

**XXXI. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekció
Budapest, 2013. április 16-18.
Nemzeti Közszolgálati Egyetem
Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar**

GYEREKEK BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉSRE VALÓ NEVELÉSE

Jelige: Yorki

2012. október

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	4
1.A közlekedés.....	5
1.1 Közúti közlekedés elemei	5
1.2 A három „E”	6
1.2.1 Education	6
1.2.2 Engineering.....	6
1.2.3 Enforcement.....	7
1.3 Bizalmi elv.....	7
2. Közlekedésbiztonság.....	8
3. Közúti közlekedési balesetek	9
3.1 A személysérüléses közúti közlekedési balesetek és a meghalt, megsérült személyek száma (KSH 2010. 1. táblázat)	9
3.2 A gyermekbalesetek alakulása Magyarországon.....	11
3.2.1 „Nemzeti Gyermek- és Ifjúságbiztonsági Akcióterv 2010-2019”	12
3.3 Gépjármű utasként meghalt, megsérült gyerekek száma.....	14
3.3.1 A biztonsági öv története	15
3.3.2 A gyerekülés	17
3.4 Gyalogoselütés során meghalt, megsérült gyerekek száma.....	22
3.5 A kerékpáros gyermekbalesetben meghalt, megsérült személyek száma	23
4.Közlekedésbiztonsági koncepciók	25
4.1 Első „Fehér könyv”	25
4.2 Második „Fehér könyv”, mint hatályos közlekedésbiztonsági koncepció	25
4.3 Gyermekek közlekedésbiztonsága az Európai Unióban és Magyarországon	26
5. ORFK-OBb megalakulása	28
5.1 Az ORFK-OBb tevékenysége az elmúlt években.....	29
6.Történeti áttekintés	31
7.A Rendőrség közlekedésre nevelési tevékenysége	35
7.1 Az „ovi-zsaru” program.....	35
7.2 Az iskola rendőre program	37
7.3 „Szuperbringa program”	38
7.4 Problémák.....	39
7.5 ORFK-OBb közlekedésre nevelés reformjával kapcsolatos javaslatai.....	40

8.Egy nap a GRSP (Global Road Safety Partnership) Magyarország Egyesületével .	42
9.Nevelés a helyes közlekedésre	44
9.1 A pedagógiai hatás és a hatáskeltő személyiség jellemzői.....	45
9.2 A nevelés módszerei	45
9.2.1 A tíz legrosszabb módszer	46
9.3 Miért fontos a nevelés?.....	47
9.4 Képességfejlesztések	48
9.4.1 A közlekedési képesség fejlesztése	48
9.4.2 Mozgásképesség fejlesztése	49
9.4.3 Megismerő képesség fejlesztése	49
9.4.4 A közlekedési érzékelés, észlelés, figyelem képességének fejlesztése	50
10. Javaslataim.....	51
10.1 Iskolarendőrök számának növelése	51
10.2 Zenehallgatás a kerékpáron	51
10.3 Nemzeti alaptanterv	52
10.4 Közlekedjünk informatika órán!.....	52
10.5 Ne csak a szeptemberi hónapra helyezzük a hangsúlyt!.....	52
10.6 Színesebb kerékpárutak, járdák	53
10.7 Kerékpárok a kereskedelemben.....	54
10.8 E-learning	54
10.9 Gyakorlati példa	54
Összegzés	56

Bevezetés

*„Nincs még egy olyan tragédia az életben,
mint egy gyermek halála. A dolgok sosem
jönnek úgy rendbe megint, mint azelőtt.”*

Dwight David Eisenhower

Mindennapi életünk során a közlekedési szabályok ismerete elengedhetetlen. Ahhoz, hogy biztonságosan kiléphessünk az utcára, szükség van egy bizonyos fokú tudásra, ez pedig a Közúti Rendelkezések Egységes Szabályozásának (KRESZ) ismerete **(1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet)**. Az emberek többségének eszébe sem jut, hogy már akkor a közlekedés részesévé válnak, amikor kilépnek az otthonaik ajtaján. A közlekedés nélkülözhetetlen az életünkből. Mivel az emberek részt vesznek a közlekedésben, ezért bármikor lehetnek egy közúti közlekedési baleset sértettjei, tanúi stb. Magyarországon évente több száz ember hal meg halálos kimenetelű baleset eredményeként, ezért nagyon fontosnak találom a baleset-megelőzést, a közlekedésbiztonság javítását. Véleményem szerint ezt a tudást a lehető legfiatalabb korban el kell sajátítani, hogy az évek során ösztönös legyen a tudás. **Dolgozatom célja, hogy választ találjak arra a kérdésre, hogy miként lehet növelni a közlekedésbiztonságot, milyen további intézkedések szükségesek a gyermek-balesetek megelőzésére? A közlekedésre nevelés elméletét és gyakorlatát szem előtt tartva szeretném bizonyítani, hogy a közlekedési balesetek elleni „védőoltás” nem más, mint a nevelés.**

1.A közlekedés

„A közlekedés személyeknek és dolgoknak (árúknak, termékeknek) olyan helyváltztatása, amely sajátos technikai eszközök igénybevételével, részint a közlekedésben dolgozók termelő munkája révén szabályszerűen és tervszerűen ismétlődve, részint nem termelő egyéni tevékenységként valósul meg.”¹

1.1 Közúti közlekedés elemei

A közúti közlekedésben három elemet különböztetünk meg, úgy, mint, az embert, a járművet és a környezetet. „**Az ember** szerepét vizsgálva olyan tényezők kerülnek előtérbe, mint pl. a közlekedés résztvevőinek létszáma, szerepe, életkora, közlekedési végzettsége.”

² A második elem **a jármű**. Ugyanúgy, mint a járművezetőnek, a járműnek is alkalmas állapotban kell lennie a közlekedésben való részvételhez. A járműbiztonság két fajtáját különböztetjük meg, úgy, mint, aktív- és passzív biztonság. Az aktív biztonság az emberre nézve a kondíció, lelkiállapot, észlelés, vagy a vezetési rutin, a járműre nézve a láthatóság, világítás, komfort, lengéscsillapítók, a környezetre vonatkozóan pedig az időjárási viszonyok, forgalomsűrűség, vagy a jelzések. A passzív biztonságnak két csoportját különböztetjük meg, belső és külső biztonság. A belső biztonság tárgykörébe tartoznak például a deformációs zónák, biztonsági öv, légzsák, míg a külső biztonság csoportjába tartoznak például a lökhárítók. Ezek a biztonsági berendezések, azért fontosak, mert évente több száz életet mentenek meg a balesetek következtében. A harmadik elem **a környezet**. Itt első sorban az úthálózatot értjük és annak közvetlen környezetét. A hazai úthálózat hossza az európai átlaghoz képest nincs hátrányban, azonban a minőségi paraméterek messze átlagon aluliak. Ezen rossz minőségű utak közlekedésbiztonsági kihatása igen kedvezőtlen. Még nagyobb rizikó faktort jelent, ha ezek a közutak és környezetük nincsenek összhangban. Megmagyarázhatatlan balesetek oka lehet az út széléről áradó túl sok információ, de a monotonia is, ezért ma már az utakat környezetükkel együtt tervezik különböző közlekedésbiztonsági szempontok miatt.

¹ DR. IRK Ferenc, Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe (2005. évi kiadás változatlan utánnyomása) 2011, Budapest 5. oldal

² DR. IRK Ferenc, Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe (2005. évi kiadás változatlan utánnyomása) Budapest, 2011, 8. oldal

1.2 A három „E”

1.2.1 Education

Fontos lenne, hogy a közlekedők ne a szankciók elkerülése érdekében tanúsítsanak felelősségteljes magatartást, hanem saját és társaik védelme érdekében, ezzel növelve a közlekedésbiztonságot, így csökkentve a balesetek számát. Ezt a célt szolgálják a pozitív viselkedési minták továbbítása, példaadás, képzés, továbbképzés, utánpótlás, **oktatás, nevelés** stb. A lakosság figyelmének központjában álló személyekre, szervezetekre (államfő, kormányfők, rendőrség, tűzoltók stb.) még nagyobb felelősség hárul, mert többek között ők azok, akik betartatják a szabályokat, tehát nekik pozitív mintával kell szolgálniuk. A Rendőrség munkája ebből a szempontból különösen fontos, főleg ilyen társadalmi megítélés mellett. A normasértések észlelésekor nem elég a büntetés kiszabása, el kell mondanunk, hogy miért kapta, ha nem tudja, és azt is el kell mondanunk, hogy ez másokra nézve veszélyes magatartás. „... hibás az olyan forgalomellenőrzés, amely nem gondoskodik a közlekedési felvilágosításhoz és neveléshez szükséges időről! A büntetés nem öncél, hanem a nevelés eszköze kell, hogy legyen.”³

1.2.2 Engineering

A statisztikai adatok azt mutatják, hogy vannak olyan helyek, időszakok, amikor és ahol nagyobb a balesetek száma. A szakemberek felismerték, de a laikus személy is nagyon jól tudja, hogy a büntetések mértékének növelésével nem elérhető a kitűzött cél. Egyrészt a baleseteket a közlekedők gondatlanságból követik el, a szabálysértés az, ami szándékos lehet. Másrészt, hiába szabnak ki több százézes bírságot az elkövetőnek, ha nem tudja kifizetni, elzárással sújtják, amely az államnak kerül plusz költségbe. Olykor viszonylag egyszerű forgalomszervezési változtatásokkal megelőzhetőek a balesetek, például egy baleseti gócpont felszámolásával. A leghatékonyabb megoldás tehát a mérnöki beavatkozás, ezen belül is a forgalomszervezés.

³ DR. IRK Ferenc, Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe (2005. évi kiadás változatlan utánnomása) Budapest, 2011, 42. oldal

1.2.3 Enforcement

A rendőrség oktató és nevelő tevékenysége csak másodrendű feladat. Fő feladata a közúti ellenőrzések végzése, illetve a megelőzés. Közúti ellenőrzés alatt a különböző veszélyek felismerésére gondolok és a meglévő problémák megoldására. A veszélyek időben való felismerése preventív jelentőségű. „A rendőrség által közúti közlekedési balesetek ellen folytatott harcnak a fő baleseti okokra kell irányulnia.”⁴

1.3 Bizalmi elv⁵

A bizalmi elv azt jelenti, hogy mindenki, minden közlekedő számíthat arra, hogy mások is betartják a közúti közlekedés szabályait. Lehetőség szerint úgy kell közlekedni, hogy a saját, illetve mások személy- és vagyonbiztonsága ne legyen veszélyeztetve. Közlekedésünk során ne akadályozzunk és zavarjunk senkit indokolatlanul.

⁴ DR. IRK Ferenc, Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe (2005. évi kiadás változatlan utánnyomása) 2011, Budapest 43. oldal

⁵ CSÁMER István: Technika- Közlekedési ismeretek 10-14 éveseknek, Glória Könyvkiadó, 5. oldal

2. Közlekedésbiztonság

A járművezetők célja, hogy minél gyorsabban és biztonságosabban érkezzenek a kitűzött helyre. Fontos, hogy az áruszállítás során az áru, hiánytalanul és időben érkezzen meg, személyszállításnál pedig a balesetmentes közlekedés az elvárt szint. Ha a fent említett közúti közlekedés bármelyik elemében (ember, jármű, környezet) működési zavar keletkezik, akkor, az veszélyt jelenthet a közlekedés biztonságára. Legtöbb esetben a járművezető hibájára vezethető vissza a veszély előidézése. Ha a gépkocsivezető alkalmas a közlekedési rendszer vele szemben támasztott követelményeit kielégíteni, akkor elmondhatjuk, hogy a közlekedés biztonság megfelelő szinten van. Ha ez a képesség csökkenni látszik, akkor nagyobb a valószínűsége egy baleset bekövetkezésének, így romlik a közlekedés biztonság. A közlekedés biztonságának növelése tehát az ember, a környezet és a jármű összhangjának megteremtésén alapul. Ahhoz, hogy ezt növelni tudjuk, ismernünk kell a három elem tulajdonságait. Az elemzések során meg kell találni azokat a tipikusnak mondható hibákat, helyeket, okokat, amelyek miatt sűrű a balesetek száma, ezt nevezzük baleseti ok kutatásnak, ezen belül pedig a baleseti gócpontok megszüntetésére kell törekedni. „A közlekedésbiztonság egyfajta kényes egyensúlyi állapot, amelyikben egyik oldalon áll az ember egyéni teljesítőképessége, a másikon az emberrel szemben támasztott követelmények.”⁶

Ezt a következő képlet jól mutatja:

$$\text{KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG} = \frac{\text{Közlekedési résztvevő teljesítőképessége}}{\text{Környezet által támasztott követelmények}}$$

⁶ http://doktori-iskola.law.pte.hu/files/tiny_mce/File/Archiv2/major_nyilv/ertekezes_major.pdf

3. Közúti közlekedési balesetek

A KSH és a 60/2011. ORFK utasítás szerint „közlekedési baleset: a legalább egy mozgó közúti-, vasúti-, vízi vagy légi jármű, továbbá - a közúti közlekedés körében - állatot hajtó (vezető) személy részvételével vagy ilyen jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg vétkesen előidézett olyan váratlan esemény, amellyel ok-okozati összefüggésben egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.”⁷

3.1 A személysérüléses közúti közlekedési balesetek és a meghalt, megsérült személyek száma (KSH 2010. 1. táblázat)

Év Year	Halálos Fatal	Súlyos With serious Sérüléssel / injury	Könnyű With slight injury	Összes Total	Meghalt Killed	Súlyosan Seriously megsérült / injured	Könnyen Slightly injured	Összes Total
	balesetek száma / number of accidents				személyek száma / number of persons			
1990	2 185	11 738	13 878	27 801	2 432	14 316	22 680	39 428
1991	1 875	10 081	12 633	24 589	2 120	12 210	20 466	34 796
1992	1 849	9 886	12 888	24 623	2 101	11 994	20 583	34 678
1993	1 462	7 768	10 297	19 527	1 678	9 328	16 102	27 108
1994	1 390	8 054	11 278	20 722	1 562	9 633	17 328	28 523
1995	1 414	7 738	10 665	19 817	1 589	9 349	16 537	27 475
1996	1 251	7 045	10 097	18 393	1 370	8 366	15 573	25 309
1997	1 249	7 091	10 757	19 097	1 391	8 397	16 360	26 148
1998	1 239	7 504	11 404	20 147	1 371	8 930	17 462	27 763
1999	1 180	6 735	11 008	18 923	1 306	7 966	16 704	25 976
2000	1 064	6 388	10 041	17 493	1 200	7 653	15 045	23 898
2001	1 132	6 673	10 700	18 505	1 239	7 920	16 229	25 388
2002	1 264	6 982	11 440	19 686	1 429	8 360	17 618	27 407
2003	1 135	6 904	11 937	19 976	1 326	8 299	18 328	27 953
2004	1 168	7 111	12 678	20 957	1 296	8 523	19 531	29 350
2005	1 139	7 010	12 628	20 777	1 278	8 320	19 185	28 783
2006	1 173	7 075	12 729	20 977	1 303	8 431	19 546	29 280
2007	1 106	6 876	12 653	20 635	1 232	8 155	19 297	28 684
2008	890	6 170	12 114	19 174	996	7 227	18 142	26 365
2009	752	5 583	11 529	17 864	822	6 444	16 830	24 096
2010	649	4 941	10 718	16 308	740	5 671	15 246	21 657

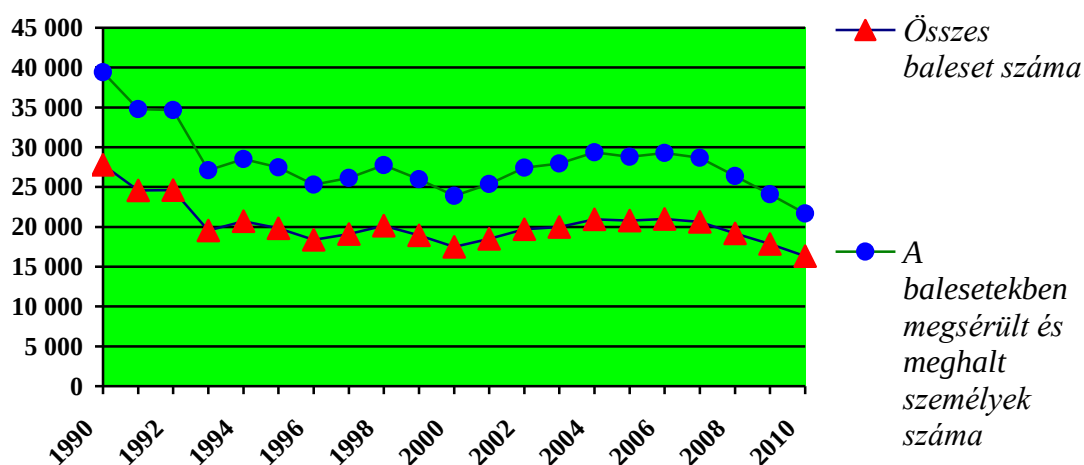
Az első táblázat alapján 1990-ben a személysérüléses balesetek száma 27 801 volt. Ez a szám 2010. évre 16 308-ra csökkent, ami azt jelenti, hogy húsz év alatt 41,3%-kal csökkent.

⁷ <http://www.police.hu/data/cms811411/60.pdf>

kent a közúti közlekedési balesetek száma. Ez maga után vonja a balesetekben megsérült személyek számát is. Míg 1990-ben a balesetekben megsérült, meghalt személyek száma 39 428 fő volt, ez a 2010. évre 21 657 személyre csökkent, amely körülbelül 45,1%-os javulást eredményezett. 1990-ben a halálos balesetek száma 2 185 volt, amely 2 432 halálos áldozatot követelt. 2010-ben 649 volt a halálos balesetek száma, ami azt jelenti, hogy 20 év alatt 70,3%-os csökkenés történt. 1990-ben 2 432 halálos áldozata volt a baleseteknek, amely 2010-re 740 főre csökkent, azaz 60,6%-os javulást jelentett.

A Központi Statisztikai Hivatal (továbbiakban: KSH) statisztikai adatai alapján elmondható, hogy az személysérüléssel járó balesetek száma és a megsérült, illetve meghalt személyek száma az évek folyamán csökkent, ami köszönhető a különböző közlekedésbiztonsági intézkedéseknek.

A balesetekben megsérült és meghalt személyek száma a táblázat alapján
(1. diagram)



A világ minden országában, így hazánkban is nagy gondot fordítanak a közlekedésbiztonságra. Olyan programok készülnek, amelyek rövid és hosszútávon tartalmazzák azokat az intézkedéseket, melyekkel csökkenthető a közúti közlekedési balesetek száma. Sajnos ezen balesetek áldozatainak nagy százaléka gyermek, akik csekély ismeretekkel rendelkeznek a KRESZ szabályait illetően.

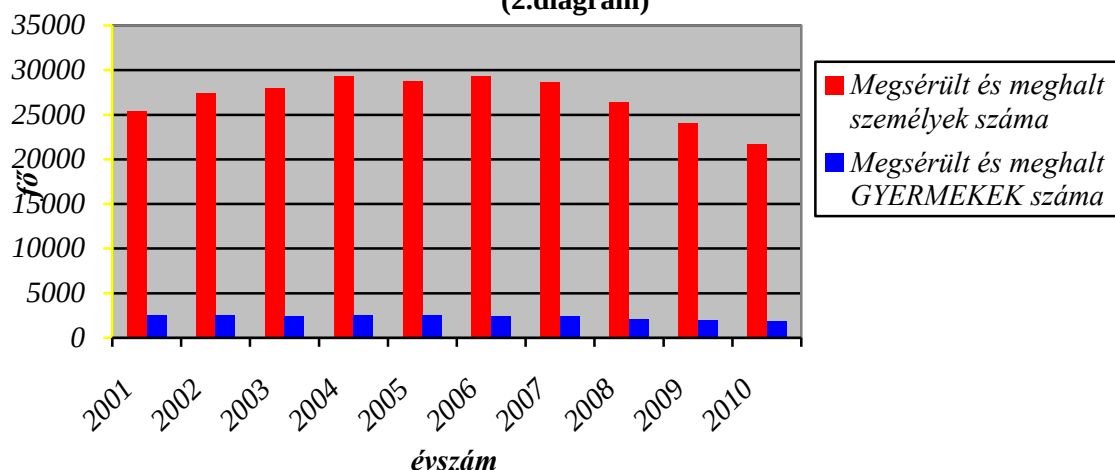
3.2 A gyermekbalesetek alakulása Magyarországon⁸

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Megsérült és meghalt gyermekek száma	2.461	2.465	2.437	2.494	2.514	2.418	2.434	2.117	2.012	1.808
Meghalt gyermekek száma	37	48	33	39	34	43	37	25	22	20

(2. táblázat)

Az 1. és 2. táblázatok alapján látható, hogy a 2001-ben történt balesetek, 25 388 személy sérülését, illetve halálát okozták, amelynek körülbelül 9,7 százaléka gyermek volt. 2002-ben ez a szám 9%-ra csökkent, 2003-ban 8,7%-ra, 2004-ben 8,5%-ra, 2005-ben 8,7%-ra növekedett, 2006-ban 8,7%-ra csökkent, 2007-ben 8,5%-ra emelkedett ezután pedig folyamatosan csökkent. A legkevesebb gyermeksérülés 2008-ban fordult elő, ugyanis a 26.365 megsérült, illetve meghalt személynek 8%-a volt gyermek. Azonban 2008-ban még mindig 25 volt az áldozatok száma a gyermekek körében. Ez a szám 2009-ben csökkent és 2010-ben elérte az addigi legkevesebb (20) halálos gyermekáldozatot. A 2. számú táblázat alapján jól látható, hogy a közlekedési balesetben megsérült, meghalt gyermekek száma mintegy 26,5%-kal csökkent 10 év alatt. A következő diagramon ábrázolom az általam levont következtetéseket.

Megsérült, meghalt gyermekek aránya az összes sérült, meghalt személyhez képest
(2. diagram)



⁸ <http://www.kti.hu/index.php/news/382/537/A-gyermekebalesetek-alakulasa-Magyarorszagon-2005%C3%A2-2009-koezoett>

„Az elmúlt években több olyan intézkedés történt, amelynek köszönhetően a gyermekek nagyobb biztonsággal vehetnek részt a forgalomban, de további beavatkozásra van szükség ahhoz, hogy biztonságuk megközelítse, ill. elérje a régebbi EU tagállamokban tapasztalható szintet.

Sokat segíthet a helyzeten, ha a **„Nemzeti Gyermekek és Ifjúságbiztonsági Akcióterv 2010-2019”**. programban megfogalmazott, a gyermekek közlekedésbiztonságával kapcsolatos törekvések megvalósulnak. Az említett akcióterv – a háztartási, valamint az iskolai balesetek visszaszorítása mellett - konkrét céljai között említi meg a gyermekek (azaz 0-14 év közöttiek) közúti közlekedésbiztonságának javítását, mely főbb beavatkozási területeit az alábbiak szerint nevesíti:

- a gépjárműben utazó gyermekek biztonságának javítása;
- a kerékpározó gyermekek biztonságának javítása;
- a gyalogos gyermekek biztonságának javítása.”⁹

3.2.1 „Nemzeti Gyermekek és Ifjúságbiztonsági Akcióterv 2010-2019”

„Jelentős előrelépés, hogy 2009-ben szakértői munkacsoportok bevonásával elkészült és elfogadásra került a „Nemzeti Gyermekek és Ifjúságbiztonsági Akcióterv 2010-2019”. A következő évtizedre vonatkozó akcióterv a gyermekek közlekedésbiztonságával kapcsolatban is tartalmaz fontos megállapításokat.

Az akcióterv az egyik legfontosabb beavatkozási területként a gépjárműben utazó gyermekek biztonságának fokozását nevesíti. Ezen belül a jövőben különösen fontos szerep hárul a gyermekbiztonsági rendszerek használatára. A legújabb nemzetközi kutatások eredményeire épül az a javaslat, mely szerint egy bizonyos életkor (várhatóan 4 év) alatt kizárólag a biztonságosabbnak tartott, a menetiránynak háttal elhelyezett gyermekbiztonsági rendszerben lehessen szállítani. A gyermekek biztonságos szállításának témaköre is napirendre került, de világossá vált, hogy az iskolabuszok közlekedése további szabályozásokat és egyéb intézkedéseket igényel.

⁹ <http://www.kti.hu/index.php/news/382/537/A-gyermekbalesetek-alakulasa-Magyarorszagon-2005%C3%A2-2009-koezoett>

Az akcióterv a kerékpározó gyermekek biztonságának javítása érdekében az észlelhetőség fokozását, a védősisak használatát, valamint a közlekedési ismeretszint tanrendi képzésen belüli fejlesztését javasolja (szabályismeret, veszélyfelismerés, közlekedési magatartás stb.), míg a gyalogos gyermekek közlekedése terén első sorban az iskolába vezető utak és az iskolák közvetlen környezete biztonsági szintjének növelése emelkedik ki a feladatok sorából.”¹⁰

A gyermekek három csoport részeseként válhatnak közlekedési baleset áldozatává, sértettjévé, mégpedig: **gépjármű utasaként, gyalogsként vagy kerékpárosként**. Sokak számára talán ismeretlen az a tény, hogy a gyermekek nem önállóan közlekedve válnak a balesetek áldozataivá, legtöbbször a gépjármű utasaként válnak sértett-



ra.

1. ábra¹¹

té. A 3. diagramon ábrázolom a gépjármű utasaként meghalt, megsérült gyermekek számát. Azt gondolom, e tény miatt fordult elő az, hogy a szakmai gyakorlatom során fokozott figyelmet szenteltünk a közlekedésben résztvevő legkisebb korosztály biztonságára, például gyermekülés használatá-



2. ábra¹²

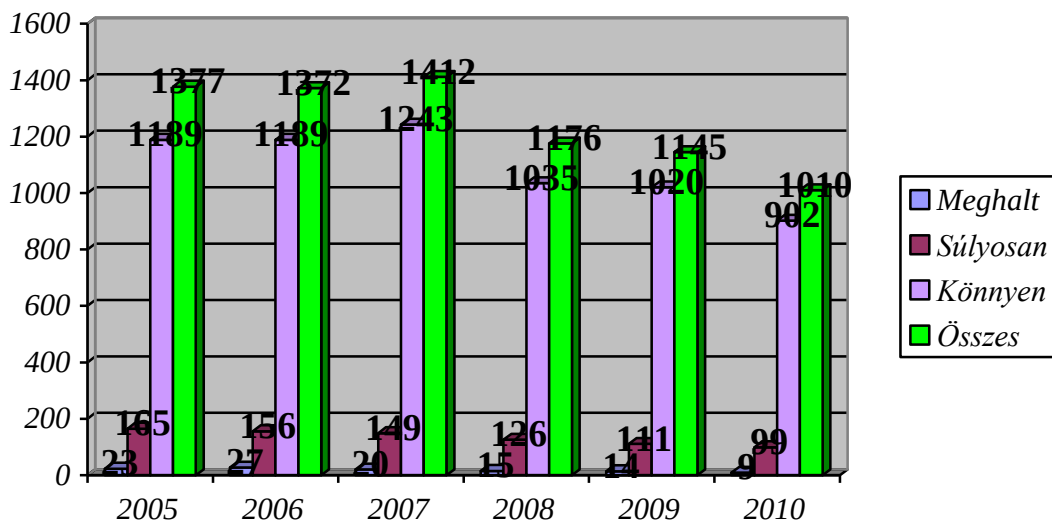
¹⁰ http://baleset-megelozes.eu/cikk_2.php?id=298

¹¹ <http://totalcar.hu/magazin/technika/adacules/>

¹² www.gyerekulesshop.hu

3.3 Gépjármű utasként meghalt, megsérült gyerekek száma

Gépjármű utasként meghalt, megsérült gyermekek száma
(3.diagram)



A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) felmérése alapján a 2009.évben a gyermekbiztonsági rendszer használata 67,8%-os volt. Ez azt jelenti, hogy a gyermekek egyharmadát nem rögzítették az előírásoknak megfelelően.

Év	Összesen				Biztonsági övet (gyermekülést) használt			
	Meghalt	Súlyosan	Könnyen	Összesen	Meghalt	Súlyosan	Könnyen	Összesen
2005	23	165	1189	1377	6	75	743	824
2006	27	156	1189	1372	10	65	787	862
2007	20	149	1243	1412	7	81	888	976
2008	15	126	1035	1176	6	64	789	859
2009	14	111	1020	1145	9	68	770	847
2010	9	99	902	1010	8	61	727	796

Gépjármű utasként megsérült/meghalt gyermekek száma
(3. táblázat)

2005-ben a gépjármű utasként megsérült, meghalt gyermekek száma 1377 volt. Az 1377 gyermek utas közül 23 kisgyermek vesztette életét. Az 1377 megsérült, meghalt gyermek közül összesen 824 gyermek volt rögzítve a szabályoknak megfelelően és a 23 meghalt

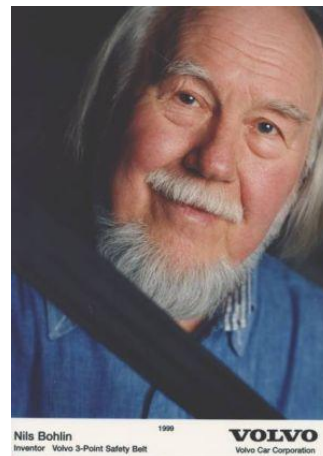
gyermek közül, 6 kisgyermek vesztette életét úgy, hogy gyermekülést használt. 2010-ben 26,7%-kal, azaz 1010-re csökkent megsérült, meghalt gyermekek száma. Az 1010 gyermekből 796 gyermek volt rögzítve, de sajnos így is 8 gyermek vesztette életét annak ellenére, hogy rögzítve volt. 2005-ben 59,8%-os volt a biztonsági öv (gyermekülés) használata, ami 2010-ben 78,8%-ra növekedett. Meglepő számomra a 2009. és a 2010. évi meghalt gyermekek száma, ugyanis 2009-ben 14 gyermek halt meg, ebből 9 gyermeknél használtak biztonsági övet, gyermekülést, tehát a meghalt gyermekek 64,2%-a be volt kötve. 2010-ben ez az arány 88,8%-ra növekedett, ugyanis 9 meghalt gyermek közül, 8 gyermeknél használtak biztonsági övet. Ebből a számadatból nem az következik, hogy a gyerekülés nem biztonságos, szimplán olyan súlyos közúti közlekedési balesetek voltak, amelyet lehetetlen volt túlélni.

3.3.1 A biztonsági öv története

A XX. században megindult a gépjárművek tömeggyártása, az addig luxuscikknek számító járművek széles körben elterjedtek. A gépkocsi gyártás fejlődésének azonban megjelentek az árnyoldali. Az egyre több járműnek köszönhetően növekedésnek indult a balesetek, tragédiák száma. Sok olyan közúti közlekedési baleset történt, ahol a járművezetők kirepültek az autóból és súlyos fej- és mellkasi sérüléseik keletkeztek. Egyértelművé vált, hogy erre a problémára, mihamarabb megoldást kellett találni. Elsőként a 30-as években, az Amerikai Egyesült Államok orvosai követelték a kormányzattól, hogy támogassák annak a biztonsági rendszernek a fejlesztését, amely megakadályozhatja a járműből való kiesését, kirepülést. Első megoldási javaslatként kifejlesztették a két pontos biztonsági övet (deréköv). A két pontos biztonsági öv kétség kívül hatásosnak bizonyult, mert valóban megakadályozta az autóból való kirepülést, de az ostorcsapás¹³ ellen nem jelentett megoldást. Hiába ismerték föl, hogy fejlesztésekre van szükség, egyik cég sem tartotta fontosnak. 1949-ben a Nash autógyár Ford típusú modelljeit biztonsági övvel felszerelve lehetett megvásárolni. Az 1950-es években új lendületet kapott a biztonsági felszerelések fejlesztése, amelyben immár Svédország játszott főszerepet. A svéd Volvo autógyár már a 40-es években elhíresült a biztonsági fejlesztéseiről, azonban az emberek nem törődtek a biztonságukkal. A Volvo 1958-ban szabadalmaztatta azt a három pontos biztonsági övet, amelyet ma is változatlan formában megtalálhatunk a gépjárművekben. A fejlesztőmérnök, Nils

¹³ Ostorcsapás: amikor frontális ütközéskor az emberi felsőtest hirtelen előre, majd hátralendül

Bohlin (1920-2002.), svéd származású mérnök volt, aki kezdetben a Saab gyárnál dolgozott. A „V” alakú biztonsági öv sikere abban rejlik, hogy a medencénél keresztirányban, valamint a felső testrészt elöl harántirányban áthaladva, az ütközés során fellépő energiát az emberi test legerősebb részeihez a medencéhez és a bordához vezeti el. Az első autó (Volvo PV 544), amely három pontos biztonsági övvel volt felszerelve 1959. augusztus 13-án került a kereskedésbe, ez tekinthető a három pontos biztonsági öv születésnapjának. Magyarországon az 1976. január 1-én hatályba lépett 1/1975 (II. 5.) KPM-BM együttes rendelete tette kötelezővé a biztonsági öv használatát az első üléseken.



3. ábra¹⁴

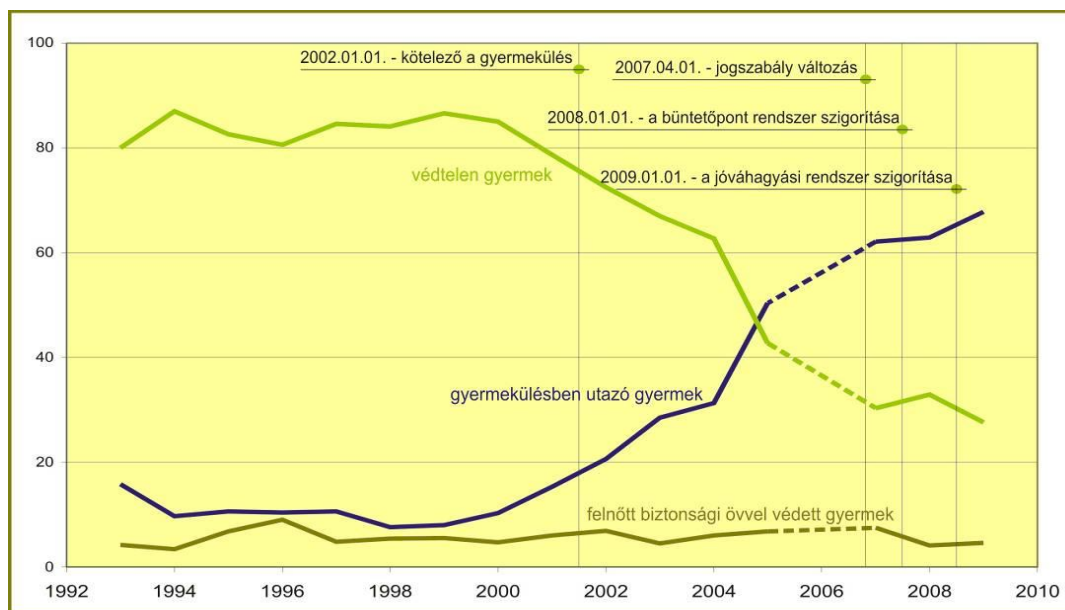
3.3.1.1. Tévhitek a biztonsági öv használatával kapcsolatban

Hazánkban sok járművezető azt gondolja, hogy lakott területen belül nincs értelme a biztonsági övnek, mert 50 km/h-val haladó gépjárműben nem érheti őket baj. Ez azonban nem így van. 2008-ban például 160 személy halt meg úgy közúti közlekedési balesetben, hogy 50 km/h-nál nem haladtak gyorsabban. A gépkocsivezetők csak 20%-a használt biztonsági övet, azaz 31 fő. A balesetek zöme a lakóhely 12 km-es körzetében történik, tehát szükség van a biztonsági övre. További tévhit például, hogy a hátsó üléseken nem igazán van jelentőségük. E tévhit ellenkezőjét statisztikai adatokkal bizonyítani lehet, 2009-ben ugyanis hazánkban 68 fő vesztette életét utasként a hátsó ülésen. Az áldozatok 76%-a nem volt bekötve, azaz 52 fő. A következő tévhit, hogy elegendő a légzsák. Hasonló módon az előzőekhez ez is könnyen megcáfolható. A baleset bekövetkezése után a légzsák kinyílik. Mivel egy elég erős anyagból készült, komoly sérüléseket tud okozni, ha nem vagyunk bekötve, frontális ütközés esetén ugyanis az emberi felsőtest hirtelen előre lendül, így lefejelve a kinyílt légzsákot.

¹⁴ http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/a-biztonsagi-ov-fel-evszazada-tortenelem

3.3.2 A gyermekülés

Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet IV. fejezet 48.§ 7. bekezdése alapján:
„A gépkocsiban vagy a mopedautóban utazó 150 cm-nél alacsonyabb gyermek - a testsúlyához igazodó kialakítású - gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gyermekbiztonsági rendszert kialakításától függően a járműnek erre a célra gyárilag kialakított rögzítési pontjaihoz, vagy az üléshez tartozó biztonsági övhöz vagy ennek bekötési pontjaihoz kell csatlakoztatni. A gépkocsi és a mopedautó üléseihez - a vezető ülését kivéve - gyermekbiztonsági rendszer szerelhető be. Az első üléshez - a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban - a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be, ha az üléshez légzsákot nem szereltek fel vagy a légzsák működésbe lépését előzetesen megakadályozták. A 3 évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gyermeket a gyermekbiztonsági rendszerhez tartozó hevederekkel (pántokkal) is rögzíteni kell.”¹⁵



4. ábra

Gyermekeket védő passzív biztonsági eszközök használati aránya Magyarországon¹⁶

A képen látható, hogy hazánkban a gyermekülés használata csak 2002-ben lett kötelező. Ennek az új jogszabálynak a következményeként rohamosan megnőtt a gyermekülésben utazó gyerekek száma, a védtelen gyermekek száma pedig folyamatosan csökkent. A gyermekbiztonsági rendszerek nem csak hazánkban, hanem világszerte kiemelt fontosságú

¹⁵ Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet

¹⁶ DR. HABIL HOLLÓ Péter: Néhány közlekedésbiztonsági teljesítménymutató gyűjtése és figyelemmel kísérése Magyarországon. Közlekedéstudományi Szemle, LX. Évf. 2. sz., 2010.

utasvédelmi eszközöknek számítanak, amelyek a 0-12 év közötti gyerekek biztonságát szolgálják. Kevesen tudják, hogy a gépjárműben utazó gyermekek sérülési, halálozási kockázata 7-szer nagyobb akkor, amennyiben testi épségüket gyermekbiztonsági rendszer nem védi. Ez a megdöbbentő adat egyértelműen jelzi az eszköz szerepét, és használatának fontosságát.

A speciális ülések használata a 80-as 90-es években terjedt el. Eleinte csak ajánlott volt, később fokozatosan kötelezővé vált valamennyi kontinensen. A fentiekben említett három pontos biztonsági öv azért nem jelent védelmet a gyerekek számára, mert az ütközés során fellépő mozgási energia a testi és szervezeti sajátosságok miatt, nagyobb mértékben tevődne át az olyan fontos belső szervekre, mint a szív, a tüdő, vagy a máj. A gyermekbiztonsági rendszer tehát megvédi a gyermek utasokat a járműből való kirepüléstől, továbbá nagyságrendekkel csökken a személyi sérülés kialakulásának veszélye. A gyermekbiztonsági rendszerek azonban nem csak balesetek esetén védi az apró utasokat, hanem hirtelen bekövetkező manőverek esetén is (fékezés, kanyarodás). Számos autógyártó évek óta ügyel a gyermek utasok biztonsági rendszerének elősegítésére, úgynevezett gyári rögzítési pontokat (Isofix) telepítenek a járművekbe. A gyermekbiztonsági rendszer azonban csak akkor nyújt megfelelő védelmet, ha az a gyermekek testméretére, továbbá testük tömegére figyelemmel választják meg. Ha azonban a gyermek nem korának megfelelő gyerekülésben utazik, vagy nincs megfelelően rögzítve a heveder, jelentősen megnő a súlyos sérülés kockázata. Mivel a gyerekülés nem tartozik a járművek kötelező felszerelése közé, így ez egy plusz költség a családnak. Az előbb említettem, hogy ahhoz, hogy megfelelő védelmet nyújtson, szükséges a megfelelő méretű biztonsági rendszer. A gyerekek évről évre való növekedése miatt szükséges bizonyos időközönként újabb ülést vásárolni, ez súlyos terhet jelenthet a szülőknek. EU szakértői álláspont szerint a gyermekbiztonsági rendszerek a balesetek 70-80%-ánál hivatottak a fiatal utasok védelmét szolgálni. A teljes körű biztonság elérése azért nem lehetséges, mert bizonyos közúti baleseteknél jelentős energia lép fel, melyet az emberi szervezet egyszerűen már nem képes sérülés nélkül elviselni. Nagy sebességű ütközés során a belső szervek még a passzív biztonsági eszközök használata mellett is nagy erővel ütköznek más szerveknek, ill. csontoknak (mellkas, gerinc stb.), mely következtében már nem a sérülés keletkezése, hanem annak súlyossági foka a kérdés. Az európai közlekedésrendészeti szerveket magába foglaló TISPOL (European Traffic Police Network) szervezet, egy hétig tartó „Seatbelt” kampánya keretében egy felmérést készített a gyermekülések használatára vonatkozóan.

A lenti táblázatban látható, hogy a gyermekbiztonsági rendszerek használatának aránya néhány országban kimagasló eredményt ért el. Ilyen ország például Németország, Norvégia és az Egyesült Királyság. Példaértékű ezen országok teljesítménye. Eközben Magyarországon, 2009-ben a gyermekbiztonsági rendszerek használatának aránya 67,8%-os volt. A TISPOL felmérése a használati arány mellett az alkalmazott szankciórendszereket is megvizsgálta. Németországban és Ausztriában a büntetési tétel 50 Euro, míg Spanyolországban ennek a háromszorosa, azaz 150 Euro. A legmagasabb büntetési tételek Portugáliában tapasztalhatók, ahol a pénzbírság összege 120 és 600 Euro között van.

2009. augusztus 1-től 2010. november 10-ig biztonsági öv és gyermekbiztonsági rendszer használatának elmulasztása miatt megközelítőleg 56.000 db eljárás indult. 2010. február 16-18. és szeptember 14-16. között a TISPOL akció eredményeként kiderült, hogy az ellenőrzött személyek száma (78 030 személy, ebből 5 484 gyermek) közül 2 226 fő nem használt biztonsági övet, ebből 89 gyermek volt.

<i>Ország</i>	<i>Lakott területen belüli utakon</i>	<i>Lakott területen kívüli utakon</i>
Ausztria	79,9 %	85,2 %
Belgium	76 %	76 %
Franciaország	89 %	89 %
Németország	96 %	97 %
Luxemburg	80 %	80 %
Hollandia	75 %	75 %
Norvégia	95 %	96 %
Szlovénia	60 %	60 %
Egyesült Királyság	91 %	93 %

A gyermekbiztonsági rendszerek használatának aránya egyes EU tagállamokban

(4. táblázat)

3.3.2.1 A CREST projekt

A projektet 1996-ban indították újra. A CREST projektben különböző gépjárműgyártók, egyetemi laboratóriumok és európai kutatóintézetek működnek együtt, az EU Bizottság támogatása mellett. A projekt célja, hogy a gépjárműben utazó gyerekek még biztonságosabban és kényelmesebben utazhassanak, illetve a biztonsági rendszer könnyed kezelhetőségének kifejlesztése. A projekt első munkafázisaként összegyűjtik a személysérülések, ill.

halálos közúti balesetek adatait. Az összegyűlt adatokat elemzik, majd második fázisként a balesetek elemzése és rekonstruálása következik, ahol töréstanvizsgálat végrehajtásával, tesztbábuk alkalmazásával kísérlék meg modellezni a sérülések kialakulását.

3.3.2.2 Iskolabuszok Magyarországon

„Iskolabusz: kizárólag gyermekek, tanulók, felnőtt kísérő melletti szállítására rendszeresített és a 48. § (12) bekezdésében meghatározott feltételeknek megfelelő autóbusz, amely a közoktatási intézmény munkarendjéhez igazodóan közlekedik.”¹⁷

„Gyermekszállítás” a gyermekeket szállító autóbusz vagy az iskolabusz elején és hátulján elhelyezett tábla az álló jármű környezetében gyermekek közlekedésére figyelmeztet. Az így megjelölt, az úttesten álló autóbuszt - a gyermekek be- és kiszállásának az autóbusz mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjének egyidejű működtetésével jelzett időtartamában - kikerülni vagy az autóbusz mellett elhaladni csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad.”¹⁸



5. ábra¹⁹

„Olyan közoktatási feladat ellátását jelenti, melynek keretében a többcélú kistérségi társulása gyermekek/tanulók, intézmények igényeihez igazodva biztosít szervezett utaztatást.”²⁰

Nagyon fontos, hogy az ilyen autóbuszok, vagy a gyermekszállításra használt járművek feltűnőek, rikítóak, színesek legyenek, villogókkal felszerelve, így elkerülve az álló járműbe való ütközéses baleseteket. Elengedhetetlen továbbá hogy olyan megfelelő, beállítható biztonsági övekkel legyen felszerelve, amely ütközés esetén megvédi az utasokat a járműből való kirepüléstől. Gyermekszállításra igénybe vehető járművek például:

¹⁷ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97500001.KPM

¹⁸ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97500001.KPM

¹⁹ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97500001.KPM

²⁰ KTI Közlekedéstudományi Intézet, Nonprofit Kft., Gyermekszállítás és biztonsági rendszereinek alkalmazása- autóbuszokban, 2010., Budapest, 9. oldal

- Volántársaságok autóbuszai
- Falugondnoki járművek
- Önkormányzatok saját tulajdonú autóbuszai
- Iskolák saját autóbuszai

Azért lenne nagyon fontos kitérni erre a jelenségre, mert a legtöbb helyen a gyerekek járatos buszokon utaznak, amelyek nincsenek megfelelően felszerelve a biztonságosabb utazást nyújtó eszközökkel. Ennek következményeként sokkal nagyobb veszélynek vannak kitéve, mint azok a gyerekek, akik az erre megfelelő járműveken utazhatnak. A megvalósulás akadálya az átalakításhoz szükséges pénzösszeg hiánya.

3.3.2.3 Iskolabuszok Észak- Amerikában

Az USA-ban, iskolabusznak a gyermekeket szállító rendszeresített járműveket kell tekinteni. Bár az első iskolabuszt Londonban mutatták be 1827-ben, Észak- Amerikában terjedt el elsőként. Észak- Amerikában ezek az iskolabuszok a kormány által meghatározott előírásoknak megfelelő berendezésekkel rendelkeznek. Rendeletben szabályozták a jármű színét (sárga). Az USA-ban „a gyártók a különböző ipari szervezetek standardjainak, állami vagy szövetségi előírásoknak megfelelően kell, hogy tervezzék a járművet. Az iskola buszokra 1977. óta érvényben lévő NHTSA National Highway Traffic Safety Administration „Safety Standard”-ok vonatkoznak.

Standard No. 217 - Bus Emergency Exits and Window Retention(vészkijáratok)

Standard No. 220 - School Bus Rollover Protection (borulási védelem)

Standard No. 221 - School Bus Body Joint Strength (rögzítések szilárdsága)

Standard No. 222 - School Bus Passenger Seating and Crash (ülések)

Standard No. 301 - Fuel System Integrity - School Buses (üzemanyagrendszer)

A fentiek szerint kialakított járműveket az USA-ban hat autóbusz gyár készíti, teherautó alvázon. A konstrukció robosztus és törési teszt eredményei azt mutatják, hogy az autóbuszok közt messze a legbiztonságosabb.”²¹

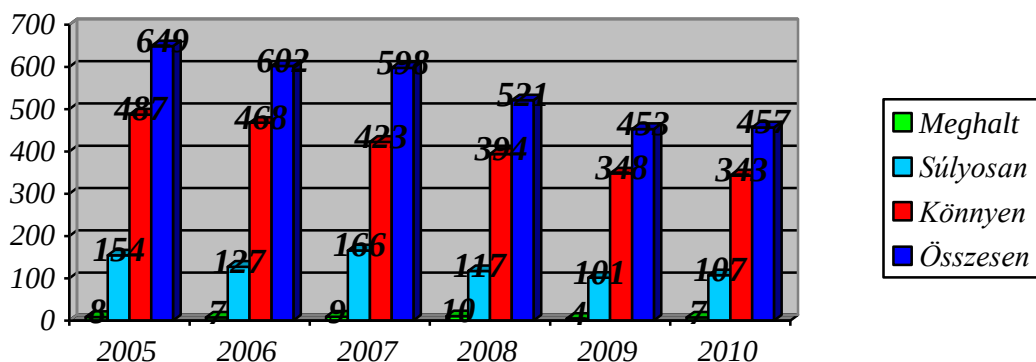
²¹ KTI Közlekedéstudományi Intézet, Nonprofit Kft., Gyermekszállítás és biztonsági rendszereinek alkalmazása- autóbuszokban, 2010., Budapest, 5. oldal

Azt gondolom itthon is hasonlóképpen kellene gondot fordítanunk erre a jelenségre, fejleszteni ezt a területet, mert több emberi élet múlhat egy megfelelő biztonsági berendezés meglétéén.

3.4 Gyalogoselütés során meghalt, megsérült gyerekek száma

A második leggyakrabban előforduló balesetek a gyalogoselütések. A gyermek elütések száma a 2005. és a 2010. évek közötti időszakban az alábbiak szerint alakult:

*Gyalogoselütés során meghalt, megsérült gyermekek száma
(4.diagram)*

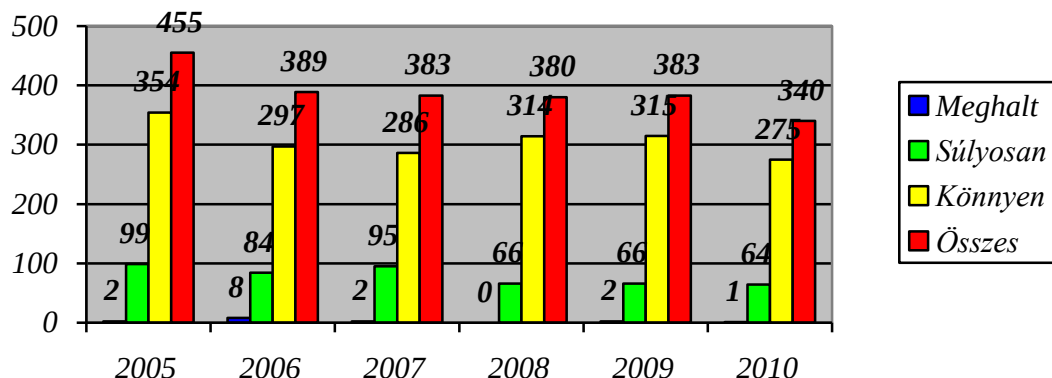


A diagram alapján elmondható, hogy az összes elütés és az elütések során keletkezett könnyűsérülések az évek előrehaladtával folyamatosan csökkentek, a halálesetek száma pedig 5 év alatt a felére csökkent, igaz 2010-ben ismét nőtt. Összességében a súlyos sérültek száma is csökkenő tendenciát mutat 2007. és a 2010. év kivételével. 2005. évhez képest 30%-kal csökkent az összes baleset száma 2009-re. A gyermekelütések körülbelül 80%-a a járművezető hibájára vezethető vissza. A maradék 20%-ot a gyermekek figyelmetlensége okozta, amikor elővigyázatlanul, körültekintés nélkül, hirtelen az úttestre léptek/ szaladtak. Kisebb részben fa vagy oszlop takarásából léptek elő. Szintén a nyári gyakorlatom során tapasztaltam, hogy a gyermek hívta fel a szülő figyelmét a rendőrlámpa tilos jelzésére, amelyen a szülő lelkiismeret furdalás nélkül áthaladt volna, a gyermek figyelmeztetése után azonban megvárták a zöld jelzést.

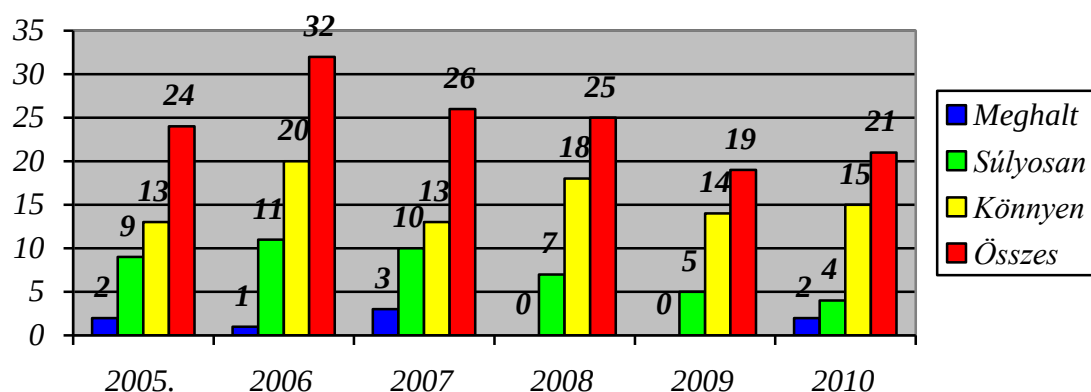
3.5 A kerékpáros gyermekbalesetben meghalt, megsérült személyek száma

A harmadik csoport a kerékpáros gyermekbalesetek alakulása 2005. és 2010. között.

Kerékpáros gyermekbalesetben meghalt, megsérült személyek száma (Lakott területen belül)
(5.diagram)



Kerékpáros gyermekbalesetben meghalt, megsérült személyek lakott területen kívül
(6.diagram)



A kerékpáros gyermekbalesetben meghalt, megsérült személyek számát, lakott területen belül és lakott területen kívül az 5. és 6. diagramon ábrázolom a KSH statisztikai adatai alapján. Látható, hogy a lakott területen belül történt gyermekbalesetek száma jóval magasabb a lakott területen kívül történt balesetek számánál. 2005-ben a gyerekbalesetek következtében megsérült, meghalt személyek száma 455 fő volt, lakott területen belül, még

lakott területen kívül „csak” 24. Ez a szám a 2009. évben lakott területen belül 383 személyre csökkent, lakott területen kívül pedig 19 főre. Az 5. diagram számadatai alapján körülbelül 16%-os csökkenés figyelhető meg a lakott területen belül. Ez a tendencia a lakott területen kívül eső részekre is igaz, ugyanis körülbelül 21%-os csökkenés figyelhető meg a 2005. és 2009. közötti időszakban. A lakott területen kívül és belül történt gyermekbaleseteket összesítve levonható az a következtetés, hogy a 2005. évben 479 részes a 2009. évre 402 főre csökkent, ez körülbelül 16%-os csökkenést jelentett. A 2010. évi adatok sajnos növekedést mutatnak, a 2009. és a 2008. évben nem halt meg lakott területen kívül gyermek, míg 2010-ben 2 gyermek is életét vesztette, a súlyos sérülést szenvedett gyerekek száma 1 fővel csökkent, de a könnyű sérültek száma 1 gyermekkel nőtt. A lakott területen kívül történt jóval kevesebb személyi sérüléses balesetek száma feltehetően a KRESZ szabályainak is köszönhető.

A 2009. évi kerékpáros gyermekbalesetek vizsgálata során megállapítható, hogy a balesetek túlnyomó többsége, 14. életévét még be nem töltött kerékpáros hibájára vezethető vissza. A balesetek legnagyobb része az elsőbbség meg nem adására vezethető vissza. Ez nagy részben annak köszönhető, hogy a fiatal kerékpározók figyelmen kívül hagyják a jelzőtáblákat. Érdekes megfigyelni, hogy 34 balesetben a 14 év alatti kerékpáros villamossal ütközött. 20 kerékpáros gyermekbaleset az útviszonyoknak nem megfelelő sebességre, azaz relatív gyorsra²², 13 pedig szabálytalan előzésre vezethető vissza.

A KRESZ szabályok alapján a 12. életévét betöltött gyermek már kerékpározhat lakott területen kívül, főúton, de csak ott, ahol a megengedett maximális sebesség a járművek részére 90km/h. A legtöbb kerékpáros baleset 2010-ben az Észak-Alföldi, a Közép-Magyarországi és a Dél-Alföld régió megyéiben történt, a legkevesebb pedig Észak-Dunántúlon következett be. A 2010. évi kerékpáros gyermekbalesetek 75%-a a 14. életévét még be nem töltött kerékpározók hibájára vezethető vissza. A legtöbb esetben az elsőbbség meg nem adása vezetett balesethez, többek között a jelzőtáblák figyelmen kívül hagyása. Előfordul az is, hogy relatív gyorsra miatt szenvedtek balesetet a gyermek kerékpárosok, illetve szabálytalan előzések miatt. Az elkövetett szabályszegések hátterében feltehetően a szabályok nem elégséges ismerete áll.

²² a megengedett sebesség határon belül a jármű és a rakomány sajátosságait, az útviszonyokat, a forgalmi, a látási és az időjárási viszonyokat figyelembe véve a sebesség olyan mértékű túllépése, amely személyi sérüléssel, vagy anyagi kárral járó balesethez vezet.

4.Közlekedésbiztonsági koncepciók

4.1 Első „Fehér könyv”²³

2001. szeptember 12-én egy olyan dokumentum került nyilvánosságra, amely azt a célt tűzte ki, hogy 2001-es évhez képest 2010. évre 50%-kal csökkenjen a közúti közlekedési balesetek száma. Ez volt az Európai Unió első átfogó közlekedésbiztonsági programja, melyet az Európai Községek Bizottsága tett közzé, címe: „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni”. A „Fehér könyv” –ként elhíresült dokumentum közösségi céljai nem teljesültek ugyan, de példaértékűnek tekinthető, ugyanis a történelem során először valósult meg nemzetközi szintű közlekedésbiztonsági program.

„Európa útjain naponta annyi ember veszíti életét, mint egy közepes távolságú repülőjárat szerencsétlenségekor. A közúti balesetek áldozatai, a halottak és a sérültek, a társadalomnak több tízmilliárd euróba kerülnek, de az emberi veszteségek mérhetetlenek. Ez okból kifolyólag az Európai Uniónak célul kell kitűznie, hogy 2010-re a felére csökkentse az áldozatok számát. A közúti közlekedés biztonságának szavatolása a városokban, például, a kerékpáros közlekedés fejlesztésének előfeltétele.”²⁴

4.2 Második „Fehér könyv”, mint hatályos közlekedésbiztonsági koncepció

2011. március 28-án újabb közlekedéspolitikai feladatokat összegyűjtő dokumentum került közzé, az úgynevezett második „Fehér könyv”. Az új könyv kitűzött célja – véleményem szerint-egyenlőre lehetetlen elképzelés, hiszen 2050-re szinte nullára kellene csökkenteni a közúti közlekedési baleseti halálozást. Az Európai Unió célkitűzése ennek reményében, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Ezt a kevésbé tartom irreálisnak az előzőekhez képest. Ahhoz, hogy a halálesetek és a sérülések száma a jövőben valóban csökkenő tendenciát mutasson, kulcsfontosságú szerepe lesz a technológiai fejlődéseknek és az oktatási kezdeményezéseknek.

²³ <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=571>

²⁴ Európai Községek Bizottsága, Fehér könyv, Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő eldönteni, Brüsszel, 2011, 16.oldal

Magyarország jelenleg hatályos közlekedéspolitikai programja a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” címet viseli, amelyet a Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával fogadott el.

„A közlekedéspolitika a közlekedést szerves egységben kezeli, szem előtt tartva, hogy annak infrastruktúra hálózatai hierarchikus rendszerben épülnek fel és működnek. Keretbe foglalja és összehangolja a közlekedési alágazatok közép- és hosszú távú fejlesztéseit tartalmazó terveket, stratégiákat, a szükséges szabályozási, intézmény-fejlesztési és finanszírozási elképzeléseket.”²⁵

A közlekedéspolitikai program az alábbi módon fogalmaz a közlekedésbiztonság javításáról:

„Fontos követelmény, hogy a növekvő járműállomány és szállítási teljesítmények ellenére a közlekedési balesetek száma, súlyossága tovább csökkenjen. A közúti közlekedés akkor a legbiztonságosabb, ha az **út – jármű – ember - környezet** egység harmonikus módon fejlődik, visszatükrözve a közlekedők elvárásait és a nemzetgazdaság teherviselő képességét. A rendszer fő elemei:

- a hálózatfejlesztés,
- a korszerűbb forgalomtechnika,
- a biztonságosabb járművek,
- az oktatás és továbbképzés,
- a biztonságos, jogkövető magatartásformák elterjedését célzó propaganda tevékenység,
- a közlekedő társadalom közlekedésbiztonsági felvilágosítása,
- a folyamatosan tökéletesedő szabályozás és annak hatékony betartatása és
- a hatékony forgalomellenőrzés feltételeinek megteremtése és folyamatos biztosítása.”²⁶

4.3 Gyermek közlekedésbiztonsága az Európai Unióban és Magyarországon

„Európai Unió tagállamaiban egymillió lakosra vetítve átlagosan 16 gyermek veszíti életét évente közúti balesetben. Az egyes tagállamok között azonban jelentős eltérések tapasztalhatók. Míg Svédországban a gyermekeket kimagasló biztonságú közlekedési környezet veszi körül (7-8 gyermektragédia/egymillió lakos), addig a Litvániában élő azonos korú

²⁵ Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015. 1. oldal

²⁶ Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015. 19. oldal

gyermekek 7-szer nagyobb halálozási kockázatnak vannak kitéve a közúti forgalomban, gyalogosként, kerékpárosként, ill. jármű utasaként egyaránt.

Szakértői becslések szerint a gyermektragédiák csaknem fele lenne elkerülhető, amennyiben a tagállamok elérnék a jelenlegi svéd szintet. Ez pedig nem kevesebb, mint 600 gyermekélet megmentését jelentené a közösség országaiban, a 2007. évi adatokat (1.219 gyermek áldozat) alapul véve. Fontos megjegyezni, hogy európai meghatározásban a „gyermek” alatt a 0 és 14 év közötti személyek értendők.”²⁷

²⁷ <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=288>

5. ORFK-OBb megalakulása²⁸

Az 1950-es 60-as években a baleset- megelőzés még nem működött szervezett keretek között. A baleset-megelőzés ekkor még csak a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelésére és a felvilágosító munka végzésére terjedt ki. Az 50-es években új közlekedési szabályok léptek életbe. Az új szabályok akadálymentes megismerésének érdekében alkalmaztak óriás méretű poszttereket.



6. ábra²⁹

Véleményem szerint ez akkoriban egy nagyon jó módszer volt a változások megismertetésére, bár a fent látható plakáton soknak találom a szöveget. Egy személygépkocsiban közlekedő járművezetőnek nem lehetett annyi ideje, hogy ezt végig olvassa, a más járművel haladó személyeknek azonban egy hatékony figyelemfelkeltő poszternek tökéletesen megfelelt. Hatásosabbnak találom az olyan plakátokat, amelyek egy képpel, vagy egy rövid szlogennel annyira felkeltik figyelmünket, hogy önszántunkból utána nézünk az esetleges változásoknak. Az 1970-es években növekedni látszott a balesetek száma, illetve a balesetekben megsérült, meghalt személyek száma. Az akkori kormányzat felismerte, hogy állami baleset-megelőzési intézkedések szükségesek, ennek eredményeként 1972-ben határozat született arról, hogy „...a hazai közlekedés-biztonságáért a belügyminiszter a felelős, egyúttal megbízta az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT) elnöki teendőinek ellátásával.”³⁰

A rendszerváltást követően, az 1990-es évekre hazánk közlekedés-biztonsága mélypontra süllyedt. Az első táblázatban is látszik, hogy a balesetek száma, a megsérült, meghalt sze-

²⁸ <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=401>

²⁹ <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=401>

³⁰ <http://www.police.hu/megelozes/balesetmegelozes/szerv060103/obb060103.html>

mélyek száma ebben az évben rendkívül magas volt. „Az OKBT társadalmi szervezetté alakult, ezért a kormány visszahívta a belügyminisztert és a közlekedési minisztert az OKBT elnökségéből, megszüntette a finanszírozási rendszert. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. a közlekedési balesetmegelőzési és propaganda tevékenységet állami feladatként határozza meg, melynek végrehajtását a kormány 2002/1992. határozatában a rendőrség közlekedési szolgálatának hatáskörébe utalta. Ennek kapcsán 1992. november 24-én megalakult az Országos Balesetmegelőzési Bizottság. Az ORFK- Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OB) a rendőrség irányításával működő,

- közlekedésbiztonsági kérdésekben javaslattevő,
- véleményező,
- koordináló és a
- közlekedésbiztonsági propagandát szervező és irányító,
- önálló jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet.”³¹

Az ORFK-OB fő feladatai közé tartozik a közlekedésbiztonsági helyzet „felügyelete”, sajátos módon segíti a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos oktatás és nevelési tevékenységet elméleti és gyakorlati szinten. Polgárbarát rendőrkép kialakítására törekszik úgy, hogy reagál a közlekedésben résztvevő személyek véleményére, javaslataira a rendőrök balesetmegelőzési tevékenységét illetően.

5.1 Az ORFK-OB tevékenysége az elmúlt években

Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság kiemelt szerepet vállalt a jogharmonizációs folyamatokban, a kezdő gépjárművezetői engedély bevezetésében, a pontrendszer kidolgozásában, KRESZ módosítások előkészítésében. Javaslatokat tettek a gyorsforgalmi utakon bekövetkezett baleseti okok megszüntetésére, kidolgozták a rendőrség balesetmegelőzési koncepcióját. A KRESZ szabályok megváltozásának széles körben való megismertetésére szintén alkalmazták a már fent említett óriásplakátokat, a korszerű technikáknak köszönhetően pedig video- spotokat készítettek. Egy- egy ilyen rövid videó véleményem szerint nagy hatással bír a nézőközönségre, magam is meglepődtem, hogy egy pár másodperces spot milyen mély benyomást keltett bennem. A Bizottság által szervezett versenyek, ren-

³¹ <http://www.police.hu/megelozes/balesetmegelozes/szerv060103/obb060103.html>

dezvények több száz embert mozgatnak meg, családokat vonnak be a balesetmegelőzési munkába.

6.Történeti áttekintés³²

A közlekedésre nevelés kérdéskörére a kor szükségletei hívták fel a figyelmet. Az 1865. évi XXXVIII. törvényhez készült (Eötvös-féle népoktatási törvény) tanterv a „beszéd- és értelemgyakorlatok” körében már az első osztályban előírta, hogy a kisgyermeknek szerezzenek elemi közlekedési ismereteket a szülői ház és az iskola közti útvonalról. 1904-től az ismeretanyag bővült. 1914-ben a témával foglalkozó tanítók számára kézikönyv készült, amely módszertani javaslatokat tartalmazott. Az 1940-ben megjelent a „Jobbra hajts, balra előzz!” című tanítói segédkönyv, amely korszerű tanítási anyagot, módszereket tartalmazott. A közlekedésre nevelést beépítették a számtan, rajz, földrajz, torna, fogalmazás tantárgyakba. Ez az első dokumentum, amely deklarálta az iskola feladatát, a pedagógus felelősségét a gyerekek közlekedésre nevelésében. A II. világháború miatt sem a törvény, sem a hozzá kapcsolódó tanterv nem valósult meg.

Az 1946-ban bevezetett általános iskolai tanterv egyik új tantárgya volt a „szabad beszélgetés”, amelynek keretében a közlekedési eszközökről, a helyes közlekedésről esett szó.

1951-ben „Irányító tanmenet”-et adtak ki, amely az 1-3. osztályok számára írt elő közlekedésre nevelési feladatokat. 1956-ban a „Lakóhelyismeret” című tárgy keretein belül az 1-4. osztályban esik szó a közlekedési ismeretről. A magyar közoktatás fontos törvénye volt az 1961. évi IV. törvény, amely évtizedeken át meghatározta a magyar közoktatás rendszerét és tartalmát is egyben. 1962-től új tantervek alapján folyt az általános iskolákban az oktatás a törvénynek köszönhetően. A közlekedésre nevelés stabil helyet és időt kapott a környezetismeret tárgyon belül. Az 1-4. osztályban évi 2 órát, az 5-8. osztályokban az osztályfőnöki órák keretében írta elő a tanterv a közlekedési ismeretek oktatását. 1966-ban a felső tagozaton ez évi 6 óra lett. Megjelentek a tanulói kézikönyvek, melyek a gyakorlatos, illetve a kerékpáros közlekedés szabályaival foglalkoztak. Az általános és középiskolában a közlekedésre nevelési ismeretek hatékonyabb oktatásáról egy 1972-es MM rendelet szólt, amely nagyobb szerepet szánt a tárgynak.

Az 1978-as tantervi reformmal a közlekedésre nevelés ismét a környezetismeret tárgyhoz került. A közúti közlekedésbiztonságról szóló 2013/1985. (VI. 11.) MT határozat III/5.

³² BOBNÉ CHLEBIK Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.: Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány 7-11. oldal

pontja jelentette azt a kiindulópontot, amely alapján a közlekedési tárca megkezdte az általános iskolai közlekedésre nevelés új rendszerének kialakítását.

Jelentős változás lehetőségét teremtette meg e témában a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, amely alapján valamennyi nevelési- oktatási intézményben folyhat közlekedésre nevelés az életkornak megfelelően. Magyarország csatlakozott a Gyermek jogairól szóló, 1989. november 20-án kelt Egyezményhez (New York), amelyet az Országgyűlés az 1991. évi LXIV. törvénnyel hirdetett ki. Az Egyezményben a tagállamok vállalták, hogy intézkedéseket végeznek, hogy tájékoztassák a társadalom valamennyi csoportját (szülők, gyermekek), a balesetek megelőzésére vonatkozó alapvető ismeretekről.

Alapvető változást hozott a közlekedésre nevelés terén a közlekedési tárca által 1989-től kísérleti jelleggel elkészített, és bevezetett tanterv az általános iskolák számára, amely alapján egységes rendszerben, egymásra épülve, az életkori sajátosságoknak megfelelően, rendszeressé vált a közlekedési ismeretek oktatása. Meg kell említeni, hogy a program nem csak a közúti közlekedésre épült, hanem a vasúti, a vízi és a légi közlekedésre egyaránt kiterjedt. További újszerűséget jelentett a program abban, hogy kiemelten kezelte a felsőoktatási intézmények pedagógus szakos hallgatóinak közlekedésre nevelését, valamint bevezette a már pályán lévő pedagógusok évenkénti, rendszeres továbbképzését. Az idő közben megjelent 2002/1992. (HT. 2) Korm. határozat a közlekedésre nevelés új rendszerű, 1994/1995. tanévi országos bevezetésének igényét megerősítette, sőt a Nemzeti alaptantervbe történő felvételét is feladatul szabta. A közlekedésre nevelés új rendszerének megvalósulásában nagyon jelentős szerepet töltött be a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programról szóló 2036/1993. (IX. 9.) Korm. határozat.

Újabb, pozitív fordulatot jelentett a közlekedésre nevelésben a 130/1995. (X. 26.) Korm. rendelet a Nemzeti alaptanterv, és a 137/1996. (VIII. 28.) Korm. rendelet az Óvodai nevelés országos alapprogramjának bevezetése. A közlekedési tárca a vonatkozó jogszabályok érvényesítésére a rendőrség támogatásával elérte, hogy a közlekedésre nevelés beépüljön a dokumentumokba.

Jelenleg a közlekedési ismereteket a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, valamint a végrehajtására kiadott MT rendelet alapján az állami oktatásban tantervi órakereten belül kell oktatni. A Nemzeti alaptanterv (a továbbiakban: NAT) kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról szóló 243/2003. (XII.17.) Kormányrendeletben már évek óta szerepel, hogy az iskoláknak a helyi tantervek készítésénél időkeretet kell fordítaniuk a közlekedési

ismeretek oktatására. A 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet 11. § (2) bekezdése alapján: „Az állami oktatásban - tantervi órakereten kívül - lehetővé kell tenni, hogy az általános iskolai tanulók a nyolcadik osztály befejezésével segédmotoros kerékpárvezetői igazolványt, a középfokú iskolai tanulók az iskola befejezésekor személygépkocsi vezetői engedélyt szerezhessenek.”³³ A gyakorlatban azonban ez az oktatási rendszer nem vagy csak elvétve működik, viszont a vezetői engedély megszerzésének lehetősége várhatóan érdekeltté tenné a diákokat a tanfolyamok elvégzésében, illetve a vizsgák letételében. Az ebbe a korosztályba sorolható diákok jelentős része nem kap ugyan azonnal segédmotoros kerékpárt vagy gépjárművet, de gyakran „kipróbálják” a más tulajdonában álló járműveket anélkül, hogy arra megfelelő „ismeretekkel”, engedéllyel rendelkeznének, ami a közlekedésbiztonságot veszélyezteti. A megszerzett ismereteiket nemcsak az engedélyhez kötött járművek vezetése során, hanem gyalogosként, illetve kerékpárosként is tudnák hasznosítani, amivel közlekedésbiztonsági kockázatuk jelentősen csökkenne.

A hazai jogszabályi háttér tehát adott. Ennek ellenére tapasztalatom sajnos arra engednek következtetni, hogy a közlekedésre nevelésnek az általános iskolai képzésben jelentős hiányosságai vannak, amelyek mielőbbi megoldást igényelnek. A NAT oktatási tárca részéről történő korábbi módosításai során a közlekedésre nevelés tartalmi elemei egyre inkább csorbultak. Jelenleg az általános iskolákban a közlekedési ismeretek oktatása a műveltségi területek közül az életvitel és gyakorlati alkalmazása fogalmi körbe kerülve, a technika tantárgy részterületeként ékelődik be.

A hazai közoktatási rendszerünkben komoly eredménynek számít, hogy a közlekedésre nevelés bekerült a NAT műveltségi területei közé. A NAT úgynevezett tartalmi szabályozást ír elő. Átfogó műveltségi területek és részterületek keretében írja elő a követelményeket. Nem tantárgyakban fogalmaz, így lehetőséget ad az iskoláknak arra, hogy tantárgyaikat önállóan alakítsák ki. A NAT tartalmában, követelményrendszerében felkínálja a lehetőséget a helyi sajátosságok, adottságok, elképzelések figyelembevételével úgy kialakítani a közlekedésre nevelési programokat, hogy az megfeleljen az elvárásoknak. Az ismeretanyaghoz és követelményrendszerhez, azok maradéktalan teljesítéséhez optimális óraszámok szükségesek, azonban az óraszámokat egységesen, kötelezően meghatározni szinte lehetetlen. Számos körülmény befolyásolhatja azokat: pl. a tanulócsoport előzetes ismere-

³³ 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet 11. § (2) bekezdése

te, alkalmazott módszerek, helyi elvárások stb. A közlekedésre nevelés céljának megvalósításához néhány óra évente nem elegendő. A minimális óraszámnak legalább 10 - 15 óra között kell lennie tanévenként. Az optimális megvalósítás esetén az évi óraszám elérheti akár a 20-at is.

7.A Rendőrség közlekedésre nevelési tevékenysége

A gyermekek biztonságos közlekedésre való nevelése alapvető társadalmi érdek, amely számos intézmény - többek között a Rendőrség munkájának is - szerves részét képezi. A közlekedésre nevelés elsősorban nem a Rendőrség feladata, ennek ellenére az Országos Rendőr-főkapitányság, valamint az ORFK - Országos Balesetmegelőzési Bizottság a gyermekek védelmét, a közlekedési nevelő munkában való aktív részvételt immár évtizedek óta kiemelt feladatának tekinti.

7.1 Az „ovi-zsaru” program

7. ábra³⁴

Azért tartom fontosnak ezt a programot, mert a gyermekek 6-7 éves korban már iskolába mennek. A szülők a munkahelyi elfoglaltságuk miatt nem tudják elkísérni nap mint nap gyermekeiket, ezért a kiskorú gyermekeknek egyedül kell részt venniük a közlekedésben.



Ahhoz, hogy biztonságosan közlekedhessenek, szükség van egy alapfokú KRESZ ismeretre, amelyet az óvodákban elsajátíthatnak játékos feladatok kereteiben, gondolok itt például a jelzőlámpa tiltott, vagy szabad jelzésének ismeretére. A szülők figyelemfelhívása, az óvónők segítsége és a rendszeresen kapott információ nagyban hozzájárul a biztonságosabb életükhöz. Az „ovi-zsaru” játékos, figyelemfelkeltő, érdekes programsorozat, amelyben a rendőrök, szülők, testvérek, óvónők egyaránt szerepet vállalhatnak. Ez a programsorozat azért is hasznos lehet, mert nem csak ismereteket szereznek a biztonságos közlekedésről, de közvetlen kapcsolatba kerülnek az egyenruhás rendőrökkel, és megtanulják, hogy a rendőröktől nem kell félni. Az életkori sajátosságokat figyelembe véve, lakóhelyem bölcsődéjében még csak az egyenruhásokkal való megismerkedésre kerül sor, például rendszeresen megrendezésre

³⁴ <http://www.ujpest.hu/hir/1304>

kerül egy olyan nap, amikor a gyermekek beülhetnek a rendőrautókba, tűzoltóautókba. Véleményem szerint ez egy példás stratégia.

7.2 Az iskola rendőre program

A Rendőrség 2008. szeptember 1-jén hirdette meg átfogó baleset- és bűnmegelőzési programját, amely „Az iskola rendőre” nevet kapta. Az iskolarendőr ismeri az iskola közbiztonsági, közlekedési helyzetét és ennek függvényében végzi feladatát. Felhívja a tantestület, a szülők és a gyermekek figyelmét a környéken előforduló veszélyhelyzetekre, munkája során folyamatos kapcsolatban áll a tantestülettel. A rendőr lehetőség szerint részt vesz az iskola rendezvényein, ha meghívják (tanévnyitó, tanévzáró, ballagás, szülői értekezlet, fogadó óra), sőt, tevékenysége a délutáni szabadidős lehetőségekre is kiterjed. A tanév kezdetén és végén a rendőrök fokozott jelenléte közlekedésbiztonsági szempontból indokolt. A program célja a kisiskolások biztonságos, balesetmentes közlekedésének, szabálykövető magatartásának elősegítése, közlekedési ismereteik bővítése, a gyermekek biztonságát veszélyeztető egyéb tényezők felderítése, megszüntetése. A program keretében folytatott tradicionális kampányok:

- ✓ Tanévkezdeti kampány („Be-csöngettek!”).
- ✓ Tanév végi kampány („Vigyázzunk rájuk!”).
- ✓ Folyamatos preventív tevékenység végzése az egész tanévben.
- ✓ Országos felmenő rendszerű gyermek és ifjúsági versenyek.
- ✓ „Szuperbringa” program

8. ábra³⁵



³⁵ <http://kozosseghigyelo.hu/hirek/belfold/130-tanevet-kezdték-az-iskolarendorok>

Az iskolai programokban való részvétel mellett az iskolarendőrök közreműködnek az alábbi felmenő rendszerű gyermek és ifjúsági közlekedési versenyeken.

- ✓ „Középiskolás Közlekedésbiztonsági Kupa”
- ✓ „Közlekedésbiztonság gyermekszemmel” rajzpályázat
- ✓ „Kerékpáros Iskola Kupa”

A „Vigyázzunk rájuk!” Kampány keretében az iskolarendőrök a tanév végén különböző prevenciós előadásokat tartanak, ahol felhívják a gyerekek figyelmét a különböző közlekedési veszélyekre. A programhoz kapcsolódik a **GRSP (Global Road Safety Partnership)** Magyarország Egyesület, amely különböző járdagrafikák felfestésével próbálja felhívni a közlekedők figyelmét a gyalogosforgalomra.



9. ábra

A gyermekek közbiztonsága érdekében a NaviPro Magyarország Kft. Elkészítette a „sulizebra” programot, amelynek lényege, hogy autókban használt GPS-ek figyelmeztető jelzéseket adnak az iskolák környékén lévő gyalogosátkelő helyek előtt. A program díjmentesen letölthető a www.sulizebra.hu oldalról.

7.3 „Szuperbringa program”

A számomra legszimpatikusabb intézkedés a „Szuperbringa” program. A program célja, hogy a gyermekek által használt kerékpár kötelező felszereléseik rendben legyenek. (A közlekedésben résztvevő kerékpár tartozékai: kormány, fékek, csengő, előre fehér, vagy kadmium sárga fényt adó lámpa, hátra piros fényt adó, legalább 150 méter távolságról látható lámpa, hátul egy vagy két darab piros színű fényvisszaverő, illetve egy borostyán sárga színű küllőprizma legalább az első keréken.) A iskolarendőrök által ellenőrzött kerékpárok vázára egy matrica kerül felragasztásra, ha a kötelező felszerelés hiánytalan, nevezhetjük ezt a folyamatot a kerékpár „műszaki vizsgájának”. Véleményem szerint a gyerme-

keket büszkeséggel tölti egy-egy ilyen matrica megléte - magamból kiindulva. A gyerekek meg akarnak felelni az elvárásoknak, ezért „nyaggatják” szüleiket, hogy igenis legyen ott a csengő a kerékpáron, hogy matricát kaphassanak, mint társaik. Márpedig ha a matrica ott van, az azt jelenti, hogy a kerékpárja közlekedésre alkalmas állapotban van, ami szintén elengedhetetlen a biztonságos közlekedéshez. Ha kerékpárt vásárolunk, mindig gondoljuk át, hogy milyen célra fogjuk használni. Ne árai alapján válasszunk kerékpárt, mert nem biztos, hogy mindig a legdrágább a legjobb. Sok szülő azt gondolja, hogy a legdrágább kerékpár a legbiztonságosabb. Fontos, hogy megfelelő méretű járművet vásároljunk, korosztálynak megfelelően. Mielőtt megvesszük érdemes kipróbálni. Mivel semmilyen jogszabály nem írja elő, hogy csak olyan kerékpárt lehet árusítani, amelynek megvan minden kötelező felszerelése, így a kerékpárok hiányos eszközökkel kerülnek a piacra. Ha még nagyobb biztonságban szeretnénk tudni az apró járművezetőket, adjunk rájuk láthatósági mellényt, (lakott területen kívül éjszaka, rossz látási viszonyok között kötelező) fényvisszaverő csuklópántokat, kerékpáros sisakot, könyök- és térdvédőt, esetleg kesztyűt, ha nagyobb sebességgel közlekedik, hasznos lehet egy kerékpáros szemüveg is. Bármikor előfordulhat, hogy menet közben meghibásodik a kerékpár. Fontos, hogy meghibásodott járművel ne közlekedjen senki. Ha a hiba helyben elhárítható és a kerékpár újra útrakész, akkor folytatható az útvonal.

7.4 Problémák

A fent említett intézkedések, programok valóban nagyon hasznosnak bizonyulnak, azoknál az óvodáknál, iskoláknál, ahol ez ténylegesen úgy működik, ahogy az elő van írva. A tapasztalat sajnos azt mutatja, hogy számos olyan iskola van, ahol van iskolarendőr, de még sosem látták. Általában ez program azokban az óvodákban, iskolákban működik az előírásoknak megfelelően, ahol az egyik szülő valamilyen kapcsolatban van a Rendőrséggel, illetve baleset-megelőzéssel. Teszem hozzá, hogy maga a nevelés, nem a Rendőrség hatáskörébe tartozik, ezért nem lehet őket felelősségre vonni. Ahogy már említettem az iskolarendőr programban sokkal kevesebb ráfordítható rendőr működik közre, mint amennyit igényelne ez a tevékenység. További problémát okoz, hogy a tanévkezdéskor, szeptemberben kiosztott láthatósági felszerelések pár nap múlva a sarokban hevernek otthon. A gyerekek számára két vagy három napig az újdonság erejével hatnak az ajándékba kapott tárgyak, de a későbbiekben elhagyják, nem használják stb. Ennek a hanyag magatartásnak a

véleményem szerint a pedagógusok és a szülők tudnának gátat szabni, ugyanis az ő felelősségük, hogyan eresztik útnak a közlekedő diákokat. Nem gondolnám, hogy ebben a korban azért nem hordják a gyerekek a kapott eszközöket, mert kellemetlennek ítélik a viselését a közösségben. Sőt, kifejezetten élvezik a világító, fényvisszaverő tárgyakat.

7.5 ORFK-OBB közlekedésre nevelés reformjával kapcsolatos javaslatai

Nagy előrelépést jelentene, ha a Nemzeti alaptantervben kötelező jelleggel fogalmazódna meg a biztonságos közlekedésre való nevelés igénye. E téma fontossága nem vitatható, mint az sem, hogy ez az oktatás csak akkor érheti el célját, ha kisgyerekkortól egymásra épülő egységes rendszerben életkor-specifikusan és folyamatosan, megszakítások nélkül történik a szakszerű felkészítés.

Azon korosztály tekintetében, akik nem érik még el azt a kort, hogy vezetői engedélyt szerezhessenek (14. életkorig),

- ✓ ki kell dolgozni korosztályonként egy részletes és általános tantervet a közlekedésre nevelés tekintetében;
- ✓ a beérkezett anyagokat értékelni, majd jóvá kell hagyatni egy arra alkalmas szakmai csoporttal;
- ✓ a jóváhagyott anyagokat kötelező jelleggel be kell építeni az óvodai/kisiskolás programba/tantervbe;
- ✓ a jóváhagyott anyagok készítői vállalják a tárgybeli jogszabály változások figyelemmel kísérését és tananyagba építését;
- ✓ pályázatot kell kiírni az oktatásban való tevőleges részvételre, majd ezek alapján ki kell jelölni az oktatásban résztvevő – esetlegesen „külsős” – munkatársakat;
- ✓ országos kompetencia felmérést kell készíteni a tananyag elsajátításáról;
- ✓ a közlekedésre nevelés tekintetében korcsoportonként/évfolyamonként csak egyféle tankönyvstruktúra készüljön, és az alapján kell tanítani az ország összes óvodájában/iskolájában;
- ✓ meg kell teremteni a feladatok elvégzéséhez és az eszközök elkészítéséhez szükséges anyagi fedezetet.

Jelenleg létezik egy kísérleti szakoktató képzés, amely felsőoktatási intézményben folyik, és ez előfutára lehet egy olyan képesítés megszerzésének, amellyel - immár diploma megszerzésével együtt - lehetőség nyílik majd arra, hogy kialakuljon ezen ismereteket oktató szaktanári gárda, ezt követően már csak jogalkotói akarat szükséges a közlekedési ismeretek tantárgy közoktatási tantervbe történő integrálására. A kérdés mielőbbi rendezését az is indokolja, hogy a következő évtizedben a gyermekek közlekedésbiztonságának fejlesztése egyike az uniós közlekedéspolitikai beavatkozási területeknek.

Meg kell teremteni annak lehetőségét, hogy a középiskolába járó tanulók az érettségi-vizsga alkalmával egyben elméleti „KRESZ és elsősegély” vizsgát is tehessenek. Az eredményes vizsgát követően a tanintézmény a tanuló részére egy „Közlekedési bizonyítványt” vagy vizsgaigazolást állítana ki, amelynek birtokában a tanuló a későbbiek során felmentést kap az adott (pl. A, A1, B) járművezetői kategória megszerzéséhez szükséges elméleti tananyagból. Amennyiben a fakultatív képzés és a vizsga költségeit állami forrásokból lehetne biztosítani - és azt nem a tanulónak kell úgymond „befektetnie”-, akkor érdekeltté válnának a diákokat, hogy minél többen tegyenek KRESZ-vizsgát és ezáltal közlekedésbiztonsági kockázatuk jelentősen lecsökken.

Mindehhez persze elengedhetetlen a megfelelő képzési háttér kidolgozása és működtetése. Egyes elgondolások szerint a közlekedési ismeretek oktatását az adott középiskola feladataul kell szabni, amelyet saját szakokkal vagy autósiskola bevonásával hajtana végre. Harmadik lehetőségként felmerült a „Közlekedésismereti távoktatás” úgynevezett e-learning rendszerben történő bevezetése, amely véleményem szerint a leginkább megfelel a mai kor követelményeinek.

2012. június 04-én megjelent a Magyar Közlönyben az új NAT-ról szóló kormányrendelet és a hozzá kapcsolódó Kerettanterv. Sajnos a rendszer idén sem javult a közlekedés tanítása terén.

8. Egy nap a GRSP (Global Road Safety Partnership) Magyarország Egyesületével

10. ábra

2012. év szeptemberében hatodik alkalommal került megrendezésre a World Series by Renault (WSR) a Hungaroringen. Az ingyenes programsorozatra rengeteg család érkezett Mogyoródra, ahol a futamok mellett sok érdekes programmal várták mind a felnőtteket, mind a gyerekeket. Kipróbálhatták például egy vakvezető kutya segítségével történő közlekedést. A rendezvényen ott volt a GRSP (Global Road Safety Partnership) Magyarország Egyesülete is és az ő munkáját segíthette négy Nemzeti Községi Egyetem – Rendészettudományi Karának, közlekedésrendészeti szakirányú hallgatója, köztük én is. Reggel a helyszínre érkezve a GRSP tagjai tájékoztattak az aznapi lehetőségekről. A sátrunk, ahogy a képen is látható, egy több méter magas felfújható közlekedési bolya volt. Az első feladatom a látogatók KRESZ tesztjeinek javítása volt. Továbbá felépítettünk egy „mini” KRESZ pályát, ahol a gyerekek különböző járművekkel (roller, kismotor, kisméretű kerékpár) gyakorolhatták a közúti közlekedésben való részvételt. Meglepően nagy sikerre volt a pályának, folyamatos sor állt a járművekre várva. A délelőtti folyamán az én feladatom volt a KRESZ pálya rendjének fenntartása, folyamatos, akadálymentes működésének biztosítása, közben Szuperbringa kalauz-t osztogattam a szülőknek. Voltak szülők, akik nagyon komolyan vették a szabályokat, legtöbbször a jelzőlámpa jelzéseire hívták fel gyermekeik figyelmét. Egy- két kör után még a legfiatalabb gyerekek is megálltak a piros jelzésnél. Akadt azonban olyan szülő, aki gyermeke kezét fogva sétált át a mini KRESZ pálya közepén, figyelmen kívül hagyva a többiek rosszalló tekintetét.



A rendezvényen ott volt a GRSP (Global Road Safety Partnership) Magyarország Egyesülete is és az ő munkáját segíthette négy Nemzeti Községi Egyetem – Rendészettudományi Karának, közlekedésrendészeti szakirányú hallgatója, köztük én is. Reggel a helyszínre érkezve a GRSP tagjai tájékoztattak az aznapi lehetőségekről. A sátrunk, ahogy a képen is látható, egy több méter magas felfújható közlekedési bolya volt. Az első feladatom a látogatók KRESZ tesztjeinek javítása volt. Továbbá felépítettünk egy „mini” KRESZ pályát, ahol a gyerekek különböző járművekkel (roller, kismotor, kisméretű kerékpár) gyakorolhatták a közúti közlekedésben való részvételt. Meglepően nagy sikerre volt a pályának, folyamatos sor állt a járművekre várva. A délelőtti folyamán az én feladatom volt a KRESZ pálya rendjének fenntartása, folyamatos, akadálymentes működésének biztosítása, közben Szuperbringa kalauz-t osztogattam a szülőknek. Voltak szülők, akik nagyon komolyan vették a szabályokat, legtöbbször a jelzőlámpa jelzéseire hívták fel gyermekeik figyelmét. Egy- két kör után még a legfiatalabb gyerekek is megálltak a piros jelzésnél. Akadt azonban olyan szülő, aki gyermeke kezét fogva sétált át a mini KRESZ pálya közepén, figyelmen kívül hagyva a többiek rosszalló tekintetét.



11. ábra

Én magam is negatív kritikával illetem az édesapát, hiszen kiről vegyen példát a gyermek, ha nem az apjáról?! A GRSP sátrában továbbá három (tehergépkocsi, személygépkocsi, segédmotor) szimulátort lehetett kipróbálni, ennek feltétele a megfelelő KRESZ lap kitöltése volt, amelynek értékelése után lehetett tesztelni a szimulátorokat. A délután folyamán helyet cseréltem szakasztársammal, így a segédmotoros kerékpár szimulátorának kezelőjeként a kisgyerekeknek magyaráztam alapvető KRESZ szabályokat. A gyerekek (körülbelül 4 – 14 évig) nagyon fogékonyak és nyitottak voltak az új ismeretekre. A legmeglepőbb számomra az a tény volt, hogy egy 9 éves kisfiú ugyanannyi pontot ért el, mint a 35 év körüli édesapja, aki - elmondása alapján - több éve jogosítvánnyal rendelkezik és személygépjárművet vezet. A másik meglepő dolog az volt, hogy a 10 – 14 év közötti gyermekek többsége tudta, hogyan kell alkalmazni a szimulátoron lévő indító, irányjelző, világító berendezéseket. Arra a kérdésemre, hogy előzőleg próbáltak-e már ilyen szimulátort többségük nemmel válaszolt. Elmondásuk alapján már otthon próbálták szüleik járműveit, volt olyan is, aki 13 évesen robogóval jár délutánonként edzésre. Ezeknek a fiataloknak azt tanácsoltam, hogy mihamarabb szerezzenek megfelelő kategóriájú jogosítványt, mert a KRESZ hiányos ismerete és a figyelmetlenség miatt a



12. ábra

Világon minden hatodik másodpercben meghal egy ember közúti közlekedési balesetben. Összességében nagyon tetszett az a nap. Egész nap olyan feladatokat hajtottam végre, mellyel legalább egy kicsit hozzájárulhattam a gyerekek balesetmentes közlekedéséhez.

9. Nevelés a helyes közlekedésre

Az előző fejezetekben utaltam arra, hogy milyen fontosnak tartom a nevelést, mint a szocializáció eszközét. A szocializáció nem más, mint a társadalomba történő beilleszkedés. Már pedig ahhoz, hogy be tudjunk illeszkedni a társadalomba, szükség van – legalább – egy általános KRESZ ismeretre. Ahhoz, hogy az ismeretekkel nem rendelkező fiatal gyerekek biztonságosan közlekedhessenek, szükség van a szülők, rokonok, tanárok, barátok céltudatos és tervszerű tevékenységére, melyet nevelésnek hívunk. „A nevelés általános értelemben az egyénre irányuló fejlesztő hatások egymással koordinált egésszé szerveződő rendszere.”³⁶ Ebben a folyamatban jelentős szerepe van a tudatos hatásoknak. Például, a szülő elmagyarázza gyermekének, hogy mielőtt átkelnek a gyalogátkelőhelyen szét kell nézni, ahelyett, hogy utólag megdorgálja helytelen viselkedése miatt. A nevelés magába foglalja az oktatást és a képzést. „Az oktatás olyan komplex tevékenység, melyben a társadalom céljainak megfelelő konkrét ismeretanyag rendszeres elsajátítása történik a tanulók életkorának figyelembevételével.”³⁷ Az oktatás folyamatában a tanítás a tapasztalatokkal rendelkező személyekre hárul, a tanulás pedig a gyerekek feladata. „A képzés az oktatás során elsajátított ismeretek felhasználásához és gyakorlati alkalmazásához szükséges jártasságok és készségek kialakítását jelenti.”³⁸ Például a KRESZ ismereteinek alkalmazása a gyakorlat során. Az egyik fejezetben említettem, hogy a gyerekek nagyon fogékonyak voltak az új információkra, kíváncsiak voltak. A nagyobbaknál tapasztaltam, hogy kíváncsiak voltak a KRESZ tesztjeik eredményeire, de talán nem is az eredményre, hanem a helyes válaszokra. Ez a szükséglet, a tudás szükséglete, jelenti azt a fajta hiányállapotot, amelynek megszüntetésére vágyik az egyén. Véleményem szerint a két legfontosabb szükséglet az ingergazdag környezet és az elismerés szükséglete. Az ingergazdag környezet azért fontos a helyes közlekedésre való nevelésben, mert az egyén így szélesebb körben kaphat ismereteket, szerezhet tapasztalatokat. Fontos, hogy ne érje egyszerre túl sok információ a gyerekeket, mert adott esetben nem tudják megosztani figyelmüket és pánikba esnek. Ezt a jelenséget élőben megfigyelhettem egy 4-5 éves kisfiúnál, aki nem a menetiránynak megfelelő irányba haladt a mini KRESZ pályán és édesanyja elmondta neki, hogy merre kell közlekednie, de figyelnie kell a lámpát is, illetve a gyalogosátkelő helyen haladó gyalogosokra is ügyeljen. A kisfiú sírni kezdett, leszállt kismotorjáról, járművét eldobta és lefeküdt

³⁶ JÓZSA Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 12. oldal

³⁷ JÓZSA Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 13. oldal

³⁸ JÓZSA Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 13. oldal

a „zebrára”. Ha ezt a kisiút továbbra is így nevelik, előfordulhat, hogy felnőtt korára, olyan félelmei lesznek, ami miatt fóbiája lesz az utakon. Az elismerés szükséglete, a környezet visszajelzése azért fontos a gyerekek számára, mert így tanulja meg, hogy mi a helyes és mi nem. Ha egy gyerek szétnéz mielőtt áthalad az útesten, érdemes megdicsérni, így a későbbiekben tudatossá válik a helyes áthaladás, megerősítik a helyes magatartást. A visszajelzés negatív módon is történhet, de ne legyen túlságosan szigorú.

9.1 A pedagógiai hatás és a hatáskeltő személyiség jellemzői

„A pedagógiai hatás a nevelési célkitűzések irányában ható, tudatos, tervszerű, szervezett személyiségfejlesztő folyamat, amelyben a személyi hatásformáknak szánunk alapvető szerepet.”³⁹ A pedagógiai hatás célirányos, fejlesztő hatású, adaptív és adekvát. Olykor szembetűnő, hogy a különböző hatások elfogadása mennyire eltérő más-más személy esetén. Gondoljunk olyan helyzetre, amikor egy általános iskola diákja részt vesz egy KRESZ versenyen és első helyezést ér el. Az győztes diáknak gratulál a tanárnő és a versenyben csak harmadik helyet ért társa. A tanár gratulációját a győztes diák elismerésként könyveli el, még társa esetén kétkedve hallgatja az elismerést. Ez sokszor előfordul az élet minden terén. A hatáskeltő személyiségnek vannak általános és speciális személyiségvonásai. „Az általános személyiségvonások változatos, széles skálájú tulajdonságok tartalmazznak és egyben az érett személyiség jellemzői: reális helyzetértékelés, szakmai tájékozottság, együttműködési szándék, a társas kapcsolatokban elfogadás és nyitottság, etikai szilárdság, sokirányú érdeklődés, humorérzék, alkotóképesség.”⁴⁰ A speciális tulajdonságok közé tartozik például a kommunikatív készség, szervező készség, jó megfigyelőképesség, megosztott figyelem, produktív képzelet és a tapintat.

9.2 A nevelés módszerei

A sikeres nevelési folyamathoz szükség van a legmegfelelőbb módszer kiválasztásához. Meg kell vizsgálnunk, hogy milyen célt szeretnénk elérni, a tanulók életkorát, értelmi fejlettségét, a tanár vezetői stílusát, a közösség sajátosságait, a képességeket. A nevelés módszerének két csoportját különböztetjük meg, úgy, mint közvetlen –direkt- és közvetett –

³⁹ JÓZSA Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 47. oldal

⁴⁰ JÓZSA Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 48. oldal

indirekt módszerek. A közvetlen módot hatásosabb módszernek találom, ugyanis, ha a gyerekekben felmerül bármilyen kérdés, interaktív módon tudnak azonnal érdeklődni a személyes kapcsolatnak köszönhetően. Az indirekt módszer véleményem szerint nincs olyan hatásos. A tézisemet saját példámmal támasztom alá. 2009-ben KRESZ tanfolyamra jártam. A kötelező irodalmat megkaptam könyv formájában (indirekt módszer). A szabályokkal kapcsolatban felmerült pár kérdés bennem, amelyre nem kaphattam egyből szakemberi választ. Az órán azonban, ha kérdésem volt, azonnal feltehettem és már meg is kaptam a választ. A követelés módszerének alkalmazása során el kellene kerülnünk a minimalizmus és a maximalizmus alkalmazási szabályát. Ez azért fontos, mert ha a maximumot várjuk el például egy tanulóvezetőtől és hibát vét, akkor azt kudarcként fogja megélni. Ha folyamatos kudarcok érik, akkor az a későbbiekben kihathat személyiségére. Én, mint női sofőr például folyamatosan azt hallottam társaimtól fiatalabb koromban, hogy a lányok nem tudnak olyan jól vezetni, ezért miután megkaptam a jogosítványomat és nem volt már mellettem az oktató, féltem egyedül vezetni, mert egyszerűen folyamatosan az járt az eszemben, hogy kevesebb vagyok, mint egy férfi sofőr. Ezt a félelmemet a családomnak köszönhetően ma már nem érzem, akik a segítségadás, gyakoroltatás és a személyes példaadás módszerével segítettek legyőzni a problémámat. Ez nagyban hozzájárult ahhoz, hogy ne érezzek félelmet, ha járműt vezetek és biztonságosan közlekedhessek a jövőben. Az ösztönzés módszerének több formáját különböztetjük meg, így az elismerést, jutalmazást és a büntetést. Az elismerés jó lehetőséget biztosít arra, hogy motiváljuk a tanulót. A jutalmazást kevésbé tartom helyesnek, főleg ha az anyagi vonzattal jár. A büntetés alkalmazásával pedig óvatosan kell eljárunk, mert ez negatív hatásokat fejthet ki az egyénben.

9.2.1 A tíz legrosszabb módszer

-  Vádaskodás, hibáztatás: - Hányszor kell még elmondanom, hogy ne menj olyan gyorsan a kerékpárral?!
-  Sértegetés: - Majd én vezetek, tudom, hogy milyen ügyetlen vagy!
-  Kioktatás: - Látom, hogy felesleges volt titeket oktatni!
-  Fenyegetés: - Ha még egyszer megbuksz a KRESZ vizsgán, nem mehetsz délután edzésre!
-  Ijesztgetés: - Ne menj ki az útra, mert biztos elütnek!
-  Parancsolgatás: - Menj, vegyél sisakot! MOST!

- ✚ Szarkazmus: - Szuper! Megint átmentél a piroson és csodálkozol, hogy elütöttek!
- ✚ Mártírkodás: - Minden pénzünket a jogosítványodra költjük!
- ✚ Összehasonlítás: - Miért nem úgy közlekedsz, mint a testvéred?
- ✚ Jóslatok: - Ha nincs világításod, biztos, hogy el fognak gázolni!

Ezen módszerek alkalmazása helyett, sokkal hatásosabb a tények és a jelenségek bemutatása. Nem szabad „belenevelni” a gyerekekbe, hogy a közlekedéstől félni kell, mert ha kimennek az utcára, bármikor megsérülhetnek. A gyerekek – legtöbb esetben- a szüleiket tartják példaképnek, ezért fontos a magatartásformáló példaadás. A gyerekek sokszor azért engednek meg maguknak bizonyos magatartásformákat, például sétálnak át a piroson, mert a szülő is ezt teszi, miért csinálná másképp. Ebből kifolyólag nagyon nagy szerepet tulajdonítanak annak a példaképnek, akit a gyerekek tekintély személyként állítanak maguk elé.

9.3 Miért fontos a nevelés?

Év	Halálos	Súlyos	Könnyű	Összesen
2005	5	201	569	775
2006	7	171	505	683
2007	9	193	450	652
2008	4	140	427	571
2009	5	127	414	546
2010	6	119	352	477

Gyermekek által okozott személysérüléses közúti közlekedési balesetek száma

(5. táblázat)

Az első és a ötödik táblázat alapján megállapítható, hogy 2005-ben 20 777 közúti közlekedési baleset 3,7%-át gyermekek okozták. 2006-ban ez a szám 3,3%-ra, 2007-ben 3, 2%-ra, 2008-ban 3%-ra csökkent, míg 2009-ben 3,1%-ra emelkedett. 2010-ben ismét csökkent ez a szám, 2,9%-ra. Ha a gyermekek megfelelő oktatásban részesülnének a közlekedést illetően, ezek az arányszámok vélhetően sokkal kedvezőbb helyzetről adnának számot. Az összes balesethez képest nem nagy a gyermekek által okozott személysérüléses közúti közlekedési balesetek száma, de ha már egyetlen életet is sikerült megmenteni, azzal, hogy részt vettek egy közlekedési témáról szóló előadáson, már pozitív eredményről beszélhetünk.

9.4 Képességfejlesztések⁴¹

„A képességfejlesztés alapja a tevékenység (megismerő, cselekvő). A különböző tevékenységek más-más képességek fejlesztését segítik.”⁴² Ahhoz, hogy egy személy képességeit fejleszteni tudja, szükséges tisztában lennie az adottságairól, tehetségéről. Az adottságok határozzák meg a képességek alakulását, azonban a jó adottságokból nem következethetünk automatikusan a jó képességre, mint ahogy kedvezőtlen adottságok esetén sem a rosszra. Ha valakinek az egyes képességei, készségegyüttese magas színvonalú, akkor azt tehetségnek nevezzük. Olykor a tehetség kialakulását a család, társadalom a környezet negatívan befolyásolja, azaz akadályozza.

9.4.1 A közlekedési képesség fejlesztése

A közlekedés a lehető legösszetettebb képességeket mozgósítja, ilyen a figyelem, felelősség, együttműködő, koordinációs, tájékozódó, szabályok betartásának képessége. Azért van szükség az alapképességek fejlesztésére, mert ha azok hiányoznak, ezek az összetett képességek nem tudnak mire épülni, azaz az egyén képtelen lesz helyesen közlekedni. „Közlekedési képességnek nevezzük azokat a képességeinket, amelyek által a közlekedési viselkedés megvalósul.”⁴³

9.4.1.1 A közlekedési képesség fejlesztése óvodás korban

Nagyon fontos, hogy az alapvető képességek fejlesztése már a 3-6 éves kor között megkezdődjön. A későbbiekben ez által fog javulni a közlekedési környezet információ felfogása. Az óvodás korban fejleszthető képességek, amelyek a jövőben elősegítik a biztonságos közlekedést a következők:

- Mozgás képesség: koordinációs képesség, gyorsaság stb.
- Megismerés (kognitív) képesség: látás, hallás, észlelés, figyelem, emlékezet stb.
- Kommunikációs képesség: együttműködés stb.

⁴¹ BOBNÉ CHLEBIK Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.: Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány 30-45. oldalig

⁴² BOBNÉ CHLEBIK Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.: Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány 27. oldal

⁴³ BOBNÉ CHLEBIK Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.: Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány 30. oldal

9.4.2 Mozgáskéesség fejlesztése

„A cselekvés a környezetet – természetet, társadalmat, megváltoztató tevékenység, a megismeréstől elválaszthatatlan, legalapvetőbb összetevője a mozgás.”⁴⁴ A mozgás tanulása születéssel kezdődik, az utolsó mozgásformát körülbelül a 20. életév táján sajátítja el. Élete során a gyerekként megtanult mozgásformákból fog építkezni az egyén. Ez a képesség gyakorlással fejleszthető. A mozgásos cselekvéstanulás eredménye a motoros képességek kialakulása. A legfontosabb motoros képességek:

- Kondicionálás (erő, gyorsaság, állóképesség)
- Koordinációs képesség (téri tájékozódó képesség, mozgásérzékelés, stb.)
- Izületi mozgékonyaság (mozgékonyaság, hajlékonyaság)

9.4.3 Megismerő képesség fejlesztése

„Az értelmi képességek ismerete segítségünkre van a közlekedési értelem, érzék, látás értelmezésének és fejlesztésének megtervezéséhez.”⁴⁵ A közlekedési magatartás kutatói a baleseti okok elemzése során ki tudják mutatni, hogy a gyerekek értelme eltér a felnőttektől, emiatt a közlekedésben megbízhatatlanabbak, sérülékenyebbek, ezáltal sokkal nagyobb a kiszolgáltatottságuk is, ezért lesznek áldozatok és balesetek okozói.

Vejné szerint a gyerekek 11 éves korukra jutnak el arra a szintre, hogy képesek átlátni az ok-okozati összefüggéseket. Sandels szerint a gyerekek vizuális észlelése sokkal alacsonyabb, mint a felnőtteké a szűk látótér és az alacsony testmagasság miatt, aminek következtében képtelen a forgalom áttekintésére. Piaget kísérletekkel igazolja, hogy 7-8 éves korban a gondolkodás egydimenziós, a látszat félrevezeti a gyermeket. Ghisel és Brown szerint a reakcióidő elhúzódása lehet a felelős a gyermekbalesetekért. Avery kimutatta, hogy az öt éves gyermekek reakcióideje kétszer hosszabb, mint a felnőtteké.

⁴⁴ BOBNÉ CHLEBIK Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.: Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány 32. oldal

⁴⁵ BOBNÉ CHLEBIK Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.: Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány 39. oldal

9.4.4 A közlekedési érzékelés, észlelés, figyelem képességének fejlesztése

Gyermekkorban a testmagasság, látásélesség és a látótér hiányos működése akadályokat szab a képességfejlesztésnek. A látásélesség például óvodás korban a felnőttek teljesítmények csak 71%-át éri el, a látótér pedig 82%-os. A gyerekek hallásküszöbe alacsony, 3-4 éves korban nem képesek a hang irányába keresni. Érdekesség, hogy a lányok hallása általában érzékenyebb. A távolság észlelése gyermekkorban megbízhatatlan, a kisebb autók esetén a távolságot rövidebbnek, nagy tömegű autók esetén pedig nagyobbak észlelik a távolságot. Ebben a korban nagyon kell a szülőknek ügyelni gyermekeikre, mert az úttesten való átkeléskor a gyerekek a kis autók esetén figyelmetlenül az úttestre szaladhatnak, sőt a kis autók sebességét lassabbnak ítélik, míg a nagyobb járművek gyorsabbnak tűnnek. A gyermekek figyelme körülbelül 11 éves korig nem összpontosítható. A baleseti statisztikák arról tanúskodnak, hogy a gyermekbalesetek a dekoncentrálttság, az összpontosítás hiánya, a figyelem könnyű elterelhetősége, a figyelemmegosztás elégtelen működése miatt következnek be. Néhány feladat, amely segíthet a közlekedéshez szükséges képességek fejlesztésében:

- Felismerni a tárgyakat, embereket, állatokat hangjuk alapján
- Gyakorolni a hang irányába való elfordulást
- Kisebb- nagyobb formák építése
- A szabadban lévő közeli-távoli tárgyak felismerése
- Elinduló és fékező autó hangjának felismerése
- Megfigyelni a jelzőtáblák alakját
- Egyensúlyozó járás

10. Javaslataim

Mint közlekedésrendészeti szak hallgatója a jövőben baleset-megelőzéssel szeretnék foglalkozni, ezért is választottam ezt a szakot, jelen esetben ezt a témakört. Az eddigi tapasztalataim alapján felmerült bennem néhány ötlet, hogy mivel lehetne még biztonságosabbá tenni a közlekedést, ezen belül is a gyerekek helyes közlekedésére való nevelésének segítségével.

10.1 Iskolarendőrök számának növelése

Az egyik fejezetben részleteztem az iskolarendőrök feladatát és ennek célszerűségi szempontjait. Mivel nagyon hatékornynak találom a gyerekek körében ezt a kezdeményezést – ahol van-, fontos lenne, hogy legyen elég ráfordítható rendőr erre a feladatra, másképp nem működik és nincs értelme. A programban körülbelül 2 700 általános iskola vesz részt, a programra fordítható rendőrök száma pedig megközelítőleg 2 100 fő. A helyes megoldás az lenne, ha egy rendőrnek csak egy intézménnyel kellene foglalkoznia és ténylegesen jutna idő a programban leírtakra.

10.2 Zenehallgatás a kerékpáron

Rengeteg fiatal látni az utakon úgy közlekedni, hogy közben zenét hallgat különböző technikai eszközökön keresztül. Sajnos országunk nem rendelkezik mindenhol kerékpárúttal, ezért lehetséges, hogy a gyerekeknek az autóúton kell közlekedniük. Helytelennek tartom azt a magatartást, hogy a gyerekek zenét hallgatva közlekednek. Pár évvel ezelőtt magam tapasztaltam, hogy zenét hallgatva közlekedtem kerékpárral és nem vettem észre a mögöttem haladó gépkocsi természetes zaját. Ennek függvényében nyugodtan kerülgettem a kátyúkat és a zene annyira elterelte a figyelmem, hogy megfeledkeztem magamról és ráelőztem az előttem haladó kerékpárosra, minden körültekintés nélkül. A mögöttem haladó gépkocsi használta a kürtöt, de én ezt sem hallottam és folytattam az utam. A gépkocsi vezető ekkor megállt előttem és elmondta, hogy majdnem elgázolt. Ekkor megfogadtam, hogy soha többé nem fogok zenét hallgatni kerékpáron, ha nem kerékpárúton közlekedek. Véleményem szerint ezt a kérdést szabályozni kellene, természetesen úgy, hogy az embe-

rek jogai ne sérüljenek, és ne azt érezzék, hogy egy újabb szabály, hanem érezzék, hogy ez a gyerekek érdekében történik.

10.3 Nemzeti alaptanterv

Az egyik fejezetben említettem, hogy az ORFK-OBK javaslatok között szerepel az, hogy a közlekedés, mint külön tantárgy, legyen kötelező NAT-ban. Mivel ez az ötlet még mindig nem valósult meg, annak ellenére, hogy évek óta meg van a jogszabályi háttér, ezért én is megemlítem javaslatom között, mert mindenekelőtt ez lenne a legfontosabb intézkedés a helyes közlekedésre való nevelésben. Ha lehetőségem lett volna rá, én is szívesen tanultam volna az iskolában erről a tantárgyról, nem csak azért, mert rendőr akartam lenni, hanem azért is, mert tudom, hogy sokkal nagyobb biztonságban éreztem volna magam az utakon.

10.4 Közlekedjünk informatika órán!

Nagy előrelépést jelentene, ha olyan programot telepítenének az iskolák számítógépeire, mint amit különböző szimulátorokon is használnak. Egy olyan játékos programra gondolok, ahol a gyerekek azt gyakorolhatják informatika óra keretein belül, hogyan kell a gyakorlatban alkalmazni az elméletben elsajátított új ismereteket. Ha szabálytalankodnak a játékban, akkor újra kell kezdeniük az adott pályát. Elegendő lenne az órából tíz – tizenöt perc és véleményem szerint a későbbiekben ez mindenképp hasznukra válna a közlekedésben.

10.5 Ne csak a szeptemberi hónapra helyezzük a hangsúlyt!

A „Tanévkezdeti kampány” keretein belül- ahol ez működik- a gyerekek szeptemberben különböző láthatósági felszereléseket, mellényt, kendőt, csuklópántokat kapnak ajándékba, hogy ezt hordva még nagyobb biztonságban legyenek. Ezzel kapcsolatban, annyi lenne a javaslatom, hogy ne szeptemberben legyen kiosztva minden erre fordítható eszköz, hanem folyamatosan az év során, illetve ne az iskolarendőrök osszák ki ezeket a felszereléseket, hanem az adott szolgálatban lévő járőrpár, vagy ha nincs erre fordítható rendőr, akkor vonjuk be a polgárőröket. A helyes megoldás szerintem az lenne, hogy hetente kijelölni egy

napot, amikor egy megbízott személy, rendőr, polgárőr stb. az iskola előtt várna a gyerekeket és akkor osztogatná ezeket a felszereléseket. Ennek eredményeként nem az a szokás alakulna ki, hogy szeptember első, második napján mindenki hordja ezeket az eszközöket és utána feledésbe merül, hanem a folyamatos „osztogatás” eredményeként minden héten lennének olyan gyerekek, akik viselnék a védőfelszereléseket és ezt látva a többiek azt mondják, hogy ilyen nekik is van és holnap ők is felveszik. Véleményem szerint így hatékonyabb lenne ez a jellegű baleset-megelőzési tevékenység.

10.6 Színesebb kerékpárutak, járdák

13. ábra⁴⁶



Mivel manapság elég nagy problémát okoz a graffitizók által elkövetett bűncselekmények, így az vetődött fel bennem, hogy össze lehetne kötni a hasznosat a haszontalannal. Sajnos a fiatalok még akkor sem mindig használják a kerékpárutakat, ha van a városban. Szerintem, ha az utak színesebbek lennének, főleg olyan jellegű témák dobnák fel az utakat, ami érdekli a fiatalokat,

akkor legalább az motiválná a gyerekeket, hogy megnézzék, átmenjenek rajta. Szervezett keretek között rendezni kellene olyan programokat, ahol a graffitizni, festeni vágyó fiatalok kibontakozhatnának. Ha érdeklődés hiánya miatt nem is a gyerekek festenének az aszfaltra, de szívesebben közlekednének a számukra kijelölt helyen, gondolok itt például egy- két 3D-s aszfalttrajza az utakon.



14. ábra⁴⁷

⁴⁶ <http://www.ezepic.hu/erdekes/nagyon-elethu-aszfalttrajz>

⁴⁷ <http://blog.xfree.hu/myblog.tvn?SID=&pev=2010&pho=7&n=mezixy>

10.7 Kerékpárok a kereskedelemben

Véleményem szerint nagyban hozzájárulna a balesetek megelőzéséhez, ha a kerékpárokat csak a kötelező felszerelésekkel lehetne árusítani. Legyen inkább drágább, de legyen meg minden felszerelés rajta. Úgy gondolom, hogy a kerékpár megvétele után a vásárlók nem ügyelnek a részletekre, nem fognak küllőprizmát, csengőt vásárolni a kerékpárokra. A világítás még talán csak- csak megtalálható a kerékpárokon, de ez nagyban köszönhető az eladók nyereségvágyának.

10.8 E-learning

Az e-learning elméleti képzés a KRESZ oktatás területén kiválóan alkalmazható lenne. Természetesen ehhez olyan oktatástechnológia és pedagógia módszertant megvalósító képzési program szükséges, amely alkalmas a távoktatásra. A tanulók interneten keresztül kapcsolódhatnak a megadott weboldalhoz, ahol elsajátíthatják a tananyagot. Ez a képzési program, jelenthet egyénileg történő tanulási módot is számítógéppel és CD ROM segítségével. Az oktatás előnye, hogy földrajzi helytől és időtől függetlenül használható. További előnye, hogy költséghatékony, mert egyszeri beruházással alkalmazható a tanulók körében és annyiszor ismétli meg a „leadott tananyagot” a diák, amennyiszer szeretné, nem kell külön korrepetálásra pénzt áldoznia a családnak. Ha a diák kellő időt és energiát fordít erre a lehetőségre, elképzelhető, hogy az iskola végén kellő tudással rendelkezhet egy elméleti KRESZ vizsgára. Azt gondolom ez a képzési forma a jövőben nagy népszerűségnek örvendhet.

10.9 Gyakorlati példa

Ezt a feladatot az NKE-RTK közlekedésrendészeti hallgatói is elvégezhetnék saját városaik iskoláiban. A feladat lényege, hogy egy hallgató bemegy az iskolába és feljegyzi például egy osztály tanulóinak lakhelyét. Egy könnyen átlátható térképbe berajzolja a lakhelyek és iskola közötti útvonalat minden egyes tanuló számára. Ezután az „előadó” elmagyarázza a diákoknak, hogy miért biztonságosabb az „A” útvonal, mint a „B”, például kevesebb kereszteződésen kell áthaladnia, az egyik útvonalon van kerékpárút a másikon nincs stb. A

tevékenység nem időigényes, nem költséges és mindenkinek érdeke a gyerekek biztonságos közlekedése, ezért ajánlom ezt a próbálkozást, mint a helyes közlekedésre való nevelés egyik alappillérét.

Összegzés

TDK dolgozatom célja az volt, hogy a baleseti statisztikákon keresztül bizonyítsam, hogy mennyi gyermek veszti életét a közutakon, például pénzhiány miatt (méretben megfelelő gyermekülések beszerzése), a szülők figyelmetlensége miatt, de a legnagyobb problémát mégis a hiányos KRESZ ismeret jelenti mindennapjainkban. A megoldás voltaképp kézenfekvő, de valamiért mégis várat magára. Ahogy említettem az egyik fejezetben a közlekedésre nevelés jogszabályi háttere adott, de olyan csekély mértékben tanítják mégis az iskolákban különböző tantárgyak keretein belül, hogy az optimális szint elérése szinte lehetetlen. Az első és legfontosabb intézkedés ennek a közlekedés tantárgynak a kötelezővé tételé.

Elmondható, hogy a Rendőrség kiemelkedő szerepet játszik a helyes közlekedésre való nevelésben, annak ellenére, hogy valójában ez nem a szervezet feladatkörébe tartozik. Sajnos az állampolgárok – nyári gyakorlatom során tapasztaltam – a rendőrök által végzett munka megelőző jellegét nem minden esetben ismerik el, gondolok itt például a gyermekülés hiánya esetén felmerülő közigazgatási bírságra.

Nagyon fontos dolognak tartom, hogy a gyerekek már 2-3 éves korban ismerkedjenek az egyenruhás emberekkel, akiktől nem kell félni. Helytelen viselkedési formának találom azt a magatartást, amikor a szülő azzal fenyegeti gyermekét, hogy ha rossz lesz, elviszi a rendőr bácsi, rendőr néni. Ez a viselkedés félelmet ébreszt a kisgyermekekben. Ennek megelőzése érdekében városomban minden gyermeknap alkalmával tűzoltók és rendőrök érkeznek a bölcsődébe, óvodákba és a gyerekek személyes kontaktusba kerülhetnek velük, beülhetnek a szolgálati gépjárművekbe.

További helytelen viselkedési formák közé tartozik az a becsméreítés, amikor egy kislányt, serdülő-korú lányt, de akár egy nőt is olyan jelzőkkel illetnek az emberek, amelyeket a női mivoltuk miatt kapnak. Az általam megkérdezett nők kiemelkedő többségét érte hasonló atrocitás a jogosítvány megszerzésének ideje alatt. Az a feltételezés, hogy a nők kevésbé vezetnek biztonságosan, véleményem szerint téves. A bátortalanságuk abból adódhat, hogy az évek során úgy nevelkedtek, hogy mivel nőnek születtek, így sosem vezethetnek olyan jól, mint egy férfi. Ezen probléma kiküszöbölésére született meg a „Smink & drive”⁴⁸ autósiskola, amely kifejezetten bátortalan nők számára alakult meg.

⁴⁸ <http://www.jogsipont.hu/smink.html>

Összességében a szocializáció nagyon fontos szerepet játszik a közlekedésben, ezért tartom kiemelkedő fontosságúnak a biztonságos közlekedésre való nevelést, amely akkor bizonyul leghatékonyabbnak, ha már kisgyermekkorban elkezdődik.

Irodalomjegyzék:

- DR. IRK Ferenc, Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe (2005. évi kiadás változatlan utánnomása) 2011. Budapest
- JÓZSA Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó
- BOBNÉ CHLEBIK Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.: Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány.
- GÉGÉNY István: A gyermekbalesetek alakulása Magyarországon 2005-2009. között. 2010.
- CSÁMER István: Technika- Közlekedési ismeretek 10-14 éveseknek, Glória Könyvkiadó
- BÁBOSIK István: A nevelés elmélete és gyakorlata, 1999. Nemzeti Tankönyvkiadó
- BÁBOSIK István, Mezei Gyula: Neveléstan, 2005. Telosz Kiadó
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet
- DR. HABIL HOLLÓ Péter: Néhány közlekedésbiztonsági teljesítménymutató gyűjtése és figyelemmel kísérése Magyarországon. Közlekedéstudományi Szemle, LX. Évf. 2. sz., 2010.
- KTI Közlekedéstudományi Intézet, Nonprofit Kft., Gyermekszállítás és biztonsági rendszereinek alkalmazása- autóbuszokban, 2010., Budapest
- EURÓPAI Közösségek Bizottsága, Fehér könyv, Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő eldönteni, Brüsszel, 2011
- Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015
- 30/1988. évi (IV.21.) MT rendelet
- Nemzeti Gyermek- és Ifjúságbiztonsági Akcióterv 2010-2019

Internetes forrás:

- <http://www.jfk.szie.hu/files/docs/nevelestudomanyi/modszertan/modszertan-3-eloadas.pdf>
- http://www.femina.hu/gyerek/10_elterjedt_nevelesi_modszer_ami_a_legrosszabbat_hozza_ki_a_gyerekbol
- http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97500001.KPM
- <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=401>
- <http://www.police.hu/megelozes/balesetmegelozes/szerv060103/obb060103.html>
- http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/a-biztonsagi-ov-fel-evszazada-tortenelem
- http://doktori-iskola.law.pte.hu/files/tiny_mce/File/Archiv2/major_nyilv/ertekezes_major.pdf
- <http://totalcar.hu/magazin/technika/adacules/>
- www.gyerekulesshop.hu
- <http://www.ujpest.hu/hir/1304>
- <http://kozosseghigyelo.hu/hirek/belfold/130-tanevet-kezdték-az-iskolarendorok>
- <http://www.jogsipont.hu/smink.html>
- <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=442>
- <http://www.ektf.hu/agriamedia/index.php?page=archive&archpresent=416>

Ábrajegyzék

1. ábra, 2. ábra	13
3. ábra	16
4. ábra	17
5. ábra	20
6. ábra	28
7. ábra	35
8. ábra	37
9. ábra	38
10. ábra	42
11. ábra	42
12. ábra	43
13. ábra	53
14. ábra	53