conduz com mais segurança?	Sim	57	34	52
Vai pedalar mais?	Sim	75	65	30
Vai pedalar melhor?	Sim	88	64	22

Algumas breves conclusões podem ser retiradas do quadro acima:

- Cerca de 41% das crianças dos três grupos não andam de bicicleta ou raramente andam.
- Apenas cerca de 12% de todas as crianças pedalam todos os dias.
- Apenas cerca de 13% de todas as crianças vão de bicicleta para a escola em algum momento.
- Quase metade das crianças (45%) nunca usa capacete, ao contrário de apenas 19% que o usam sempre que andam de bicicleta.
- Mais de 3/4 das crianças (76%) afirmaram que melhoraram suas habilidades de ciclismo após o curso.
- Quase metade das crianças (47%) pensa que vai pedalar mais segurança após o curso.
- Mais de metade das crianças (57%) respondeu que vai pedalar mais depois do curso, enquanto 58% das crianças afirmaram que vão pedalar melhor, o que pode ser tratado como os resultados mais valiosos do projeto SafeCycle4Kids.

Feedback da avaliação dos pais

Foram 60 respostas de pais todos juntos, das crianças da 3^a e 4^a classe. Os números mostram as respostas ao inquérito para ambos os grupos de pais. São semelhantes e as conclusões são resumidas para ambos os grupos em conjunto.

Com base nas respostas dos pais, pode-se concluir o seguinte:

- Cerca de metade das famílias tem uma bicicleta, pelo menos uma.
- 100% dos pais inquiridos têm a carta de condução.
- Cerca de 60% dos pais consideram a área circundante inadequada para andar de bicicleta.
- 40% dos pais nunca ou raramente pedalam para fins quotidianos.
- Apenas cerca de 10% dos pais conhecem as regras da bicicleta na estrada, excelente.
- Cerca de 60% dos pais nunca ou raramente pedalam com os filhos.
- Mais de 90% dos pais consideram o ciclismo uma boa forma de promover a atividade física para as crianças.
- 3/4 dos pais consideram o ciclismo como uma diversão ou recreação.
- Apenas 42% dos pais pensam que a sua atitude positiva em relação ao ciclismo influenciou os seus filhos a começar a pedalar.

Recomendações

O curso de formação de curta duração que foi implementado numa escola em Belgrado mostra o seguinte:

1. Não existe qualquer programa educativo nas escolas primárias de Belgrado (Sérvia) onde as crianças possam aprender a andar de bicicleta, bem como a obter algum conhecimento sobre os benefícios da bicicleta para a sua saúde, forma física e melhor proteção do ambiente.
2. Além disso, os professores não estão muito familiarizados com os benefícios do ciclismo para as crianças.
3. Cerca de 10% das crianças dos 8 aos 11 anos não sabem andar de bicicleta, de todo.
4. As crianças mostraram certa melhoria de suas habilidades de ciclismo e conhecimento sobre o código de trânsito, apenas depois de algumas horas de treinamento.

Após conversas com os pais, os professores concluíram em conjunto que algumas atividades educativas sobre ciclismo nas escolas de ensino fundamental deveriam ser implementadas.

3.3. MUBi ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA

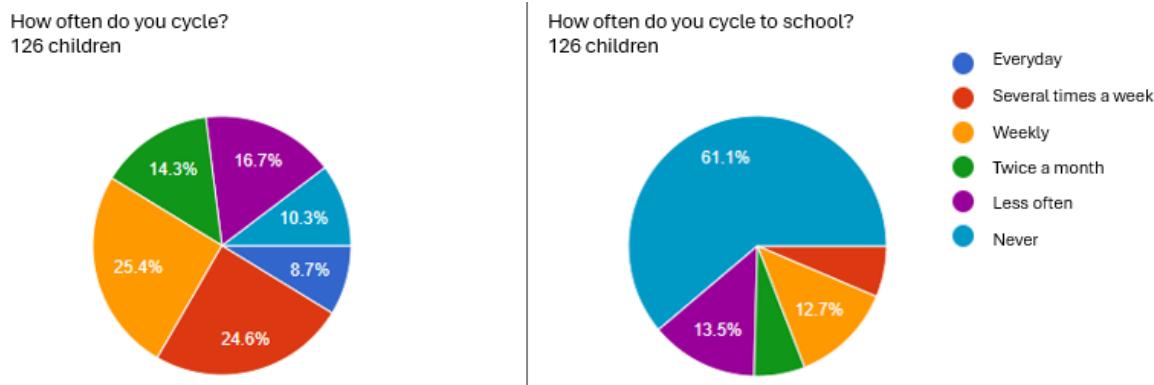
A MUBi decidiu expandir o seu programa de formação para crianças em várias cidades de Portugal. Consequentemente, realizámos aulas no Porto, Lisboa, Palmela e Rio Maior. No Porto, colaborámos com um professor de uma escola local que formou uma turma pequena mas entusiasmada. Em Lisboa, contactamos com

pais de um bairro inteiro para assistirem às aulas de fim de semana que decorreram no pátio do Palácio Nacional da Ajuda. Em Palmela, decorreu a nossa maior intervenção formativa em Portugal, com a maioria das crianças a receber formação em sessões conduzidas pelos nossos parceiros na Bicicultura. Por fim, em Rio Maior, fizemos uma parceria com o Instituto Politécnico local para formar vários alunos de ciências do desporto para se tornarem formadores.

A maioria dos alunos participou nas sessões na escola de Palmela, mas todos os locais foram cruciais para a divulgação do projeto e estabelecimento de parcerias que serão essenciais para criar um legado e garantir a continuação da metodologia após o final deste programa ERASMUS+. A MUBi treinou um total de 124 crianças, a maioria das quais com idades compreendidas entre os 8 e os 13 anos.

Todas as crianças foram entrevistadas antes do treinamento. Em alguns casos, isso foi feito usando formulários em papel, enquanto em outros casos, o monitor preencheu os formulários usando um tablet ou celular. Em todos os casos, os dados foram introduzidos eletronicamente para posterior análise.

A primeira pergunta, que mediou os hábitos de ciclismo das crianças, revelou resultados interessantes e um tanto surpreendentes: cerca de 10% das crianças nunca pedalam regularmente, mas mais da metade pedala mais de uma vez por semana. No entanto, mais de 60% das crianças nunca vão de bicicleta para a escola. Mas cerca de 20% das crianças formadas dizem ir à escola de bicicleta pelo menos uma vez por semana - esta percentagem elevada é bastante invulgar e deve-se ao facto de a maioria das crianças serem de Palmela onde o nosso parceiro está a implementar um programa de comboio de bicicleta para a escola uma vez por semana. Nenhum disse que ia para a escola de bicicleta todos os dias!



Um dos aspectos mais importantes deste projeto foi analisar a dinâmica e a relação do comportamento dos pais e dos seus filhos e como estes se influenciam mutuamente. A pergunta de quantas vezes você pedala com seus pais revela resultados naturalmente melhores do que a pergunta anterior - o que significa que naturalmente as crianças tendem a pedalar mais frequentemente em viagens e atividades supostamente de lazer com seus pais do que indo para a escola como meio de transporte. Em contraste com os mais de 60% que nunca vão de bicicleta para a escola, apenas 30% nunca pedalam com os pais e mais de 1/3 pedalam com os pais pelo menos uma vez por semana.

Os capacetes de bicicleta não são obrigatórios em Portugal, mas 44% das crianças afirmaram que usam sempre capacete. A maioria das crianças aprendeu a andar de bicicleta com um membro da família e apenas 11% tiveram aulas indicando ainda um processo muito informal para aprender a andar de bicicleta em Portugal.

As perguntas finais do inquérito pré-treino foram concebidas para avaliar os pré-conhecimentos informais das crianças para poderem testá-las após a formação. A equipa criou uma série de perguntas muito básicas para serem repetidas no inquérito pós-treino. No entanto, o conhecimento geral foi aliviado como geral muito bom mesmo antes do treinamento!

O inquérito pós-treino centrou-se na avaliação de mudanças comportamentais. Dada a pequena dimensão da amostra e as características do grupo-alvo, o inquérito por questionário teve as suas limitações metodológicas. Naturalmente, o entusiasmo das crianças pela oportunidade deu respostas muito positivas. Apesar das limitações inerentes aos dados auto reportados neste contexto, o feedback positivo consistente e forte indica que o treinamento teve um impacto significativo e benéfico no comportamento das crianças.

Quase 70% das crianças formadas afirmaram que começaram ou vão começar a partilhar as viagens de segurança rodoviária que aprenderam com amigos e familiares. 97% concordam ou concordam totalmente que após o treino serão mais cuidadosos durante o treino e 3 em cada 4 disseram que concordam ou concordam totalmente que vão pedalar mais vezes após o treino. E mais de 80% disseram ter notado uma melhoria nas suas capacidades de ciclismo.

No entanto, a metodologia de fazer exatamente a mesma pergunta no antes e depois da pesquisa não funcionou da maneira pretendida. Talvez porque o pré-conhecimento já era muito bom. No entanto, há uma ligeira mas notável melhoria após o treino.

Feedback da avaliação dos pais

O feedback dos pais mostra (58 participantes) uma sociedade altamente motorizada - quase todos os pais têm uma carta de condução. No entanto, 1 em cada 4 não possui uma bicicleta. Mas olham para o espaço público com um olhar crítico - 1 em cada 3 pensa que o espaço público não é amigável para usar a bicicleta.

Por isso, não é de estranhar que quase 60% nunca utilizem a bicicleta como meio de transporte. Mas tendem a usar mais a bicicleta com os filhos - apenas 13% dizem que nunca usam a bicicleta com os filhos. E quase 1/3 diz que usa a bicicleta com os filhos pelo menos uma vez por semana. Mostrando que a bicicleta ainda não é vista como um meio de transporte. E, de facto, a maioria vê a motivação para os filhos pedalarem como lazer (75%) ou exercício físico (32%). A maioria acredita que os seus hábitos de ciclo podem influenciar os seus filhos, mas ainda assim 25% acreditam que isso não é relevante.

Recomendações

1. Em Portugal, as escolas são os melhores locais para reunir grandes grupos de crianças para formação, embora envolvê-las possa por vezes ser um desafio. É importante comunicar com as escolas no início do ano letivo.
2. Algumas crianças carecem de competências básicas de ciclismo, o que cria dificuldades no ensino de diferentes níveis de proficiência em ciclismo. É essencial explicar claramente os níveis de habilidade necessários para participar do programa SafeCycle4Kids.
3. Para melhorar a sustentabilidade e maximizar o impacto a longo prazo, considere parcerias locais (escolas, universidades, ONGs). Por exemplo, colaborando com estudantes locais de ciências do esporte ou professores da escola que podem integrar entusiasticamente o programa em suas práticas profissionais após o treinamento. Esta abordagem não só fortalece os laços comunitários, mas também garante o sucesso contínuo do projeto.
4. É fundamental associar a segurança à mobilidade sustentável e a mobilidade sustentável à necessidade de segurança. Por isso, estes programas com pais e filhos devem incluir também uma componente para exigir das autarquias ruas mais seguras e mais apoio à mobilidade ativa.
5. Ligue estes programas de formação a outras iniciativas como a implementação de ciclos-comboios ou alguma forma de “gamificação” como o “Serpente Papa-Légua”.

3.4. OTI ESLOVÁQUIA

Um programa de treinamento de segurança ciclável foi conduzido para 100 crianças de 7 a 15 anos da região de Nitra. A formação teve como objetivo melhorar a compreensão das crianças sobre as regras de segurança da bicicleta e aumentar a sua confiança na condução segura de bicicletas. A formação incluiu inquéritos online pré e pós-formação para avaliar a sua eficácia.

Um recente programa de treinamento de segurança ciclável para 100 crianças de 7 a 15 anos na região de Nitra revelou percepções e melhorias significativas. A pesquisa pré-treinamento indicou que apenas 9% das crianças andavam de bicicleta diariamente, enquanto outros 9% nunca andavam de bicicleta. Quase metade das crianças (46%) referiu andar ocasionalmente, embora 73% nunca tenham ido de bicicleta para a escola e 44% nunca tenham pedalado com os pais. De forma alarmante, 59% das crianças nunca usaram capacetes. A grande maioria (73%) aprendeu a pedalar com familiares, e quase todos estavam familiarizados com o sinal da ciclovia. Além disso, 55% preferiram iniciar a viagem a partir do pavimento e 73% utilizaram erradamente o sinal de sobe e desce da esquerda para virar à esquerda. De forma encorajadora, 84% compreenderam a importância de segurar as bicicletas com as duas mãos para a estabilidade e 85% sabiam quais luzes acender à noite. Os resultados pós-treino mostraram melhorias significativas: 72% compreenderam agora as regras de segurança, mais de 50% partilharam os seus novos conhecimentos com os colegas e a família e 58% comprometeram-se a conduzir com mais cuidado. Além disso, 68% sentiram-se motivados para pedalar mais vezes e 46% notaram melhorias nas suas capacidades de ciclismo. Apesar desses avanços, alguma confusão permaneceu em torno dos sinais manuais para desacelerar versus virar. No entanto, 90% já estavam claros sobre o uso da luz noturna e a importância de segurar a bicicleta com as duas mãos.

Recomendamos melhorar as sessões práticas para esclarecer os sinais das mãos, aumentar o envolvimento dos pais para incentivar o uso do capacete, defender uma melhor infraestrutura para ciclismo, realizar cursos regulares de atualização, promover a educação entre pares, aumentar as campanhas de sensibilização e integrar a segurança da bicicleta no currículo escolar. Estas medidas visam promover uma comunidade de ciclismo mais segura e bem informada entre os jovens ciclistas da região de Nitra.

- Aumentar as sessões de formação prática para reforçar os sinais corretos das mãos e outras práticas de segurança.
- Incentivar os pais a participar em sessões de treino ou organizar dias de ciclismo em família para promover atividades conjuntas e o uso de capacete
- Implementar campanhas destacando a importância do uso de capacetes e outros
- Trabalhar com as autoridades locais para melhorar as infraestruturas favoráveis à bicicleta, tais como cicloviás seguras para incentivar a deslocação à escola.
- Realizar cursos de atualização periódicos para manter e desenvolver os conhecimentos e habilidades adquiridos durante a formação inicial.
- Desenvolver iniciativas de educação entre pares onde as crianças treinadas possam partilhar os seus conhecimentos com colegas que não frequentaram a formação.
- Utilize as redes sociais e boletins escolares para divulgar a importância da segurança ciclável e incentivar a participação da comunidade.
- Integrar a segurança ciclável no currículo escolar regular para garantir a aprendizagem e a prática contínuas.

Feedback da avaliação dos pais

Os dados do inquérito a 50 pais na região de Nitra revelam uma forte interligação entre os hábitos de ciclismo dos pais e o envolvimento dos seus filhos em atividades de ciclismo. A esmagadora maioria (84%) dos pais possui bicicletas e carta de condução, o que sugere uma familiaridade com a utilização da estrada e a segurança. No

entanto, a percepção de falta de infraestruturas favoráveis às bicicletas pode funcionar como um obstáculo, com apenas 6% a considerarem a sua comunidade um pouco amiga da bicicleta. Apesar disso, os pais demonstram um alto nível de conhecimento sobre as regras de trânsito de ciclismo e um compromisso com práticas seguras. A frequência do uso da bicicleta varia, com aproximadamente metade dos pais a usar bicicletas ocasionalmente e poucos a utilizá-las diariamente. Quando se trata de andar de bicicleta com os filhos, enquanto 14% nunca o fazem, uma parte significativa pratica ciclismo com os filhos ocasionalmente (36%) ou várias vezes por mês (50%). A diversão e o lazer são os principais motivadores para as crianças começarem a andar de bicicleta, apoiados pela crença dos pais de que os seus hábitos influenciam significativamente as atividades de ciclismo dos seus filhos. A maioria dos pais (68%) vê o ciclismo como uma atividade física benéfica e considera atualizar a bicicleta dos seus filhos à medida que crescem, indicando um compromisso contínuo em promover um ambiente de ciclismo seguro e agradável para os seus filhos.

Os dados indicam uma forte correlação entre os hábitos de ciclismo dos pais e o incentivo às atividades de ciclismo de seus filhos. Com uma elevada percentagem de pais que possuem bicicletas e compreendem as regras de trânsito, existe uma consciência fundamental e capacidade para promover hábitos de ciclismo seguros entre as crianças. No entanto, considera-se que falta apoio infraestrutural, o que pode dificultar práticas cicláveis mais frequentes e seguras. A diversão e o lazer, juntamente com a atividade física, são os principais motivadores para as crianças, sugerindo que melhorar estes aspectos pode incentivar ainda mais o ciclismo. Há também uma vontade notável entre os pais de atualizar as bicicletas dos seus filhos à medida que crescem, sublinhando o compromisso de manter equipamentos adequados e seguros para as suas atividades de ciclismo.

Recomendações

1. Defender melhores infraestruturas cicláveis e o apoio da comunidade para criar ambientes mais seguros para os jovens ciclistas.
2. Continuar e expandir os programas de treinamento focados na segurança do ciclismo e nas normas de trânsito, aproveitando o conhecimento acima da média entre os pais.
3. Organize eventos e competições de ciclismo recreativo para capitalizar a motivação primária da diversão e recreação.
4. Destacar os benefícios do ciclismo para a saúde física para motivar ainda mais pais e filhos.
5. Fornecer recursos ou incentivos para os pais que consideram atualizar as bicicletas de seus filhos para garantir segurança e conforto à medida que crescem.

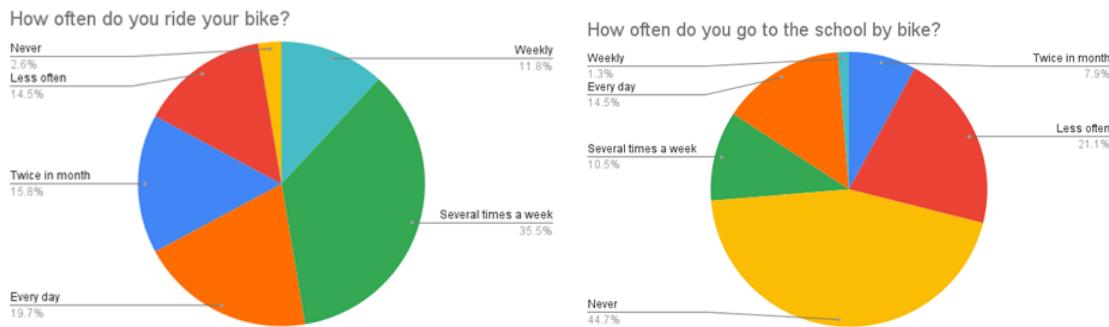
4.5. SINDIKAT BICIKLISTA

Sindikat Biciklista administrou a pesquisa do programa SafeCycle4Kids em quatro escolas primárias diferentes na área da cidade de Zagreb (Escola Primária Odra, Escola Primária Jelkovec, Escola Primária Kralj Tomislav, Escola Primária Tin Ujević). Todos os alunos que participaram no inquérito tinham entre 9 e 11 anos de idade.

As pesquisas foram realizadas com a ajuda de professores voluntários que passaram pelo programa de trainee SC4K. A sua ajuda foi crucial na organização da implementação do inquérito e na obtenção do consentimento dos pais. Todos os inquéritos às crianças foram realizados offline através de folhetos impressos em sala de aula, enquanto os inquéritos dos pais foram preenchidos online através do Google Forms. A pesquisa pré-treinamento das crianças foi administrada antes de qualquer treinamento ser recebido, e a pesquisa pós-treinamento foi dada ao professor e geralmente foi concluída pelos alunos na semana seguinte ao término do programa de treinamento. O inquérito aos pais foi realizado antes ou depois da formação, sem restrições de tempo.

Feedback da avaliação das crianças

Ao examinar os hábitos básicos de ciclismo, obtivemos alguns dados interessantes.



A maioria das crianças pedala, sendo que apenas 2,6% delas nunca pedalam, enquanto 44,7% nunca vão de bicicleta para a escola. Embora haja um efeito de "moro a cinco metros da escola", ainda há um forte hábito de pais levarem seus filhos para a escola. Isto é agravado pela percepção de que andar de bicicleta não é seguro para as crianças, pela falta de infraestruturas e pelo sentimento de que as bicicletas são brinquedos, etc.

"Você usa capacete enquanto anda de bicicleta?" Este item também tornou óbvio que, enquanto na Croácia o uso de capacete é obrigatório para crianças menores de 16 anos, a posição sobre o uso de capacete é bastante laxista. As crianças relatam que 42% delas nunca usam capacete e 34% às vezes usam.

Aprender a andar de bicicleta ainda é um processo familiar informal. A grande maioria, 82% das crianças, referem que aprendem a andar de bicicleta com a ajuda de um familiar (pais, avós, irmãos mais velhos), enquanto apenas 3% tiveram aulas. Isto indica uma falta de apoio formal estrutural para aprender a pedalar.

No inquérito "Depois", onde nos concentrámos na mudança comportamental, o inquérito foi compreensivelmente limitado metodologicamente devido às características do grupo-alvo (crianças dos 9 aos 11 anos). A autoavaliação nessas circunstâncias tende a ter um viés positivo, mas o relato foi tão esmagadoramente positivo em geral que podemos razoavelmente supor uma mudança comportamental positiva.

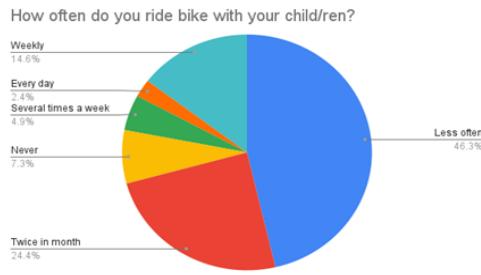
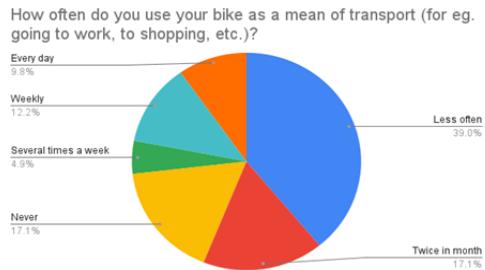
84 % das crianças declararam que começaram ou planeiam partilhar dicas de segurança rodoviária com amigos ou familiares. 88% concordam ou concordam totalmente que serão mais cuidadosos ao pedalar após o treino SC4K. 82% concordam ou concordam totalmente que pedalarão mais vezes após o treinamento. 56% notaram melhorias nas suas competências em bicicleta.

A segunda parte do inquérito "Antes e Depois" das crianças foi concebida como um pequeno questionário. As mesmas 5 questões de escolha múltipla (conhecimentos teóricos de ciclismo) foram feitas em ambas. A ideia era simplesmente testar a adoção de conhecimentos teóricos após a formação. A percentagem de acertos aumentou em todas as perguntas, mas de forma mínima. O problema é que as crianças já demonstravam um conhecimento considerável antes do treinamento, deixando pouca margem para melhorias. O erro reside na suposição de que as crianças possuíam um nível inferior de conhecimento do que realmente possuíam. Apesar da falta de uma educação sistematicamente estruturada sobre a bicicleta, é evidente que a aprendizagem informal sobre segurança rodoviária (através de outras disciplinas escolares, pais, etc.) é significativa. Por exemplo, 95% das crianças reconheceram corretamente o sinal para o início de uma ciclovia (após o treino 97%), 49% responderam corretamente que é preciso começar a pedalar cuidadosamente a partir da calçada (após 58%) e 83% identificaram corretamente o sinal de viragem à esquerda (após 86%). Praticamente todas as crianças já sabiam que você precisa de uma luz vermelha dianteira e uma luz branca traseira para andar à noite (depois de 97%).

Feedback da avaliação dos pais

O envolvimento dos pais (45 participantes) revelou-se uma tarefa complicada. Os pais estavam muito mais dispostos a participar do programa SC4K se ele fizesse parte de uma conferência regular de pais e professores.

A grande maioria dos pais tem carta de condução (98%) e é proprietária de uma bicicleta (93%). No entanto, quando perguntado "Com que frequência você usa sua bicicleta como meio de transporte (por exemplo, ir ao trabalho, fazer compras, etc.)?" as respostas mostraram alguns números interessantes. 56% ciclo nunca ou menos frequentemente do que duas vezes por mês, o que era esperado, mas 10% ciclo todos os dias, o que é uma percentagem extremamente alta para Zagreb. Ao comparar estas respostas com a pergunta "Com que frequência anda de bicicleta com o(s) seu(s) filho(s)?" obtemos algumas comparações interessantes.



Há mais pais que pedalam menos vezes ou duas vezes por mês com os seus filhos do que aqueles que pedalam para o transporte. No entanto, significativamente mais pais nunca pedalam para transporte (17%) em comparação com aqueles que nunca pedalam com seus filhos (7%). Parece que os pais que não gostam de andar de bicicleta só podem ser motivados pelos filhos a pedalar. Nesse sentido, não é de estranhar que 60% dos pais percebam os seus hábitos como formativos (Muito Importantes e Absolutamente Essenciais) nos seus hábitos de ciclismo.

68% dos pais consideram a comunidade local muito amiga da bicicleta ou um pouco amiga da bicicleta em termos de infraestruturas e apoio aos jovens ciclistas, o que é uma avaliação muito generosa. (Podemos apenas especular que este resultado é fortemente influenciado pelos ciclistas que declararam que “Nunca” ou “Menos Frequentemente” pedalam). Todos os pais percebem que os seus filhos andarem de bicicleta como uma atividade positiva, sendo que 100% veem o ciclismo como uma forma de promover a atividade física para o(s) seu(s) filho(s) e, mais comumente, veem motivação para o(s) seu(s) filho(s) começar(em) a pedalar de forma divertida e recreativa. Para terminar com uma nota otimista, 98% dos pais inquiridos pretendem atualizar a bicicleta dos seus filhos à medida que crescem.

Recomendações

1. Escolas primárias e professores motivados são parceiros ideais para implementar este tipo de projeto. A nossa colaboração com eles tem sido excepcionalmente eficaz. Além disso, é importante enfatizar que nossa cooperação com todas as escolas continuou de várias formas, e atividades adicionais estão planejadas para promover o ciclismo entre as crianças.
2. O envolvimento dos pais revelou-se um problema. O envolvimento dos pais ao vivo é difícil; tentar repensar um modo alternativo de abordar os pais (oficina Zoom, etc.). Os pais estavam muito mais dispostos a participar neste tipo de programa quando fazia parte de uma conferência regular de pais e professores na escola primária dos seus filhos/professores.
3. Uma atividade que deve ser promovida durante a implementação de projetos como o SC4K, e organizada sempre que possível, é o Kidical Mass ou o Bike Bus (Bike Train). Com base em nossa experiência, as escolas primárias mostram um grande interesse em tais atividades. Os benefícios destas atividades são múltiplos: promovem a bicicleta, realçam a insuficiência de infraestruturas e incentivam os pais a envolverem-se e a participarem.
4. O Programa de Formação em Bicicleta (Program osposobljavanja za upravljanje biciklom) na Croácia já existe e foi concebido para educar as crianças sobre práticas de ciclismo seguras e regras de trânsito. Este programa é um esforço colaborativo entre o Automóvel Clube Croata (HAK) e o Ministério do Interior e é implementado em escolas primárias em todo o país. No entanto, o programa é atualmente oferecido em apenas um pequeno número de escolas, pois não é obrigatório. Isso representa um desafio, iniciativas como

a SC4K aumentam a conscientização sobre a necessidade de uma integração mais concreta do programa oficial no currículo obrigatório. É essencial capacitar e incentivar as escolas primárias a implementá-lo.

CONCLUSÕES

Durante a implementação do projeto, todos os parceiros revelaram que o modelo proposto é mais facilmente aplicado a grupos pré-existentes, como grupos de turmas escolares.

Também foi amplamente compartilhado que é um desafio envolver os pais e fazê-los participar de uma sessão de conscientização. Funciona de forma mais eficaz quando os pais são convidados a permanecer por um período após a sessão com as crianças.

Apesar do desafio, podemos congratular as equipes que trabalharam duro para alcançar todos os KPIs propostos. Também treinamos com sucesso estudantes de ciências do desporto, que se envolveram entusiasticamente com o programa e serão capazes de aplicá-lo em suas práticas profissionais. Isto contribui para a sustentabilidade do projeto e garante um maior impacto a longo prazo.

No que diz respeito à formação de crianças e jovens adultos, recomendamos o reforço das sessões práticas para clarificar os sinais das mãos, o reforço do envolvimento dos pais para incentivar o uso do capacete, a defesa de melhores infraestruturas cicláveis, a realização de cursos regulares de atualização, a promoção da educação entre pares, o aumento das campanhas de sensibilização e a integração da segurança da bicicleta no currículo escolar:

- ✓ Aumentar as sessões de formação prática para reforçar os sinais corretos das mãos e outras práticas de segurança.
- ✓ Incentive os pais a participar em sessões de treino ou a organizar dias de ciclismo em família
- ✓ Realizar cursos de atualização periódicos para manter e desenvolver os conhecimentos e habilidades adquiridos durante a formação inicial.
- ✓ Desenvolver iniciativas de educação entre pares onde as crianças treinadas possam partilhar os seus conhecimentos com colegas que não frequentaram a formação.
- ✓ Utilize as redes sociais e boletins escolares para divulgar a importância da segurança ciclável e incentivar a participação da comunidade.
- ✓ Integrar a segurança ciclável no currículo escolar regular para garantir a aprendizagem e a prática contínuas.
- ✓ Criar parcerias locais para assegurar o legado e a continuação do projeto de formação.

A partir da implementação e do feedback de todos os parceiros, recomendamos um aumento da segurança e conforto associados a uma maior promoção do ciclismo entre crianças e jovens adultos:

- ✓ Defender velocidades mais baixas e medidas de acalmia de tráfego, especialmente em torno das escolas.
- ✓ Defender melhores infraestruturas cicláveis e o apoio da comunidade para criar ambientes mais seguros para os jovens ciclistas.
- ✓ Trabalhar com as autoridades locais para melhorar as infraestruturas favoráveis à bicicleta, tais como ciclovias seguras para incentivar a deslocação à escola.
- ✓ Continuar e expandir os programas de treinamento focados na segurança do ciclismo e nas normas de trânsito, aproveitando o conhecimento acima da média entre os pais.
- ✓ Organize eventos e competições de ciclismo recreativo para capitalizar a motivação primária da diversão e recreação.
- ✓ Destacar os benefícios do ciclismo para a saúde física para motivar ainda mais pais e filhos.
- ✓ Fornecer recursos ou incentivos para os pais que consideram atualizar as bicicletas de seus filhos para garantir segurança e conforto à medida que crescem.



SAFECYCLE4KIDS

Јачање физичке спремности код деце
кроз безбедно бициклирање

ИЗВЕШТАЈ:
SafeCycle4Kids Евалуација & Научене лекције

Радни пакет: WP3 – Достава SafeCycle4Kids Пакета интервенција

Задатак: Т3.2. Евалуација & Научене лекције

Наслов извештаја (D3.2): Извештај о наученим лекцијама

Датум: 13/6/2024

Ниво дистрибуције: Јавно

Аутори: Синдикат бициклиста

Language: Serbian



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Садржај

САРАДНИЦИ.....	2
КОНТРОЛНИ ЛИСТ.....	2
сарадника	2
РЕЗИМЕ.....	3
1. Увод. О пројекту SafeCycle4Kids	3
2. Извештај о наученим лекцијама	3
2.1 Сврха и делокруг.....	3
3. Извештај о наученим лекцијама за одређену земљу.....	4
3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING	4
3.2. ЈУГО ЦИКЛИНГ КАМПАЊА	5
3.3. MUBI	7
3.4. OTI	9
4.5. СИНДИКАТ БИЦИКЛИСТА.....	11
ЗАКЉУЧЦИ	14

САРАДНИЦИ

Главни сарадник	PHYSIS YPAITHRIA ASKISI
Сарадници	MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA
	SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN
	OTI SLOVAKIA
	SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA

КОНТРОЛНИ ЛИСТ

Верзија	Датум	Опис
V 0.1	2/2/2023	Први нацрт

САРАДНИКА

Имена сарадника	Презимена	Држава
PHYSIS YPAITHRIA ASKISI	PHYSIS	GREECE
SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN	YCC	SERBIA
MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	MUBi	PORUGAL
OTI SLOVAKIA	OTI SLOVAKIA	SLOVAKIA
SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA	SinBIC	CROATIA

Финансира Европска унија. Изнети ставови и мишљења су, међутим, само аутора и не одражавају нужно ставове Европске уније или Европске извршне агенције за образовање и културу (ЕАСЕА). Ни Европска унија ни орган који додељује средства не могу се сматрати одговорним за овде изнето.

РЕЗИМЕ

1. УВОД. О ПРОЈЕКТУ SAFECYCLE4KIDS

SafeCycle4Kids је 18-месечни пројекат који финансира ЕУ и има за циљ да повећа безбедну вожњу бицикла за децу претпостављајући бициклизам као средство за активно кретање које може да побољша ниво физичке активности. Деца (и породице) углавном не возе бицикл из безбедносних разлога.

SafeCycle4Kids концепт се заснива на два принципа који ће повећати вештину и безбедност, а самим тим и самопоузданје младих бициклиста и њихових породица: 1) Перцепције родитеља о дечијој вожњи бицикла и саобраћајним вештинама су важан корелат самосталне мобилности деце. 2) Повећање бициклистичких и саобраћајних вештина деце су важни циљеви промоције бициклизама међу децом.

Пет партнера ће развити безбедну бициклистичку обуку за децу и родитеље која се може користити као основа за интервенцију у целији Европе, на основу тренинга добре праксе који су до сада примењивани у различитим земљама. Ово ће повећати ниво физичке активности деце и породица путем економског, зеленог и инклузивног метода вежбања, бициклизама.

2. ИЗВЕШТАЈ О НАУЧЕНИМ ЛЕКЦИЈАМА

2.1 Сврха и делокруг

У сврху анализе интервенције SafeCycle4Kids, конзорцијум је направио овај Извештај о наученим лекцијама. Извештај представља основу за даље унапређење обуке, њену примену у различитим друштвеним и логистичким контекстима, и бави се свим изазовима на које се налаже током процеса обуке.

Сваки партнер је сачинио извештај за своју земљу са детаљима о њиховим јединственим изазовима и искуствима. У закључку, идентификујемо све сличности између искустава појединачних партнера и дајемо опште препоруке за могућа побољшања и понављање SafeCycle4Kids програма.

Основу за анализу представљају подаци прикупљени кроз једноставну анкету развијену за децу и родитеље који су учествовали у програму SafeCycle4Kids. Анкетом су анализиране:

1. Бициклистичке навике у садашњем стању,
2. Нивои задовољства добијеном обуком
3. Промена понашања у правцу веће употребе бицикла након пропшли обуке.

Добијена је сагласност родитеља за дистрибуцију и прикупљање анкета деце. Анкете су вођене онлајн (преко Гугле формулара) или офлајн (као штампани материјали), у зависности од услова.

Проведене су три одвојене анкете:

1. Анкета за децу спроведена пре обуке,
2. Анкета за децу спроведена након обуке,
3. Анкета родитеља.

Анкете за децу су подељене у два дела (пре и после обуке) јер је то био методолошки исправан начин да се разуме ниво усвајања знања и промене понашања. Тестирањем бициклистичких навика и постојећег знања деце и родитеља, могли смо боље разумети локални контекст, који је пружио вредне информације свим партнерима.

3. ИЗВЕШТАЈ О НАУЧЕНИМ ЛЕКЦИЈАМА ЗА ОДРЕЂЕНУ ЗЕМЉУ

3.1. PHYSICAL OUTDOOR TRAINING

Повратне информације из дечјег оцењивања

У образовном програму 'SafeCycle4Kids', обуку су прошли ученици основних школа Филип у Атини, Каливес, Муданија и Метаморфосис на Халкидикију. Циљ је био да се побољша њихово разумевање безбедносних правила вожње бицикла и повећа њихово поверење у безбедну вожњу бицикла. Учесници су била деца узраста 11 и 12 година, а у програму је учествовало укупно 107 деце.

Евалуација SafeCycle4Kids обуке укључивала је спровођење анкета пре и после обуке. Од ученика је затражено да попуне анкету пре обуке и још једну након што су прошли програм обуке. Ово је помогло у процени ефикасности програма.

Анкета пре обуке открива различите аспекте бициклистичких навика и безбедносних мера. Већина деце (56,10%) ретко вози бицикл, а 76% никада не иде бициклом до школе. Учешће родитеља у вожњи бицикла је ниско; 81% испитаника никада не вози бицикл са родитељима. 67% испитаника никада не носи каџигу, што указује на недостатак широког усвајања безбедносних мера. Већина деце (91,76%) научила је да вози бицикл од члана породице. Истраживање је такође обухватило и разумевање бициклистичких знакова и сигнала, при чему је већина препознала знак „Бициклистичка стаза“ (92,11%) и сигнал „Скретање улево“ (81,08%). Већина испитаника (78,95%) се сложила око важности вожње са обе руке на управљачу, а 88% је признало неопходност и предњих белих и задњих црвених светала када возите бицикл ноћу. Ови налази наглашавају потребу за повећањем свести о безбедности и укључивањем родитеља у промовисање бициклиза међу децом.

Резултати након тренинга. Одговори указују на генерално позитиван став према правилима безбедности на путевима за бициклизам, при чему 68% испитаника указује на висок ниво разумевања. Такође постоји јак тренд дељења савета о безбедности на путу, са 70% њих активно то чини. Након тренинга, 70% испитаника се сложило да буду опрезнији када возе бицикл, а 64% је намеравало да вози чешће. Чини се да је обука побољшала вештине вожње бицикла за 70% испитаника. Постоји доследно разумевање саобраћајних знакова, са 100% тачним тумачењем знака „Бициклистичка стаза“. Већина испитаника (75%) радије почиње вожњу бициклом са тротоара, а 70% исправно тумачи сигнал бициклисте као намеру да успори илистане. Већина (80%) се сложила да држање обе руке на управљачу помаже у равнотежи и бољем управљању. На крају, око 78% испитаника разуме значај средстава за подстицање физичке активности код њиховог детета. Сви испитаници разумеју важност прилагођавања величине бицикла како њихово дете расте, што указује на то да њихово дете има предња и задња светла на бициклу ради безбедности ноћу. Ови налази сугеришу да обука има позитиван утицај на разумевање и практиковање мера безбедности на путу током вожње бициклом.

Повратна информација из евалуације анкете родитеља

Процена родитеља (53 учесника) открива да 82% испитаника не поседује бицикл, али сви имају возачку дозволу. Већина доживљава своју заједницу као неприкладну за бициклисте (70% комбиновано за категорије „Уопште“ и „Не баш“). Већина испитаника никада не користи бицикл за превоз (74%), а нико није пријавио вожњу бициклом са својом децом. Деца првенствено бициклирају ради забаве и друштвене интеракције, а физичка вежба је секундарна мотивација. Личне бициклистичке навике имају умерен до јак утицај на подстицање деце да учествују у бициклистичким активностима. Значајна већина (67,5%) доживљава бициклизам као везујуће активности. Иако међу испитаницима није уобичајен начин превоза, бициклизам

доживљавају као позитивну активност за децу, иако постоји потенцијал за побољшање у заједници бициклиста.

Закључак

Чини се да је програм обуке SafeCycle4Kids у Грчкој имао позитиван утицај на дечје разумевање и праксу мера безбедности на путу током вожње бициклом.

Пре обуке, значајан број деце није редовно возио бицикл, већина никада није ишла бициклом до школе и ретко се возила уз родитеље. Усвајање безбедносних мера као што је употреба каџиге није било широко распрострањено. Међутим, већина деце је имала извесно разумевање бициклистичких знакова и сигнала и препознала је важност коришћења обе руке на управљачу и предњих и задњих светала на бициклима.

Након обуке приметно је побољшање у ставовима деце према правилима безбедности на путевима, све више деце дели савете о безбедности, намеравају да чешће возе и буду опрезније при вожњи. Чинило се да је обука такође побољшала вештине вожње бициклом и разумевање саобраћајних знакова. Више деце сада радије почиње своју вожњу бициклом са тротоара и исправно тумачи сигнал бициклисте као намеру да успори илистане.

У закључку, програм обуке SafeCycle4Kids је успешно унапредио свест и праксу деце о мерама безбедности на путевима, промовишући безбедније и чешће вожњу бициклом. Међутим, још увек има простора за побољшање, посебно у областима као што су употреба каџига и учешће родитеља у вожњи бицикла. Континуирани напори у овим областима могли би довести до још бољих резултата у будућности.

Препоруке

Резултати истраживања сугеришу неколико препорука за подстицање безбеднијег и чешћег вожње бицикла међу децом.

- Повећајте учешће родитеља: Родитељи могу дати пример и учинити вожњу бициклом породичном активношћу.
- Промовиште вожњу бициклом до школе: Мере као што су успостављање безбедних бициклистичких ruta, постављање носача за бицикле и организовање догађаја „бициклом до школе“ могу учинити вожњу бициклом до школе атрактивнијом опцијом.
- Унапредите мере безбедности: Могли бисмо да уведемо образовне програме који наглашавају важност ношења каџига, употребе ручних сигнала и светла на бициклима када се вози ноћу.
- Образовање за бицилизам: Пошто је већина људи научила да вози бицикл од члана породице, формални програми бициклистичког образовања би могли да осигурају да деца науче исправне технике и безбедносне праксе од самог почетка.
- Разумевање бициклистичких знакова и сигнала: Континуирана едукација у овој области ће осигурати да сви бициклисти, чак и они који већ препознају уобичајене бициклистичке знакове и сигнале, буду добро упознати са правилима на путу.

3.2. ЈУГО ЦИКЛИНГ КАМПАЊА

Повратне информације из дечјег оцењивања

Едукативни програм SafeCycle4Kids реализован је у једној од београдских основних школа. Изабрана су три одељења, са укупно око 100 ученика заједно. Били су из 1. разреда, (8 година), из 3. (10 година) и 4. (11 година).

Свим ученицима је представљен дечији приручник који је дистрибуиран у штампаном облику (3 по одељењу) и путем школског интернета, на часу. Попунили су две анкете, једну пре обуке и једну после. За све ученике организована су 2 часа практичне наставе у школском дворишту. Догађај заједничке вожње родитеља и деце није био у могућности да се организује, због чињенице да према "Закону о безбедности саобраћаја Републике Србије", деца млађа од 12 година не могу да бициклирају на јавним површинама (путевима). Званичан допис за ограничавање манифестације на отвореном је примљен од директорке школе а након консултација са Секретаријатом за саобраћај Града Београда, који је задужен за издавање дозвола за јавне манифестације (допис у прилогу).

Укупан број одговора на упитнике био је 96. Најрелевантнији резултати анкете код деце могли би се сумирати у следећој табели:

Табела 1: Одговори на анкету детета (у %)

Питање Пре курса		1. разред	3. разред	4. разред
Колико често возите бицикл?	Ретко и никад	58	36	29
	Сваки дан	6	14	17
Да ли возите бицикл до школе?	Понекад	8	25	8
Колико често возите бицикл са родитељима?	Ретко или никад	84	60	54
Колико често носите кацигу?	Ретко или никад	54	36	46
	Сваки дан	17	25	17
Како сте научили да возите бицикл?	Неко из породице	59	57	65
	На обуци	4	/	/
Препознавање саобраћајних знакова и правила	Генерално за сва питања	Добро	Врло добар	Врло добар
Након курса				
Да ли си побољшао-ла своје бициклистичке вештине?	Побољшано	55	92	82
Ширење знања међу пријатељима након курса	да	26	39	43
Да ли се возиш сигурније?	да	57	34	52
Хоћеш ли више бициклирати?	да	75	65	30
Хоћеш ли боље бициклирати?	да	88	64	22

Неки кратки закључци могу се извући из горње табеле:

- Око 41% деце из све три групе или не вози бицикл или ретко вози.
- Само око 12% од све деце бициклира сваки дан.
- Само око 13% од све деце вози бицикл у школу.
- Скоро половина деце (45%) никада не носи кациге, за разлику од само 19% који их носе сваки пут када возе бицикл.
- Више од ¼ деце (76%) изјавило је да је побољшало своје бициклистичке вештине након курса.

- Скоро половина деце (47%) мисли да ће после курса бити сигурнија.
- Више од половине деце (57%) је одговорило да ће после курса више бициклирати, док је 58% деце изјавило да ће боље бициклирати, што се може третирати као највреднији резултат пројекта SafeCycle4Kids.

Повратна информација из евалуације родитеља

Било је 60 одговора родитеља заједно, од деце 3. и 4. разреда. Бројке показују одговоре на анкету за обе групе родитеља. Они су слични и закључци су сажети за обе групе заједно.

На основу одговора родитеља може се закључити следеће:

- Око половине породица има бицикл, бар један.
- 100% анкетираних родитеља има возачку дозволу.
- Око 60% родитеља сматра да је околина неприкладна за вожњу бициклом.
- 40% родитеља никада или ретко вози бицикл у свакодневне сврхе.
- Само око 10% родитеља познаје одлично бициклистичка правила на путу.
- Близу 60% родитеља никада или ретко вози бицикл са својом децом.
- Више од 90% родитеља сматра да је бицилизам добар начин за промоцију физичке активности за децу.
- ¾ родитеља бицилизам сматра забавом или рекреацијом.
- Само 42% родитеља сматра да је њихов позитиван став према бицилизму утицао да њихова деца почну да се баве бицилизмом.

Препоруке

Кратки курс обуке који је реализован у једној школи у Београду показује следеће:

1. У основним школама у Београду (и у Србији) не постоји ниједан едукативни програм где деца могу да науче како да возе бицикл, као и да стекну нека сазнања о предностима вожње бицикла за њихово здравље, кондицију и бољу заштиту животне средине.
2. Такође, наставници нису превише упознати са предностима вожње бицикла за децу.
3. Око 10% деце од 8 до 11 година уопште не зна да вози бицикл.
4. Малишани су показали извесно побољшање својих бициклистичких вештина и знања о саобраћајним правилима, већ након неколико сати тренинга.

Након разговора са родитељима, наставници су заједнички закључили да би требало спровести неке едукативне активности о бицилизму у основним школама.

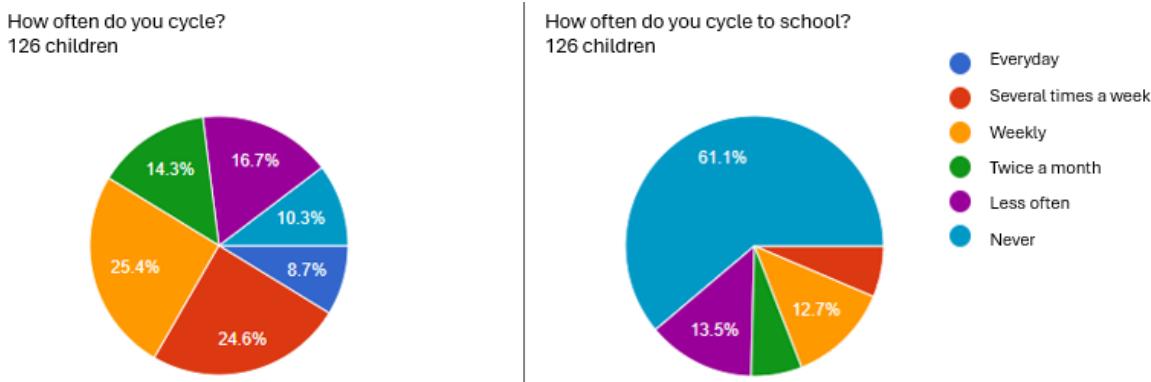
3.3. МУБИ

МУБИ је одлучио да прошири свој програм обуке за децу у различитим градовима Португала. Сходно томе, одржали смо часове у Порту, Лисабону, Палмели и Рио Мајору. У Порту смо сарађивали са наставником из локалне школе који је обучавао мали, али ентузијастичан разред. У Лисабону смо ангажовали родитеље из целог краја да похађају наставу викендом која се одржава у дворишту Националне палате Ајуда. У Палмели је одржана наша највећа обука у Португалу, где је већина деце била обучена на сесијама које су водили наши партнери из удружења „Бицикултура“. На крају, у Рио Мајору, удружили смо се са локалним Политехничким институтом да обучимо неколико студената спортских наука да постану тренери.

Већина ученика је учествовала на сесијама у школи у Палмели, али су све локације биле кључне за ширење пројекта и успостављање партнерства која ће бити неопходна за стварање наслеђа и обезбеђивање наставка методологије након завршетка овог ЕРАСМУС+ програма. МУБИ је обучио укупно 124 деце, од којих је већина била између 8 и 13 година.

Сва деца су анкетирана пре тренинга. У неким случајевима то је рађено помоћу папирних формулара, док је у другим случајевима су попуњавани формулари помоћу таблета или мобилног телефона. У свим случајевима, подаци су унети електронски за каснију анализу.

Прво питање, које је мерило бициклистичке навике деце, показало је занимљиве и помало изненадујуће резултате: око 10% деце никада не вози редовно, али више од пола испитаника више од једном недељно. Међутим, више од 60% деце никада не иде бициклом до школе. Али око 20% деце каже да бар једном недељно иду у школу бициклом – овај висок проценат је прилично необичан и то због чињенице да је већина деце из Палмеле где наш партнери спроводи програм бициклистичких возова у школу једном недељно. Нико није рекао да иде у школу бициклом сваки дан!



Један од најважнијих аспеката овог пројекта био је да се анализира динамика и однос понашања родитеља и њихове деце и како они утичу једни на друге. Питање колико пута возите бицикл са родитељима даје природно боље резултате од претходног питања - што значи да деца природно чешће возе бицикл на наводно рекреативним путовањима и активностима са родитељима него да иду у школу. За разлику од више од 60% који никада не бициклирају у школу, само 30% никада не вози бицикл са својим родитељима и више од 1/3 бициклира са родитељима најмање једном недељно.

Бициклистичке каџиге нису обавезне у Португалу, али 44% деце је рекло да увек носи каџигу. Већина деце је научила како да вози бицикл са чланом своје породице, а само 11% је имало лекције што указује на још увек веома неформалан процес учења вожње бицикла у Португалу.

Завршна питања анкете пре обуке осмишљена су да процене неформално предзнање деце како би се могло тестирати након обуке. Тим је направио низ врло основних питања која ће се поновити у анкети након обуке. Међутим, опште знање је оцењено као генерално прилично добро и пре тренинга!

Анкета након обуке била је фокусирана на процену промена у понашању. С обзиром на мали узорак и карактеристике циљне групе, истраживање је имало своја методолошка ограничења. Наравно, дечији ентузијазам за ову прилику дао је веома позитивне одговоре. Упркос инхерентним ограничењима података о самопроценама у овом контексту, доследне и снажне позитивне повратне информације указују на то да је обука имала значајан и благотворан утицај на понашање дец.

Скоро 70% обучене деце је рекло да је почело или ће почети да деле знања о безбедности на путевима која су научила са пријатељима и породицом. 97% се делимично или потпуно слаже да ће након тренинга бити

пажљивији док возе бицикл, а 3 од 4 детета рекло је да се слаже или се потпуно слаже да ће чешће бициклирати након тренинга. Више од 80% је рекло да су приметили побољшање у својим бициклистичким вештинама.

Међутим, методологија постављања потпуно истог питања у анкети пре и после није функционисала онако како је била замишљена. Можда зато што је предзнање већ било прилично добро. Међутим, постоји благи, или приметан напредак након тренинга.

Повратна информација из евалуације родитеља

Коментари родитеља показују високо моторизовано друштво – скоро сви од 58 родитеља имају возачку дозволу. Међутим, 1 од 4 нема бицикл. Али они гледају на јавни простор критичким оком - 1 од 3 мисли да јавни простор није погодан за вожњу бициклом.

Стога није изненађујуће да скоро 60% никада не користи бицикл као превозно средство. Али они имају тенденцију да више користе бицикл са својом децом - само 13% каже да никада не користи бицикл са својом децом. И скоро ½ каже да користи бицикл са својом децом најмање једном недељно. Анкета показује да се на бицикл још не гледа као на начин превоза. И заиста, већина види мотивацију за своју децу да бициклирају у слободно време (75%) или физичко вежбање (32%). Већина верује да њихове навике бициклирања могу утицати на њихову децу, али ипак 25% верује да то уопште није релевантно.

Препоруке

1. У Португалу, школе су најбоља места за окупљање великих група деце ради обуке, иако њихово ангажовање понекад може бити изазовно. Важна је комуникација са школама на почетку школске године.
2. Некој деци недостају основне бициклистичке вештине, што ствара потешкоће у подучавању различитих нивоа знања о вожњи бицикла. Неопходно је јасно објаснити нивое вештина потребних за учешће у програму SafeCycle4Kids.
3. Да бисте побољшали одрживост и максимизирали дугорочни утицај, размотрите локална партнерства (школе, универзитети, невладине организације). На пример, сарадња са локалним студентима спортске науке или школским наставницима који могу са ентузијазмом да интегришу програм у своју професионалну праксу након обуке. Овај приступ не само да јача везе у заједници, већ и осигурува наставак успеха пројекта.
4. Од суштинског је значаја повезати безбедност са одрживом мобилношћу и одрживу мобилност са потребом за безбедношћу. Дакле, ови програми са родитељима и децом такође треба да садрже компоненту којом се захтева од локалних савета сигурније улице и већа подршка за активну мобилност.
5. Повежите ове програме обуке са другим иницијативама као што је примена бициклистичких возова или неки облик „гејмификације“ попут игре саобраћајне змије.

3.4. OTI

За 100 деце узраста 7-15 година из региона Нитра спроведен је програм обуке о безбедности вожње бициклом. Обука је имала за циљ да унапреди разумевање деце о безбедносним правилима вожње бицикла и повећа њихово самопоуздање у безбедној вожњи бицикла. Обука је укључивала онлајн анкете пре и после обуке за процену њене ефикасности.

Недавни програм обуке о безбедности бициклиза за 100 деце узраста 7-15 година у региону Нитре открио је значајна сазнања и побољшања. Анкета пре обуке показала је да само 9% деце свакодневно вози бицикл, док још 9% никада не вози бицикл. Скоро половина деце (46%) изјавила је да повремено вози, иако упадљивих 73% никада се није возило бициклом у школу, а 44% никада није возило бицикл са родитељима. Забрињавајуће је да 59% деце никада није носило каџиге. Велика већина (73%) научила је да вози од чланова породице, а скоро сви су били упознати са знаком бициклистичке стазе. Поред тога, 55% је преферирало да започне своју вожњу са тротоара, а 73% је грешком користило леви сигнал горе-доле да скрене лево. Охрабрујуће, 84% је разумело важност држања бицикла са обе руке ради стабилности, а 85% је знало која светла треба да упали ноћу. Резултати након обуке показали су значајна побољшања: 72% сада разуме безбедносна правила, више од 50% је поделило своја нова знања са вршњацима и породицом, а 58% се обавезало да ће возити пажљивије. Штавише, 68% се осећало мотивисаним да чешће вози, а 46% је приметило побољшања у својим бициклистичким вештинама. Упркос овим корацима, остала је конфузија око сигнала рукама за успоравање у односу на скретање. Ипак, 90% је сада било јасно о употреби ноћног светла и важности држања бицикла са обе руке.

Препоручујемо да се побољшају практичне сесије ради разјашњења сигнала рукама, да се повећа укљученост родитеља како би се подстакла употреба каџига, да се залаже за бољу бициклистичку инфраструктуру, да се редовно одржавају курсеви освежавања, промовишу едукације вршњака, повећавају кампање подизања свести и интегришу безбедност вожње бициклом у школски наставни план и програм. Ови кораци имају за циљ да негују сигурнију и боље образовану бициклистичку заједницу међу младим возачима у региону Нитре.

- Повећајте сесије практичне обуке да бисте ојачали знање о исправној сигнализацији рукама и друге безбедносне практичне радње.
- Охрабрите родитеље да учествују у тренинзима или организују дане породичног бициклиза како би промовисали заједничке активности и коришћење каџига
- Спроведите кампање које наглашавају важност ношења каџига и друге безбедносне опреме
- Радите са локалним властима на побољшању инфраструктуре погодне за бициклисте, као што су безбедне бициклистичке стазе за подстицање вожње до школе.
- Спроводите периодичне курсеве освежавања како бисте одржали и надоградили знања и вештине стечене током почетне обуке.
- Развити иницијативе за едукацију вршњака у којима обучена деца могу да поделе своје знање са вршњацима који нису похађали обуку.
- Користите друштвене мреже и школске билтене за ширење свести о важности безбедности вожње бициклом и подстицање учешћа заједнице.
- Интегрисати безбедност вожње бициклом у редовни школски програм како би се обезбедило континуирано учење и вежбање.

Повратна информација из евалуације родитеља

Подаци анкете од 50 родитеља у региону Нитре откривају снажну повезаност између бициклистичких навика родитеља и ангажовања њихове деце у бициклистичким активностима. Огромна већина (84%) родитеља поседује бицикле и возачке дозволе, што сугерише да су упознати са коришћењем путева и безбедношћу. Међутим, уочени недостатак инфраструктуре погодне за бициклисте може деловати као препрека, само 6% који сматра да је њихова заједница донекле прилагођена бициклима. Упркос томе, родитељи показују висок ниво знања о бициклистичким саобраћајним прописима и посвећеност безбедној пракси. Учесталост коришћења бицикала варира, отприлике половине родитеља користи бицикле повремено, а мало њих свакодневно. Када је реч о вожњи са децом, док 14% то никада не ради, значајан део се бави бициклирањем са децом повремено (36%) или више пута месечно (50%). Забава и рекреација примарни су мотиватори деце да се баве бициклизмом, уз уверење родитеља да њихове навике значајно

утичу на бициклистичке активности њиховог детета. Већина родитеља (68%) види вожњу бициклом као корисну физичку активност и разматрају надоградњу бицикла свог детета како расту, што указује на сталну посвећеност неговању безбедног и пријатног окружења за вожњу бициклом за своју децу.

Подаци указују на јаку корелацију између бициклистичких навика родитеља и њиховог подстицања бициклистичких активности своје деце. Са високим процентом родитеља који поседују бицикле и разумеју саобраћајне прописе, постоји темељна свест и капацитет за промовисање безбедних бициклистичких навика међу децом. Међутим, сматра се да недостаје инфраструктурна подршка, што може ометати чешће и безбедније бициклирање. Забава и рекреација, заједно са физичком активношћу, кључни су мотиватори за децу, што сугерише да би унапређење ових аспеката могло додатно да подстакне вожњу бициклом. Такође постоји приметна спремност међу родитељима да унапреде бицикле своје деце како расту, наглашавајући посвећеност одржавању одговарајуће и безбедне опреме за своје бициклистичке активности.

Препоруке

1. Залагати се за бољу бициклистичку инфраструктуру и подршку заједнице за стварање сигурнијег окружења за младе бициклисте.
2. Наставити и проширити програме обуке фокусиране на безбедност вожње бицикла и саобраћајне прописе, користећи знање родитеља изнад просека.
3. Организујте рекреативне бициклистичке догађаје и такмичења како бисте искористили примарну мотивацију забаве и рекреације.
4. Истакните предности вожње бицикла за физичко здравље како бисте додатно мотивисали родитеље и децу.
5. Обезбедите ресурсе или подстицаје за родитеље који размишљају о надоградњи бицикала своје деце како би осигурали безбедност и удобност док расту.

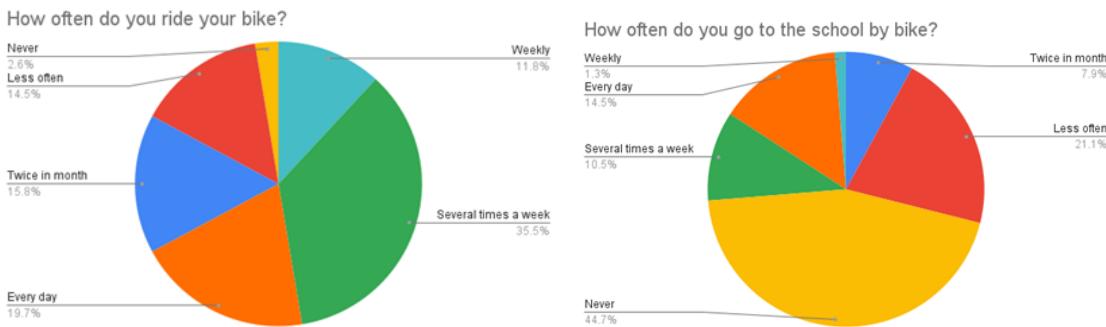
4.5. СИНДИКАТ БИЦИКЛИСТА

Синдикат Бициклиста је спровела истраживање програма SafeCycle4Kids у четири различите основне школе на подручју Града Загреба (ОШ Одра, ОШ Јелковец, ОШ Краљ Томислав, ОШ Тин Ујевић). Сви ученици који су учествовали у анкети имали су 9–11 година.

Анкете су спроведене уз помоћ наставника волонтера који су прошли SafeCycle4Kids припремни програм. Њихова помоћ је била кључна у организовању спровођења анкете и добијању сагласности родитеља. Све анкете деце су спроведене ван мреже путем штампаних материјала у учоници, док су анкете родитеља попуњене онлајн путем Гоогле формулара. Анкета за децу пре обуке спроведена је пре него што је било каква обука организована, а анкета после обуке дата је наставнику и обично су је попуњавали ученици недељу дана након завршетка програма обуке. Анкета родитеља је спроведена пре или после обуке, без временских ограничења.

Повратне информације из дечјег оцењивања

Проучавајући основне бициклистичке навике, дошли смо до занимљивих података.



Већина деце вози бицикл, само 2,6% њих никада не вози бицикл, док 44,7% никада не вози бицикл до школе. Иако постоји ефекат „живим пет метара од школе“, и даље постоји јака навика да родитељи возе своју децу у школу. Ово је отежано перцепцијом да бициклизам није безбедан за децу, недостатком инфраструктуре и осећањем да су бицикли играчке, итд. .

„Да ли носите каџигу док возите бицикл?“ Ова ставка је такође показала да, док је у Хрватској ношење каџиге обавезно за децу млађу од 16 година, став о ношењу каџиге је прилично опуштен. Деца самопроцењују да 42% њих никада не носи каџигу, а 34% понекад носи.

Учење вожње бициклом је и даље неформални породични процес. Велика већина, 82% деце, самопроцењује да уче да возе бицикл уз помоћ члана породице (родитеља, баке, деде, старије браће и сестара), док је само 3% похађало часове. Ово указује на недостатак структуралне формалне подршке за учење циклуса.

У анкети После, где смо се фокусирали на промену понашања, анкета је била разумљиво методолошки ограничена због карактеристика циљне групе (9-11-годишњаци). Самопроцена у овим околностима има тенденцију да има позитивну пристрасност, али извештавање је било тако у великој мери позитивно у целини да можемо разумно претпоставити позитивну промену понашања .

84% деце је изјавило да су почели или планирају да деле савете о безбедности на путу са пријатељима или породицом. 88% се делимично или потпуно слаже да ће бити опрезнији током вожње бицикла након SafeCycle4Kids тренинга. 82% се делимично или потпуно слаже да ће чешће бициклирати након тренинга. 56% је приметило побољшање у својим бициклистичким вештинама.

Други део деце анкете Пре и После замишљен је као кратак квиз. Истих 5 питања са вишеструким одговором (теоријско знање о бициклизму) постављено је у оба. Идеја је била да се једноставно тестира усвојеност теоријских знања након обуке. Проценат тачних одговора је повећан на сва питања али минимално. Проблем је што су деца већ показала значајно знање пре обуке, остављајући мало простора за напредак. Грешка лежи у претпоставци да су деца поседовала нижи ниво знања него што је то стварно било. Упркос недостатку систематски структурисане едукације о бициклизму, евидентно је да је неформално учење о безбедности саобраћаја (кроз друге школске предмете, родитеље итд.) значајно. На пример, 95% деце је тачно препознalo знак за почетак бициклистичке стазе (након тренинга 97%), 49% је тачно одговорило да треба да почнете да возите пажљиво са тротоара (након 58%), а 83% је тачно идентификовало леви показивач правца (након 86%). Практично сва деца су већ знала да вам је потребно предње црвено и задње бело светло за ноћну вожњу (након 97%).

Повратна информација из евалуације родитеља

Ангажовање родитеља (45 учесника) се показало као компликован задатак. Родитељи су били много спремнији да учествују у програму SafeCycle4Kids ако је био део редовног родитељског састанка.

Велика већина родитеља има возачку дозволу (98%) и поседује бицикл (93%). Међутим, на питање „Колико често користите свој бицикл као превозно средство (нпр. одлазак на посао, куповину, итд.)?“ одговори су показали неке занимљиве бројке. 56% њих никад или ређе од два пута месечно, што се и очекивало, али 10% бициклира сваки дан, што је изузетно висок постотак за Загреб. Када упоредите ове одговоре са питањем „Колико често возите бицикл са својим дететом/децом?“ добијамо занимљива поређења.

Више је родитеља који бициклирају ређе или два пута месечно са својим дететом у сврху рекреације, од оних који бициклирају за превоз у одређену сврху. Међутим, значајно више родитеља никада не користи бицикл за превоз (17%) у поређењу са онима који никада не возе бицикл са својом децом (7%). Чини се да родитеље који не воле бициклизам могу мотивисати само њихова деца, када бициклирају. У том смислу није изненађујуће да 60% родитеља своје навике доживљава као формативне (веома важне и апсолутно неопходне) у бициклистичким навикама своје деце.



68% родитеља перципира локалну заједницу као веома пријатељски бициклистичку или донекле наклоњену бициклизам у смислу инфраструктуре и подршке младим бициклистима, што је веома великородушна оцена. (Можемо само нагађати да на овај резултат у великој мери утичу бициклисти Никад или Мање често.) Сви родитељи доживљавају вожњу бициклом за своје дете као позитивну активност, при чему 100% њих види вожњу бициклом као начин да промовише физичку активност свог детета, а најчешће виде мотивацију за своје дете да почну да возе бицикл у забави и рекреацији. Да завршимо оптимистично, 98% испитаних родитеља намерава да унапреди бицикл свог детета док одраста.

Препоруке

- Основне школе и мотивисани наставници су идеални партнери за реализацију оваквог типа пројекта. Наша сарадња са њима је била изузетно ефикасна. Такође, важно је истаћи да је наша сарадња са свим школама настављена у различитим облицима, а планиране су и додатне активности на промоцији бициклизма међу децом.
- Показало се да је ангажман родитеља био проблем. Ангажовање родитеља уживо је тешко; покушајте да преиспитате алтернативни начин приступа родитељима (Зоом радионица, итд.). Родитељи су били много спремнији да учествују у оваквој врсти програма када је то био део редовног родитељског састанка у основној школи њихове деце.
- Активност коју треба промовисати током реализације пројеката попут SafeCycle4Kids и организовати кад год је то могуће је „Kidical mass“ или „Bike Bus“ (Бициклистички аутобус/воз). На основу нашег искуства, основне школе показују велико интересовање за овакве активности. Предности ових активности су вишеструке: промовишу бициклизам, истичу недовољну инфраструктуру и подстичу родитеље да се укључе и учествују.
- Програм обуке за бициклисте (Програм оспособљавања за управљање бициклом) у Хрватској већ постоји и осмишљен је за едукацију дјече о сигурним бициклистичким праксама и прометним прописима. Овај програм је заједнички рад Хрватског аутоклуба (ХАК) и Министарства унутрашњих послова и спроводи се у основним школама широм земље. Међутим, програм се тренутно нуди у само малом броју школа јер није обавезан. Ово представља изазов, иницијативе као што је SafeCycle4Kids

подижу свест о потреби за конкретнијом интеграцијом званичног програма у обавезни наставни план и програм. Неопходно је омогућити и подстаћи основне школе да то спроводе.

ЗАКЉУЧЦИ

Током реализације пројекта, сви партнери су открили да се предложени модел лакше примењује на већ постојеће групе, као што су школске разредне групе.

Такође је широко распострањено да је изазов ангажовати родитеље и натерати их да присуствују сесији подизања свести. Ефикасније функционише када су родитељи позвани да остану неко време након сесије са децом.

Упркос изазову, можемо честитати тимовима који су напорно радили да постигну све предложене КПИ. Успешно смо обучавали и студенте спортске науке, који су се са ентузијазмом бавили програмом и који ће моћи да га примене у својим професионалним праксама. Ово доприноси одрживости пројекта и обезбеђује већи дугорочни утицај.

Што се тиче обуке деце и омладине, препоручујемо да се побољшају практичне сесије ради разјашњења сигнала рукама, да се повећа укљученост родитеља како би се подстакла употреба каџига, залагање за бољу бициклстичку инфраструктуру, спровођење редовних курсева освежавања, промовисање вршњачке едукације, повећање свести и интегрисање безбедности вожње бициклом у школски програм:

- ✓ Повећајте сесије практичне обуке да бисте боље презентирали исправне сигнале рукама и друге безбедносне праксе.
- ✓ Охрабрите родитеље да учествују у тренинзима или организују дане породичног бициклизма
- ✓ Спроводите периодичне курсеве освежавања како бисте одржали и надоградили знања и вештине стечене током почетне обуке.
- ✓ Развити иницијативе за едукацију вршњака у којима обучена деца могу да поделе своје знање са вршњацима који нису похађали обуку.
- ✓ Користите друштвене мреже и школске билтене за ширење свести о важности безбедности вожње бициклом и подстицање учешћа заједнице.
- ✓ Интегрисати безбедност вожње бициклом у редовни школски програм како би се обезбедило континуирано учење и вежбање.
- ✓ Створите локална партнерства како бисте осигурали наслеђе и наставак пројекта обуке.

Из имплементације и повратних информација свих партнера препоручујемо повећање сигурности и удобности у вези са снажнијом промоцијом бициклизма међу децом и младима:

- ✓ Залагати се за мање брзине и мере за умирење саобраћаја, посебно око школа.
- ✓ Залагати се за бољу бициклстичку инфраструктуру и подршку заједнице за стварање сигурнијег окружења за младе бициклисте.
- ✓ Радите са локалним властима на побољшању инфраструктуре погодне за бициклисте, као што су безбедне бициклстичке стазе за подстицање вожње до школе.
- ✓ Наставити и проширити програме обуке фокусиране на безбедност вожње бицикла и саобраћајне прописе, користећи знање родитеља изнад просека.
- ✓ Организујте рекреативне бициклстичке догађаје и такмичења како бисте искористили примарну мотивацију забаве и рекреације.
- ✓ Истакните предности вожње бицикла за физичко здравље како бисте додатно мотивисали родитеље и децу.

- ✓ Обезбедите ресурсе или подстицаје за родитеље који размишљају о надоградњи бицикала своје деце како би осигурали безбедност и удобност док расту.



SAFECYCLE4KIDS

Zvyšovanie fyzickej aktivity detí prostredníctvom bezpečných cyklistických intervencií

Správa o hodnotení a získaných skúsenostach z projektu SafeCycle4Kids

Pracovný balík: WP3- Poskytovanie intervenčného balíka SafeCycle4Kids

Úloha: T3.2. Hodnotenie a získané skúsenosti

Názov výstupu (D3.2): Správa o získaných skúsenostach

Dátum: 13. 6. 2024

Úroveň distribúcie: Verejnosť

Autori: Sindikat Biciklista

Language: Slovakian



Spolufinancovaný
Európskou úniou



0



SAFECYCLE4KIDS

Obsah

Prispievatelia	2
Kontrolný list.....	2
Partneri.....	2
ZHRNUTIE	3
1. Úvod. O projekte SafeCycle4Kids.....	3
2. Správa o získaných skúsenostiach	3
2.1 Účel a rozsah pôsobnosti	3
3. Správa o získaných skúsenostiach pre jednotlivé krajiny	4
3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING	4
3.2. SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN.....	5
3.3. MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	7
3.4. OTI SLOVAKIA	9
4.5. SINDIKAT BICIKLISTA.....	11
ZÁVERY.....	13

PRISPIEVATEĽIA

Hlavný prispievateľ	PHYSIS YPAITHRIA ASKISI
Prispievatelia	MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA
	SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN
	OTI SLOVAKIA
	SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA

KONTROLNÝ LIST

Verzia	Dátum	Popis
V 0.1	2/2/2023	Prvý návrh

PARTNERI

Meno partnera	Krátky názov	Krajina
PHYSIS YPAITHRIA ASKISI	PHYSIS	GRÉCKO
SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN	YCC	SRBSKO
MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA	MUBi	PORTUGALS KO
OTI SLOVAKIA	OTI SLOVAKIA	SLOVENSKO
SINDIKAT BICIKLISTA UDRUGA	SinBIC	CHORVÁTSK O

Financované Európskou úniou. Vyjadrené názory a stanoviská sú však len názormi autora (autorov) a nemusia nevyhnutne odrážať názory a stanoviská Európskej únie alebo **Európskej výkonnej agentúry pre vzdelávanie a kultúru (EACEA)**. Európska únia ani orgán poskytujúci grant za ne nemôžu niesť zodpovednosť.

ZHRNUTIE

1. ÚVOD. O PROJEKTE SAFECYCLE4KIDS

SafeCycle4Kids je 18-mesačný projekt financovaný EÚ, ktorého cieľom je zvýšiť bezpečnosť jazdy na bicykli pre deti prostredníctvom podpory používania bicyklov ako prostriedku aktívneho cestovania, ktorý môže zlepšiť úroveň fyzickej aktivity. Deti (a rodiny) nejazdia na bicykli z dôvodu obáv o bezpečnosť.

Koncept SafeCycle4Kids je založený na dvoch princípoch, ktoré zvýšia zručnosť, bezpečnosť a tým aj sebadôveru mladých cyklistov a ich rodín: 1) Rodičovské vnímanie cyklistických a dopravných zručností detí je dôležitým korelátom samostatnej mobility detí. 2) Zvyšovanie cyklistických a dopravných zručností detí je dôležitým cieľom pri propagácii cyklistiky medzi deťmi. Päť partnerov vypracuje školenie o bezpečnej jazde na bicykli pre deti a rodičov, ktoré sa môže použiť ako základ pre celoeurópsku intervenciu na základe školení osvedčených postupov, ktoré sa doteraz uplatňovali v rôznych krajinách. Tým sa zvýší úroveň fyzickej aktivity detí a rodín prostredníctvom ekonomickej, ekologickej a inkluzívnej metódy cvičenia, ktorou je bicyklovanie.

2. SPRÁVA O ZÍSKANÝCH SKÚSENOSTIACH

2.1 Účel a rozsah pôsobnosti

Na účely analýzy intervencie SafeCycle4Kids konzorcium vypracovalo túto správu o získaných skúsenostiach. Správa tvorí základ pre ďalšie zlepšovanie školenia, jeho aplikáciu v rôznych sociálnych a logistických kontextoch a zaoberá sa všetkými problémami, ktoré sa vyskytli počas procesu školenia.

Každý partner vypracoval správu pre konkrétnu krajinu, v ktorej podrobne opísal svoje jedinečné výzvy a skúsenosti. V závere uvádzame všetky spoločné črty medzi skúsenosťami jednotlivých partnerov a poskytujeme všeobecné odporúčania pre možné zlepšenia a replikáciu intervencie SafeCycle4Kids.

Základom analýzy sú údaje získané prostredníctvom jednoduchého prieskumu, ktorý bol vypracovaný pre deti a rodičov, ktorí sa zúčastnili programu SafeCycle4Kids. V prieskume sa zisťovalo:

1. Cyklistické návyky,
2. Úroveň spokojnosti s absolvovanou odbornou prípravou
3. Zmeny správania smerom k častejšiemu používaniu bicykla po absolvovaní školenia.

Na distribúciu a zber dotazníkov od detí bol získaný súhlas rodičov. Prieskumy sa administrovali online (prostredníctvom formulárov Google) alebo offline (ako tlačené letáky), v závislosti od podmienok.

Uskutočnili sa tri samostatné prieskumy:

1. Detský prieskum uskutočnený pred školením,
2. Prieskum medzi deťmi, ktorý sa uskutočnil po absolvovaní školenia,
3. Prieskum medzi rodičmi.

Prieskumy detí boli rozdelené na dve časti (pred a po školení), pretože to bol metodologicky správny spôsob, ako pochopiť úroveň nadobudnutia vedomostí a zmeny správania. Testovaním cyklistických návykov a existujúcich znalostí detí a rodičov sme mohli lepšie pochopiť miestny kontext, čo poskytlo cenné informácie všetkým partnerom.

3. SPRÁVA O ZÍSKANÝCH SKÚSENOSTIACH PRE JEDNOTLIVÉ KRAJINY

3.1. PHYSIS OUTDOOR TRAINING

Spätná väzba z hodnotenia detí

V rámci vzdelávacieho programu "SafeCycle4Kids" absolvovali školenie žiaci základných škôl Fylis v Aténach, Kalyves, Moudania a Metamorfosis na Chalkidiki. Cieľom bolo zlepšiť ich chápanie pravidiel bezpečnosti jazdy na bicykli a zvýšiť ich dôveru v bezpečnú jazdu na bicykli. Účastníkmi boli deti vo veku 11 a 12 rokov, pričom celkovo sa programu zúčastnilo 107 detí.

Hodnotenie školenia SafeCycle4Kids zahŕňalo uskutočnenie prieskumov pred a po školení. Žiaci boli požiadani, aby vyplnili dotazník pred školením a ďalší po absolvovaní školiaceho programu. To pomohlo posúdiť účinnosť programu.

Predvýcvikový prieskum odhaluje rôzne aspekty cyklistických návykov a bezpečnostných opatrení. Väčšina detí (56,10 %) jazdí na bicykli zriedkavo a 76 % detí nikdy nejazdí do školy na bicykli. Zapojenie rodičov do bicyklovania je nízke; 81 % respondentov nikdy nejazdí na bicykli s rodičmi. Prilbu nikdy nenosí 67 % respondentov, čo svedčí o nedostatočnom rozšírení bezpečnostných opatrení. Väčšina ľudí (91,76 %) sa naučila jazdiť na bicykli od člena rodiny. Prieskum sa týkal aj pochopenia značiek a signálov pre cyklistov, pričom väčšina z nich poznala značku "Cyklistická cesta" (92,11 %) a signál "Odbočovanie vľavo" (81,08 %). Väčšina respondentov (78,95 %) sa zhodla na dôležitosti jazdy s oboma rukami na riadiidlach a 88 % uznalo potrebu predných bielych aj zadných červených svetiel pri jazde na bicykli v noci. Tieto zistenia poukazujú na potrebu zvýšenia povedomia o bezpečnosti a zapojenia rodičov do propagácie cyklistiky medzi deťmi.

Výsledky po školení. Z odpovedí vyplýva všeobecne pozitívny postoj k pravidlám bezpečnosti cestnej premávky na bicykli, pričom 68 % respondentov uviedlo vysokú úroveň porozumenia. Výrazný je aj trend zdieľania rád o bezpečnosti na cestách, pričom 70 % z nich tak aktívne robí. Po skončení školenia 70 % respondentov súhlásilo s tým, že budú pri jazde na bicykli opatrnejší, a 64 % má v úmysle jazdiť častejšie. Zdá sa, že školenie zlepšilo cyklistické zručnosti 70 % respondentov. Dôsledné je pochopenie dopravných značiek, pričom 100 % správne interpretovalo značku "Cyklochodník". Väčšina respondentov (75 %) radšej začína jazdu na bicykli z chodníka a 70 % správne interpretuje signál cyklistu ako úmysel spomalovať alebo zastaviť. Väčšina (80 %) sa zhodla na tom, že mať obe ruky na riadiidlach pomáha lepšie udržiavať rovnováhu a riadiť. A napokon, približne 78 % respondentov chápe význam prostriedkov na podporu fyzickej aktivity u svojho dieťaťa. Všetci respondenti chápu dôležitosť prispôsobovania veľkosti bicykla podľa toho, ako ich dieťa rastie, čo naznačuje angažovanosť v tom, aby ich dieťa malo na bicykli predné aj zadné svetlá kvôli bezpečnosti v noci. Tieto zistenia naznačujú, že školenie má pozitívny vplyv na chápanie a praktizovanie opatrení bezpečnosti na cestách počas jazdy na bicykli.

Spätná väzba z hodnotenia rodičov

Hodnotenie sa robilo na 53 rodičoch a ukázalo sa, že 82 % opýtaných nemá bicykel, ale všetci majú vodičský preukaz. Väčšina vníma svoju obec ako málo priateľskú k cyklistom (70 % spolu v kategóriach "vôbec nie" a "veľmi nie"). Väčšina respondentov nikdy nepoužíva bicykel na prepravu (74 %) a nikto neuviedol, že by bicykloval so svojimi deťmi. Deti jazdia na bicykli predovšetkým kvôli zábave a spoločenským kontaktom, pričom fyzická aktivita je až druhoradou motiváciou. Osobné cyklistické návyky majú stredný až silný vplyv na povzbudenie detí k účasti na cyklistických aktivitách. Výrazná väčšina (67,5 %) vníma bicyklovanie ako spájajúcu činnosť. Napriek tomu, že medzi respondentmi nie je bicyklovanie bežným spôsobom dopravy, vnímajú ho ako pozitívnu aktivitu pre deti, hoci existuje potenciál na zlepšenie v oblasti priateľskosti komunity k cyklistom.

Záver

Zdá sa, že školiaci program SafeCycle4Kids v Grécku mal pozitívny vplyv na chápanie a praktické uplatňovanie bezpečnostných opatrení na cestách deťmi počas jazdy na bicykli.

Pred školením značný počet detí pravidelne nejazdil na bicykli, väčšina z nich nikdy nechodila do školy a len zriedka jazdila spolu s rodičmi. Prijímanie bezpečnostných opatrení, ako je používanie prilby, nebolo rozšírené. Väčšina detí však do určitej miery chápala cyklistické značky a signály a uvedomovala si, že je dôležité používať obe ruky na riadiidlach a mat na bicykli predné a zadné svetlá.

Po školení sa výrazne zlepšil postoj detí k pravidlám bezpečnosti na cestách, viac detí sa podelilo o bezpečnostné tipy, malo v úmysle jazdiť častejšie a bolo opatrnejších pri jazde. Zdá sa, že školenie zlepšilo aj cyklistické zručnosti a porozumenie dopravným značkám. Viac detí teraz radšej začína jazdu na bicykli z chodníka a správne interpretuje signál cyklistu ako úmysel spomalit alebo zastaviť.

Záverom možno konštatovať, že vzdelávací program SafeCycle4Kids úspešne zvýšil povedomie detí o opatreniach na zvýšenie bezpečnosti na cestách a podporil ich častejšiu a bezpečnejšiu jazdu na bicykli. Stále však existuje priestor na zlepšenie, najmä v oblastiach, ako je používanie prilby a zapojenie rodičov do jazdy na bicykli. Pokračujúce úsilie v týchto oblastiach by mohlo v budúcnosti viesť k ešte lepším výsledkom.

Odporučania

Zo zistení prieskumu vyplýva niekoľko odporúčaní na podporu bezpečnejšej a častejšej jazdy na bicykli medzi deťmi.

- Zvýšenie zapojenia rodičov: Rodičia môžu ísť príkladom a urobiť z cyklistiky rodinnú aktivitu.
- Podporujte dochádzanie do školy na bicykli: Opatrenia, ako napríklad vytvorenie bezpečných cyklistických trás, inštalácia stojanov na bicykle a organizovanie podujatí "Do školy na bicykli", by mohli zatraktívniť cestu do školy na bicykli.
- Zlepšenie bezpečnostných opatrení: Mohli by sme zaviesť vzdelávacie programy, ktoré by zdôrazňovali význam nosenia prilieb, používania signálov rukou a osvetlenia bicyklov v noci.
- Cyklistické vzdelávanie: Keďže väčšinu ľudí naučil jazdiť na bicykli niekto z rodiny, formálne vzdelávacie programy v oblasti cyklistiky by mohli zabezpečiť, aby sa deti od začiatku učili správnym technikám a bezpečnostným postupom.
- Pochopenie cyklistických značiek a signálov: Neustále vzdelávanie v tejto oblasti zabezpečí, aby všetci cyklisti, aj tí, ktorí už poznajú bežné cyklistické značky a signály, dobre poznali pravidlá cestnej premávky.

3.2. SOCIETY OF A CYCLING LOVERS YUGO CYCLING CAMPAIGN

Spätná väzba z hodnotenia detí

Vzdelávací program **SafeCycle4Kids** bol zavedený na jednej z belehradských základných škôl. Vybrali sa tri triedy, v ktorých je spolu približne 100 žiakov. Išlo o triedy 1st (8 rokov), 3rd (10 rokov) a 4th (11 rokov).

Všetci žiaci boli oboznámení s príručkou pre deti, ktorá bola distribuovaná v tlačenej podobe (3 ks na každú triedu) a prostredníctvom interného internetu na školskej triede. Vyplnili dva dotazníky, jeden pred školením a druhý po ňom. Pre všetkých žiakov boli zorganizované 2 hodiny praktického vzdelávania na školskom dvore. Podujatie pre rodičov/deti nebolo možné zorganizovať vzhľadom na to, že podľa zákona o bezpečnosti cestnej premávky deti mladšie ako 12 rokov nemôžu jazdiť na bicykli na verejných priestranstvách (cestách). Oficiálny list o obmedzení

podujatia na otvorenom priestranstve sme dostali od Sekretariátu pre dopravu mesta Belehrad, ktorý je zodpovedný za vydávanie povolení na verejné podujatia (v prílohe).

Celkový počet vyplnených dotazníkov bol 96. Najdôležitejšie výsledky prieskumu medzi deťmi možno zhŕnúť v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 1: Odpovede na otázky v dotazníku pre deti (v %)

Otázka Pred kurzom		1. ročník	3. ročník	4. ročník
Ako často jazdíte na bicykli?	Zriedkavé a nikdy	58	36	29
	Každý deň	6	14	17
Jazdíte do školy na bicykli?	Niekedy	8	25	8
Ako často jazdíte na bicykli s rodičmi?	Zriedkavo alebo nikdy	84	60	54
Ako často nosíte prilbu?	Zriedkavo alebo nikdy	54	36	46
	Každý deň	17	25	17
Ako ste sa naučili bicyklovať?	Niekto z rodiny	59	57	65
	Kurz	4	/	/
Rozpoznávanie dopravných značiek a pravidiel	Všeobecne pre všetky otázky	dobré	Veľmi dobré	Veľmi dobré
Po kurze				
Zlepšili ste svoje cyklistické zručnosti?	Vylepšená stránka	55	92	82
Šírenie vedomostí medzi priateľmi po skončení kurzu	Áno	26	39	43
Jazdíte bezpečnejšie?	Áno	57	34	52
Budete viac jazdiť na bicykli?	Áno	75	65	30
Bude sa vám lepšie bicyklovať?	Áno	88	64	22

Z uvedenej tabuľky možno vyvodíť niekoľko stručných záverov:

- Približne 41 % detí zo všetkých troch skupín buď nejazdí na bicykli, alebo len zriedkavo.
- Len približne 12 % všetkých detí jazdí na bicykli každý deň.
- Len približne 13 % všetkých detí niekedy chodí do školy na bicykli.
- Takmer polovica detí (45 %) nikdy nenosí prilbu, zatiaľ čo len 19 % ju nosí vždy, keď jazdí na bicykli.
- Viac ako ¾ detí (76 %) uviedlo, že po absolvovaní kurzu sa zlepšili ich cyklistické zručnosti.
- Takmer polovica detí (47 %) si myslí, že po absolvovaní kurzu budú jazdiť bezpečnejšie.
- Viac ako polovica detí (57 %) odpovedala, že po absolvovaní kurzu budú viac jazdiť na bicykli, zatiaľ čo 58 % detí uviedlo, že budú jazdiť lepšie, čo možno považovať za najcennejšie výsledky projektu SafeCycle4Kids.

Spätná väzba z hodnotenia rodičov

Od rodičov bolo spolu 60 odpovedí od detí z 3rd a 4th triedy. Na obrázkoch sú uvedené odpovede v dotazníku pre obe skupiny rodičov. Sú podobné a závery sú zhrnuté pre obe skupiny spolu.

Na základe odpovedí rodičov možno vyvodiť nasledujúce závery:

- Približne polovica rodín má aspoň jeden bicykel.
- 100 % opýtaných rodičov má vodičský preukaz.
- Približne 60 % rodičov považuje okolie za nevhodné pre cyklistiku.
- 40 % rodičov nikdy alebo len zriedka jazdí na bicykli na každodenné účely.
- Len približne 10 % rodičov pozná pravidlá cestnej premávky na bicykli, čo je vynikajúce.
- Takmer 60 % rodičov bud' nikdy, alebo len zriedka jazdí so svojimi deťmi na bicykli.
- Viac ako 90 % rodičov považuje bicyklovanie za dobrý spôsob podpory fyzickej aktivity detí.
- $\frac{3}{4}$ rodičov považuje bicyklovanie za zábavu alebo rekreáciu.
- Len 42 % rodičov si myslí, že ich pozitívny postoj k cyklistike ovplyvnil ich deti, aby začali jazdiť na bicykli.

Odporučania

Z krátkeho školenia, ktoré sa uskutočnilo v jednej škole v Belehrade, vyplýva nasledovné:

1. Na základných školách v Belehrade (Srbsko) neexistuje žiadny vzdelávací program, v rámci ktorého by sa deti mohli naučiť bicyklovať a získať poznatky o výhodách bicyklovania pre ich zdravie, kondíciu a lepšiu ochranu životného prostredia.
2. Učitelia tiež nie sú príliš oboznámení s výhodami cyklistiky pre deti.
3. Približne 10 % detí vo veku 8 až 11 rokov vôbec nevie jazdiť na bicykli.
4. Deti preukázali určité zlepšenie svojich cyklistických zručností a vedomostí o dopravných predpisoch už po niekoľkých hodinách tréningu.

Po rozhovoroch s rodičmi učitelia spoločne dospeli k záveru, že by sa mali realizovať niektoré vzdelávacie aktivity o cyklistike na základných školách.

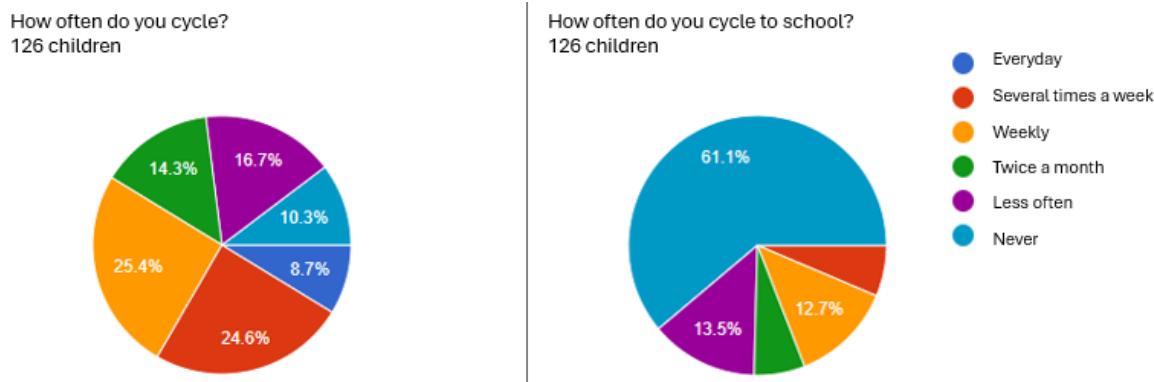
3.3. MUBI ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA

Spoločnosť MUBi sa rozhodla rozšíriť svoj vzdelávací program pre deti v rôznych mestách Portugalska. Následne sme uskutočnili lekcie v mestách Porto, Lisbon, Palmela a Rio Maior. V Porte sme spolupracovali s miestnym učiteľom, ktorý vyškolil malú, ale nadšenú triedu. V Lisabone sme zapojili rodičov z celej štvrti do víkendových lekcií, ktoré sa konali na nádvorí Národného paláca Ajuda. V meste Palmela sa uskutočnila naša najväčšia školiaca intervencia v Portugalsku, pričom väčšina detí absolvovala školenie na stretnutiach, ktoré viedli naši partneri z Bicicultura. Napokon v Rio Maior sme v spolupráci s miestnym polytechnickým inštitútom vyškolili niekoľko študentov športových vied, aby sa stali trénermi.

Väčšina študentov sa zúčastnila na stretnutiach v škole v Palmeli, ale všetky miesta boli klíčové pre šírenie projektu a nadviazanie partnerstiev, ktoré budú nevyhnutné pre vytvorenie dedičstva a zabezpečenie pokračovania metodiky po skončení tohto programu ERASMUS+. MUBi vyškolila celkovo 124 detí, z ktorých väčšina bola vo veku od 8 do 13 rokov.

Všetky deti boli pred školením opýtané. V niektorých prípadoch sa na to použili papierové formuláre, v iných prípadoch vyplnil monitor formuláre pomocou tabletu alebo mobilného telefónu. Vo všetkých prípadoch boli údaje zadané elektronicky na neskoršiu analýzu.

Prvá otázka, ktorá zistovala návyky detí pri bicyklovaní, odhalila zaujímavé a trochu prekvapivé výsledky: približne 10 % detí nikdy nejazdí pravidelne na bicykli, ale viac ako polovica jazdí na bicykli viac ako raz týždenne. Viac ako 60 % detí však nikdy nejazdí do školy na bicykli. Približne 20 % vyškolených detí však uviedlo, že chodia do školy na bicykli aspoň raz týždenne - toto vysoké percento je dosť nezvyčajné a je spôsobené tým, že väčšina detí je z Palmela, kde náš partner realizuje program cyklovlaku do školy raz týždenne. Žiadne neuviedlo, že chodí do školy na bicykli každý deň!



Jedným z najdôležitejších aspektov tohto projektu bola analýza dynamiky a vztahu správania rodičov a ich detí a ich vzájomného ovplyvňovania. Otázka, kol'kokrát jazdís s rodičmi na bicykli, odhalila prirodzene lepšie výsledky ako predchádzajúca otázka - čo znamená, že deti majú prirodzene tendenciu častejšie jazdiť na bicykli v rámci údajne voľnočasových výletov a aktivít s rodičmi ako do školy ako spôsob dopravy. Na rozdiel od viac ako 60 % detí, ktoré nikdy nejazdia do školy na bicykli, len 30 % detí nikdy nejazdí s rodičmi na bicykli a viac ako 1/3 detí jazdí s rodičmi na bicykli aspoň raz týždenne.

Cyklistickej prilby nie sú v Portugalsku povinné, ale 44 % detí uviedlo, že prilbu nosia vždy. Väčšina detí sa naučila jazdiť na bicykli spolu s rodinnými príslušníkmi a len 11 % detí sa učilo bicyklovať, čo svedčí o tom, že v Portugalsku sa stále jazdí na bicykli veľmi neformálne.

Záverečné otázky prieskumu pred školením boli určené na posúdenie neformálnych predbežných vedomostí detí, aby ich bolo možné otestovať po školení. Tím vytvoril sériu veľmi základných otázok, ktoré sa mali zopakovať v prieskume po školení. Všeobecné vedomosti však boli odľahčené ako celkovo dosť dobré aj pred školením!

Prieskum po školení sa zameral na hodnotenie zmien v správaní. Vzhľadom na malú veľkosť vzorky a charakteristiky cieľovej skupiny mal prieskum svoje metodologické obmedzenia. Prirodzene, nadšenie detí z tejto príležitosti prinieslo veľmi pozitívne odpovede. Napriek prirodzeným obmedzeniam údajov získaných na základe vlastného hodnotenia v tomto kontexte konzistentná a silná pozitívna spätná väzba naznačuje, že školenie malo významný a priaznivý vplyv na správanie detí.

Takmer 70 % vyškolených detí uviedlo, že sa začali alebo začnú deliť s kamarátmi a rodinou o výlety zamerané na bezpečnosť na cestách, ktoré sa naučili. 97 % respondentov súhlásí alebo rozhodne súhlásí s tým, že po absolvovaní školenia budú pri jazde na bicykli opatrnejší a 3 zo 4 respondentov uviedli, že súhlásia alebo rozhodne súhlásia s tým, že po absolvovaní školenia budú na bicykli jazdiť častejšie. A viac ako 80 % uviedlo, že si všimli zlepšenie svojich cyklistických zručností.

Metodika kladenia úplne rovnakej otázky v prieskume pred a po však nefungovala tak, ako bolo zamýšľané. Možno preto, že predvýskum bol už pomerne dobrý. Po školení však nastalo mierne, ale badateľné zlepšenie.

Spätná väzba z hodnotenia rodičov

Komentáre 58 rodičov, ktorí sa zúčastnili prieskumu, ukázali silne motorizovanú spoločnosť – takmer všetci rodičia majú vodičský preukaz. Na verejný priestor sa však pozerajú kritickým okom - každý tretí si myslí, že verejný priestor nie je priateľský na používanie bicykla.

Preto nie je prekvapujúce, že takmer 60 % z nich nikdy nepoužíva bicykel ako dopravný prostriedok. Bicykel však častejšie používajú so svojimi deťmi - len 13 % z nich tvrdí, že bicykel nikdy nepoužíva so svojimi deťmi. A takmer $\frac{1}{3}$ uvádzia, že bicykel používajú so svojimi deťmi aspoň raz týždenne. Čo ukazuje, že bicykel ešte nie je vnímaný ako dopravný prostriedok. A skutočne väčšina vidí motiváciu pre svoje deti jazdiť na bicykli vo voľnom čase (75 %) alebo v telesnom cvičení (32 %). Väčšina verí, že ich cyklistické návyky môžu ovplyvniť ich deti, ale stále si 25 % myslí, že to vôbec nie je relevantné.

Odporučania

1. V Portugalsku sú školy najlepším miestom na zhromažďovanie veľkých skupín detí na školenia, hoci ich zapojenie môže byť niekedy náročné. Je dôležité komunikovať so školami na začiatku školského roka.
2. Niektoré deti nemajú základné cyklistické zručnosti, čo spôsobuje ťažkosti pri výučbe rôznych úrovní cyklistickej zručnosti. Je nevyhnutné jasne vysvetliť úrovne zručností potrebné na účasť v programe SafeCycle4Kids.
3. Na zvýšenie udržateľnosti a maximalizáciu dlhodobého vplyvu zväzte miestne partnerstvá (školy, univerzity, MVO). Napríklad spolupráca s miestnymi študentmi športových vied alebo učiteľmi na školách, ktorí môžu po školení s nadšením začleniť program do svojej profesionálnej praxe. Tento prístup nielen posilňuje väzby s komunitou, ale zabezpečuje aj pokračovanie úspešnosti projektu.
4. Je nevyhnutné prepojiť bezpečnosť s udržateľnou mobilitou a udržateľnú mobilitu s potrebou bezpečnosti. Preto by tieto programy s rodičmi a deťmi mali obsahovať aj prvak, ktorý by od miestnych samospráv požadoval bezpečnejšie ulice a väčšiu podporu aktívnej mobility.
5. Prepojte tieto vzdelávacie programy s ďalšími iniciatívami, ako je zavedenie cyklovlakov alebo nejaká forma gamifikácie, ako je napríklad hra Traffic Snake Game.

3.4. OTI SLOVAKIA

Pre 100 detí vo veku 7-15 rokov z Nitrianskeho kraja bol realizovaný program školenia o bezpečnosti na bicykli. Cieľom školenia bolo zlepšiť znalosti detí o pravidlach bezpečnej jazdy na bicykli a zvýšiť ich sebadôveru v bezpečnej jazde na bicykli. Súčasťou školenia boli online prieskumy pred a po školení, ktoré mali zhodnotiť jeho účinnosť.

Nedávny program školenia o bezpečnosti na bicykli pre 100 detí vo veku 7-15 rokov v Nitrianskom kraji odhalil významné poznatky a zlepšenia. Z prieskumu pred školením vyplynulo, že len 9 % detí jazdí na bicykli denne, zatiaľ čo ďalších 9 % nejazdí na bicykli nikdy. Takmer polovica detí (46 %) uviedla, že jazdí na bicykli príležitostne, hoci zarážajúcich 73 % detí nikdy nejazdilo na bicykli do školy a 44 % detí nikdy nejazdilo na bicykli s rodičmi. Alarmujúce je, že 59 % detí nikdy nenosilo prilby. Veľká väčšina (73 %) sa naučila jazdiť od členov rodiny a takmer všetci poznali značku cyklistického chodníka. Okrem toho 55 % uprednostňovalo začiatok cesty z chodníka a 73 % omylem použilo na odbočenie doľava signál nahor a nadol. Povzbudzujúce je, že 84 % chápalo význam držania bicykla oboma rukami kvôli stabilite a 85 % vedelo, ktoré svetlá treba v noci zapnúť. Výsledky po školení ukázali výrazné zlepšenie: Viac ako 50 % sa o svoje nové poznatky podelilo s rovesníkmi a rodinou a 58 % sa zaviazalo jazdiť opatrnejšie. Okrem toho sa 68 % respondentov cítilo motivovaných jazdiť častejšie a 46 % zaznamenalo zlepšenie svojich cyklistických zručností. Napriek týmto pokrokom pretrvávali určité nejasnosti v súvislosti s ručnými signálmi pre spomaľovanie a odbočovanie. Napriek tomu 90 % respondentov už má jasno v používaní nočného osvetlenia a v dôležitosti držania bicykla oboma rukami.

Odporučame posilniť praktické lekcie s cieľom objasniť signálly rukou, zvýšiť zapojenie rodičov s cieľom podporiť používanie prilby, presadzovať lepšiu cyklistickú infraštruktúru, organizovať pravidelné doškoľovacie kurzy, podporovať vzájomné vzdelávanie, zintenzívniť osvetové kampane a začleniť bezpečnosť cyklistov do školských osnov. Cieľom týchto krokov je podporiť bezpečnejšiu a informovanejšiu komunitu mladých cyklistov v nitrianskom regióne.

- Zvýšiť počet praktických školení s cieľom posilniť správne signálly rukou a iné bezpečnostné postupy.
- Povzbudzujte rodičov k účasti na školeniach alebo organizujte rodinné cyklistické dni na podporu spoločných aktivít a používateľa prilby.
- Realizovať kampane zdôrazňujúce dôležitosť nosenia prilieb a iných
- Spolupracujte s miestnymi orgánmi na zlepšení infraštruktúry vhodnej pre cyklistov, ako sú bezpečné cyklistické chodníky, ktoré podporujú dochádzanie do školy.
- Pravidelné opakovacie kurzy na udržiavanie a rozvíjanie vedomostí a zručností získaných počas úvodného školenia.
- Rozvíjať iniciatívy vzájomného vzdelávania, v rámci ktorých sa vyškolené deti môžu podeliť o svoje vedomosti s rovesníkmi, ktorí sa nezúčastnili školenia.
- Využívajte sociálne médiá a školské bulletiny na šírenie povedomia o dôležitosti bezpečnosti cyklistov a na podporu účasti komunity.
- začleniť bezpečnosť jazdy na bicykli do bežných školských osnov, aby sa zabezpečilo neustále vzdelávanie a prax.

Spätná väzba z hodnotenia rodičov

Údaje z prieskumu 50 rodičov v Nitrianskom kraji odhalujú silnú prepojenosť medzi cyklistickými návykmi rodičov a zapojením ich detí do cyklistických aktivít. Prevažná väčšina (84 %) rodičov vlastní bicykel a vlastní vodičský preukaz, čo naznačuje znalosť používania a bezpečnosti na cestách. Vnímaný nedostatok infraštruktúry vhodnej pre cyklistov však môže pôsobiť ako bariéra, pričom len 6 % považuje svoju obec za do určitej miery vhodnú pre cyklistov. Napriek tomu rodičia preukazujú vysokú úroveň vedomostí o dopravných predpisoch týkajúcich sa cyklistov a snahu o bezpečné správanie. Frekvencia používania bicykla sa líši, približne polovica rodičov používa bicykel príležitostne a len málo z nich ho používa denne. Pokial ide o jazdu na bicykli so svojimi deťmi, zatial čo 14 % z nich tak nerobí nikdy, značná časť sa bicyklovaniu so svojimi deťmi venuje príležitostne (36 %) alebo viackrát za mesiac (50 %). Zábava a rekreácia sú hlavnými motivátormi detí, aby začali jazdiť na bicykli, čo podporuje aj presvedčenie rodičov, že ich návyky významne ovplyvňujú cyklistické aktivity ich detí. Väčšina rodičov (68 %) považuje bicyklovanie za prospěšnú fyzickú aktivitu a uvažuje o modernizácii bicykla svojho dieťaťa, keď vyrastie, čo naznačuje trvalý záväzok podporovať bezpečné a príjemné prostredie pre bicyklovanie svojich detí.

Údaje naznačujú silnú koreláciu medzi cyklistickými návykmi rodičov a ich podporou cyklistických aktivít ich detí. Vďaka vysokému percentu rodičov, ktorí vlastnia bicykle a rozumejú dopravným predpisom, existuje základné povedomie a schopnosť podporovať bezpečné cyklistické návyky u detí. Podpora infraštruktúry sa však považuje za nedostatočnú, čo môže brániť častejšej a bezpečnejšej jazde na bicykli. Zábava a rekreácia spolu s fyzickou aktivitou sú pre deti klíčovými motivátormi, čo naznačuje, že posilnenie týchto aspektov by mohlo ešte viac podporiť cyklistiku. Medzi rodičmi je tiež pozoruhodná ochota modernizovať bicykle svojich detí, keď rastú, čo zdôrazňuje záväzok udržiavať vhodné a bezpečné vybavenie pre ich cyklistické aktivity.

Odporučania

1. Presadzovať lepšiu cyklistickú infraštruktúru a podporu komunity s cieľom vytvoriť bezpečnejšie prostredie pre mladých cyklistov.

2. Pokračovať a rozširovať vzdelávacie programy zamerané na bezpečnosť cyklistov a dopravné predpisy, pričom sa využijú nadpriemerné znalosti rodičov.
3. Organizovať rekreačné cyklistické podujatia a súťaže s cieľom využiť primárnu motiváciu, ktorou je zábava a rekreácia.
4. Zdôrazniť výhody bicyklovania pre fyzické zdravie, aby ste ešte viac motivovali rodičov a deti.
5. Poskytnúť zdroje alebo stimuly pre rodičov, ktorí uvažujú o modernizácii bicyklov svojich detí, aby sa zabezpečila ich bezpečnosť a pohodlie, keď rastú.

4.5. SINDIKAT BICIKLISTA

Sindikat Biciklista administroval prieskum programu SafeCycle4Kids v štyroch rôznych základných školách v oblasti mesta Záhreb (ZŠ Odra, ZŠ Jelkovec, ZŠ Kralj Tomislav, ZŠ Tin Ujević). Všetci žiaci, ktorí sa zúčastnili na prieskume, boli vo veku 9-11 rokov.

Prieskumy sa uskutočnili s pomocou dobrovoľných učiteľov, ktorí prešli školiacim programom SC4K. Ich pomoc bola klúčová pri organizácii realizácie prieskumu a získavaní súhlasu rodičov. Všetky prieskumy detí sa uskutočnili offline prostredníctvom vytlačených letákov v prostredí triedy, zatiaľ čo prieskumy rodičov sa vyplnili online prostredníctvom formulárov Google. Prieskum detí pred školením sa uskutočnil pred absolvovaním akéhokoľvek školenia a prieskum po školení dostal učiteľ a žiaci ho zvyčajne vyplnili týždeň po skončení školiaceho programu. Prieskum rodičov sa uskutočnil pred alebo po školení, bez časového obmedzenia.

Spätná väzba z hodnotenia detí

Pri skúmaní základných cyklistických návykov sme získali niekoľko zaujímavých údajov.



Väčšina detí jazdí na bicykli, len 2,6 % z nich nikdy nejazdí na bicykli, zatiaľ čo 44,7 % detí nikdy nejazdí do školy na bicykli. Hoci existuje efekt "bývam päť metrov od školy", stále je silný zvyk rodičov vozit deti do školy autom. K tomu sa pridáva názor, že bicyklovanie je pre deti nebezpečné, nedostatočná infraštruktúra a názor, že bicykle sú hračky, atď.

"Nosíte pri jazde na bicykli prilbu?" Z tejto položky tiež vyplynulo, že hoci v Chorvátsku je nosenie prilby povinné pre deti do 16 rokov, postoj k noseniu prilby je dosť laxný. Deti samy uvádzajú, že 42 % z nich nikdy nenosí prilbu a 34 % ju nosí občas.

Učenie sa bicyklovať je stále neformálnym rodinným procesom. Prevažná väčšina, 82 % detí, sama uvádzá, že sa naučila jazdiť na bicykli s pomocou člena rodiny (rodičov, starých rodičov, starších súrodencov), zatiaľ čo len 3 % detí sa učili jazdiť na bicykli. To naznačuje nedostatok štrukturálnej formálnej podpory pri učení sa bicyklovať.

V prieskume po školení, v ktorom sme sa zamerali na zmenu správania, bol prieskum pochopiteľne metodologicky obmedzený vzhľadom na charakteristiky cielovej skupiny (9-11-roční žiaci). Sebahodnotenie za týchto okolností má tendenciu k pozitívному skresleniu, ale výpovede boli celkovo tak prevažne pozitívne, že môžeme odôvodnenie predpokladať pozitívnu zmenu správania.

84 % detí uviedlo, že sa začali alebo plánujú podeliť o rady týkajúce sa bezpečnosti na cestách s priateľmi alebo rodinou. 88 % súhlasí alebo rozhodne súhlasí s tým, že po školení SC4K budú pri jazde na bicykli opatrnejšie. 82 % súhlasí alebo rozhodne súhlasí s tým, že po školení budú častejšie jazdiť na bicykli. 56 % si všimlo zlepšenie svojich cyklistických zručností.

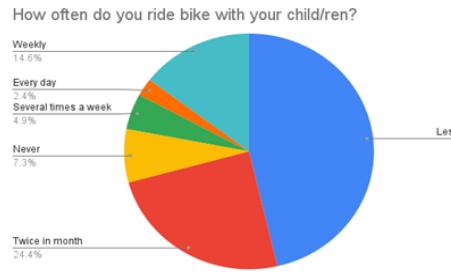
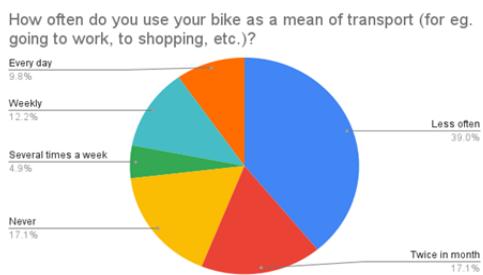
Druhá časť detského prieskumu pred a po bola koncipovaná ako krátky kvíz. V oboch bolo položených rovnakých 5 otázok s výberom odpovede (teoretické vedomosti o cyklistike). Zámerom bolo jednoducho otestovať osvojenie teoretických vedomostí po absolvovaní tréningu. Percento správnych odpovedí sa zvýšilo pri všetkých otázkach, ale minimálne. Problémom je, že deti už pred školením preukázali značné vedomosti, čo ponechávalo malý priestor na zlepšenie. Chyba spočíva v predpoklade, že deti mali nižšiu úroveň vedomostí, ako v skutočnosti mali. Napriek absencii systematicky štruktúrovaného vzdelávania o cyklistike je zrejmé, že neformálne vzdelávanie o bezpečnosti cestnej premávky (prostredníctvom iných školských predmetov, rodičov atď.) je významné. Napríklad 95 % detí správne rozpoznalo značku pre začiatok cyklistického pruhu (po školení 97 %), 49 % správne odpovedalo, že na bicykli treba opatrne začať jazdiť z chodníka (po školení 58 %), a 83 % správne identifikovalo ľavý smerový signál (po školení 86 %). Prakticky všetky deti už vedeli, že na jazdu v noci potrebujete predné červené a zadné biele svetlo (po 97 %).

Spätná väzba z hodnotenia rodičov

Zapojenie rodičov (45 účastníkov) sa ukázalo ako náročná úloha. Rodičia boli oveľa ochotnejší zúčastniť sa programu SC4K, ak bol súčasťou bežnej rodičovskej konferencie.

Prevažná väčšina rodičov má vodičský preukaz (98 %) a vlastnú bicykel (93 %). Avšak na otázku "Ako často používate bicykel ako dopravný prostriedok (napr. na cestu do práce, na nákupy atď.)?" odpovede ukázali zaujímavé čísla. 56 % respondentov nejazdí na bicykli nikdy alebo menej často ako dvakrát za mesiac, čo sa dalo očakávať, ale 10 % jazdí na bicykli každý deň, čo je na Záhreb mimoriadne vysoké percento. Pri porovnaní týchto odpovedí s otázkou "Ako často jazdíte na bicykli so svojím dieťaťom/detmi?" dostaneme zaujímavé porovnania.

Rodičov, ktorí jazdia na bicykli so svojím dieťaťom/detmi menej často alebo dvakrát mesačne, je viac ako tých, ktorí jazdia na bicykli kvôli doprave. Výrazne viac rodičov však nikdy nejazdí na bicykli kvôli doprave (17 %) v porovnaní s tými, ktorí s deťmi na bicykli nejazdia nikdy (7 %). Zdá sa, že rodičov, ktorí nemajú záujem o bicyklovanie, môžu k bicyklovaniu motivovať len ich deti. V tomto zmysle nie je prekvapujúce, že 60 % rodičov vníma svoje návyky ako formatívne (veľmi dôležité a absolútne nevyhnutné) pre návyky svojich detí/žiakov pri bicyklovaní.



68 % rodičov vníma miestnu komunitu ako veľmi priateľskú k cyklistom alebo skôr priateľskú k cyklistom z hľadiska infraštruktúry a podpory mladých cyklistov, čo je veľmi velkorysé hodnotenie. (Môžeme len špekulať,

že tento výsledok je silne ovplyvnený cyklistami, ktorí nikdy alebo menej často nejazdia na bicykli). Všetci rodičia vnímajú bicyklovanie svojich detí/žiakov ako pozitívnu aktivitu, pričom 100 % z nich vidí v bicyklovaní spôsob, ako podporiť fyzickú aktivitu svojich detí/žiakov, a najčastejšie vidia motiváciu pre svoje deti/žiakov, aby začali bicyklovať v rámci zábavy a rekreácie. Na záver treba dodat, že 98 % opýtaných rodičov má v úmysle modernizovať bicykel svojho dieťaťa, keď vyрастie.

Odporeúčania

1. Základné školy a motivovaní učitelia sú ideálnymi partnermi na realizáciu tohto typu projektu. Naša spolupráca s nimi bola mimoriadne efektívna. Okrem toho je dôležité zdôrazniť, že naša spolupráca so všetkými školami pokračuje rôznymi formami a plánujú sa ďalšie aktivity na podporu cyklistiky medzi deťmi.
2. Zapojenie rodičov sa ukázalo ako problém. Zapojenie rodičov naživo je tažké; skúste prehodnotiť alternatívny spôsob oslovenia rodičov (workshop Zoom atď.). Rodičia boli oveľa ochotnejší zúčastniť sa na tomto type programu, keď bol súčasťou pravidelnej rodičovskej konferencie v ZŠ ich dieťaťa/deti.
3. Aktivitou, ktorá by sa mala podporovať počas realizácie projektov ako SC4K a organizovať vždy, keď je to možné, je Kidical Mass alebo Bike Bus (cyklistický vlak). Na základe našich skúseností základné školy prejavujú o takéto aktivity veľký záujem. Prínos týchto aktivít je rôznorodý: propagujú cyklistickú dopravu, upozorňujú na nedostatočnú infraštruktúru a povzbudzujú rodičov k zapojeniu a účasti.
4. V Chorvátsku už existuje program cyklistického výcviku (Program osposobljavanja za upravljanje biciklom), ktorý je určený na vzdelávanie detí v oblasti bezpečnej jazdy na bicykli a dopravných predpisov. Tento program je výsledkom spolupráce Chorvátskeho automobilového klubu (HAK) a ministerstva vnútra a realizuje sa na základných školách v celej krajine. Program sa však v súčasnosti ponúka len v malom počte škôl, keďže nie je povinný. To predstavuje výzvu, iniciatívy ako SC4K zvyšujú povedomie o potrebe konkrétnejšieho začlenenia oficiálneho programu do povinných učebných osnov. Je nevyhnutné umožniť základným školám jeho realizáciu a podporiť ich.

ZÁVERY

Počas realizácie projektu všetci partneri zistili, že navrhovaný model sa ľahšie aplikuje na už existujúce skupiny, ako sú napríklad školské triedne skupiny.

Taktiež bolo všeobecne známe, že je náročné zapojiť rodičov a dosiahnuť, aby sa zúčastnili na informačnom stretnutí. Účinnejšie funguje, keď sú rodičia pozvaní, aby zostali na určitý čas po skončení stretnutia s deťmi.

Napriek tejto výzve môžeme zablahoželať tímom, ktoré tvrdo pracovali na dosiahnutí všetkých navrhovaných klúčových ukazovateľov výkonnosti. Úspešne sme vyškolili aj študentov športových vied, ktorí sa s nadšením zapojili do programu a budú ho môcť uplatniť vo svojej odbornej praxi. To prispieva k udržateľnosti projektu a zabezpečuje väčší dlhodobý vplyv.

Pokiaľ ide o školenia detí a mladých dospelých, odporúčame zlepšiť praktické lekcie s cieľom objasniť signály rukou, zvýšiť zapojenie rodičov s cieľom podporiť používanie prilby, presadzovať lepšiu cyklistickú infraštruktúru, vykonávať pravidelné doškolovacie kurzy, podporovať vzájomné vzdelávanie, zvýšiť osvetové kampane a začleniť bezpečnosť cyklistov do školských osnov:

- ✓ Zvýšiť počet praktických školení s cieľom posilniť správne signály rukou a iné bezpečnostné postupy.
- ✓ Povzbudzujte rodičov k účasti na tréningoch alebo organizujte rodinné cyklistické dni.
- ✓ Pravidelné opakovacie kurzy na udržiavanie a rozvíjanie vedomostí a zručností získaných počas úvodného školenia.

- ✓ Rozvíjať iniciatívy vzájomného vzdelávania, v rámci ktorých sa vyškolené deti môžu podeliť o svoje vedomosti s rovesníkmi, ktorí sa nezúčastnili školenia.
- ✓ Využívať sociálne médiá a školské bulletiny na šírenie povedomia o dôležitosti bezpečnosti cyklistov a na podporu účasti komunity.
- ✓ začleniť bezpečnosť jazdy na bicykli do bežných školských osnov, aby sa zabezpečilo neustále vzdelávanie a prax.
- ✓ Vytvorenie miestnych partnerstiev na zabezpečenie odkazu a pokračovania projektu odbornej prípravy.

Na základe realizácie a späťnej väzby od všetkých partnerov odporúčame zvýšiť bezpečnosť a pohodlie spojené s intenzívnejšou propagáciou cyklistiky medzi deťmi a mládežou:

- ✓ Presadzujte zníženie rýchlosťi a opatrenia na upokojenie dopravy, najmä v okolí škôl.
- ✓ Presadzovať lepšiu cyklistickú infraštruktúru a podporu komunity s cieľom vytvoriť bezpečnejšie prostredie pre mladých cyklistov.
- ✓ Spolupracujte s miestnymi orgánmi na zlepšení infraštruktúry vhodnej pre cyklistov, ako sú bezpečné cyklistické chodníky, ktoré podporujú dochádzanie do školy.
- ✓ Pokračovať a rozširovať vzdelávacie programy zamerané na bezpečnosť cyklistov a dopravné predpisy, pričom sa využijú nadpriemerné znalosti rodičov.
- ✓ Organizovať rekreačné cyklistické podujatia a sútaže s cieľom využiť primárnu motiváciu, ktorou je zábava a rekreácia.
- ✓ Zdôraznite výhody bicyklovania pre fyzické zdravie, aby ste ešte viac motivovali rodičov a deti.
- ✓ Poskytnúť zdroje alebo stimuly pre rodičov, ktorí uvažujú o modernizácii bicyklov svojich detí, aby sa zabezpečila ich bezpečnosť a pohodlie, keď rastú.