

Program efektywnej edukacji rowerowej dla dzieci i młodzieży szkolnej



w zakresie **bezpieczeństwa ruchu**
i propagowania mobilności aktywnej

I. Wprowadzenie

- Idea przewodnia
- Diagnoza potrzeb
- Podstawowe założenia programu – wizja efektywnej edukacji rowerowej
- Bezpośrednie cele programu
- Podstawowe formy interwencji
- Obszary interwencji

II. Elementy składowe programu

- **Optymalizacja procesu szkolenia na kartę rowerową w szkołach**
 - Szkolenie teoretyczne nauczycieli
 - Szkolenie praktyczne nauczycieli
 - Narzędzia wspomagające efektywną edukację rowerową
 - Scenariusze lekcji wychowania komunikacyjnego
 - Filmy edukacyjne
 - Aktywne wsparcie szkół w procesie szkolenia i egzaminowania rowerzystów
- **Działania uzupełniające edukację szkolną realizowane przez zewnętrznych edukatorów**
 - Zajęcia edukacyjne „Bezpieczny Rowerzysta w mieście”
 - Szkolenie praktyczne „Bezpieczna jazda”
 - Egzaminy „holenderskie” (certyfikat bezpiecznego rowerzysty)
 - Praktyczne warsztaty edukacyjne „Rowerowy Doktor / Doctor Bike”
 - Miejski Poradnik Rowerowy
- **Działania informacyjno-edukacyjne**
 - Kampania informacyjna o karcie rowerowej skierowana do rodziców
 - Ogólnoszkolna kampania na temat zabezpieczania rowerów (hulajnóg i innych podobnych pojazdów) przed kradzieżą
- **Działania motywujące i ewaluacja**
 - Akcja typu: „Rowerowy Maj / Rowerowy miesiąc”
 - Międzyszkolny konkurs „Rowerowa/mobilna Szkoła Roku”
 - Rowerowa certyfikacja szkół
 - Szkolne plany aktywnej mobilności

III. Materiały uzupełniające

- Zakres tematyczny zajęć realizowanych w szkołach w ramach wzbogaconego kursu szkolenia na kartę rowerową
 - Zrównoważona i aktywna mobilność w mieście
 - Bezpieczeństwo uczestników ruchu
- Szczegółowy opis zajęć praktycznych
- Projekt pytań/zagadnień do prowadzenia egzaminów na kartę rowerową
 - Tabela 1. Pytania/zagadnienia wg struktury z obowiązującego rozporządzenia w sprawie karty rowerowej
 - Tabela 2. Pytania/zagadnienia w układzie docelowym
- Mity i fakty na temat bezpieczeństwa – potrzeba zmiany akcentów w przekazie edukacyjnym
- Projekt „Rowerowa Szkoła Aktywności Obywatelskiej”



Wprowadzenie

Niniejszy dokument zawiera propozycję programu edukacyjnego, będącego kompleksowym pakietem działań do realizacji na terenie miasta/gminy, który stanowi istotne uzupełnienie standardowego szkolenia na kartę rowerową oraz propaguje wśród uczniów i uczennic mobilność aktywną, w tym zwłaszcza wykorzystanie roweru podczas dojazdów do szkoły. Podstawowym założeniem programu jest realne i efektywne przygotowanie uczniów i uczennic do roli niechronionego uczestnika ruchu – kierowcy roweru i innych podobnych środków lokomocji, czego karta rowerowa w obecnym kształcie nie zapewnia. Program stawia na praktyczną naukę bezpiecznych zachowań komunikacyjnych w realnym ruchu drogowym, co połączone jest z propagowaniem idei zrównoważonego transportu, wskazywaniem zalet jazdy rowerem i podobnymi

środkami lokomocji oraz uruchomienie i wzmocnienie mechanizmów zachęcających do zmiany codziennych zachowań transportowych podczas podróży do szkoły. Proponowane działania opierają się na kilkunastoletnich doświadczeniach w realizacji edukacji rowerowej na terenie Polski oraz na najlepszych europejskich praktykach w tym zakresie z krajów takich jak Holandia, Belgia i Francja. Proponowane działania bazują przede wszystkim na praktyce i dobrze wypróbowanych wzorcach i metodach. Program przygotowany został w ramach projektu „Rowerowa Szkoła Aktywności Obywatelskiej”, finansowanego z funduszy EOG, realizowanego w Białymstoku, Lublinie, Łodzi, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu w oparciu o inspiracje holenderskie, belgijskie i francuskie, z Amsterdamu, Brukseli i Lille.



Fot. 1. (Dyplomy holenderskie) Działacze rowerowi (wśród nich autor niniejszej publikacji) z Polski, zajmujący edukacją rowerzystów, tuż po wręczeniu dyplomów potwierdzających zaliczenie egzaminu z jazdy rowerem w ruchu ulicznym. Siedziba Verkeersplein Amsterdam – organizacji zajmującej się szkoleniem rowerzystów w stolicy Królestwa Niderlandów.



Przesłanki do wdrożenia programu

Potrzeba wdrożenia programu efektywnej edukacji rowerowej wynika z faktu, że standardowy polski system szkolenia rowerzystów jest dalece nieefektywny. Polska tzw. „karta rowerowa” jest jednym z reliktyw PRL i nie przystaje już do współczesnych wyzwań. Udział w szkoleniu i uzyskanie karty rowerowej przez ucznia nie tylko nie oznacza, że jest on należycie przygotowany do bycia uczestnikiem ruchu, ale poprzez obecne uwarunkowania prawne i systemowe powoduje, że do takiej roli przygotowany być nie może! Karta rowerowa w obecnym kształcie stanowi zatem poważną barierę w rozwoju ruchu rowerowego i do czasu jej reformy na szczeblu krajowym wymaga działań uzupełniających.

Egzamin na kartę rowerową przyznaje uprawnienia do jazdy – gwarantujące podstawową znajomość przepisów (i ewentualnie podstawowe umiejętności w zakresie techniki jazdy), bez praktycznych umiejętności właściwego zachowania na drodze. Dopiero z uprawnieniami możliwe staje się właściwe rozpoczęcie nauki jazdy w realnym ruchu drogowym. Najczęściej jest to niestety nauka na własnych błędach, która może być fatalna w skutkach – tylko nieliczne uczennice i uczniowie posiadają w rodzinie osoby (rodziców), które posiadają praktyczne umiejętności bezpiecznej i zgodnej z przepisami jazdy na rowerze.

Obecny system szkolenia, który ma swój rodowód w czasach PRL, w obecnym kształcie nie odpowiada aktualnym wyzwaniom związanym z szybko rosnącym, zwłaszcza w polskich miastach, ruchem rowerowym i niskim jego bezpieczeństwem. Wskazują na to zarówno powszechne i negatywne odczucia społeczne w zakresie przygotowania polskiego rowerzysty do bycia uczestnikiem ruchu, jak i fakt, że Polska na tle Europy charakteryzuje się bardzo wysokim odsetkiem liczby wypadków z udziałem rowerzystów, a rowerzyści są sprawcami ok. 40% zdarzeń, w których uczestniczą. Polski system szkolenia rowerzystów jest jednocześnie jednym z najbardziej restrykcyjnych w Europie. Polska stanowi wyjątek w skali Unii Europejskiej, jeśli chodzi o obowiązek posiadania uprawnień do jazdy dla osób niepełnoletnich (karty rowerowej). Skutkiem tego obowiązkowa karta rowerowa nie tylko nie przynosi oczekiwanych efektów, to jeszcze paradoksalnie stanowi jedną z istotnych barier dla rozwoju ruchu rowerowego.

Podstawową wadą podczas szkolenia na kartę rowerową jest znaczący niedostatek aspektu praktycznego. Brakuje w nim kluczowego komponentu, jakim powinna być nauka jazdy w warunkach realnego ruchu drogowego, analogicznie jak w trakcie szkolenia kierowców na prawo jazdy. Nie istnieją w Polsce ramy prawne dające możliwość prowadzenia takich szkoleń.



Fot. 2. (Szkolenie rowerowe na boisku szkolnym). Najważniejszą wadą polskiego systemu jest brak ram prawnych umożliwiających przygotowanie uczniów ubiegających się do o kartę rowerową od strony praktycznej. Ćwiczenia z jazdy ograniczają się do terenu szkoły (lub miasteczka ruchu), co powinno być jedynie etapem przygotowującym do ćwiczenia manewrów na jezdni.





Fot. 3. (Nałożone zdjęcia rowerzystki miejskiej i kolarza górskiego w kasku i ochraniaczach) W Polsce w przekazie edukacyjnym bardzo często miesza się zalecenia w kwestii bezpieczeństwa zwykłego rowerzysty z zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa dla kolarza ekstremalnego. Podczas gdy w normalnej jeździe na rowerze bezpieczeństwo nie zależy od kasku i ilości ochraniaczy, tylko od praktycznej umiejętności obserwacji ruchu wokół i przewidywania niebezpiecznych sytuacji.

Obecnie szkolenie rowerzystów i rowerzystek bazuje głównie na nauce przepisów ruchu drogowego, przy czym poziom szkolenia teoretycznego jest mocno zróżnicowany w zależności od zaangażowania nauczycieli i nauczycielek w danej placówce edukacyjnej. Nauka przepisów uzupełniana jest w niektórych szkołach o aspekt doskonalenia techniki jazdy na rowerze na terenie przyszkolnym, jednakże bez elementu nauki właściwych zachowań na drodze. Tylko w nielicznych przypadkach występują szkolenia w miasteczkach ruchu drogowego, które jednak obarczone są zasadniczą wadą zmniejszonej skali (zbyt wąskie uliczki) – uniemożliwia to przećwiczenie najważniejszych manewrów rowerzysty na jezdni, jak np. zjechanie do osi jezdni przy skręcie w lewo, itp. Mało tego, nauczyciele wychowania komunikacyjnego, na których barkach spoczywa ciężar prowadzenia zajęć z tegoż wychowania, bardzo często sami nie są praktykującymi rowerzystami i nie posiadają umiejętności bezpiecznej i zgodnej z przepisami jazdy na rowerze.

Zastrzeżenia budzi też powszechność karty. Choć nie ma zbiorczych, ogólnodostępnych danych na ten temat, to na podstawie badań własnych* (*np.

pogłębianych wywiadów z nauczycielami wychowania komunikacyjnych przeprowadzonych na zlecenie Urzędu Miejskiego w 2019 r.) i informacji zwrotnej uzyskanej w ramach współpracy ze szkołami w projekcie „Rowerowa Szkoła Aktywności Obywatelskiej (i wcześniejszych edycji programu „Rowerowa Szkoła” realizowanego w 12 miastach Polski), uprawnione jest twierdzenie, że karta rowerowa nie jest wystarczająco powszechna. Relatywnie zbyt mała liczba (prawdopodobnie mniej niż 50% w skali kraju) dzieci przystępuje do egzaminu na kartę rowerową, w efekcie czego najczęściej nie są w ogóle przygotowane do jazdy rowerem. Oznacza to, że do uzyskania pełnoletności, czyli przez około 8 lat (!) są formalnie wykluczone z możliwości poruszania się rowerem po drogach publicznych. Mimo braku uprawnień dzieci nie posiadające karty są powszechnie uczestnikami ruchu, a w razie kolizji rodzice narażeni są na dotkliwe skutki prawne.

Co więcej, bardzo często ani dzieci, ani rodzice nie wiedzą o obowiązku posiadania karty rowerowej, gdyż w szkole nie uzyskali takiej informacji. Po ukończeniu 18 roku życia prawo do poruszania się po drogach publicznych uzyskuje każdy, „z urzędu”, bez jakiego-



kolwiek przygotowania do jazdy. Karta rowerowa jako wymóg formalny jest zatem z jednej strony realną barierą w rozwoju ruchu rowerowego, z drugiej zaś obecny jej kształt nie sprzyja poprawie bezpieczeństwa na drogach.

Kolejną istotną wadą obecnego systemu szkolenia jest moment, w którym się procedura ubiegania się o kartę ma miejsce. Egzamin odbywa się około 10 roku życia uczniów i uczennic, co zbiega się wiekiem granicznym, od którego wymagane są w Polsce uprawnienia do jazdy rowerem, ale odbiega od wieku, w którym dzieci i młodzież osiągają wystarczającą dojrzałość psychofizyczną do rozpoczęcia samodzielnych podróży tym środkiem transportu po polskich ulicach. Brak jest jakiegokolwiek skoordynowanego działania w nauczaniu młodszych osób jazdy rowerem.



Fot. 4. (Grupa rowerzystów w wieku około 10 lat na ulicy słucha instrukcji nauczyciela). Uczniowie i uczennice jednej z Brukselskich szkół ćwiczą manewry na ulicach, po których będą poruszać się na co dzień rowerem. Bez tego elementu szkolenia nie ma mowy o skutecznym przygotowaniu do roli rowerzysty – dlatego w odróżnieniu od Polski, w większości krajów UE jest on integralnym elementem edukacji rowerowej.

Częściowo anachroniczny jest dominujący tradycyjny przekaz edukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z którym spotykają się dziś potencjalni rowerzyści. Bazuje on w dużej mierze na utartych stereotypach dotyczących ruchu rowerowego, które nie mają potwierdzenia w danych dotyczących realnych przyczyn zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów. Zasadniczą wadą obecnej edukacji jest nadmierne akcentowanie aspektu niebezpieczeństwa jazdy rowerem, połączone z fałszywym postawieniem akcentów, jeśli chodzi o sposoby jego ograniczania. Dominuje tu kwestia oświelenia i odblasków, mimo że wypadki po zmroku stanowią bardzo niewielki procent (ok. 4 %) wszystkich zdarzeń z udziałem rowerzystów. Naukę bezpiecznych zachowań ograniczających ryzyko wypadku zastępuje bardzo silny nacisk na użycie kasków, mimo że stanowią one bardzo słabe zabezpieczenie w realnej sytuacji zderzeń z pojazdem, niosąc przy okazji sugestię nieuchronności wypadków rowerowych.

Przekaz na temat jazdy rowerem, który otrzymują uczniowie w szkołach m. in. podczas szkolenia na kartę, raczej zniechęca niż zachęca do wyboru takiego środka transportu. Nie wspominając o tym, że nie ma w programie żadnej zachęty do mobilności aktywnej połączonej z prezentacją korzyści społecznych i osobistych związanych z takim wyborem.

Podstawowe założenia programu efektywnej edukacji rowerowej

- Kompletna i kompleksowa edukacja rowerowa prowadzona jest w szkołach, bez konieczności angażowania w ten proces rodziców i opiekunów, przy aktywnym wsparciu lokalnego samorządu, we współpracy z rowerzystami (np. działaczami i działaczkami lokalnych organizacji rowerowych).
- W ramach szkolenia na kartę rowerową uczennice i uczniowie otrzymują nie tylko wiedzę teoretyczną, ale też zasób wiedzy praktycznej, przygotowującej ich w pełni do roli niechronionego uczestnika ruchu.
- Wszystkie uczennice i uczniowie objęci są ofertą zajęć praktycznych doskonalenia jazdy (tzn. wszyscy potencjalnie chętni mają do nich dostęp, a docelowo biorą w nich udział wszyscy na terenie miasta/gminy).
- Nauka wychowania komunikacyjnego w lokalnych placówkach edukacyjnych bazuje na nowoczesnym prorowerowym przekazie edukacyjnym, który opiera się na najlepszej praktyce w tym zakresie oraz na rozwiązywaniu realnych, a nie stereotypowo postrzeganych problemów w zakresie bezpieczeństwa na drodze.
- Karta rowerowa jest powszechna i obejmuje zbliżony do 100% odsetek uczniów i uczennic, liczba wydawanych kart jest corocznie monitorowana



i są dostępne pełne dane na ten temat. Uczennice i uczniowie, którzy nie przeszli szkolenia w wieku 10 lat, mają łatwą możliwość przejścia szkolenia w wieku późniejszym.

- Działania prorowerowe w szkołach mają charakter kompleksowy. Szkoły zachęcają do jazdy rowerem, stają się miejscem wewnątrz i zewnętrznie przyjaznym rowerzystom (posiadają właściwy parking rowerowy, a infrastruktura wokół szkoły umożliwia bezpieczny dojazd) oraz dają uczniom i uczniom realne wsparcie w zakresie przygotowania do bezpiecznej jazdy rowerem i innymi podobnymi środkami transportu.
- W szkołach odbywa się efektywna promocja polityki mobilności i zrównoważonych zachowań transportowych: każdy absolwent szkoły wie skąd się biorą korki, a także rozumie potrzebę i zna korzyści społeczne i środowiskowe wynikające z ograniczenia ruchu samochodowego.
- W szkołach działają kompetentni i zaangażowani nauczyciele (szkolni liderzy rowerowi), zachęcający i wspierający aktywnie uczniów i uczennice w zakresie codziennej jazdy rowerem i innymi podobnymi środkami lokomocji.

Cele bieżące programu

I. Radykalna poprawa efektywności szkolenia rowerzystów w ramach karty rowerowej, w tym:

- zmiana dominującego stereotypowego przekazu edukacyjnego, dotyczącego bezpieczeństwa rowerzysty, na rzetelny, oparty na danych dotyczących realnych przyczyn wypadków drogowych i uwzględniający najlepszą praktykę,
- wzrost kompetencji nauczycielek i nauczycieli zajmujących się wychowaniem komunikacyjnym i szkoleniem na kartę rowerową w szkołach,
- powszechny dostęp uczniów i uczennic do szkoleń praktycznych, przygotowujących ich do bezpiecznej jazdy rowerem w warunkach realnego ruchu drogowego.

II. Powszechny wzrost świadomości uczniów i uczennic w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym:

- wzrost wiedzy na temat korzyści osobistych związanych z aktywną mobilnością, w tym wykorzystywaniem roweru w codziennych dojazdach do szkoły,



Fot. 5. (Parking rowerowy na tysiące rowerów pod dworcem kolejowym w Gandawie, w niderlandzkojęzycznej części Belgii). Edukację młodych rowerzystów warto łączyć z popularyzacją informacji na temat korzyści osobistych i społecznych wynikających z dużego ruchu rowerowego. Zachęca to do poruszania się w ten sposób oraz buduje społeczne poparcie dla tworzenia infrastruktury rowerowej.





Fot. 6. (Grupa młodzieży w odblaskowych kamizelkach z numerami oczekują na placu manewrowym w Amsterdamie na egzamin praktyczny w ruchu ulicznym). W Holandii rolę szkół i organizacji rowerowych jest solidne sprawdzenie umiejętności jazdy. Ciężar szkolenia może spoczywać tu na rodzicach, gdyż w odróżnieniu od innych krajów (w tym Polski), umiejętność poprawnego poruszania się na rowerze jest w tamtejszym społeczeństwie powszechna.

- większa świadomość w zakresie społecznych korzyści z ruchu pieszego, rowerowego, itp. dla miasta/gminy,
- większe zrozumienie i akceptacja dla koniecznych zmian w polityce transportowej w kierunku ograniczenia ruchu samochodowego na terenie miasta/gminy.

III. Wzrost wykorzystania roweru w codziennych dojazdach do szkoły, w tym:

- uruchomienie mechanizmów motywujących uczniów i uczennice do zmiany sposobu dojazdu do szkoły,
- poprawa rowerowej przyjazności szkół (miejsca do parkowania i przechowywania rowerów),
- poprawa rowerowej przyjazności otoczenia szkół (poprawa wygody i bezpieczeństwa dojazdów, np. poprzez eliminację niewłaściwie parkujących aut, uspokojenie ruchu, realizację infrastruktury, itp.).

Podstawowe formy interwencji

Działania wchodzące w skład programu przybierać będą następujące formy:

- Bezpośrednia, teoretyczna i praktyczna edukacja uczniów i uczennic (realizowana przez nauczycieli i zewnętrznych edukatorów i edukatorki) w zakresie bezpieczeństwa ruchu i zrównoważonej mobilności.
- Edukacja nauczycieli i nauczycielek wychowania komunikacyjnego oraz szkolnych liderów i liderów rowerowych.
- Realizacja działań synergicznych, zachęcających do mobilności aktywnej (typu: Rowerowy Maj / Rowerowy Miesiąc, Szkolne Święto Rowerzysty, Bezpieczna Ulica Szkolna, etc.).
- Działania poprawiające przyjazność rowerową szkoły i okolicy (opracowanie planów mobilności aktywnej dla wszystkich szkół).



Obszary interwencji

Działania przewidziane w programie koncentrują się na trzech wybranych obszarach. Są nimi: poprawa efektywności edukacji odbywającej się w szkołach w ramach obecnej karty rowerowej, uzupełnienie jej działaniami dodatkowymi oraz wzbogacenie jej o kwestię dotyczącą roli roweru w systemie transportowym i korzyści z tego płynących. Poniżej przedstawione zostały poszczególne składowe tego programu.

I. Optymalizacja standardowego procesu edukacji związanego z kartą rowerową

- szkolenia teoretyczne i praktyczne dla nauczycieli i nauczycielek wychowania komunikacyjnego, wychowania fizycznego i innych chętnych do roli szkolnych liderów rowerowych,
- dostarczenie/wskazanie narzędzi takich jak: nowoczesny podręcznik techniki, poradnik dla nauczyciela, scenariusze zajęć, testy egzaminacyjne, filmy

i inne pomoce naukowe, portal internetowy (www.rowerowszkola.pl/miasto/gmina),

- wsparcie merytoryczne nauczycieli i nauczycielek wychowania komunikacyjnego poprzez czynny udział przeszkolonych edukatorek i edukatorów w procesie przygotowania i egzaminowania na kartę rowerową,
- udział kompetentnych edukatorów (działaczy i działaczek rowerowych) w standardowych szkoleniach nauczycieli w ośrodkach doskonalenia ruchu.

II. Uzupełnienie procesu szkolenia na kartę rowerową

- zajęcia teoretyczne „Bezpieczny Rowerzysta w Mieście” realizowane w szkołach przez edukatorki i edukatorów zewnętrznych (np. działaczy rowerowych po odpowiednim szkoleniu, wg scenariusza ze strony www.rowerowszkola.pl),
- warsztaty z doskonalenia jazdy z elementami praktyki w realnym ruchu drogowym,
- egzamin „holenderski” – sprawdzenie umiejętności



Fot. 7. (Edukator rowerowy z Lilie we Francji używa planszy z rowerem podczas wykładu na temat wyposażenia jednośladów). Edukacja rowerowa we Francji od niedawna weszła do obowiązkowego programu szkół. System szkolenia przypomina polski, ale różni się od niego zasadniczo: we Francji nie ma obowiązku posiadania uprawnień do jazdy rowerem, a edukacja nie ogranicza się do nauki przepisów i jazdy po placu. Tam, gdzie u nas szkolenie się kończy, we Francji następuję najważniejsza jego faza: szkolenie w ruchu ulicznym.



jazdy w warunkach ruchu drogowego, zakończone wydaniem certyfikatu bezpiecznego rowerzysty, potwierdzającym gotowość do bycia samodzielnym uczestnikiem ruchu,

- warsztaty „doctor bike / rowerowy doktor” – uczące podstaw serwisu rowerów.

III. Działania informacyjno-edukacyjne

- kampania informacyjna o karcie rowerowej, bezpieczeństwie, korzyściach z jazdy itp. skierowana do rodziców,
- szkolna kampania na temat efektywnego zabezpieczania rowerów (hulajnóg i innych podobnych pojazdów) przed kradzieżą.

IV. Działania motywujące i ewaluacja

- akcja typu: „Rowerowy Maj / Rowerowy miesiąc” – rywalizacja szkół,
- międzyszkolny konkurs „Rowerowa/mobilna Szkoła Roku” – dodatkowo motywujący nagrodami szkoły (dyrekcje, nauczycieli i uczniów) do realizacji działań przewidzianych w programie,
- rowerowa certyfikacja szkół – potwierdzająca przyjazność szkoły dla ruchu rowerowego,
- szkolne plany aktywnej mobilności – programujące prorowerowe zmiany w otoczeniu szkoły, zwłaszcza te poprawiające bezpieczeństwo.



Elementy składowe programu

Optimalizacja procesu szkolenia na kartę rowerową w szkołach

Szkolenia teoretyczne nauczycielek i nauczycieli

Szkolenie służy gruntownej poprawie stanu wiedzy nauczycieli i nauczycielek wychowania komunikacyjnego (a także innych zainteresowanych, np. szkolnych edukatorów rowerowych), którzy w kwestii podniesienia efektywności edukacji rowerowej są grupą absolutnie kluczową. Zadaniem szkolenia jest pełne mery-

toryczne przygotowanie do prowadzenia nowoczesnej i efektywnej edukacji młodych rowerzystów i rowerzystek, tj. do prowadzenia kursu na kartę rowerową w formie wzbogaconej i zoptymalizowanej. Zakres szkolenia przewidziany jest jako uzupełnienie standardowych szkoleń organizowanych przez Wojewódzkie Ośrodki Doskonalenia Ruchu, które dają uprawnienia do prowadzenia kursów i egzaminów na kartę rowerową. Jest to konieczne, gdyż standardowe szkolenia dotyczą głównie przepisów ruchu drogowego. Niestety



Fot.8 (Uczeń na terenie przyszkolnym ćwiczy oglądanie się do tyłu podczas jazdy rowerem z jednoczesnym zachowaniem prostego toru jazdy, który wyznaczony jest pachołkami; zadaniem ucznia jest spostrzeżenie liczby wyprostowanych palców jadącego za nim instruktora). Sekwencję ćwiczeń boiskowych mogą prowadzić nauczyciele techniki lub wychowania fizycznego, po wcześniejszym opanowaniu ich osobiście, dzięki przejściu szkolenia praktycznego.



prezentacja przepisów w ramach takich szkoleń często odbywa się w połączeniu z popularnym, opartym na stereotypach fałszywym przekazie dotyczącym bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu (zob. dedykowany temu rozdział publikacji), co wymaga komentarza i konfrontacji z faktami na temat wypadków. Ważnym zadaniem szkolenia jest przekonanie uczestników do potrzeby zmiany sposobu dotychczasowego działania.

Tematyka: tematyka szkolenia obejmuje takie ważne kwestie jak: wyzwania edukacyjne związane ze wzrostem ruchu rowerowego, nowoczesne metody szkolenia rowerzystów (egzamin „holenderski”), przyczyny wypadków i sposoby ich zapobiegania kontra powszechne stereotypy i wyobrażenia (z uzasadnieniem konieczności zmiany myślenia i działania), dekalog bezpiecznego rowerzysty (z uzasadnieniem doboru zagadnień), znaczenie ruchu rowerowego dla polityki transportowej miasta/gminy, metody i argumenty związane z propagowaniem ruchu rowerowego. W ramach szkolenia przewidziana jest prezentacja przygotowanych narzędzi edukacyjnych dostępnych na stronie www.rowerowaszkola.pl. (poradników, filmów i podcastów, testów on-line, itp.).

Parametry działania: jedna osoba prowadząca, czas trwania: 4×45 min, grupy ok. 25 osób.

Zasięg: wszyscy nauczyciele i nauczycielki wychowania komunikacyjnego na terenie miasta/gminy.

Realizacja: rekomendowani przez autorów programu działacze i działaczki organizacji rowerowych.

Miejsce realizacji: sala szkoleniowa na terenie Urzędu Miejskiego, szkoły, Centra Doskonalenia Nauczycieli oraz inne placówki edukacyjne.

Szkolenie praktyczne nauczycieli i nauczycielek

Celem szkolenia jest przygotowanie uczestników do samodzielnej realizacji całości lub części „boiskowej” (w terenie pozbawionym ruchu samochodowego) programu edukacji praktycznej. W ramach szkolenia uczestnicy i uczestniczki wykonują sekwencję ćwiczeń analogicznych jak w przypadku zajęć dla uczniów i uczennic (zob. opis zajęć w dedykowanym rozdziale), które później będą prowadzić samodzielnie. Realizacja ćwiczeń połączona jest z wyjaśnieniem ich roli i celu.

Tematyka: ćwiczenie hamowania, ćwiczenie techniki jazdy przygotowujące do wykonywania manewru skrętu w lewo, ćwiczenie manewru skrętu w lewo z podziałem na składowe, ćwiczenie manewru skrętu w lewo w warunkach ruchu drogowego (zasady wyboru miejsca i sposób prowadzenia).

Parametry szkolenia: jedna osoba prowadząca, czas trwania: 2×45 min, grupy maksymalnie 15 osób.

Docelowy zasięg: wszyscy nauczyciele i nauczycielki wychowania komunikacyjnego na terenie miasta/gminy.

Miejsce: przestrzeń miejska, drogi niepubliczne, ulice w strefie tempo 30, itp.

Narzędzia wspomagające efektywną edukację rowerową

W celu zagwarantowania efektywności edukacji rowerowej i uzyskania jednolitego standardu rowerowego szkolenia dla uczniów i uczennic na terenie miasta/gminy wskazane jest udostępnienie nauczycielom i nauczycielkom prowadzącym przedmiot wychowania komunikacyjnego zestawu materiałów i narzędzi pozwalających na częściowe zastąpienie treści ze standardowo stosowanych, popularnych podręczników techniki, na podstawie których prowadzone są lekcje tegoż wychowania. Uzupełnione i zestandaryzowane szkolenie na kartę rowerową powinno docelowo co roku obejmować wszystkich uczniów w wieku ok. 10 lat na terenie miasta/gminy. Zakres szkolenia wzbogacony musi być o kwestie promocji roweru i innych form mobilności aktywnej oraz prezentację realizowanej lokalnie polityki mobilności, np. informacji na temat infrastruktury dla rowerów na terenie miasta/gminy. Optymalnym byłoby opracowanie nowego podręcznika techniki dla klasy czwartej w wersji dedykowanej konkretnemu miastu/gminie, który zawierałby wszystko, co istotne i nie wymagałoby uzupełniania. Szkolenie może także – jako wariant – się odbywać w oparciu o pomoce i materiały dostępne na portalu www.rowerowaszkola.pl. Znajdują się tam scenariusze zajęć, filmy edukacyjne, testy egzaminacyjne i do prowadzenia egzaminu na kartę rowerową online, a także inne pomoce i treści.



www.ROWEROWASZKOLA.pl

Rys. 9. (logo projektu „Rowerowa szkoła”) Portal efektywnej edukacji rowerowej www.rowerowaszkola.pl – znajduje się tu komplet materiałów i pomocy naukowych potrzebnych do prowadzenia nowoczesnej edukacji rowerzystów.



Scenariusze lekcji wychowania komunikacyjnego

Scenariusze są gotowymi propozycjami pozwalającymi na przeprowadzenie 10 jednostek lekcyjnych z zakresu wychowania komunikacyjnego. Dostępne są na portalu www.rowerowaszkola.pl i zakładają wykorzystanie znajdujących się tam narzędzi interaktywnych. (przygotowane zostały na zlecenie Gminy Wrocław, ale możliwe są do zastosowania w innych miejscowościach w kraju). Scenariusze pozwalają na przeprowadzenie wzbogaconego kursu na kartę rowerową, który winien docelowo objąć wszystkie palcówki edukacyjne na terenie gminy/miasta.

Zakres tematyczny scenariuszy: przepisy ruchu drogowego w ujęciu praktycznym tj. z położeniem nacisku na rozumienie reguł o największej wadze dla bezpieczeństwa ruchu oraz wyjaśnienie zasad właściwego ich stosowania w realiach ruchu drogowego, zasady bezpiecznej jazdy rowerem – wyjaśnienie typowych zagrożeń, nauka identyfikacji niebezpiecznych miejsc i sytuacji, obalenie powszechnych mitów na temat bezpieczeństwa, nauka bezpiecznych zachowań (w tym tych, które nie wynikają bezpośrednio z przepisów), porady dotyczące ergonomii wykorzystania roweru i właściwego ubioru rowerzysty. Kurs wzbogacony o podstawowe zagadnienia dotyczące zrównoważonej mobilności, z naciskiem roli mobilności aktywnej oraz tematykę korzyści indywidualnych i społecznych (związanych z jakością życia w mieście) z wykorzystywania roweru (i innych środków mobilności aktywnej) jako codziennego środka transportu w mieście.

Realizacją uzupełnionego kursu na kartę byłaby zadaniem nauczycielek i nauczycieli wychowania komunikacyjnego, którzy przeszli wcześniej dedykowane szkolenie uzupełniające. podczas lekcji wychowania komunikacyjnego, z wykorzystaniem materiałów i narzędzi przygotowanych/wskazanych przez Urząd Miasta/Gminy (w miejsce dotychczas wykorzystywanych podręczników).

Filmy edukacyjne

Opis: cykl 15 filmów edukacyjnych zalecanych do wykorzystania podczas nauki wychowania komunikacyjnego, dzięki którym ułatwione będzie efektywne przygotowanie uczniów i uczennic do zdania egzaminu na kartę rowerową w nowej, zoptymalizowanej wersji. Filmy dostępne są na portalu www.rowerowaszkola.pl oraz dedykowanym kanale Youtube. Filmy adresowane są do uczniów i nauczycieli (zwłaszcza tych, którzy nie czują się w pewnie w zawiłościach polskich przepisów ruchu drogowego). Przygotowane są w formie zbliżonej do videobloga – narracja zaopatrzona w odpowiednio dobrane sceny ilustrujące. Czas trwania filmów mieści się w przedziale od kilku do kilkunastu

minut. Możliwość ich wykorzystania podczas zajęć jest określona we wspomnianych wcześniej scenariuszach lekcji.

Tematyka: filmy prezentują najważniejsze treści wzbogaconego kursu szkolenia na kartę rowerową. Dzieli się na dwa cykle. Pierwszy, 3 odcinki, dotyczy zagadnień zrównoważonej mobilności, prezentowanej na postawie miasta Wrocław, przy czym przekaz w nich zawarty aktualny będzie także w innych ośrodkach miejskich. Pozostałe 12 filmów dotyczy zasad bezpieczeństwa rowerzystów oraz przepisów ruchu drogowego najważniejszych z punktu widzenia rowerzysty i innych niechronionych uczestników ruchu (jeden z odcinków dedykowany jest ruchowi pieszemu, a jeden odrębnym przepisom regulującym ruch hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch).

Aktywne wsparcie szkół w procesie szkolenia i egzaminowania rowerzystów

Wsparcie dotyczy szkół, gdzie zatrudnieni nauczyciele i nauczycielki wychowania komunikacyjnego nie czują się wystarczająco kompetentni w zakresie przygotowania uczniów i uczennic do egzaminu na kartę rowerową w nowej zoptymalizowanej formule. Wsparcie to jest konieczne z uwagi na bardzo zróżnicowane wyjściowe kompetencje nauczycieli w tym zakresie, zwłaszcza tych, którzy sami nie są użytkownikami rowerów i mimo przejścia dodatkowego szkolenia nie są gotowi na wdrożenia części praktycznej programu lub przeprowadzenia egzaminu w części praktycznej. Szkoły takie powinny mieć możliwość zaproszenia zewnętrznych, kompetentnych edukatorek i edukatorów, którzy poprowadzą wybrane zajęcia oraz przeprowadzą pokazowy egzamin praktyczny. Oferta wsparcia w początkowym okresie wdrożenia programu edukacji rowerowej dotyczyć powinna wszystkich placówek zgłaszających taką potrzebę.

Pakiet zajęć uzupełniających edukację szkolną, realizowany przez zewnętrznych edukatorów

Zajęcia edukacyjne

„Bezpieczny Rowerzysta w mieście”

Zajęcia w formie interaktywnej prelekcji (na podstawie szablonu dostępnego na stronie www.rowerowaszkola.pl), prowadzone przez doświadczonych zewnętrznych edukatorów (aktywnych rowerzystów) dla pojedynczej grupy uczniów. Uczniom i uczennicom stawiane są ważne pytania, na które później prowadzący pomaga im znaleźć odpowiedź. Zajęcia mają za



zadanie wzmocnić efekt edukacyjny pozostałych komponentów programu poprzez wizytę osoby z zewnątrz, co stanowi oderwanie uczniów od codziennej rutyny, i jak pokazują doświadczenia zostaje przez nich lepiej zapamiętane. Komponent jest koniecznym uzupełnieniem treści nauczanych podczas standardowego szkolenia na kartę rowerową. Istotny będzie szczególnie w placówkach, które dopiero są zainteresowane wdrożeniem zaleceń niniejszego programu.

Tematyka: przepisy ruchu rowerowego w praktyce, najważniejsze zasady bezpiecznej jazdy (filary bezpiecznego rowerzysty), korzyści z jazdy rowerem w ujęciu osobistym oraz z perspektywy miejskiej polityki mobilności. Treści przekazywane na szkoleniu nakierowane są na zmianę dotychczasowego postrzegania ruchu rowerowego, a zwłaszcza radykalną zmianę postrzegania kwestii bezpieczeństwa. Zadaniem zajęć jest podważenie utrwalonych stereotypów na ten temat oraz wskazanie i uzasadnienie konieczności zmiany sposobu myślenia w oparciu o fakty, rzetelną wiedzę i doświadczenie.

Parametry zajęć: jedna osoba prowadząca, czas trwania 3×45 min, grupa ok. 25 osób. Docelowy zasięg: wszyscy uczniowie i uczennice na terenie miasta. Miejsce realizacji: szkoły, inne placówki edukacyjne, itp.

Szkolenie praktyczne „Bezpieczna Jazda”

Jest to kluczowe szkolenie uzupełniające względem kursu na kartę rowerową przygotowujące do bycia uczestnikami ruchu od strony praktycznej. Szkolenie prowadzone przez doświadczonych instruktorów będących praktykującymi rowerzystami z dużym stażem, według unikatowych w skali kraju metod bazujących na adaptowanych do polskich warunków doświadczeniach angielskich, holenderskich, belgijskich i francuskich, przetestowanych w ramach ogólnopolskiego projektu edukacyjnego „Rowerowa Szkoła”, realizowanego w latach 2009–2015 w 12 miastach Polski przez Wrocławską Inicjatywę Rowerową, oraz innych programach edukacyjnych, mogących wykazać się sprawdzonymi w praktyce treściami i rozwiązaniami.

Tematyka: nauka najważniejszych manewrów, takich jak hamowanie, włączanie się do ruchu, skręcanie w lewo z odpowiednią sygnalizacją (sekwencja ćwiczeń przygotowujących), jazda w ruchu ogólnym i korzystanie z infrastruktury rowerowej (drogi dla rowerów, pasy dla rowerów, śluzy rowerowe).

Parametry: dwie osoby prowadzące (np. zespół składający się z edukatora zewnętrznego, będącego rowerzystą, oraz nauczyciela), 2×45 min, grupa maks. 15 osób.

Miejsce: teren szkoły, drogi niepubliczne (lub publiczne dla grup posiadających uprawnienia) z uspokojonym ruchem samochodowym.

Egzaminy „holenderskie” (certyfikat bezpiecznego rowerzysty)

Tzw. egzamin holenderski (na wzór egzaminów prowadzonych w Holandii) polega na sprawdzeniu umiejętności jazdy rowerem w warunkach realnego ruchu drogowego, na kształt zbliżony do egzaminu na prawo jazdy. Odbywa się na wcześniej wyznaczonej trasie, którą uczniowie i uczennice podczas egzaminu muszą przejechać w sposób prawidłowy, wykonując sekwencję niezbędnych manewrów. Poprawność przejazdu



Fot. 9. (Obserwatorka z notesem na skrzyżowaniu sprawdza prawność jazdy uczennicy podczas egzaminu praktycznego w Amsterdamie). Egzamin w Holandii polega na prawidłowym przejechaniu wcześniej wyznaczonej trasy po mieście pod okiem osób ustawionych we wszystkich newralgicznych jej punktach. Egzamin kończy się uzyskaniem dyplomu, który daje rodzicom pewność, że dzieci potrafią poruszać się poprawnie. Dlatego, mimo braku formalnego obowiązku, udział w egzaminach jest bardzo powszechny.



oceniana jest przez obserwatorów (rodziców, nauczycieli i przeszkolonych wolontariuszy), ustawionych w poszczególnych miejscach trasy, lub instruktora-egzaminatora, poruszającego się śladem ucznia zdającego egzamin. Trasa wyznaczona jest w miejscu, gdzie ruch samochodowy jest niewielki i uspokojony (realne prędkości poniżej 30 km/h). W egzaminie biorą udział uczennice i uczniowie, którzy uzyskali wcześniej uprawnienia do jazdy w postaci karty rowerowej. Zadanie „egzaminu holenderskiego” potwierdzane jest dodatkowym certyfikatem/dyplomem bezpiecznego rowerzysty, który choć w odróżnieniu od karty rowerowej nie jest dokumentem wymaganym formalnie przez polskie prawo, to gwarantuje, że uczeń został faktycznie przygotowany do roli samodzielnego uczestnika ruchu. Czas trwania zależy od wielkości grupy, dla jednej klasy wynosi ok. 3 godzin.

Warsztaty edukacyjne „Doctor Bike / Rowerowy Doktor”

Zajęcia warsztatowe wpisujące się w program przedmiotu „technika”, z elementami zajęć praktycznych, z użyciem rekwizytów w postaci rowerów (np. przyprawionych przez uczniów), ich elementów (kół, dętek, itp.) oraz podstawowych narzędzi rowerowych, prowadzone przez zewnętrznych edukatorów i edukatorki – np. rekomendowanych działaczy lokalnej organizacji rowerowej, posiadających odpowiednie kompetencje.

Tematyka: budowa i wyposażenie roweru, przygotowanie do jazdy: regulacje, smarowanie, test hamulców, ustawienie siodełka itp., zabezpieczenie przed kradzieżą, itp.

Parametry zajęć: 1 osoba prowadząca, 4×45 min., grupa ok. 25 uczniów.

Miejsce realizacji: serwisy rowerowe/szkoły (wizyta mobilnego serwisu rowerowego).

Lokalny poradnik rowerowy

Publikacja edukacyjna w formie papierowej lub elektronicznej (np. wyprofilowana pod konkretne miasto/gminę podstrona serwisu www.rowerowaszkoła.pl lub dedykowany dział na stronach własnych miasta/gminy) skierowana do uczniów (pośrednio także rodziców i nauczycieli), zawierająca materiał przekazywany w ramach programu. Przeznaczona do samodzielnej lektury w domu, a także do wykorzystania przez edukatorów i nauczycieli w czasie prowadzenia zajęć edukacyjnych. Wersja publikacji wydana w formie papierowej służyć może również jako nagroda – narzędzie motywacji uczniów dojeżdżających do szkoły na rowerze oraz wyróżniających się aktywnością podczas zajęć o tematyce rowerowej.

Tematyka: zakres publikacji pokrywający się z zawartością serwisu www.rowerowaszkoła.pl, wzbogacony o kontekst lokalny w zakresie kluczowych informacji na temat lokalnej polityki rowerowej, w tym na temat lokalizacji istniejących i planowanych tras, parkingów rowerowych, itp.

Działania informacyjno-edukacyjne

Kampania informacyjna o karcie rowerowej skierowana do rodziców

Akcja nakierowana na podniesienie świadomości rodziców uczniów i uczennic objętych wzbogaconym programem szkolenia na kartę rowerową, prezentująca założenia i cele programu oraz wagę i znaczenia nowoczesnego szkolenia na kartę rowerową. W przekazie kampanii znajdują się ważne kwestie jak: skutki prawne braku karty rowerowej, podstawowe zasady bezpieczeństwa i sposoby zabezpieczania roweru przed kradzieżą itp. Zadaniem akcji jest zwiększenie, dzięki wpływowi rodziców, motywacji uczniów do zdobywania karty rowerowej. Kampania prowadzona cyklicznie w każdym roku szkolnym dla rodziców kolejnych roczników rozpoczynających edukację w czwartej klasie szkoły podstawowej.

Forma kampanii: spotkania w szkołach (1 h), mailing za pomocą szkolnych komunikatorów (np. Librus), artykuły na stronie internetowej programu, plakaty w szkołach, ulotki.

Szkolna kampania na temat efektywnego zabezpieczania rowerów (hulajnóg i innych podobnych pojazdów) przed kradzieżą

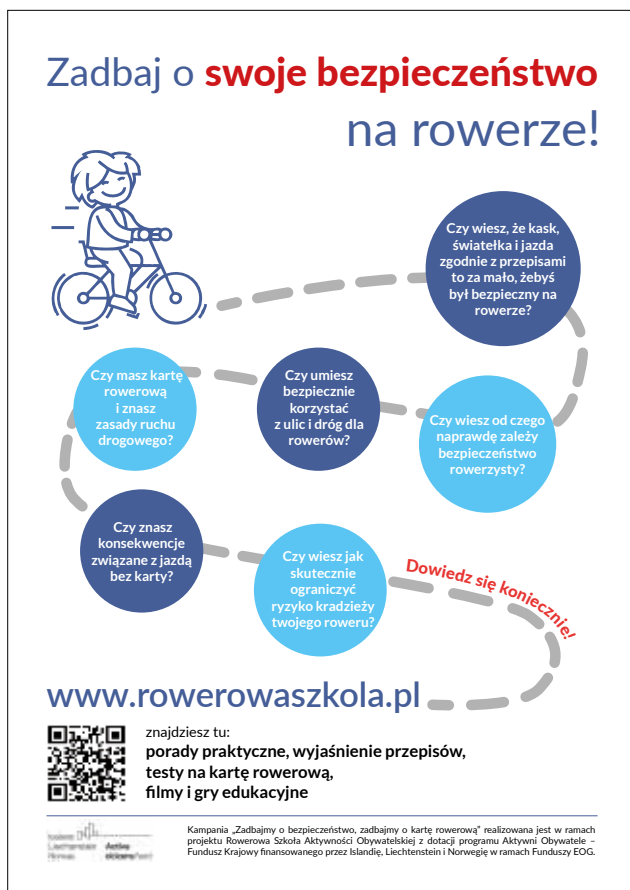
Akcja skierowana do uczniów i ich rodziców, jej celem będzie ograniczenie kradzieży rowerów w szkołach (w tym zwłaszcza przeciwdziałanie kradzieżom w czasie Akcji Rowerowy Maj / Rowerowy Miesiąc).

Realizatorzy: koordynacja i opracowanie merytoryczne przekazu – działacze i działaczki organizacji rowerowych.

Realizacja w szkołach: nauczyciele wraz z zaangażowanymi uczniami i uczennicami, z użyciem narzędzi przygotowanych przez Urząd Miejski (np. strona internetowa z ważnymi informacjami, poradnik filmowy, plakaty, zawieszki na rower, itp.).

Miejsce realizacji: docelowo wszystkie szkoły na terenie miasta/gminy.





Rys. (plakat akcji informacyjnej „Zadbajmy o kartę, zadbajmy o bezpieczeństwo”) akcja skierowana była zarówno do uczniów, jaki i ich rodziców. Dotarcie do rodziców z informacją o realnej recepcie na bezpieczeństwo na drodze i ułomnościach standardowego szkolenia na kartę rowerową gwarantuje ich poracie dla rozbudowy zakresu działań edukacyjnych o niezbędną praktykę w warunkach realnego ruchu drogowego.

Działania motywujące i ewaluacja

Akcja typu: „Rowerowy Maj / Rowerowy miesiąc”.

Akcja, bazująca na efektywnej formule popularnego w polskich miastach konkursu „Rowerowy Maj”, polega na miesięcznej rywalizacji szkół w zakresie uzyskania jak największego udziału uczennic i uczniów dojeżdżających w sposób aktywny – tj. z wykorzystaniem roweru lub urządzeń wspomagających ruch – do szkoły. Akcja powinna być integralnym elementem szerszej sekwencji działań edukacyjnych ze wspólnym systemem motywującym szkoły do udziału. Formuła akcji winna być też rozwinięta i udoskonalona względem pierwowzoru (z rozważeniem opcji zmiany nazwy, która w obecnym kształcie może utrzymywać niekorzystne skojarzenie dojazdów rowerem do szkoły jako zjawiskiem sezonowym). Konkurs powinien być obsługiwany przez internetowy interaktywny system rejestracji dojazdów do szkoły, poprzez który uczniowie i uczen-

nice będą każdorazowo rejestrowali swoje dojazdy, przy czym dla uczniów klas 1–4 odbywać się to będzie za pomocą papierowych dzienników dojazdów, z nalepkami. Nauczyciele – szkolne liderki i liderzy rowerowi (koordynatorzy akcji) – weryfikowali będą dojazdy deklarowane przez uczniów oraz uzupełniali dane dla uczniów klas młodszych. Akcji towarzyszyć będzie kampania informacyjna skierowana do rodziców, wyjaśniająca cel i znaczenie akcji.

Międzyszkolny konkurs „Rowerowa/mobilna Szkoła Roku”

Podstawowym narzędziem motywacyjnym realizowanym w ramach programu jest konkurs międzyszkolny o tytuł Rowerowej Szkoły Roku. Formuła konkursu zakłada coroczną rywalizację szkół na terenie miasta/gminy. Konkurs z jednej strony jest ma za zadanie motywować bezpośrednio uczennice i uczniów do zmiany codziennych zachowań transportowych na bardziej zrównoważone (zachęta do aktywnych dojazdów do szkoły), z drugiej zaś stymulować placówki edukacyjne do wprowadzania zmian w kierunku większej przyjazności dla rowerzystów, a także do realizacji wszystkich pozostałych komponentów programu, zwłaszcza tych przewidzianych w programie działań edukacyjnych. Na ostateczną ocenę szkoły w konkursie składać się będzie ocena wdrożenia wszystkich elementów programu efektywnej edukacji rowerowej, a nie wyłącznie (jak to ma to obecnie miejsce w wielu miastach kraju) wynik rywalizacji akcji Rowerowy Maj / Szkolny Rowerowy Miesiąc. Wysoki wynik w konkursie, oprócz miesięcznego wysiłku podczas akcji, uzależniony będzie od aktywności placówki w organizowaniu dodatkowych działań edukacyjnych dla swoich uczniów, w tym zwłaszcza edukacji praktycznej, która jest kluczowym jej elementem, a jednocześnie wymaga od szkoły największego wysiłku organizacyjnego. W ocenie placówek uwzględniona musi być też ich inicjatywa w realizacji zmian na rzecz ruchu rowerowego i zrównoważonej mobilności na ich terenie oraz w ich otoczeniu (aktywna współpraca z Urzędem Miasta/Gminy przy tworzeniu szkolnych planów mobilności). Objęcie zakresem działań motywacyjnych wszystkich składowych programu pozwoli uniknąć sytuacji, w której szkoły będą realizować tylko wybrane jego elementy, a pomijać inne, wymagające od nauczycieli i dyrekcji większego wysiłku organizacyjnego.

Czas trwania konkursu: docelowo cały rok szkolny, tj. np. inauguracja w czasie Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności (druga połowa września). Finał w okolicy daty Światowego Dnia Ochrony Środowiska (początek czerwca).

Nagrody: na poziomie rywalizacji międzyszkolnej trzy najlepsze szkoły otrzymują tytuły Najbardziej Rowero-



wych Szkół Roku danego roku i oraz nagrodę główną w postaci puli pieniędzy z budżetu miasta/gminy do wykorzystania przez dyrektora lub dyrektorkę szkoły. Równolegle ma miejsce rywalizacja pojedynczych klas o tytuł Rowerowej Klasy Roku i o nagrody w postaci bezpłatnych wycieczek i wizyt w miejskich/gminnych instytucjach publicznych, itp. Nagradzani będą też zaangażowani w program nauczyciele i nauczycielki (szkolni koordynatorzy rowerowi), którzy otrzymają dyplomy oraz nagrody rzeczowe (akcesoria rowerowe) lub dodatki do wynagrodzenia, jak również sami uczniowie zaangażowani w akcję (dojeżdżający w sposób aktywny do szkoły), którzy otrzymają okazjonalne odznaki, nalepki odblaskowe na rower i inne drobne upominki.

Podsumowanie konkursu: rozstrzygnięcie konkursu przez mieszane jury konkursowe (przedstawiciele Urzędu, Rady Miejskiej, organizacji rowerowych), w pierwszym tygodniu czerwca, kiedy to odbyłaby się też uroczysta gala podsumowująca konkurs, z udziałem najwyższych władz miasta/gminy.

Impreza kończąca: kulminacją działań konkursowych byłby udział, możliwie jak największej liczby uczniów i uczennic szkół zaangażowanych w program, w wielkim ulicznym przejeździe np. pod nazwą „Szkolne Święto Rowerzysty”. Przejazd taki stanowi niezapomniane przeżycie dla młodych uczestników, a najbardziej aktywni uczestnicy i uczestniczki programu byłiby wyróżnieni przed licznym audytorium na koniec imprezy.

Konkurs i cały program edukacji prowadzony będzie przez Urząd Miasta/Gminy, przy czym realizacja zadań edukacyjnych i koordynacja realizacji zadań mogłaby być zlecona w stosownym trybie lokalnej organizacji rowerowej posiadającej doświadczenie w praktycznej edukacji rowerowej.

Rowerowa certyfikacja szkół

Zadanie polega na przeprowadzeniu oceny szkół pod kątem przyjazności dla rowerzystów wykonywane za pomocą prostej ankiety internetowej wypełnianej poprzez przedstawiciela placówki. Pozytywny wynik ankiety pozwoli placówce na otrzymanie certyfikatu potwierdzającego przyjazność dla ruchu rowerowego na jednym z trzech poziomów: złotym, srebrnym i brązowym (w zależności od zaawansowania danej szkoły), a także będzie narzędziem wskazującym kierunek i motywującym do wprowadzenia zmian koniecznych do uzyskania lub podniesienia poziomu certyfikatu.

Szkolne plany aktywnej mobilności

Dla każdej placówki szkolnej opracowany powinien zostać dokument będący planem koniecznych zmian, aby stała się ona miejscem zachęcającym do aktywnej mobilności. Głównym celem opracowania i wdrożenia planów jest usunięcie przeszkód, które utrudniają lub uniemożliwiają uczniom i uczennicom dojazd do szkoły rowerem lub przy pomocy urządzeń wspomagających ruch. Plany wykonywane są przez przeszkolonego audytora we współpracy z placówką. Narzędziem prowadzenia audytu jest interaktywna ankieta internetowa przeprowadzona na reprezentatywnej grupie uczniów, na podstawie której audytor określi tzw. modal split szkoły – procentowy udział różnych środków transportu w dojazdach do szkoły (konieczny do obserwacji późniejszych zmian w tym zakresie) oraz mapę mobilności obejmującą obszar, z którego odbywają się podróże, z określeniem wykorzystywanych korytarzy komunikacyjnych. Na podstawie otrzymanego materiału opracowywana jest lista zmian do wprowadzenia w otoczeniu szkoły, które poprawią wygodę, a zwłaszcza bezpieczeństwo aktywnych podróży (pieszo, rowerem i przy pomocy innych urządzeń wspomagających ruch) do szkół. Plany przekazywane są władzom lokalnym w celu ich sukcesywnego wprowadzania.



Materiały uzupełniające

Zagadnienia poruszane w ramach wzbogaconego kursu szkolenia na kartę rowerową

1. Zrównoważona i aktywna mobilność

- Korzyści dla miasta wynikające z poruszania się jego mieszkańców rowerem oraz zrównoważonymi formami transportu: odkorkowanie miast, niskie koszty budowy i utrzymania infrastruktury rowerowej, nie generowanie hałasu oraz nie zanieczyszczanie powietrza, poprawa bezpieczeństwa (zmniejszona liczba kolizji i wypadków).
- Korzyści osobiste z jazdy rowerem: szybkość w przemieszczaniu się z miejsca na miejsce, niezależność, oszczędność, uczucie relaksu i odprężenia podczas jazdy.
- Korzyści z jazdy rowerem z punktu widzenia szkoły i rodziców: dbanie o prawidłowy rozwój dzieci, rozwijanie motoryki dużej, poprawa kondycji, uczucie relaksu i odprężenia, samodzielność (dzieci same mogą dojeżdżać rowerem do szkoły, co pozwala rodzicom zaoszczędzić czas pierwotnie przeznaczony na dowożenie dzieci do szkoły, co z kolei zmniejsza ruch samochodowy w szczycie porannym).
- Działania zachęcające do korzystania z roweru (i innych małych pojazdów i urządzeń) takie jak: tworzenie systemów tras rowerowych, które pozwalają na bezpieczne przemieszczanie się w ruchu ulicznym, system wypożyczania rowerów dający możliwość szybkiej zmiany środka komunikacji, wysokiej jakości dobrze zlokalizowane i bezpieczne parkingi rowerowe.

2. Bezpieczeństwo uczestników ruchu

- Konfrontacja popularnych przekonań na temat bezpieczeństwa na rowerze z wiedzą na temat realnych przyczyn wypadków z udziałem rowerzystów (obalenie popularnych mitów na ten temat).
- Prezentacja ogólnych zasad bezpieczeństwa – III filary bezpieczeństwa: odpowiednio skierowana uwaga, umiejętność właściwych zachowań, unikanie miejsc niebezpiecznych.

- Zagadnienia kluczowe dla bezpieczeństwa: obserwacja sytuacji na skrzyżowaniu, zachowanie na przejeździe dla rowerzystów, kryteria wyboru bezpiecznej trasy, jazda po chodniku (zasady i zagrożenia z tym związane, wykonywanie niebezpiecznych manewrów).
- Znaczenie właściwego wyposażenia roweru (elementy obowiązkowe i ważne elementy uzupełniające takie jak drugi sprawny hamulec, elementy odblaskowe z boku).
- Wpływ typu roweru na bezpieczeństwo, skutki niewłaściwego ustawienia pozycji ciała w czasie jazdy, dobór ubioru do warunków atmosferycznych, skuteczne zabezpieczenie sprzętu przed kradzieżą.

Program zajęć praktycznych

Cele szkolenia: poprawa użytkowej techniki jazdy koniecznej do opanowanie podstawowych manewrów w ruchu ulicznym, oswojenie z jazdą po ulicy na zasadach ogólnych oraz prawidłowe korzystanie z podstawowych elementów infrastruktury rowerowej.

Umiejętności do opanowania:

- przyjęcie i oswojenie się z prawidłową pozycją na rowerze (jazda z odpowiednio ustawianą wysokością siodełka),
- skuteczne hamowanie przy użyciu dwóch hamulców,
- podstawowych umiejętności korzystania z przerzutek (dobór przełożenia umożliwiającego poprawne wykonywanie ćwiczeń),
- jazda po prostej i slalomem z jedną ręką na kierownicy oraz utrzymanie prostego toru jazdy podczas oglądania się za siebie (niezbędne do prawidłowego sygnalizowania manewrów!),
- prawidłowe wykonywanie manewru skręcania w lewo na drodze dwukierunkowej (pewne i płynne pokonywanie zakrętów, balansowanie ciałem, dobieranie właściwego toru jazdy), pokonywanie przeszkód na trasie,
- prawidłowe włączanie się do ruchu,
- przełamanie lęku przed jazdą po ulicy z ruchem samochodami, właściwa ocena realnego ryzyka na konkretnych ulicach,



- prawidłowe korzystanie z podstawowych elementów infrastruktury rowerowej, w tym zwłaszcza przejazdów dla rowerzystów (wyrobienie odruchu obserwacji zachowania kierowców dojeżdżających do przejazdu),
- identyfikacja typowych miejsc i sytuacji niebezpiecznych.

Przebieg zajęć:

Przygotowanie

Sprawdzenie stanu technicznego rowerów uczestników w zakresie:

- obowiązkowego wyposażenia,
- ustawienie prawidłowej wysokości siodełka
- sprawność hamulców.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – drobna regulacja (o ile to możliwe).

Ćwiczenia w miejscu bez ruchu ulicznego

Wybór miejsca: optymalnie przestrzeń możliwie najlepiej przypominająca prawdziwe skrzyżowanie.

Ćwiczenia do opanowania:

- skuteczne hamowanie awaryjne przy użyciu dwóch hamulców,
- jazda po prostej i slalom między pachołkami przy użyciu prawej ręki (z lewą ręką skierowaną w bok – jak podczas sygnalizowania zamiaru skrętu w lewo),
- oglądanie się za siebie przez lewe ramię z zachowaniem prostego toru jazdy,
- wykonywanie manewru skrętu w lewo (lewoskrętu) w przestrzeni wyłączzonej z ruchu drogowego, jednak możliwie jak najbardziej przypominającej prawdziwe skrzyżowanie (uwaga: nie nadają się do tego typowe miasteczka ruchu drogowego ze względu na mniejszą skalę ulic).

Etap II – ćwiczenia w realnym ruchu drogowym

Wybór bezpiecznego miejsca, tj. takiego gdzie:

- występuje mały ruch samochodowy,
- brak jest ruchu ciężkiego,
- realne prędkości samochodów są niewielkie – optymalnie realnie działająca strefa tempo 30,
- ulice wyposażone w poprawną infrastrukturę rowerową (drogę dla rowerów, przejazdy dla rowerzystów).

Ćwiczenia:

- wstęp – przed jazdą krótki quiz ze znajomości przepisów (sprawdzenie zadania domowego: powtórki przepisów i zasad bezpieczeństwa),
- przypomnienie trzech filarów bezpieczeństwa na rowerze,
- udzielenia i korzystanie z pierwszeństwa w praktyce,
- wybór trasy: kiedy po ulicy, kiedy po chodniku (czemu nie po pasach) itp.,
- wyprzedzanie pojazdów z prawej strony, włączanie się do ruchu,
- powtórzenie ćwiczenia manewru skręcania w lewo na ulicy – w bezpiecznym miejscu, ale w warunkach realnego ruchu o charakterze uspokojonym,

- poruszane się pod nadzorem instruktora pod drodze dla rowerów ze wskazaniem typowych sytuacji niebezpiecznych,
- korzystanie z innych elementów infrastruktury rowerowej, w tym zwłaszcza z przejazdów dla rowerzystów z zachowaniem zasady ograniczonego zaufania (zmniejszenie prędkości, szukanie kontaktu wzrokowego z kierowcą).

Podstawowe parametry:

czas trwania: minimum 2×45 minut, optymalnie 4×45 minut (czas trwania poszczególnych etapów zależy od wieku i umiejętności uczniów), wielkość grupy: 10–15 osób, prowadzenie: jeden instruktor (w części ulicznej przy młodszych grupach wskazana pomoc rowerzysty zabezpieczającego, np. nauczyciela-rowerzysty).



Fot. 10. (Uczennica jedzie po drodze dla rowerów wzdłuż ruchliwej jezdni) – po zdaniu teorii i zakończeniu manewrów „boiskowych”, konieczne jest przeciwiczenie manewrów na jezdni i nauka korzystania z infrastruktury dla rowerów. W obecnym porządku prawnym w ćwiczeniach takich uczestniczą osoby, które wcześniej otrzymały już kartę rowerową (albo odbywa się to na drogach niepublicznych, gdzie uprawnienia nie są wymagane).



Zagadnienia/pytania do prowadzenia egzaminów na kartę rowerową

Pytania wg struktury z obowiązującego rozporządzenia w sprawie karty rowerowej

1. Bezpieczeństwo pieszych. Zasady obowiązujące pieszych w różnych miejscach i sytuacjach drogowych. Osoba szkolona zna zasady obowiązujące pieszych w ruchu drogowym, rozpoznaje znaki drogowe i stosuje się do nich, właściwie reaguje na sygnały oraz polecenia, potrafi dostosować swoje zachowanie do zaistniałych sytuacji, rozumie konieczność używania elementów odblaskowych.	a. W jakich miejscach wolno przechodzić przez jezdnię? b. Czy pieszy ma pierwszeństwo podczas wchodzenia na pasy (przejście dla pieszych)? c. Kiedy piesi muszą używać odblasków? d. Kiedy przechodzenie przez jezdnię jest niebezpieczne? e. Jak poruszać drogą bez chodnika? f. Na co zwracać uwagę, gdy kierowca przepuszcza nas na pasach na drodze wielopasmowej?
2. Rowerzysta na drodze publicznej. Warunki dopuszczenia rowerzysty do ruchu drogowego: – ukończone 10 lat, – uzyskanie zgody rodziców, – znajomość zasad ruchu drogowego, – opanowanie techniki jazdy, – uzyskanie karty rowerowej. Osoba szkolona zna i rozumie wymagania niezbędne do uzyskania karty rowerowej.	a. Kto musi mieć uprawnienia do jazdy rowerem? b. Kto zgodnie z prawem jest rowerzystą? c. Gdzie wolno poruszać się bez uprawnień? d. Jakie są możliwe skutki braku karty rowerowej? e. Czym różni się rower od rikszy? f. Jaką maksymalną szerokość może mieć rower?
3. Bezpieczeństwo rowerzysty. Rowerzysta – wygodny strój i obuwie, dostosowane do warunków atmosferycznych oraz właściwe wyposażenie: kask, rękawice, kamizelka i inne elementy, w tym odblaskowe. Rower – obowiązkowe wyposażenie mające istotny wpływ na bezpieczeństwo jazdy: oświetlenie, sprawne hamulce, sprawny sygnał dźwiękowy. Osoba szkolona potrafi wyjaśnić znaczenie: właściwego ubioru, w tym kasku, sprawnego roweru, stosowania różnego rodzaju elementów odblaskowych dla bezpieczeństwa rowerzysty.	a. Który element wyposażenia roweru jest najważniejszy dla bezpieczeństwa? b. Uszereguj elementy wyposażenia od najważniejszego do najmniej ważnego (która kolejność jest właściwa)? c. Dlaczego dzwonek rowerowy jest ważnym (obowiązkowym) wyposażeniem roweru? d. Czy istnieje obowiązek jazdy w kasku? e. Jaki rodzaj światła w rowerze jest obowiązkowy w dzień i musi być przymocowany na stałe? f. Jaki rodzaj odblasków rowerowych nie jest obowiązkowy, ale bardzo poprawia bezpieczeństwo rowerzysty po zmroku?
4. Konserwacja i obsługa roweru. Konserwacja roweru: usuwanie brudu, ustawianie siodełka, kierownicy i świateł, sprawdzanie stanu ogumienia, łańcucha i hamulców. Osoba szkolona wie, jak należy przygotować rower do jazdy. Umie wykonać podstawowe czynności z zakresu konserwacji roweru.	a. Dlaczego jeden wymagany przepisami sprawny hamulec nie zapewnia efektywnego hamowania? b. Ile sprawnych hamulców powinien mieć rower? c. Jak ustawić właściwą wysokość siodełka? d. Dlaczego właściwa wysokość siodełka jest istotna? e. Jakie powinno być właściwe ciśnienie w oponie rowerowej? f. Dlaczego warto mieć właściwe ciśnienia w oponach rowerowych?



5. Technika jazdy rowerem. Doskonalenie umiejętności: wsiadania i ruszania, jazdy na wprost, jazdy po łuku, jazdy z trzymaniem kierownicy jedną ręką, hamowania i zatrzymania. Osoba szkolona ma opanowaną technikę jazdy rowerem.	a. Jaki jest najbardziej niebezpieczny manewr dla rowerzysty na drodze? b. Jakie umiejętności techniczne jazdy musi posiadać rowerzysta? c. Dlaczego rowerzysta musi umieć prowadzić rower jedną ręką? d. Dlaczego rowerzysta musi umieć oglądać się za siebie, nie zmieniając toru jazdy? e. Kiedy rowerzysta powinien sygnalizować manewry? f. Podaj prawidłową kolejność czynności wykonywanych podczas skręcania w lewo?
6. Hierarchia ważności norm, znaków i sygnałów drogowych oraz poleceń dawanych przez osobę kierującą ruchem. Analiza przykładowych sytuacji, w których ma zastosowanie hierarchia ważności dyspozycji: poleceń, sygnałów, znaków i obowiązujących przepisów w odniesieniu do kierujących pojazdami i pieszych. Osoba szkolona zna przyjętą hierarchię ważności reguł w ruchu drogowym i jej przestrzega.	a. Jaka jest właściwa hierarchia znaków i sygnałów drogowych (która kolejność jest właściwa)? b. Czy polecenia policjanta kierującego ruchem są ważniejsze od sygnalizacji świetlnej na danym skrzyżowaniu? c. Czy jeżeli policjant nazuje jazdę przez skrzyżowanie, to można zignorować czerwone światło?
7. Zasady obowiązujące rowerzystów w ruchu drogowym; śluz rowerowa. Zasady: ruchu prawostronnego, ograniczonego zaufania, szczególnej ostrożności; wykorzystanie śluzu rowerowej. Osoba szkolona potrafi wyjaśnić znaczenie stosowania tych zasad w ruchu drogowym.	a. Którą stroną drogi powinien poruszać się rowerzysta? b. W jakich sytuacjach rowerzysta nie musi jechać przy prawej krawędzi jezdni? c. Co stanowi największe zagrożenie dla rowerzysty? d. Komu nie powinien nigdy ufać rowerzysta? e. W jakich miejscach na drodze należy zachować szczególną ostrożność, gdyż najczęściej dochodzi tam do wypadków? f. Czy zasada ograniczonego zaufania oznacza, że trzeba zawsze ustępować pierwszeństwa samochodom?
8. Kultura na drodze. Regulacje normujące życie społeczne: unikanie zachowań agresywnych, tolerancja, życzliwość, empatia. Osoba szkolona ma świadomość, że przestrzeganie norm społecznych na drodze zwiększa bezpieczeństwo i wygodę wszystkich uczestników ruchu drogowego.	a. Dlaczego nie warto straszyć pieszych na chodnikach? b. Czy powinno się dzwonić na pieszych? c. W jaki sposób ostrzegać pieszych dzwonkiem rowerowym?
9. Manewry. Zdobywanie umiejętności: włączania się do ruchu, skręcania w prawo, skręcania w lewo, zawracania, wymijania, omijania, wyprzedzania, zatrzymywania, w tym zatrzymania z wykorzystaniem śluzu rowerowej. Osoba szkolona potrafi bezpiecznie wykonać wymienione manewry.	a. Kiedy rowerzysta może wyprzedzać z prawej strony? b. Jakich pojazdów nie może wyprzedzać rowerzysta z prawej strony? c. Komu rowerzysta musi ustąpić pierwszeństwa, włączając się do ruchu? d. Czym się różni wyprzedzanie od wymijania?



10. Zagrożenia w ruchu drogowym. Analiza różnych sytuacji wynikających z niewłaściwego zachowania rowerzysty w ruchu drogowym. Przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez rowerzystów. Osoba szkolona potrafi przewidzieć następstwa niewłaściwych zachowań rowerzysty, trafnie ocenia sytuacje i wyciąga wnioski.	a. Jaka jest najczęstsza przyczyna wypadków z udziałem rowerzystów? b. Jakie miejsca są najbardziej niebezpieczne dla rowerzysty? c. Z czyjej winy zdarzają się najczęściej wypadki z udziałem rowerzystów? d. Kiedy i w jakich warunkach dochodzi do wypadków z udziałem rowerzystów? e. Który z czynników ma największy wpływ na bezpieczeństwo rowerzysty? f. Jak odróżnić ulicę bezpieczną dla rowerzysty od niebezpiecznej? g. Jakie są zasady wyboru bezpiecznej trasy? h. Kiedy lepiej skręcać w lewo na dwa razy? i. Czy jazda zgodna z przepisami gwarantuje rowerzyście bezpieczeństwo? j. Dlaczego jazda po chodniku nie zapewnia rowerzyście bezpieczeństwa? k. Kiedy jazda po chodniku jest bardziej niebezpieczna niż jazda ulicą? l. W jakim miejscu istnieje największe ryzyko wypadku dla rowerzysty jadącego po drodze dla rowerów?
11. Znaki i sygnały drogowe, w szczególności dotyczące rowerzystów Rodzaje sygnałów i znaków drogowych oraz ich analiza w odniesieniu do konkretnych sytuacji w ruchu drogowym. Osoba szkolona zna znaki i sygnały drogowe, właściwie na nie reaguje.	a. Do jakiej grupy znaków drogowych należy znak „droga dla rowerów”? b. Do jakiej grupy znaków drogowych należy znak „zakaz jazdy rowerem”? c. Do jakiej grupy znaków drogowych należy znak „uwaga rowerzysty”? d. Dlaczego znaki określające pierwszeństwo mają specyficzne, odmienne od innych znaków kształty? e. Co oznacza ten znak (obrazek: znak droga dla rowerów i pieszych)? f. Co to są znaki poziome? g. Jak wygląda znak oznaczający powierzchnię przeznaczoną dla ruchu rowerowego? h. Co oznacza znak tzw. sierżanta rowerowego (obrazek: znak P27)? i. Jak oznaczony jest przejazd dla rowerzystów przez jezdnię?



12. Pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach. Zasady pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach: równorzędnych, z drogą z pierwszeństwem, o ruchu okrężnym, o ruchu kierowanym. Osoba szkolona potrafi określić, komu ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa przejazdu na konkretnym skrzyżowaniu.	a. Krzyżówka typu „kto ma pierwszeństwo?” z rowerzystą jadącym na zasadach ogólnych. b. Krzyżówka z rowerzystą na przejeździe rowerowym z pierwszeństwem. c. Krzyżówka z rowerzystą na przejeździe rowerowym bez pierwszeństwa.
13. Sygnały wysyłane przez różne pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym. Sygnały pojazdów uprzywilejowanych w ruchu. Sposoby sygnalizowania planowanych manewrów, np. skrętu w lewo lub w prawo, zmiany pasa ruchu, zawracania, włączania się do ruchu, cofania. Osoba szkolona właściwie interpretuje sygnały wysyłane przez różne pojazdy i odpowiednio na nie reaguje.	a. W jaki sposób rowerzysta sygnalizuje manewry? b. Jak poznać zamiary kierowców?
14. Bezpieczna prędkość. Droga zatrzymania w zależności od warunków, w jakich porusza się pojazd, i jego prędkości. Osoba szkolona rozumie zależność długości drogi hamowania pojazdu od różnych czynników.	a. Od czego zależy droga hamowania rowerzysty? b. W jakich warunkach wydłuża się droga hamowania samochodu? c. Dlaczego pojazdy duże są bardziej niebezpieczne dla rowerzysty niż zwykłe samochody? d. Co to jest „martwe pole”?
15. Wycieczki rowerowe. Zasady obowiązujące rowerzystów jadących w grupie: dozwolona liczba rowerzystów, zachowanie bezpiecznej odległości, dostosowanie tempa jazdy do najsłabszego członka grupy, zasady ruchu drogowego. Bezpieczne przewożenie bagażu na rowerze (rozłożenie bagażu i jego umocowanie). Osoba szkolona zna obowiązujące zasady ruchu drogowego i potrafi bezpiecznie jechać w grupie. Potrafi określić, co i w jaki sposób można przewozić na rowerze. Przewiduje zagrożenia mogące być skutkiem niewłaściwego przewożenia bagażu.	a. Czy wożenie ludzi na bagażniku lub ramie rowerowej jest dozwolone? b. O czym należy pamiętać, jadąc w kolumnie rowerzystów?
16. Postępowanie w razie wypadku Przekazywanie informacji o wypadku. Udzielanie pierwszej pomocy, numery alarmowe, treści przekazywanych informacji. Osoba szkolona zna numery alarmowe oraz potrafi sformułować i przekazać informację o wypadku. Umie podjąć odpowiednie działania w przypadku wystąpienia drobnych urazów.	a. Podstawowe numery alarmowe, to: b. Informacja o wypadku podawana służbom powinna zawierać... c. Kto ma obowiązek udzielać pierwszej pomocy po wypadku?



17. Zachowanie rowerzysty na drodze dla rowerów

Przekazanie informacji na temat niebezpieczeństw wynikających z poruszania się po drodze dla rowerów oraz zasad obowiązujących rowerzystów jadących po drodze dla rowerów.

Osoba szkolona zna obowiązujące zasady ruchu drogowego i potrafi bezpiecznie jechać po drodze dla rowerów.

- a. Czy jazda drogami rowerowymi jest obowiązkowa?
- b. Gdzie musi poruszać się rowerzysta, gdy nie ma drogi rowerowej?
- c. Jakie są rodzaje tzw. ścieżek rowerowych?
- d. Czym różni się pas ruchu dla rowerów od drogi dla rowerów?
- e. Kiedy dozwolona jest jazda po chodniku?
- f. Jak poznać, czy nie jedzie się „pod prąd” drogą lub pasem ruchu dla rowerów?
- g. Co to jest kontrapas?
- h. Czym się różni kontrapas od kontra ruchu?
- i. Czy żeby jechać rowerem pod prąd drogi jednokierunkowej konieczny jest kontrapas?
- j. Kiedy wolno jechać rowerem pod prąd drogi jednokierunkowej?
- k. Jaki rodzaj pobocza jest obowiązkowy dla rowerzysty?
- l. Do czego służy śluza rowerowa?
- m. W jaki sposób korzystać ze śluzy rowerowej, gdy dojeżdżając do niej mamy zielone światło?
- n. W jaki sposób korzystać ze śluzy rowerowej, gdy dojeżdżając do niej mamy czerwone światło?



fot. 11. (Uczniowie Szkoły Podstawowej nr 68 we Wrocławiu przed bramą szkolną w oczekiwaniu na wyjazd na trasę egzaminu praktycznego na pobliskich ulicach). Dopiero w takiej „holenderskiej” formule istnieje możliwość sprawdzenia umiejętności stosowania w praktyce wcześniej przyswojonych na lekcjach przepisów. Egzaminy holenderskie (nie będące formalnie egzaminami na kartę rowerową) odbywają się już z powodzeniem w kilku miastach Polski. Oprócz instruktorów i nauczycieli czynnie uczestniczą w nich także rodzice, którzy po wcześniejszym przeszkoleniu oceniają poprawność manewrów uczniów w różnych punktach trasy.



Pytania/zagadnienia do egzaminów w proponowanym przejrzystym układzie docelowym,
wraz sugestią liczby pytań przyporządkowanej do każdego z działów

Działy tematyczne	Liczba pytań w teście	Pytania/zagadnienia
Podstawowe zasady: reguły, definicje, uprawnienia, itp.	2	- Kto zgodnie z prawem jest rowerzystą? - Kto musi mieć uprawnienia do jazdy rowerem? - Jakie są możliwe skutki braku karty rowerowej? - Czym różni się rower od rikszy? - Jaką szerokość maksymalną może mieć rower? - Gdzie osoba nieletnia może poruszać się bez karty rowerowej? - Co to jest droga publiczna? - Czy jazda rowerem po chodniku wymaga uprawnień? - Czy jazda osoby nieletniej rowerem w towarzystwie dorosłego zwalnia z obowiązku posiadania karty rowerowej?
Znaki i sygnały drogowe	2	- Jaka jest właściwa hierarchia znaków i sygnałów drogowych (która kolejność jest właściwa)? - Czy polecenia policjanta kierującego ruchem są ważniejsze od sygnalizacji świetlnej na danym skrzyżowaniu? - Czy jeżeli policjant nazuje jazdę przez skrzyżowanie, to można zignorować czerwone światło? - Do jakiej grupy znaków drogowych należy znak „droga dla rowerów”? - Do jakiej grupy znaków drogowych należy znak „zakaz jazdy rowerem”? - Do jakiej grupy znaków drogowych należy znak „uwaga rowerzysta”? - Dlaczego znaki określające pierwszeństwo ma specyficzne, odmienne od innych znaków kształty? - Co oznacza znak (obrazek: droga dla rowerów i pieszych)? - Co to są znaki poziome? - Jak wygląda znak oznaczający powierzchnię przeznaczoną dla ruchu rowerowego? - Co oznacza znak tzw. sierżanta rowerowego (obrazek: znak P27)? - Jak oznaczony jest przejazd dla rowerzystów przez jezdnię?
Infrastruktura dla rowerów	3	- Czy jazda drogami rowerowymi jest obowiązkowa? - Gdzie musi poruszać się rowerzysta, gdy nie ma drogi rowerowej? - Jakie są rodzaje tzw. ścieżek rowerowych? - Czym różni się pas ruchu dla rowerów od drogi dla rowerów? - Kiedy dozwolona jest jazda po chodniku? - Jak poznać czy nie jedzie się pod prąd drogą lub pasem rowerowym kierunku? - Co to jest kontrapas? - Czym się różni kontrapas od kontra ruchu? - Czy żeby jechać rowerem pod prąd drogi jednokierunkowej konieczny jest kontrapas? - Kiedy wolno jechać rowerem pod prąd drogi jednokierunkowej? - Jaki rodzaj pobocza jest obowiązkowy dla rowerzysty? - Do czego służy śluza rowerowa? - W jaki sposób korzystać ze śluzy rowerowej, gdy dojeżdżając do niej mamy zielone światło? - W jaki sposób korzystać ze śluzy rowerowej, gdy dojeżdżając do niej mamy czerwone światło?



Działy tematyczne	Liczba pytań w teście	Pytania/zagadnienia
Jazda po chodniku	1	- Kiedy dozwolona jest jazda po chodniku? - Dlaczego nie warto straszyć pieszych na chodnikach? - Jak ostrzegać pieszych dzwonkiem rowerowym?
Zasady ustępowania pierwszeństwa	3	- Krzyżówka typu „kto ma pierwszeństwo?” z rowerzystą jadącym na zasadach ogólnych. - Krzyżówka z rowerzystą na przejeździe rowerowym z pierwszeństwem. - Krzyżówka z rowerzystą na przejeździe rowerowym bez pierwszeństwa.
Wypożyczenie roweru	1	- Jaki jest najważniejszy dla bezpieczeństwa element wyposażenia roweru? - Uzreguluj elementy wyposażenia od najważniejszego do najmniej ważnego (która kolejność jest właściwa)? - Dlaczego dzwonek rowerowy jest ważnym (obowiązkowym) wyposażeniem roweru? - Czy istnieje obowiązek jazdy w kasku? - Jaki rodzaj światła w rowerze jest obowiązkowy w dzień i musi być przymocowany na stałe? - Jaki rodzaj odblasków rowerowych nie jest obowiązkowy, ale bardzo poprawia bezpieczeństwo rowerzysty po zmroku? - Dlaczego jeden wymagany przepisami sprawny hamulec nie zapewnia efektywnego hamowania? - Ile sprawnych hamulców powinien mieć rower? - Jak ustawić właściwą wysokość siodełka? - Dlaczego właściwa wysokość siodełka jest istotna? - Jakie powinno być właściwe ciśnienie w oponie rowerowej? - Dlaczego warto mieć właściwe ciśnienie w oponach rowerowych?
Technika jazdy i manewry	3	- Kiedy rowerzysta może wyprzedzać z prawej strony? - Jakich pojazdów nie może wyprzedzać rowerzysta z prawej strony? - Komu rowerzysta musi ustąpić pierwszeństwa, włączając się do ruchu? - Czym się różni wyprzedzanie od wymijania? - Jaki jest najbardziej niebezpieczny manewr dla rowerzysty na drodze? - Jakie umiejętności techniczne jazdy musi posiadać rowerzysta? - Dlaczego rowerzysta musi umieć prowadzić rower jedną ręką i oglądać się za siebie nie zmieniając toru jazdy? - Kiedy rowerzysta powinien sygnalizować manewry? - Która kolejność zachowań jest prawidłowa podczas skręcania w lewo? - Od czego zależy droga hamowania rowerzysty? - Czy wożenie ludzi na bagażniku lub ramie rowerowej jest dozwolone? - O czym należy pamiętać, jadąc w kolumnie rowerzystów?



Działy tematyczne	Liczba pytań w teście	Pytania/zagadnienia
Bezpieczeństwo rowerzysty	3	- Co stanowi największe zagrożenie dla rowerzysty? - Jaka jest najczęstsza przyczyna wypadków z udziałem rowerzystów? - Jakie miejsca są najbardziej niebezpieczne dla rowerzysty? - Z czyjej winy zdarzają się najczęściej wypadki z udziałem rowerzystów? - Kiedy i w jakich warunkach dochodzi do wypadków z udziałem rowerzystów? - Który z czynników ma największy wpływ na bezpieczeństwo rowerzysty? - Jak odróżnić ulicę bezpieczną dla rowerzysty od niebezpiecznej? - Zasady wyboru bezpiecznej trasy? - Kiedy lepiej skręcać w lewo na dwa razy? - Czy jazda zgodna z przepisami gwarantuje rowerzyście bezpieczeństwo? - Dlaczego jazda po chodniku nie zapewnia rowerzyście bezpieczeństwa? - Kiedy jazda po chodniku jest bardziej niebezpieczna niż jazda ulicą? - W jakim miejscu istnieje największe ryzyko wypadku dla rowerzysty jadącego po drodze dla rowerów? - Dlaczego pojazdy duże są bardziej niebezpieczne dla rowerzysty niż zwykłe samochody? - Co to jest „martwe pole”?
Ruch pieszcy	1	- Gdzie można przechodzić przez jezdnię? - Czy pieszy ma pierwszeństwo przy wchodzeniu na pasy? - Kiedy trzeba mieć odblaski? - Kiedy przechodzenie przez jezdnię jest niebezpieczne? - Jak poruszać drogą bez chodnika? - Na co zwracać uwagę gdy kierowca przepuszcza na nas na pasach na drodze wielopasmowej?
Pierwsza pomoc	1	Podstawowe numery alarmowe, to: Informacja podawana służbom o wypadku powinna zawierać... Kto ma obowiązek udzielać pierwszej pomocy po wypadku?
Hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch	1	- Czym różnią się przepisy dotyczące hulajnogi elektrycznej od przepisów dotyczących rowerów? - Czym różnią się przepisy dotyczące urządzeń transportu osobistego od przepisów dotyczących rowerów? - Czym różnią się przepisy dotyczące urządzeń wspomagających ruch od przepisów dla pieszych? - Czym różnią się przepisy dotyczące poruszania się przy pomocy urządzeń wspomagających ruch od przepisów obowiązujących pieszych? - Przy pomocy których urządzeń można poruszać się po drogach dla rowerów? - Do prowadzenia których urządzeń wymagana jest karta rowerowa? - Czym różnią się urządzenia wspomagające ruch od urządzeń transportu osobistego? - Jakie są podstawowe różnice pomiędzy przepisami regulującymi jazdę hulajnogą elektryczną, urządzeniami transportu osobistego i urządzeniami wspomagającymi ruch?
W sumie:	25	



Mity i fakty na temat bezpieczeństwa – potrzeba zmiany akcentów w przekazie edukacyjnym

Według popularnych przekonań najważniejsze dla bezpieczeństwa rowerzysty są: jazda w kasku, posiadanie światełek i odbłasków oraz przestrzeganie przepisów. Jest to jednak recepta fałszywa, a nawet społecznie szkodliwa. Stosowanie się do niej oczywiście wpływa pozytywnie na bezpieczeństwo, jednakże stosowanie się do niej, to o wiele za mało. W praktyce są to jedynie dodatki do bezpieczeństwa i nie można stawiać się ich w centrum przekazu na temat bezpieczeństwa, gdyż wprowadza to w błąd. Zbytne skupianie się na tych elementach odwraca niestety uwagę od tego, co dalece bardziej istotne. Prawdziwy klucz do bezpieczeństwa na rowerze (i na innych podobnych pojazdach) leży gdzie indziej. Decydują o nim: uważność (odpowiednio skierowana uwaga rowerzysty), umiejętności (wyćwiczone właściwe reakcje i zachowania) oraz unikanie miejsc (zbyt) niebezpiecznych do jazdy (możliwe dzięki właściwej ocenie ryzyka).

Jest inaczej niż uważa większość

To, że jakieś przekonania są popularne i bardzo mocno zakorzenione w świadomości (w tym przypadku przede wszystkim w Polsce), nie oznacza wcale, że są prawdziwe. Istnieje kilka ważnych powodów, dlaczego najbardziej popularny przepis na „bezpiecznego rowerzystę” nie może działać. Wynikają one bezpośrednio z analizy danych na temat zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów zgromadzonych w policyjnym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK). Fakty są inne.

1. Najczęstszym rodzajem wypadku z udziałem rowerzysty jest potrącenie przez samochód osobowy. Wykonany ze styropianu kask rowerowy może jedynie w niewielkim stopniu ograniczyć skutki takiej kolizji.
2. Sprawne światełka i odbłaski są bardzo ważne po zmierzchu, ale nie mają żadnego znaczącego wpływu na bezpieczeństwo w dzień, kiedy to dochodzi do zdecydowanej większości (ok. 96%!) zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów.
3. Znajomość przepisów i jazda w zgodzie z nimi też jeszcze niczego nie gwarantuje, bo ok. 7 na 10 wypadków z udziałem rowerzystów zdarza się z winy kierowców samochodów (przestrzeganie przepisów przez cyklistę nie zapobiegło tym zdarzeniom).

Problemu bezpieczeństwa nie załatwia też inny popularny w naszym społeczeństwie sposób, jakim jest praktykowana powszechnie jazda rowerem po chodniku. Większość wypadków bowiem (ponad 80%) zdarza się na skrzyżowaniu, gdzie chodnik i tak się urywa

(wielu rowerzystów ulega tu pokusie jazdy po pasach, co z oczywistych względów, bezpieczne nie jest).

Realna (działająca) recepta na bezpieczeństwo

Bezpieczeństwo rowerzysty (i każdego niechronionego uczestnika ruchu, niezależnie od wieku) zależy przede wszystkim od jego praktycznych umiejętności. Filary bezpieczeństwa to:

uwaga skierowana na innych uczestników ruchu, odpowiednie zachowanie i unikanie miejsc niebezpiecznych.

- I. Rowerzysta musi nauczyć się aktywnie obserwować innych uczestników ruchu (zwłaszcza samochody) i umieć przewidywać potencjalne niebezpieczeństwa, jakie mogą się pojawić z ich strony.
- II. Rowerzysta musi posiadać umiejętności odpowiedniej reakcji np. awaryjnego hamowania (dwoma sprawnymi hamulcami) i zachowywać się przewidywalnie dla innych uczestników ruchu (m.in. prawidłowo sygnalizować manewry).
- III. Konieczna jest umiejętność wyboru bezpiecznej trasy tj. odróżnienia miejsc (ulic) bezpiecznych od niebezpiecznych, czyli takich, gdzie ani ostrożność, ani obserwacja, czy nawet najlepsze umiejętności nie będą wystarczające ze względu na zbyt wysokie realne prędkości pojazdów (przeważnie oscylujące powyżej dopuszczalnych limitów).

Projekt

„Rowerowa Szkoła Aktywności Obywatelskiej”

Niniejsza propozycja programu edukacyjnego programu powstała jako produkt projektu sieciowego zrealizowanego w latach 2021–2022 przez Wrocławską Inicjatywę Rowerową. Celem strategicznym projektu było podniesienie efektywności edukacji rowerowej w Polsce poprzez konsolidację środowiska edukatorów rowerowych (działaczy NGO, nauczycieli, świadomych samorządowców), implementację na polskim gruncie najlepszych praktyk z krajów UE, przygotowanie merytoryczne zakresu edukacji rowerowej oraz szczegółowej wizji reformy karty rowerowej. W realizację programu zaangażowane były organizacje rowerowe z Białegostoku, Lublina, Łodzi, Poznania, Warszawy, Wrocławia, Gdyni, Gliwic, Katowic, Krakowa, Jaworzna, Olsztyna, Rzeszowa i Świdnika. W pierwszej piątce wymienionych miast realizowany był pełen pakiet działań projektowych w skład który weszły: zajęcia warsztatowe w szkołach „Bezpieczny Rowerzysta w Mieście” (ponad 200 warsztatów), cykl seminariów regionalnych „Efektywna Edukacja Rowerzystów dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”, kampania społeczna „Zadbajmy o kartę rowerową – zadbajmy o bez-



pieczeństwo” oraz wizycie studyjnej dotyczącej edukacji rowerzystów w Belgii, Holandii i Francji. Edukatorzy z pozostałych miast zaproszeni zostali do międzysektorowej platformy integrującej środowisko osób zajmujących się edukacją rowerową – grupy na Facebooku pn. „Ogólnopolska sieć edukatorów rowerowych” oraz wzięli udział w zorganizowanym na koniec projektu ogólnopolskim zjeździe edukatorów rowerowych

(w listopadzie 2022). Podczas spotkania miały miejsce konsultacje wytycznych do reformy polskiego systemu szkolenia rowerzystów (społecznej propozycji reformy karty rowerowej) oraz modelowego programu edukacji rowerowej do wdrażania w gminach (wdrożenie do czasu zreformowania karty rowerowej na poziomie krajowym). Wszystkie produkty projektu można znaleźć na stronie **www.rowerowaszkola.pl**.



