**Φιλοσοφία - Σκοπιμότητα**

Με τον όρο ‘κυκλοφοριακή αγωγή’, δεν εννοούμε απλώς την κυκλοφοριακή εκπαίδευση των παιδιών, δηλαδή τη συστηματική διδασκαλία στα σχολεία θεμάτων σχετικών με την κυκλοφορία και την κυκλοφοριακή ασφάλεια, αλλά αναφερόμαστε σε όλες εκείνες τις επιδράσεις που δέχεται ο άνθρωπος, κυρίως στις μικρές ηλικίες, από το περιβάλλον και οι οποίες διαμορφώνουν τη μετέπειτα συμπεριφορά του ατόμου είτε ως οδηγού είτε ως πεζού είτε ως ποδηλάτη (Μαρούλης, 2012).

Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας εστιάζει στις ηλικιακές ομάδες που επιδρά και στην προβληματική συμπεριφορά που ενδεχομένως έχει αναπτυχθεί. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα που παγκοσμίως έχουν πραγματοποιηθεί σε μαθητές ηλικίας 5 έως 16 ετών είναι πάρα πολλά και επιτρέπουν την εξαγωγή συμπερασμάτων για την αποτελεσματικότητα της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας στα σχολεία και έξω από αυτά. Η έρευνα των Dragutinovic και Twisk, (2006), δείχνει ότι η αποτελεσματικότητα και συνεπώς η σημαντικότητα της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας εξαρτάται από αρκετούς παράγοντες, όπως:

* Την αποδοχή ότι οι μαθητές/τριες πρέπει να αναγνωρίζονται ως ευάλωτη ομάδα που αφορά την οδική ασφάλεια και η εκπαίδευση μπορεί να είναι άμεση και αποτελεσματική.
* Την απόφαση από εθνικούς φορείς διαφόρων κρατών ότι η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι μέρος του εθνικού ολοκληρωμένου προγράμματος σπουδών, παρόλο που η οργάνωση της μπορεί να διαφέρει σημαντικά από χώρα σε χώρα.
* Τη διδασκαλία της με πρακτικό και βιωματικό τρόπο, ως δράση του σχολείου, ενταγμένη στις δράσεις της κοινότητας και του περιβάλλοντος στο οποίο ο/η μαθητής/τρια ζει και μεγαλώνει, με εκστρατείες ενημέρωσης και δραστηριότητες.
* Την εμπλοκή των παιδιών και των εφήβων σε πραγματικές αποφάσεις που θα τους βοηθήσουν να παραμείνουν ασφαλείς.
* Την κατανόηση των αναγκών και των ανησυχιών των μαθητών/τριών και συνεπώς το ρεαλισμό στον τρόπο ζωής τους. Πολλές φορές τα προγράμματα εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας μπορεί να μην προσθέσουν κάτι στη βελτίωση των δεξιοτήτων των μαθητών/τριών ή να είναι πολύ προχωρημένα για να εφαρμοστούν.
* Την αναγνώριση των δυνατοτήτων του νεαρού χρήστη ως μονάδα ή ως μέρος μιας συγκεκριμένης κοινότητας ή μιας συνεργατικής ομάδας.
* Την «εταιρική» σχέση μεταξύ των σχολικών μονάδων και των τοπικών –αρμόδιων για την οδική ασφάλεια – αρχών.
* Την ανάπτυξη προσωπικών δυνάμεων, όπως η αυτοεκτίμηση και η επιμονή στο στόχο.
* Την προώθηση της θετικής συμπεριφοράς, επιβραβεύοντας την ασφαλέστερη στάση-ενέργεια, επινοώντας κάποιου τύπου ανταμοιβή και ενθαρρύνοντας τα παιδιά σε ερωτήσεις ή αναζήτηση βοήθειας, όταν αισθάνονται ανασφαλή.

Οι μαθητές/τριες παίρνουν από το σχολικό περιβάλλον το μεγαλύτερο μέρος της γενικής εκπαίδευσής τους. Συνεπώς, το σχολείο και τα εκπαιδευτικά προγράμματα αποτελούν περιβάλλον προσφοράς δυνατοτήτων κατάρτισης και εκπαίδευσης παιδιών στην οδική ασφάλεια (Θεοδοσέλη, 2017). Ο ρόλος τους γίνεται ακόμα σημαντικότερος, όταν σύμφωνα με τα ποσοστά των διεθνών στατιστικών, μεγάλο μέρος των παιδικών-εφηβικών τραυματισμών από τροχαία συμβαίνει από και προς το σχολείο και γύρω από αυτό. (Abdel, Chundi & Lee, 2007).

Μια βασική παραδοχή που αφορά την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι ότι αν οι μαθητές/τριες είναι εφοδιασμένοι/ες με πληροφορίες και γνώσεις για την ορθή χρήση του δρόμου, θα βελτιώσουν την οδική τους συμπεριφορά (Grayson, 1981). Ωστόσο και παρά την έλλειψη σχετικής βιβλιογραφίας που αποδεικνύει την αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων για την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, το σχολείο φαίνεται να είναι το πιο κατάλληλο περιβάλλον πρόληψης και θεωρείται υψίστης σημασίας από πολλές ομάδες, όπως η Παγκόσμια Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια.