

***XXXII. Országos Tudományos Diákköri Konferencia Had- és
Rendészettudományi Szekció Gödöllő, 2015. április 15-17. Szent
István Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar Nemzeti
Köszolgálati Egyetem***

Gyermekbalesetek és a megelőzés lehetőségei

Jelige: Remény

Pályamunka lezárásának időpontja: 2013. október 31. nap

2015.

Tartalomjegyzék

I. Bevezetés	4
I/1. A témaválasztás létjogosultsága	5
I/2. A témaválasztás indoklása	6
I/3. Hipotéziseim	7
II. Gyermekbalesetek a statisztika tükrében	8
II.1. A „fehér könyv” által támasztott célkitűzések	9
II.2. Statisztikák, szám adatok	10
III. Fogalom meghatározások, jogszabályi háttér	16
III. 1. Közlekedés fogalma, feladata, elemei	16
III. 2. A közlekedésbiztonság és a közlekedési baleset definiálása	17
III. 3. A gyermekek közlekedésével kapcsolatos jogszabályváltozások	20
III. 4. A passzív biztonsági eszközökről	23
IV. A gyerekek biztonságos közlekedésre neveléséről	25
IV.1. A biztonságos közlekedésre nevelés jelentősége	26
IV.2. A gyermekek életkori sajátosságai	27
IV.3. Szülői felelősség – a következetes példamutatás fontossága	31
IV.4. Az óvoda és az iskola szerepe a biztonságos közlekedésre nevelésben	34
IV.5. Gyerekről, gyerekektől	38
V. Nemzetközi kitekintés	44
V.1. Előzmények	44
V.2. Nemzetközi összefogás	45
VI.2.1 Gyermekek közlekedésbiztonsága külföldön	45
VI. A rendőrség baleset-megelőzési tevékenysége régen és napjainkban	50
VI/1. Prevenációs tevékenység a rendszerváltásig	50
VI/2. Az Országos Baleset-megelőzési Bizottság működéséről, tevékenységéről	53
VI/3. A Rendőrség közlekedésre nevelési tevékenysége	57
VI/3.1. Az „ovi-zsaru” programról	58
VI/3.2. „Az iskola rendőre” program	58
VI/3.3. A szuperbringa programról	60
VI/3.4. Problémafelvetés- saját tapasztalatok alapján	61
VI.4. A forgalomellenőrzés	63

VI.5. A tudatformálás	64
VI.6. Néhány gondolat az előéleti pontrendszer szerepéről	65
VII. Javaslataim, összegzés	66
Irodalomjegyzék	70
Könyvek, tanulmányok	70
Interneten elérhető források	71
Melléklet	72

I. Bevezetés

„Az egész gyermek olyan, mint egyetlen érzékszerv, minden hatásra reagál, amit emberek váltanak ki belőle.

Hogy egész élete egészséges lesz-e vagy sem, attól függ, hogyan viselkednek a közelében.”

Rudolf Steiner

„Szemünk fénye a gyermek”. Gyakran mondjuk, mert így igaz és így is gondoljuk. Főként a szülők, a család számára elviselhetetlen, ha valami rossz történik a gyermekükkel. Ha megbetegszik, rossz a kedve, balesetet szenved, életét veszti. Feltesszük a kérdést: „miért?”. Miért történt meg a baj? Ki volt a hibás? Megelőzhető lett volna? Csak egy véletlenül bekövetkezett baleset áldozata lett?

A KSH adatai szerint évente közel 1500, mintegy 75 osztálynyi tizennégy éven aluli gyermek szenvedett valamilyen sérülést közlekedési balesetből kifolyólag. Tavaly 20 gyermek vesztette életét a közlekedése során, 20-al több, mint amennyi elfogadható lenne. Téves felfogás, hogy szerencsétlenségről van szó: hiszen ami az utakon történik ez előírások ismeretén és helyes alkalmazásán, a fegyelmen és a kölcsönös odafigyelésen múlik.

Bár a közlekedésre nevelés 1973 óta állami feladat, számos próbálkozásnak, kísérletnek voltunk és vagyunk tanúi, mégis úgy érezzük, hogy még mindig nem kap elég hangsúlyt ez a szakterület. Ez persze teljesen érthető, hiszen itt emberek, pontosabban gyermekek életéről van szó és egy gyermek halála is sok! Minden lehetséges eszközt és módot meg kell ragadnunk, ki kell használnunk és tennünk kell annak érdekében, hogy megvédjük a gyermekeket a balesetektől, tragédiáktól. Nem feledkezhetünk meg arról a tényről, hogy a szerencsétlenség sok esetben - a szabályok betartásával és kellő odafigyeléssel - megelőzhető lenne.

I/1. A témaválasztás létjogosultsága

Mindennapi életünk részét képezi a közlekedés. Már akkor a közlekedés részesévé válunk, amikor kilépünk otthonainkból. A közlekedés nélkülözhetetlen az életünkben.

Mindannyian naponta közlekedünk, de nem mindegy, hogyan. Ugyanis elengedhetetlen a közlekedési szabályok ismerete, hiszen ahhoz, hogy biztonságosan kiléphessünk az utcára, szükség van egy bizonyos fokú tudásra. Mivel az emberek részt vesznek a közlekedésben, ezért bármikor lehetnek akár egy közúti közlekedési baleset érintettjei is. Lássuk be, sajnos nem telik el úgy nap, hogy ne értesülnénk közlekedési balesetekről.

Éppen ezért nagyon fontosnak tartom a baleset-megelőzést, a közlekedésbiztonság javítását. Véleményem szerint ezt a tudást a lehető legfiatalabb korban el kell sajátítani, ahhoz, hogy az évek során ösztönös tudássá válhasson.

Nap, mint nap tapasztalom, hogy egyre többen vesznek részt a közlekedésben, azonban a közlekedési morál egyre rosszabb. Az emberek agresszívan, kellő körültekintés és odafigyelés nélkül próbálják megközelíteni úti céljukat autóval, kerékpárral vagy gyalogosan. A mai rohanó világban a szülők elfoglaltsága miatt egyre több gyermek közlekedik egyedül, céltalanul kóborul az utcákon, felügyelet nélkül játszik a ház előtt, vagy a parkolóban. Az időhiány és a szükséges ismeretek átadásának elmulasztása miatt rengeteg gyermek sérül és hal meg közlekedési balesetekben.

Az Európai Unióban napjainkban 100 másodpercenként történik egy személyi sérüléses közlekedési baleset, 16 percenként hal meg egy ember az EU közútjain, sajnos közülük naponta 3-4 gyermekkorú.¹

Gyerekeink egyre fokozottabb részvétele a közlekedésben hozzátartozik a fejlődésükhöz, önállóságuk kialakulásához. A közlekedésük során tapasztalható kockázat mértéke sajnos rendkívül nagy.

Akaratlanul is felvetődik a kérdés: Megvalósítható lenne-e az a célkitűzés, hogy egyetlen gyermek se haljon meg az utakon, sikerülhet-e közlekedésre neveléssel megelőzni a gyermekbaleseteket?

I/2. A témaválasztás indoklása

¹ http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2012/Oberling_Jozsef.pdf

Kettős indíttatás vezérelt dolgozatom megírásakor: egyrészt személyes szociális érzékenységem - mely a rendőri munkám során még intenzívebbé vált -, másrészt a baleset-megelőzési feladataim ellátásakor tapasztaltak. Közel 5 évig dolgoztam azon, hogy a lehetőségeimhez képest átadjam a fiataloknak a mindennapi közlekedéshez szükséges ismereteket és felhívjam a figyelmüket a szabályok betartásának fontosságára, megszegésük veszélyeire.

Mindezt leginkább iskolákban, táborokban és különböző rendezvényeken volt lehetőségem megtenni. Munkám során megdöbbenten tapasztaltam, hogy az iskolába kerékpárral érkező gyerekek nem ismerik a rájuk vonatkozó szabályokat, illetve nem tartják be azokat. Szomorúan hallgattam, amikor lelkesen meséltek arról, hogy a szüleik nem kötik be a biztonsági övet, telefonálnak vezetés közben, illetve egyáltalán nem, vagy csak ritkán beszélgetnek a közlekedésről, akkor is a gyermek kezdeményezi e témakör megtárgyalását.

Dolgozatomban rövid áttekintést szeretnék nyújtani a gyermek balesetek számszerű alakulásáról, okairól, valamint a probléma megoldásának lehetőségeiről. Úgy gondolom, hogy ifjúságunk nevelése, segítése társadalmunk minden tagjának kötelessége, hiszen napjainkban az egyre elhatalmasodó méreteket öltő problémák, szerteágazó feladatkörök miatt az ezzel foglalkozó szervek ereje kezd felőrlődni.

I/3. Hipotéziseim

Szembe kell néznünk azzal a ténnyel, hogy a közlekedési balesetek mindennaposak. Éppen ezért szükségesről foglalkozni a témával, hiszen mindent meg kell tennünk gyermekeinkért. Ők a „felnövekvő generáció”, akikben a helyes közlekedési kultúra elsajátítása a mi feladatunk.

Feltételezem, hogy a tragédiák okai elsősorban a közlekedési szabályok ismeretének hiányában, megszegésében és a figyelmetlenségben rejlenek.

A gyermekek szabályismeretének, valamint veszélyérzetének hiányosságát jelzi, hogy a kerékpáros gyermekbalesetek túlnyomó része (2009-ben 97%-a!!) a fiatalok hibájára vezethető vissza. Véleményem szerint a gyermekek közlekedési biztonsága a felnőttek, a szülők felelőssége. A gyerekekben kialakított szokások rendszerint felnőttkorban is tovább élnek. Ha következetesen, példamutatással, kitartóan arra tanítjuk a gyerekeket, hogy be kell tartani a szabályokat, akkor természetes lesz a hajlam bennük eziránt a jövőben is.

Hipotézisem vizsgálatához empirikus kutatási módszert alkalmaztam, melynek során kérdőívet tölttettem ki azon korosztály tagjaival - 12-14 éves fiatalokkal -, akiknek már ismernie és alkalmaznia kellene a közlekedésükre vonatkozó legfontosabb szabályokat.

Szeretném vizsgálni, hogy azok a fiatalok, akik már ténylegesen egyedül is részt vesznek a közúti forgalomban, mennyire ismerik a rájuk vonatkozó szabályokat? Részesültek-e közlekedési nevelésben, illetve alkalmazzák-e a meglévő tudásukat? Hogyan lehetne elkerülni, vagy legalább csökkenteni a közlekedési gyermekbalesetek számát? Hogyan kellene felkészíteni a tapasztalattal még nem rendelkező gyermekeket a biztonságos közlekedésre? A tragédiák bekövetkezésében milyen szerepet tölthet be a környezet, a család és a szakemberek?

Hiszem, hogy céltudatos, a gyermek természetes fejlődésének megfelelő, kitartó és következetes neveléssel a közlekedési normák elsajátíthatóak és a balesetek megelőzhetőek.

II. Gyermekbalesetek a statisztika tükrében

Az 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 gyermekek 7-szer nagyobb halálozási kockázatnak vannak kitéve a közúti forgalomban, gyalogosként, kerékpárosként, illetve 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 „gyermekek” alatt a 0 és 14 év közötti személyek értendők.”²

II.1. A „fehér könyv” által támasztott célkitűzések

Az Európai Unió első átfogó közlekedésbiztonsági programját 2001. szeptember 12-én hozták nyilvánosságra, egy dokumentum formájában, amely célul tűzte ki azt, hogy a

² <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=288>

2001-es évhez képest 2010-re a felére csökkenjen a közúti közlekedési balesetek és azok áldozatainak száma. A nemzetközi szintű program létrehozására nemcsak azért volt szükség, mivel a közúti balesetek áldozatai a társadalomnak több tízmilliárd eurójába kerül, hanem leginkább azért, mivel egy emberi élet megóvása a balesetek megelőzésével összefüggésben anyagi javakban nem mérhető, ezáltal felbecsülhetetlen. Az első úgynevezett „fehér könyvben” támasztott közlekedésbiztonsági törekvések nem teljesültek, azonban így is kimagasló eredmények születtek, amik mindannyiunk biztonságát szolgálják közlekedésünk során.

A 2001-ben kezdeményezett program folytatását a II. „fehér könyv” alapozta meg, amit 2011. március 28. napján hirdetett ki az Európai Unió az új évtizedre vonatkozó közlekedéspolitikai program összeállításával. Az új könyv célkitűzése között szerepel, hogy 2020-ra a felére csökkenjen a közúti balesetek sérültjeinek a száma, továbbá az is, hogy a közúti baleseti halálozást 2050-re szinte a nullára kell csökkenteni. Az Európai Bizottság elnök-helyettese, Siim Kallas ezt elsősorban „az emberi és a műszaki tényezőkre egyaránt tekintettel lévő és a transz-európai úthálózatot biztonságosabb hálózattá tevő összehangolt intézkedésekkel kívánja elérni”.³

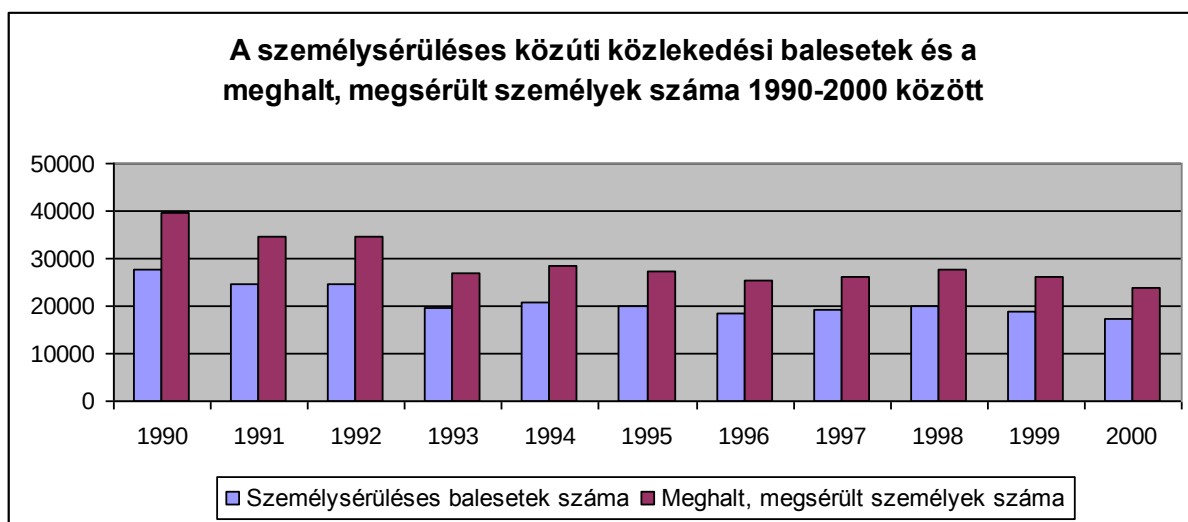
A fentiekben megjelölt célok elérését szolgálják a folyamatosan változó jogszabályok a közlekedés rendjével és annak biztonságával kapcsolatban, továbbá az egyre hangsúlyozottabb baleset-megelőzési tevékenység.

II.2. Statisztikák, szám adatok

Az 1990-es évben Magyarországon még 27.801 személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset történt, azonban ez szám a 2012-es évben már csak 15.174 volt, ami

³ http://baleset-megelozes.eu/cikk_2.php?id=442

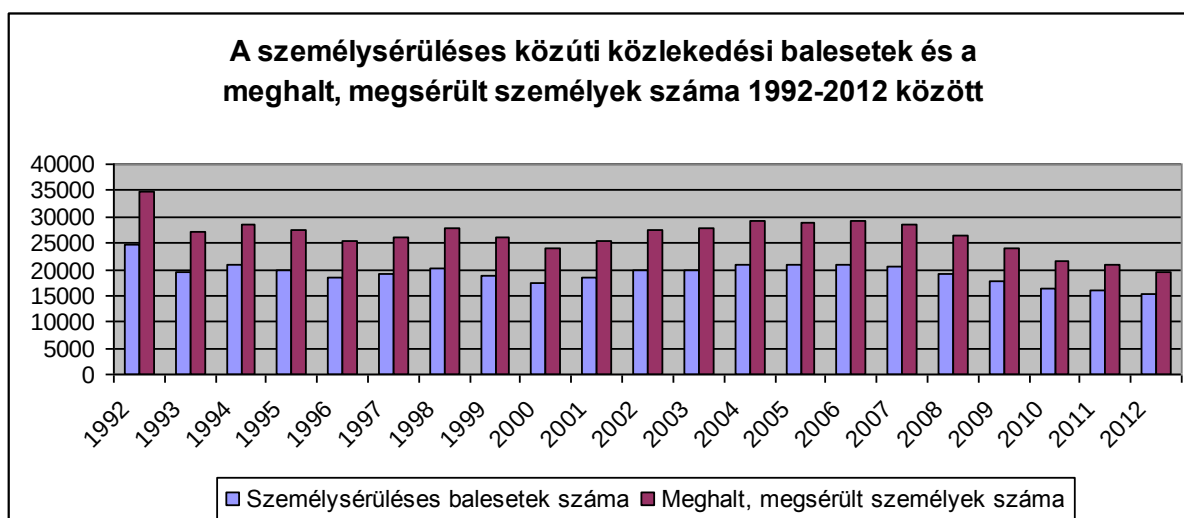
45,42 %-os csökkenést mutat. Az 1990 és 2000 közötti időszakot alapul véve 37,1 %-os csökkenés mutatható ki. A meghalt, megsérült személyek vonatkozásában is áttörő az eredmény, mivel 1990-ben 39.428, míg 2012-ben már csak 19.584 személy sérült meg a balesetek során, ami 50,33 %-os csökkenést eredményez, míg 1990 és 2000 között 39,4 %-os a csökkenés. Az első „fehér könyvben” meghatározott 10 évet alapul véve a személyi sérüléssel összefüggő baleseti szám 11,87 %-al, míg a meghalt, megsérült személyek száma 14,69 %-al csökkent.⁴ Ezek a csökkenések valójában elvárások is, hiszen mind a Staffordshire Safer Roads Partnership, vagyis a Staffordshire-i Összefogás, a Biztonságosabb Utakért elnevezésű szervezet kötelezővé tette a résztvevő tagok számára, hogy a balesetek számának 50 %-al kell csökkennie, valamint az első „fehér könyv” is tartalmazza ezt az elvárást.



Az elmúlt 20 évet alapul véve megfigyelhető, hogy 1992-ben 24.623 személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset történt, míg 2012-ben már csak 15.174, ami 38,4 %-os csökkenés, míg a meghalt, megsérült személyek száma vonatkozásában ezen arányszámok 34.678-ról 19.584-re csökkentek, ami 43,5 %-os csökkenés.⁵

⁴ KSH Évkönyv, Közlekedési balesetek 2012

⁵ KSH Évkönyv, Közlekedési balesetek 2012

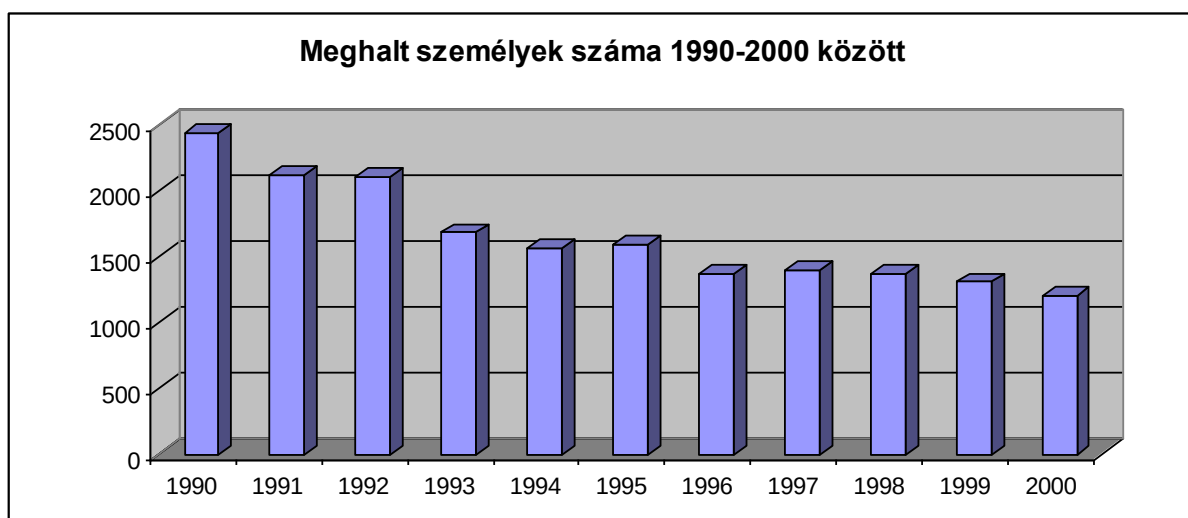


Mint a fenti diagramok is igazolják, a közúti balesetekben meghalt, megsérült személyek száma olyan mérvű csökkenést mutat, - több mint 50 %-os - az elmúlt 23 évben kiemelkedő és példaértékű. Valójában a közlekedési balesetek több helyszínen tudnak bekövetkezni, nem csak hazánk útjain, hanem vízen, vasúton, illetve a levegőben is. A statisztikák tükrében igazolható, hogy a balesetek többsége az utakon fordul elő, azonban jelentős növekedés figyelhető meg a vízi és légi balesetek számát tekintve. A statisztika arra a tényre is rámutat, hogy jóval alacsonyabb azoknak a közlekedési baleseteknek a száma, amelyek nem a közúton történnek, azonban a halálos áldozatok aránya jóval magasabb.

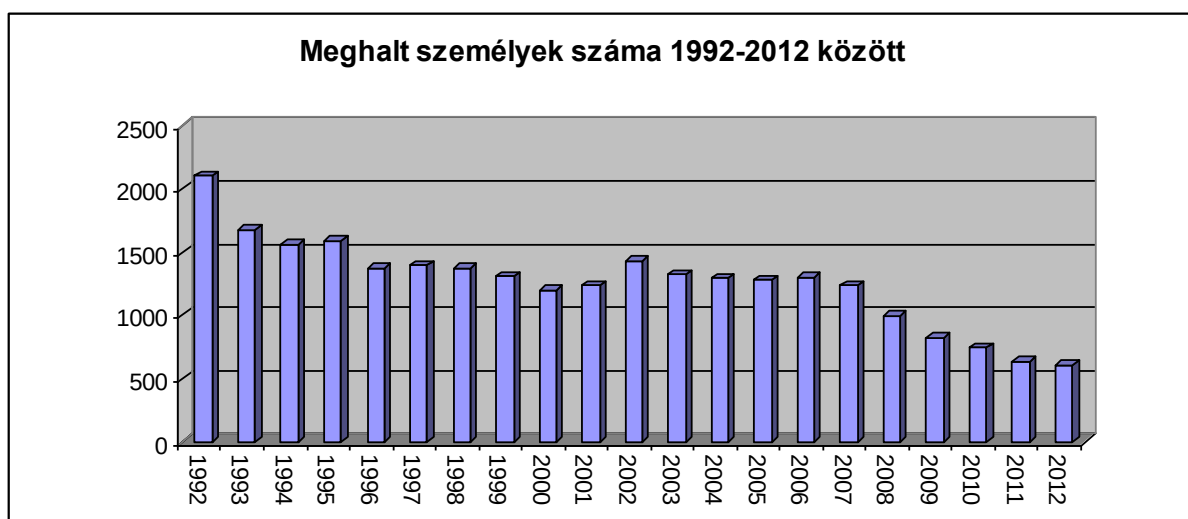
A diagram egyértelműen kimutatja, hogy az 1990-es év a legsúlyosabb időszak volt, amikor a közúti balesetek többség halálos áldozatot követelt.

1990-ben még 2.432, míg 2000-ben már csak 1.200 ember vesztette életét közlekedési balesetek során. Az idő előrehaladtával fokozatos csökkenés, illetve stagnálás volt megfigyelhető, amelyhez nagymértékben hozzájárultak a rendőri szervek fellépései is, amelyek célja, hogy csökkentsék az áldozatok számát. E tendencia alakulásában fontos szerepe van annak a ténynek is, hogy nagyon sok iskola közelében az iskolai időszak alatt rendőri jelenlétet biztosítanak, főleg a gyalogos átkelőhelyeken, amely nagyobb biztonságot ad a gyermekek számára is. Természetesen ez is egy megelőzési tevékenység, amely jelentős mértékben hozzá tud járulni az áldozatok számának csökkentéséhez.⁶

⁶ KSH Évkönyv, Közlekedési balesetek 2012



Az elmúlt 20 év vonatkozásában – a fehér könyvekben támasztott célkitűzés alapján és a megelőzési tevékenységnek köszönhetően – a meghalt személyek száma 2.101-ről 605-re csökkent, ami kiemelkedő, 247,3 %-os csökkenést mutat.⁷

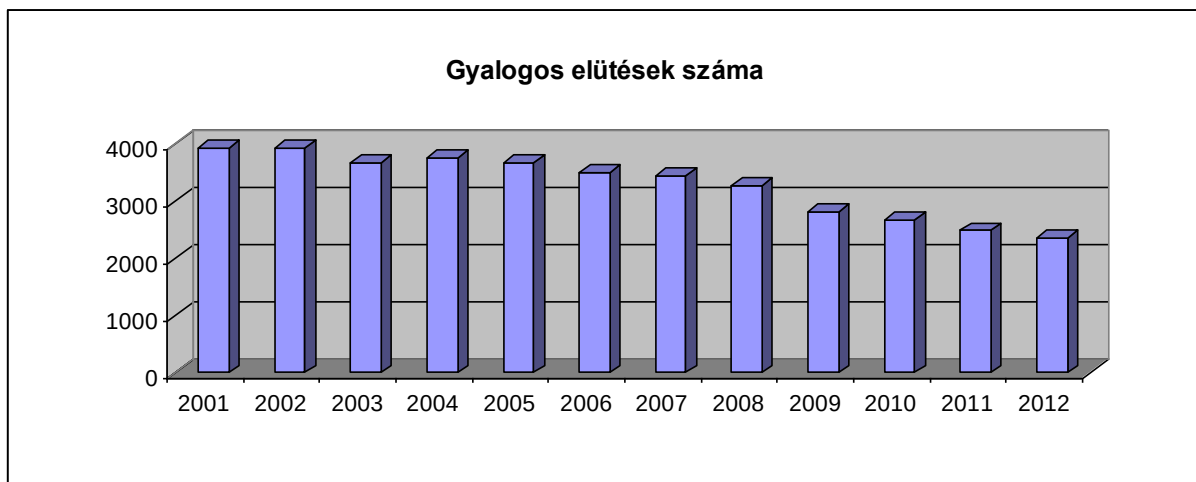


A balesetek természetét vizsgálva egyértelműen megállapítható, hogy az elmúlt 12 évben 39,69 %-os csökkenés figyelhető meg a gyalogos elütések vonatkozásában. Ehhez hozzájárulhat az a tény is, hogy egyre több helyen hívják fel a gyalogosok figyelmét arra, attól, hogy ők jogosultak a gyalogos átkelőhelyek használatára, ahol őket valóban megilleti az elsődleges átkelés joga, attól még kötelesek ők is szétnézni és adott esetben az átkelést későbbre halasztani. Erre vonatkozóan fontos szerep jut a médiának is, aki lehetőséget biztosít arra, hogy az idősebbek is megismerjék a közlekedési szabályokat, esetleges változásokat. A rendőrség is folyamatos kampányokat indít annak érdekében, hogy minél

⁷ KSH Évkönyv, Közlekedési balesetek 2012

szélesebb réteg ismerje meg a betartandó szabályokat, amelyek hatására csökkenhetnek a sérüléssel, halállal járó balesetek számai is.⁸

A csökkenés oka valószínűleg az is, hogy egyre több iskola mellett helyeznek el figyelemfelkeltő táblákat, amelyek felhívják az autósok figyelmét arra, hogy az adott helyszínen óvatosabban kell közlekedni, hiszen ott számítani kell arra, hogy a figyelmet gyermek lelép az útestre. Sajnos az áldozatok, sérültek között nagyon sok esetben gyermek is található, amelyek számát csökkenteni kell.⁹



A balesetek szempontjából kiemelkedő szerep jut az életkornak, hiszen a gyermekek, valamint az idősek sokkal többször válnak közlekedési baleset áldozataivá, mint középkorú személyek. Ennek oka természetesen a gyermekkori szeleburdiság, míg idős korban a figyelmetlenség.

A diagram egyértelműen kimutatja, hogy minden évben a 6-14 év közötti gyermekek azok, akik a legtöbb esetben áldozataivá válnak egy közúti balesetnek. Ők azok, akik már sok esetben szülői felügyelet nélkül, önállóan közlekednek, azonban pontosan életkoruk miatt még nincs meg az a felelősségérzetük, amire szükség lenne az ilyen balesetek elkerülése érdekében. Biztató, hogy a 2006-os évhez jelentős mértékű csökkenés figyelhető meg.

Az 5 éves kor alatti gyermekek vonatkozásában is megfigyelhető a csökkenés, azonban nem olyan mérvű, mint az előző korcsoportnál. Fontos tényező, hogy az ilyen fiatal gyermekek még minden esetben csak szülői felügyelettel közlekednek, így a szülő meg tudja

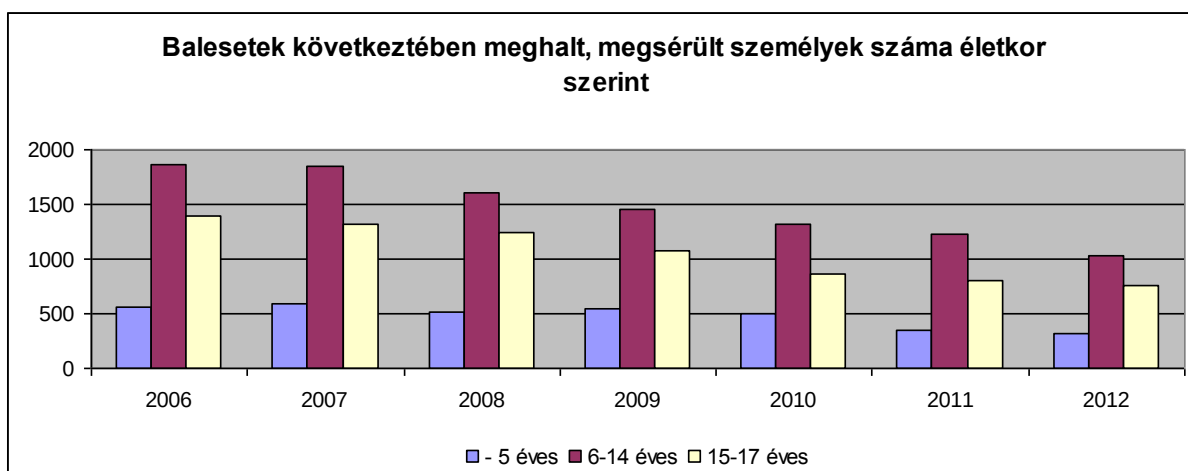
⁸ KSH Évkönyv, Közlekedési balesetek 2006

⁹ KSH Évkönyv, Közlekedési balesetek 2012

akadályozni a balesetek bekövetkezését. Ez az a korosztály, aki a legkevesebb esetben esik áldozatául a közlekedési baleseteknek.

A 15-17 korosztálynál ugyancsak megfigyelhető a csökkenő tendencia. Ennél a korcsoportnál kiemelkedő szerepet kap az iskolai oktatás, a megfelelő tájékoztatás, valamint a veszélyforrásra való figyelemfelhívás. Sok esetben tapasztalható, hogy a rendőrség bevonja a tanulókat is az átkelőhelyek biztosításába, így együtt tanulhatják meg a gyermekek a felelősség érzését, valamint azt, hogy a közlekedés szabályait minden esetben be kell tartani.

10



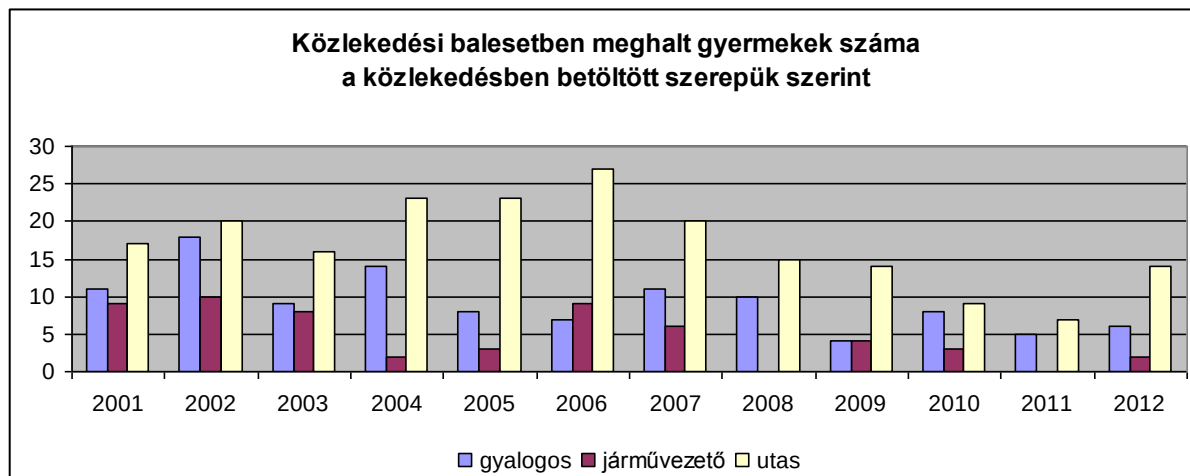
Érdekes adatokat tartalmaz az a diagram, amely a közlekedési balesetben meghalt gyermekek számának alakulását tartalmazza. Ez alapján megállapítható, hogy minden esetben, mint járművezető szenvedtek el legkevesebbszer halálos sérülést. Ehhez azonban hozzátartozik az a tény is, hogy fiatal korukra tekintettel nem sok fiatal rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel, addigra pedig mire már megszerzik az engedélyt, nem tekinthetők gyermekkorúaknak. Ennek ellenére 2002-ben igen magas volt ezen áldozatok száma.

A gyalogos áldozatok száma igen erőteljes ingadozást mutat, amely okát nagyon nehéz, talán lehetetlen is megmondani. Tény, hogy az erőteljes csökkenést követően ismét nőtt az áldozatok száma.

Sajnálatos az az adat, miszerint a legtöbbször utasként szenvednek halálos balesetet a gyermekek. Ez a szám kiugróan magas, főleg a 2006-os év volt meghatározóan kiugró. A 2011-es év már reménykeltő adatokat tartalmazott, azonban 2012-re ismét egy növekedés

¹⁰ KSH Évkönyv, Közlekedési balesetek 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012

volt megfigyelhető. Remélhetőleg az idei év kedvező változást hoz és ismét csökkenni fog a gyermekek halálos áldozatainak száma.¹¹



A bekövetkezett gyermekbalesetek vizsgálata alapján a következő elsődleges okokat jelölhetjük meg:¹²

A három legfontosabb/jellemző baleseti ok korcsoportonként			
	Legfőbb ok	Második legfőbb ok	Harmadik legfőbb ok
6-10 év	Hirtelen lelépés az útestre	Álló jármű takarásából kilépés	Tilos jelzésen történő áthaladás
11-14 év	Jelzőtáblák figyelmen kívül hagyása	A forgalomba történő bekapcsolódás	szabálytalan balra kanyarodás

A fentiek ismeretében nagyon fontos, hogy kellő időben elkezdjük a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelését.

III. Fogalom meghatározások, jogszabályi háttér

¹¹ <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=713>

¹² <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/elet-uton-a-kresz-feszt>

A közúti közlekedési szabályok egységes jogszabályba történő foglalása alapvetően a közlekedés biztonsága és zavartalansága biztosítása miatt különösen fontos. A biztonságos és zavartalan közlekedés feltétele viszont az, hogy a szabályokat mindenki betartsa és ugyanez legyen elvárható másoktól is, akik szintén a közlekedés résztvevői. Ehhez azonban elengedhetetlen az előzékenység, a türelem és sokszor a tolerancia megléte is mások iránt.

III. 1. Közlekedés fogalma, feladata, elemei

„**A közlekedés** személyeknek és dolgoknak (áruknak, termékeknek) olyan helyváltoztatása, amely sajátos technikai eszközök igénybevételével, részint a közlekedésben dolgozók termelő munkája révén szabályszerűen és tervszerűen ismétlődve, részint nem termelő egyéni tevékenységként valósul meg.”¹³

Prof. Dr. Irk Ferenc kriminológus, egyetemi tanár szerint „**a közlekedés feladata** a közlekedés résztvevői túlnyomó többségének a megfelelő gyors és balesetmentes továbbhaladását biztosítsa. A közlekedés ugyanakkor - sem közvetlenül, sem közvetve - nem károsíthatja a közlekedés résztvevőinek, illetőleg a közlekedés környezetében élőknek az egészségét, nem veszélyeztetheti biztonságukat. Másként fogalmazva: a motorizáció csak úgy és addig fokozható, amíg az ebből származó előnyök kétségtelenül túlsúlyban vannak a hátrányokhoz képest.”¹⁴

A közúti közlekedésben három elemet különböztetünk meg: az embert, a járművet és a környezetet. E három elem harmóniája biztosítja a közlekedési rendszer stabilitását, vagyis ha valamelyik elemben zavar keletkezik, az kihat magára a közlekedésre.

1. „Az ember szerepét vizsgálva olyan tényezők kerülnek előtérbe, mint pl. a közlekedés résztvevőinek létszáma, szerepe, életkora, közlekedési végzettsége.”¹⁵

¹³ Dr. Irk Ferenc- Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe (2005. évi kiadás változatlan utánnyomása) 2011, Budapest 5. oldal

¹⁴ Prof. Dr. Irk Ferenc: Közúti balesetek, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1979.

¹⁵ Dr. Irk Ferenc- Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe (2005. évi kiadás változatlan utánnyomása) 2011, Budapest 5. oldal

2 . A második elem a jármű. Nélkülözhetetlen a jármű műszaki feltételeknek való hiánytalan megfelelése. Nemcsak a járművezetőnek, hanem a járműnek is alkalmasnak kell lennie a közlekedésben való részvételhez. „Az aktív biztonság az ember döntését képes jó irányba befolyásolni, a passzív már csak a rossz döntést tudja következményeiben csökkenteni.”¹⁶

Aktív biztonság

- az emberre nézve a lelkiállapot, a kondíció, az észlelés, a reflexek, illetve a vezetési rutin,
- a jármű vonatkozásában a láthatóság, világítás, komfort, lengéscsillapítók,
- a környezetre vonatkozóan pedig az időjárási viszonyok, forgalomsűrűség, vagy a jelzések.

A passzív biztonságnak két csoportját, a belső és a külső biztonságot különböztetjük meg.

A belső biztonság körébe tartozik a biztonsági öv, a légzsák, a deformációs zónák, a külső biztonság csoportjába például a lökhárítók. Ezen biztonsági berendezések jelentősége abban áll, hogy életeket mentenek egy esetleges baleset bekövetkezésekor.

3. A környezet alatt elsősorban az úthálózatot értjük és annak közvetlen környezetét.

A közlekedés környezetébe tartoznak a forgalom irányítására szolgáló jelzőrendszerek, mint a jelzőtáblák, fényjelző készülékek, más forgalomtechnikai eszközök, az út műtárgyai és a közvilágítás is. Ebbe a fogalomkörbe soroljuk továbbá az időjárási-, a látási- és a fényviszonyokat.

III. 2. A közlekedésbiztonság és a közlekedési baleset definiálása

A közlekedés működésében bekövetkező zavarok az élet természetes jelenségei közé tartoznak. A háttérben olykor az ember által befolyásolhatatlan tényezők húzódnak meg (például a szélsőséges hőmérsékleti- és csapadékviszonyok, út- és látási viszonyok), azonban

¹⁶ Dr. Irk Ferenc: Közlekedés-kriminológia (2005. évi kiadás változatlan utánnymtatása), Budapest, 2009. 3.o.

a balesetek többsége olyan emberi hibákra vezethető vissza, amelyek mindenkinél előadódnak, akik az életterülettel valamilyen kapcsolatba kerülnek.¹⁷

A közlekedésbiztonság egyfajta kényes egyensúlyi állapot, amelyben egyik oldalon áll az ember egyéni teljesítőképessége, a másikon az emberrel szemben támasztott követelmények. Ezt a következő képlet jól mutatja:¹⁸

$$\text{KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG} = \frac{\text{a közlekedési résztvevő teljesítőképessége}}{\text{a környezet által támasztott követelmények}}$$

Közlekedési baleset „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 előidézt olyan váratlan esemény, amellyel ok-okozati összefüggésben egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.”¹⁹

Az első közúti baleset 1769-ben Párizsban történt. Elsőként egy francia mérnök tüzérségi katonatiszt, Nicolas-Joseph Cugnot gőzhajtású járművet készített, annak érdekében, hogy a nehéz ágyúkat gyorsabban lehessen szállítani. A jármű alapja kemény fából, hatalmas, háromkerekű szerkezetből állt össze. Az első kerék elé egy óriási gőzüstöt szerelt fel, mivel a gőz nyomása hajtotta meg a járművet. Egy embernek azonban a jármű működése közben az üst közvetlen közelében az üstöt hevítő tüzet folyamatosan táplálnia kellett.

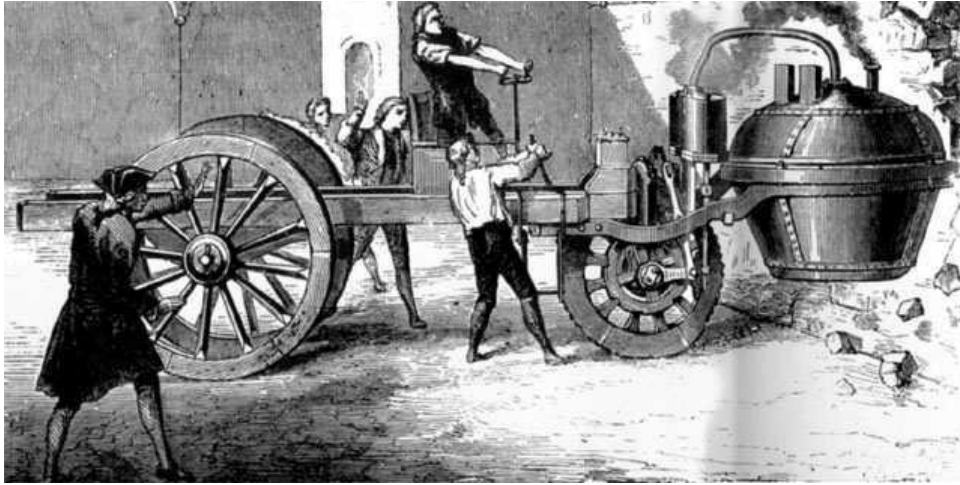
A jármű 3 km/h max. sebességgel közlekedett, fa fékbetéttel rendelkezett és nem volt rugózása. Hidegindítási nehézségekkel küzdött a találmány, ugyanis befűtés után kb. 45 perccel volt mozgásképes.

¹⁷ Dr. Irk Ferenc: Közlekedés-kriminológia (2005. évi kiadás változatlan utánnymtatása), Budapest, 2009. 3.o.

¹⁸ Dr. Irk Ferenc: Közlekedés-kriminológia (2005. évi kiadás változatlan utánnymtatása), Budapest, 2009. 3.o.

¹⁹ Az Országos Rendőrfőkapitány 60/2010. (OT 34.) utasítása, 2. a) pontja

Amikor Cugnot 1769-ben, Párizsban szeretne volna bemutatni új találmányát, az orrnehéz - és emiatt rendkívül nehezen irányítható - gőzmobilja elszabadult és nekiütközött a kaszárnya falának. Ez volt a történelem első közúti balesete.²⁰



Az első olyan közúti balesethez, amelynél önjáró gépkocsi szerepelt, 1834. július 29-ig kell visszamenni, 3 halálos áldozatot és 25 sérültet követelt az angliai Paisley-ben történt baleset.

Ezt követően „1885-1886-ban Daimler és Benz megépítette az első robbanómotorral üzemelő gépkocsit. Egy évtizeddel később már megtörténtek az első halálos áldozatokat követelő balesetek. A közlekedés fejlődésével együtt 1896-ban a gépkocsi Nagy-Britanniában két, 1899-ben az USA-ban egy halálos áldozatot követelt. Egy fél évszázaddal később az USA-ban kereken 1 millióra, az egész világon pedig 2 millióra nőtt a közlekedési balesetek áldozatainak száma.”²¹

III. 3. A gyermekek közlekedésével kapcsolatos jogszabályváltozások

A gyermekek közlekedése alapvetően gyalogosan, kerékpárral történik vagy az adott járművön, járműben utasként foglalnak helyet. A védelmük érdekében számos ponton változott a KRESZ az elmúlt 3 évben.

²⁰ <http://hu.wikipedia.org/wiki/Aut%C3%B3>

²¹ Dr. Irk Ferenc: Közúti balesetek, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1979. 79.o.

A kerékpárral közlekedőkre vonatkozó szabályokat 2009-ben lényegében teljesen felülvizsgálták, tekintettel arra, hogy nemcsak az Európai Unióban, hanem Magyarországon is nagyon sok közlekedési baleset részesei vagy okozói voltak. A 289/2009. (XII.18.) Kormányrendelet, amely a KRESZ módosításáról szól, 2010. január 1-től több pontban megváltoztatta a kerékpáros közlekedés szabályait. A változások a kerékpáros forgalom biztonságosabb kialakítását, a kerékpáros nyom és a nyitott kerékpár fogalmának, továbbá a burkolati jeleknek a meghatározását, továbbá a kerékpárút és a gyalog- és kerékpárút forgalmi rendjének szabályozását, a rendelkezések pontosítását szolgálták.²²

A kerékpárosok közlekedésével kapcsolatban 2012. évben ismét változott a KRESZ, amely során módosult az éjszakai kerékpározás feltétele is. A láthatóság és észlelhetőség biztosítása érdekében „a kerékpárral éjszaka és korlátozott látási viszonyok között csak abban az esetben szabad közlekedni, ha a kerékpáron vagy a kerékpároson előre fehér, hátrafelé piros színű, folyamatos vagy villogó fényt adó lámpát és fényvisszaverőt helyeztek el, továbbá lakott területen kívül a kerékpáros fényvisszaverő mellényt (ruházatot) visel.”²³

Az idei évben május 1. napjától a 129/2013. (IV.30.) Kormányrendelet - figyelemmel a gyermekek védelmének szerepére - 9 pontban módosította a KRESZ vonatkozó részeit. A változtatás elsősorban a közlekedő gyermekeket védi, de a gyermekek szállításával kapcsolatos előírásokat is szabályozza.

Igen gyakori baleseti ok, amikor egy gyermek az álló autóbusz mögül, vagy az elöl kilépve - a jármű takarásából - válik közlekedési baleset áldozatává és egyben okozójává is, ezért 2013. május 1. napjától „párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton tilos elhaladni a gyermekszállító autóbuszok mellett az utasok be- és kiszállásának ideje alatt.”

A gyermekszállítást végző autóbuszt egy úgynevezett „gyermekszállítás” táblával kell ellátni, amelyet az autóbusz elején és a hátulján is el kell helyezni.

Amennyiben a képen látható táblával az adott gyermekszállítást végző autóbusz el van látva és az úttesten áll, továbbá mind a kétoldali irányjelzőjét egyszerre használja, abban az esetben az autóbuszt még kikerülni sem szabad a gyermekek ki- és beszállásának ideje alatt. Ez a szabályozás egyértelműbbé teszi azt, hogy a jövőben ebben az esetben, az érkező járműnek meg kell állnia, még fokozott

²² <http://kreszvaltozas.hu/page/16/>

²³ <http://kreszforum.hu/tema-1/>



A KRESZ kitér arra is, hogy „az iskolabuszok és gyermekeket szállító autóbuszok vezetői csak abban az esetben indulhatnak el a járművel, ha meggyőződtek annak veszélytelenségétől.”

Az iskolabusz és a gyermekszállító busz közötti alapvető különbség az, hogy amíg az iskolabusz a közoktatási intézmény munkarendjéhez igazodva közlekedik, addig a gyermekszállító autóbusz az iskolabuszon kívül minden olyan nem menetrend szerint közlekedő jármű lehet, amelyen gyermekek és felnőtt kísérőik utaznak, és amelyet előírászerű „Gyermekszállítás” tábla és „Gyermekszállítás” felirat jelöl.

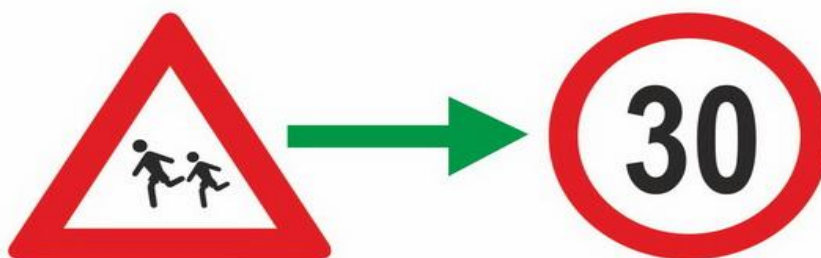
Felmerül a kérdés: szükség van-e az iskolabuszra, mint közlekedési eszközre, amikor a gyermekszállító autóbusz ugyanezen funkciót látja el. A jogalkotó szerint iskolabusznak kell tekinteni azt a járművet, amit az önkormányzatok biztosítanak a gyerekek mindennapos iskolába szállítására, ezáltal a busztársaságok egyéb menetrendszerinti járatai – annak ellenére, hogy a buszon gyerekek is közlekednek – nem azok. Az iskolabuszok menetrendje kizárólag az iskolakezdéshez és annak befejezéséhez igazodik. Ezen járatok a hivatalos menetrendben nem szerepelnek, az indulási, érkezési idejükről - értelemszerűen- csak az oktatási intézmények, a gyerekek és a szülők kapnak tájékoztatást. Ezek alapján tehát az iskolabusz egy jóval szűkebb kört céloz meg a közlekedésben, mint a gyermekszállító autóbusz.

Véleményem szerint e két közlekedési eszköz elhatárolására nem volt szükség, mivel a busztársaságok az utazási igényekhez megfelelően alakítják a menetrendjeiket vagy egyéb járataikat, amivel az iskolabuszok szerepét tökéletesen el lehetne látni.





A fent megjelölt járművek megállhatnak a menetrend szerinti járatok számára kijelölt autóbuszöblökben is, azonban a járművek vezetőinek elindulásakor meg kell győződniük arról, hogy azzal senkit sem veszélyeztetnek. Fontos változás azonban az iskolabuszok közúti forgalomban történő részvételével kapcsolatban, hogy csak abban az esetben közlekedhetnek, ha a már korábban megjelölt „Gyermekszállítás” tábla mellett Gyermekszállítás” felirattal is ellátták.²⁴



A tábla azt jelzi, hogy a gyermekeknek az úttestre lépésével fokozottan számolni kell, azonban, ha alatta kiegészítő jelzőtábla is található, akkor az azon feltüntetett távolságon belül legfeljebb 30 km/h-val lehet csak közlekedni. E jelzőtábla elhelyezésére leginkább iskolák, óvodák, egyéb közoktatási intézmények közelében kell számítani, mivel ezen helyeken kell leginkább a gyalogosok, elsősorban a gyermekek lépnek hirtelen, óvatlanul az úttestre.

A „gyermekek” veszélyt jelző tábla jelentése azonban két szempontból is aggályos.

A fentiek alapján amennyiben e veszélyt jelző táblát kiegészítő jelzőtáblával látták el, abban az esetben csak a táblán feltüntetett távolságon belül kell 30 km/h-val közlekedni, azonban a kiegészítő táblán megjelölt távolság jelen esetben a veszély kezdetének távolságát jelenti, azonban a jelenleg hatályos KRESZ szabályok meghatározzák a veszélyt jelző tábla és a veszély helye közötti távolságot. A táblán megjelölt távolság alapján tehát az az jelenti, hogy a gyermekek úttestre lépésével 100 méter

²⁴ <http://www.baleset-megelozes.hu>



Amennyiben a hatályos jogszabályokat szeretnénk betartatni, akkor legfeljebb csak a képen látható kiegészítő táblát lehetne alkalmazni.

A másik probléma pedig talán még fontosabb, amely alapján szintén megkérdőjelezhető a jelenlegi értelmezés. A 2004. évi XCI. törvény, az 1968. évi november 8. napján, Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény és módosításai, valamint az azt kiegészítő európai Megállapodás és módosításai egységes szerkezetben történő kihirdetéséről szól. Az egyezményben foglaltak alapján a megengedett legnagyobb sebességet a táblán feltüntetett értékre korlátozva kell megadni, amelynek csak a képen látható tilalmi jelzőtábla felel meg.

Tekintettel a jelzőtáblával kapcsolatban leírt problémákra, nem javasoljuk az ilyen tábla hatálya alatti útszakaszon a sebességellenőrző tevékenység végzését.

III. 4. A passzív biztonsági eszközökről

Köztudomású, hogy a gépjárművek utasterében alkalmazott passzív biztonsági eszközök védelmet nyújtanak használóik számára egy esetleges baleset bekövetkezésekor.

A gyermek- és fiatalok közlekedésének biztonságát elősegítő passzív biztonsági eszközök a gépkocsikban a **biztonsági öv és a gyermekbiztonsági rendszer**.

Amikor a passzív biztonsági eszközökről beszélünk, az emberek többsége automatikusan a biztonsági övre gondol. Ez alapvetően érthető, hiszen „a több, mint fél évszázada kifejlesztett biztonsági eszközt 1976. január elseje óta hazánkban is kötelező használni - először az első, majd a hátsó üléseken-, emellett a biztonsági öv használata állandó elemét képezi napjaink közlekedésbiztonsági kommunikációs és felvilágosító tevékenységének.”²⁵

A biztonsági öv „árnyékában” viszonylag kevés szó esik egy hasonlóan fontos biztonsági eszközről, a gyermekbiztonsági rendszerről, mely legismertebb képviselője a gyermekülés.

A gyermekbiztonsági rendszerek világszerte kiemelt fontosságú utas védelmi eszközök, melyek a legkisebbek, a 0-12 év közöttiek védelmét szolgálják, a személyi sérülések és a tragédiák elkerülésének leghatékonyabb, speciális eszközei.

Használatuk megakadályozza, hogy a gyermekek az ütközés következtében kiessenek a gépjárműből (mely az esetek többségében tragédiához vezet), továbbá nagyságrendekkel csökken a személyi sérülés kialakulásának veszélye. Akkor nyújtja a leghatékonyabb védelmet, ha azt a gyermek testméretét, továbbá testük tömegét figyelembe véve választják meg és alkalmazzák.

„Kevesen tudják, hogy a gépjárműben utazó gyermekek sérülései, halálozási kockázata hétszer nagyobb akkor, amikor testi épségüket gyermekbiztonsági rendszer nem védi. Ez a megdöbbentő adat egyértelműen jelzi az eszköz szerepét és használatának fontosságát.”²⁶

A gyermekbiztonsági rendszerek, azon belül a biztonsági gyermekülés jóval fiatalabb eszköz, mint a klasszikusnak számító biztonsági öv. A speciális fejlesztésű gyermekülések használata a 80-as évek végén, 90-es évek elején terjedt el. Eleinte csak ajánlott volt a gyermekülés használata, majd fokozatosan vált kötelezővé a Föld valamennyi kontinensén. Magyarországon a KRESZ 2002. január 1-jén hatályba lépett módosítása tette kötelező

²⁵ Közlekedésbiztonsági Szemle 2009/6. szám Gégény István: Hétszer nagyobb biztonság!!! 37.o.

²⁶ Közlekedésbiztonsági Szemle 2009/6. szám Gégény István: Hétszer nagyobb biztonság!!! 37.o.

jellegű előírássá a használatát a legfiatalabb utasok védelme érdekében. Mulasztása esetén a felelősség- érthető módom- a gépjárművezetőt terheli.

A biztonsági öv használatával kapcsolatban számos tévhit merül fel, miszerint „lassú haladásnál nem kell az öv”, „városban nincs értelme”, „hátsó üléseken felesleges” vagy „elegendő csak a légszák”, pedig menet közbeni használata életmentő lehet.

A gyermekbiztonsági rendszer használatának a KRESZ-ben meghatározott eseti pedig azért is különösen fontosak, hiszen a gyermekkorúak védelmének legfontosabb eszközei, mivel a biztonsági övvel vagy gyermekbiztonsági rendszerrel nem rögzített gyermekek sérülési/ halálozási kockázata sokkal nagyobb. Nemcsak a baleset során véd, hanem egy előre nem várt hirtelen irányváltoztatás során is biztosítsa a gyermek védelmét.²⁷

Sokan nem, vagy rosszul ismerik a legkisebbek gépkocsiban történő szállításának szabályait, ezáltal sajnos egy közlekedési baleset - tekintettel arra, hogy védtelenek a sérülések ellen - akár tragédiával is végződhet. Mindenképpen kiemelendő, hogy a 3 évnél fiatalabb vagy a 150-cm-nél alacsonyabb gyermek csak - a testsúlyához igazodó kialakítású - gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható.

A gyermekbiztonsági rendszert kialakításától függően a járműnek erre a célra gyárilag kialakított rögzítési pontjaihoz (Isofix rendszer) vagy az üléshez tartozó biztonsági övhöz, illetve ennek bekötési pontjaihoz kell csatlakoztatni, a kioldás pedig egy piros billenő kapcsolóval történik, csakúgy, mint a hagyományos öveknél.

A gyermekülés gépkocsiban vagy mopedautóban történő rögzítése során kiemelendő, hogy - a vezető ülést kivéve - akár a gépkocsi első ülésén is lehet gyermeket szállítani. Ebben az esetben annak elhelyezése kizárólag a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban történhet, ha az üléshez légszákot nem szereltek fel vagy a légszák működésbe lépését indulás előtt kikapcsolták.

IV. A gyerekek biztonságos közlekedésre neveléséről

²⁷ http://www.baleset-megelozes.eu/pics/gegeny_istvan_eloadasa.pdf

„Az a feladatunk, hogy a gyermek környezetében olyan hatást fejtsünk ki, hogy egészen a gondolatokba és érzületekbe menően a jót, az igazat, a szépet és a bölcsét utánozó lénné lehessen.” (Rudolf Steiner)

Közlekedni elkerülhetetlen. Manapság eljutni egyik helyről a másikra már korántsem a távolságok leküzdését jelenti. Az egyre bővülő járműpark, az állandóan növekvő forgalom-sűrűség komoly veszélyforrást jelenthet a gyermekek számára. Ennek következtében szükség van arra, minden gyermeket felkészítsünk a közlekedésben való részvételre.

Életünk első éveiben a közlekedést nem tanuljuk, az ezzel kapcsolatos ismereteink csak úgy ránk ragadnak. Majd később, iskolai keretek között, illetve a jogosítvány megszerzése során kerül rendszerezésre, épül a közlekedési szabályok struktúrájába az addig megszerzett ismeret, tudás.

Gyermekeként - mikor tapasztalatlanságunkat csupán meggondolatlanságunk mértéke múlja fölül - rendelkezünk a legkevesebb ismerettel, többek között a közlekedésről. Minden területen „hendikeppel” indulunk e korántsem veszélytelen pályán.

Természetesen gyermekeink életkoruktól függően különböző módon vesznek részt a közlekedésben és ehhez igazodóan eltérő információkra is van szükségük. Ennek megfelelően kell más célokat kitűznünk magunk elé. A célkitűzés megvalósításához - mely nem más, mint hogy egyetlen gyermek se váljon közlekedési baleset áldozatává - közös munkára van szükség. Szükség van leginkább a szülő és a család, valamint a pedagógusok, életkori sajátosságokat figyelembe vevő, céltudatos és következetes munkájára. A továbbiakban az ő szerepüket, munkájuk jelentőségét és az érintett korosztály legfontosabb jellemzőit mutatom be a biztonságos közlekedésre neveléssel kapcsolatban.

IV.1. A biztonságos közlekedésre nevelés jelentősége

„A gyermekek közlekedésre nevelése két alapvető okból rendkívül fontos: egyrészt a megismert és megtanult szabályok és viselkedésformák következtében a gyermekek figyelmesebben közlekednek, ezáltal csökkenhet az őket ért balesetek száma, másrészt felnőtté válva is természetes lesz számukra a közlekedés szabályainak tisztelete, hisz ne feledjük: ők lesznek a jövő gépjárművezetői!”²⁸

Az emberi élet szükségszerű velejárója a helyzetváltoztatás. Életünk, mindennapi tevékenységünk elképzelhetetlen a modern társadalomban a kiterjedt és egyre bővülő, korszerűsödő közlekedés nélkül. E tevékenységnek törvényszerűségei és szabályai vannak, amelyek elsajátítása és alkalmazása minden korosztályra nézve nélkülözhetetlen.

A felgyorsult közlekedési ritmus, a technikai fejlődés és a megnövekedett gépjárművek száma eredményeképpen bonyolult forgalmi helyzetek alakulnak ki és sajnos egyre gyakrabban jönnek létre veszélyes helyzetek.

Mindenkinek az az érdeke, hogy biztonságosan tudjunk közlekedni. Erre azonban csak az képes, aki ismeri a közlekedési szabályokat és azokat helyesen alkalmazza. A közlekedésre való felkészülés egyaránt nélkülözhetetlen a gyermek és felnőtt számára.

Köztudott, hogy a közlekedés legveszélyeztetettebb résztvevői a gyermekek. Fokozott baleseti veszélyeztetettségük egyik fő oka, hogy nem kielégítő a közlekedési nevelési szintjük. Fejlődésük, önállóságuk kialakulásához hozzátartozik a közlekedésre nevelés is. A helyes közlekedési magatartás elsajátítását már kisgyermek korban el kell kezdeni, szervezeten, következetesen. Kétségtelen, hogy a korán kezdődő, életkori sajátosságokat figyelembe vevő, következetes és céltudatos közlekedési nevelés elengedhetetlen feltétele a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelésének.

Az oktató-nevelő munka eredményessége érdekében azonban tisztában kell lennünk a célkorosztály életkori sajátosságaival és a példamutatás fontosságával. A következőkben az előbbivel kapcsolatos ismereteket tárgyalom.

IV.2. A gyermekek életkori sajátosságai

²⁸ Polcz Kornélia: Közlekedésbiztonsági napok-gyermekeknek; Közlekedésbiztonsági Szemle, 2009/5. szám 32.o. (Nemzeti Közlekedési Hatóság)

A gyermekek közúti közlekedésének speciális ismertetőjegyei vannak. Ezek megértéséhez és tisztázásához nélkülözhetetlen vizsgálni az érintett korosztály fiziológiai és pszichológiai tulajdonságait.

Az ENSZ Gyermek Jogairól szóló Egyezményben foglaltak alapján „gyermek az a személy, aki tizennyolcadik életévét nem töltötte be, kivéve ha a reá alkalmazandó jogszabályok értelmében nagykorúságát már korábban eléri.”²⁹ A Büntető Törvénykönyv a 14. életévüket be nem töltött személyeket tekinti gyermekkorúaknak, így a továbbiakban is e korosztály képezi a vizsgálatom tárgyát.

Ezek a tulajdonságok természetesen általánosságban vonatkoznak a gyermekekre, hiszen a 0-14 évesek korosztályán belül igen jelentős eltérések lehetnek.

A gyermekek szemével nézve az utca teljesen más alakot ölt, mint ahogyan azt a felnőttek látják. A szakemberek gyakran felhívják a figyelmet arra, hogy a közlekedő gyermek másként lát, hall, érzékel, gondolkodik és cselekszik, mint egy felnőtt. Az életkori sajátosságai, pszichológiai adottságai határozzák meg teljesítőképességét és ezek a közlekedésben elfoglalt szerepük szempontjából is bizonyos korlátokat jelentenek számukra.

A gyermekekre jellemző, hogy 6-7 éves kor alatt többnyire ritkán vesznek részt önállóan a közlekedésben. Ebben a korban általában még a szülő (vagy más felnőtt) felügyelete mellett közlekednek. A gyermekek biztonságos közlekedésére való kiemelt odafigyelést két tényező is indokolja. Az első, hogy a gyermekek a legveszélyeztetettebb és legsérülékenyebb képviselői a közlekedésnek, másrészt pedig ők lesznek a jövő felnőtt közlekedői, gépjárművezetői.

A gyermekek egészen másként gondolkodnak, mint a felnőttek. Másként látják a világot, más dolgokat tartanak fontosnak és érdekesnek, mint a felnőttek, s nincs ez másként a közúti közlekedésben sem. A gyermekekre mindenhol potenciális veszélyek leselkednek, ahol gépjármű-közlekedés van: a forgalmas, vagy akár a gyéresebb forgalmú utak mentén, a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél, a lakó- és pihenőövezetekben, a bevásárlóközpontok parkolóiban, a játszóterek és találkozóhelyek környezetében stb.

²⁹ <http://www.szmm.gov.hu/main.php?folderID=16455&articleID=32271&ctag=articlelist&iid=1>

A gyermekek jellemzői, hogy még nem rendelkeznek azokkal az ismeretekkel, melyek a biztonságos közlekedéshez szükségesek, továbbá a rájuk leselkedő veszélyekkel sincsenek tisztában, s általában figyelmük sem eléggé koncentrált.

Mindezen túl a gyermekkorban van még egy rendkívül fontos tulajdonsága: ez a legfogékonyabb időszak az emberi lét során, amikor a tanulás hatásfoka kiemelkedően magas.

Ez az a tény, amire a közlekedésre nevelést alapozni lehet, s ez az, ami vissza nem térő lehetőséget jelent a helyes közlekedési magatartás kialakítása szempontjából.

A gyermekek megosztott figyelme általában gyengébb, mint a felnőtteké. Többnyire a számukra fontos dolgokra összpontosítanak és közben minden más érdektelenné válik. Jellemzően elsősorban a számukra érzelmileg fontosabb tárgyak, történetek foglalkoztatják őket. A felnőttek is hajlamosak túlbecsülni a gyermekek veszélyérzékenységét. Nem veszik figyelembe a fejlődési folyamatokból adódó életkori sajátosságait, az átlagos képességű gyerekekről is azt feltételezik, hogy a közlekedésben felnőttként fognak viselkedni. A tapasztalat az, hogy igen gyakran maguk a felnőttek szolgálnak rossz példával. Számos szülő sajnos sincs tudatában annak, hogy gyermekeik közlekedési magatartásának alakulásában rendkívül jelentős tényező az általuk mutatott példa.

Sok szülő (ill. felügyeletet ellátó nagykorú) esik abba a tévedésbe, hogy a gyermek egy „fiatal felnőtt”, ezáltal túlértékelik a képességeiket, vagy elhiszik a gyermekeknek, amikor kijelentik, hogy ők már tudnak magukra vigyázni.

„Ezáltal a szülők rendkívüli veszélynek teszik ki a gyermekeket, akikről tudott, hogy:

- könnyebben válnak zavarttá, s általában csak egy eseményre tudnak koncentrálni,
- alacsonyabb termetük miatt kevesebbet látnak, és a járművek vezetői is nehezebben észlelik őket,
- kevésbé kiszámíthatóak más gyalogosokhoz (kerékpárosokhoz) képest,
- nem képesek pontosan megítélni a mozgó járművek távolságát és sebességét (mikor érkezik a jármű az áthaladásuk vonalához),
- nem tudják pontosan behatárolni, milyen irányból érkeznek a hangok,
- nem tudják feldolgozni a közlekedési környezetben végbemenő gyors változásokat,
- nem értik meg az olyan (számukra elvont) eszméket, mint például a közlekedésbiztonság,

- továbbá nem tudják azonosítani azokat a helyeket sem, amelyek legnagyobb biztonságot nyújtják az úton való átkeléskor.”³⁰

Különösen a 3-6 évesek rendelkeznek elenyésző ismeretekkel és tapasztalatokkal a közlekedési környezetről, s az óvatosság és a veszély fogalma ekkor még csaknem ismeretlen.

A 6-10 évesek már megértik a közlekedési szabályok fontosságát és szükségességét, s a számukra legfontosabb néhány szabályt általában már ismerik (például hol és mikor szabad átmenni az úttesten, mit jelentenek a jelzőlámpa színei és az egyes jelzőtáblák). A veszélyérzetük azonban még nekik is csekély és jellemzően problémát jelent, ha egyszerre túl sok közlekedési ismeretet adnak át a részükre.

Szakértők és gyermekpszichológusok általános véleménye alapján a gyermekeknek legalább 10 éves korukig szükségük van a közúti közlekedés során a megfelelő támogatásra és felügyeletre. Ennek fő oka, hogy ebben a korban még nem alakultak ki azok a fizikális és mentális képességek, amelyek által a gyermekek a saját biztonságukhoz szükséges döntéseket meg tudnák hozni.

A felső tagozatos iskolások általában jóval több ismerettel rendelkeznek, ekkor már önállóan is részt vesznek a közúti forgalomban, 12 éves kortól akár főútvonalon is kerékpározhatnak (a hatályos szabályok szerint fejvédő sisakot használva akár 50 km/h sebességgel is!), ám életkoruk sajátosságaiból adódóan ekkor válnak igazán veszélyeztetetté.

Az előzőekben leírtak alapján a gyermekek közúti közlekedését az átlagosnál nagyobb kockázatok jellemzik, ezt minden közlekedőben tudatosulnia kell. A kapcsolódó ismereteknek pedig fontos (vagy inkább nélkülözhetetlen) helyük van a közlekedésre nevelésben, továbbá a gépjárművezetők képzésében.

A mind hatékonyabb baleset-megelőzés érdekében, már kisgyermek korban el kell kezdeni a tudatos közlekedésre nevelést, melynek elsődleges célja, hogy a gyermekek megismerjék a közlekedési helyzeteket és veszélyforrásokat. Ami igazán eredményes, az a valódi közlekedési helyzetekben történő gyakorlás. Igaz, ez a nevelési módszer jóval több kreativitást és időt igényel, de a befektetett energia a gyermekek biztonságában térül meg. Ha

³⁰ <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=706>

a gyermek a közlekedésben naponta tapasztalja az egymás iránti felelősség, az udvariasság, a szabálykövetés és előzékenység szükségességét, akkor ezt sajátítja el, számára ez a viselkedés válik követésre méltóvá!

IV.3. Szülői felelősség – a következetes példamutatás fontossága

„Nincs még egy olyan tragédia az életben, mint egy gyermek halála. A dolgok sosem jönnek úgy rendbe megint, mint azelőtt.” (Dwight David Eisenhower)

A szülőknek kiemelkedően fontos szerepe van a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelésében. Hiszen ők tanítják meg a gyerekeket az első lépésre, velük élik át a legtöbb közös élményt, együtt játszanak, nevetnek és közlekednek.

A közlekedésre nevelést nem lehet elég korán elkezdni. Éppen ezért nem szabad a szülőnek e létfontosságú feladatot csak és kizárólag a pedagógusokra és a társadalomra hárítani. Gondoljunk csak bele, a gyermek növekedése során nap, mint nap követi a környezetében látottakat és - akár egy szivacs - szívja magába az új ismereteket. Ezt kell kihasználnia a szülőnek és tanítani a gyermeket. Azonban mindhiába a közlekedéssel kapcsolatos ismeretek átadása, ha hiányzik a legalapvetőbb és legfontosabb dolog a szülő részéről: a következetes példamutatás.

Vajon lehet-e már egy icipici csemetét is a közlekedés megismerésére, megértésére biztatni? Persze, hogy lehet! A gyerekekkel 2-3 éves kortól lehet már gyakorolni a helyes közlekedést és taníthatjuk őket.

Például vásároljunk mind a fiúknak, mind a lányoknak olyan játékot, amely a közlekedéssel kapcsolatos: egy képeskönyvet, legot, társasjátékot, szőnyeget, amelyen közlekedési szituációk, utak, jelzőtáblák láthatóak... és mindezeket kiindulópontul kellene használni arra, hogy játékos formában elbeszélgessünk a gyerekekkel a közlekedésről.

Továbbá kisétálhatunk egy közlekedési parkba, ahol a kicsik játékosan, de valódi közlekedési helyzetek, jelzőtáblák között sajátíthatják el a szükséges ismereteket. Így a gyermek számára sem lesz terhes a tanulás, sőt, kifejezetten élvezni fogja.

Minden szülőnek tisztában kell lennie azzal, hogy a gyermeke fenntartás nélkül követendőnek tartja a viselkedését. Ezért fontos, hogy minden közlekedési szituációban példaképként viselkedjenek a gyermek előtt, akik leginkább utánzással tanulnak.

A tapasztalatok szerint például a szülők sajnos nagyon gyakran nem ellenőrzik gyermekeik kerékpárját. Pedig erre szükség van. Fontos, hogy a kerékpár mérete, tulajdonságai igazodjanak a gyermekhez. Az ülés beállítása rendkívül fontos, azért, hogy a bicikliző kényelmesen üljön rajta, ne csússzon előre. Magassága úgy legyen beállítva, hogy a gyermek lába könnyen elérje a pedálokat és a talajt, hogy könnyen el tudjon indulni és gyorsan meg tudjon állni. A kormánynak is megfelelő magasságban kell lennie, a küllők és a lánc

ellenőrzési is kiemelten fontos. Lássuk be: egy kisgyerek nem lehet felelős kerékpárja karbantartásáért. Ez a felnőttek dolga.

Ha lehet, 7 éven aluli gyermekünket ne engedjük egyedül közlekedni, inkább tartsuk távol a forgalmasabb helyektől, mert életkori sajátosságaik miatt nem megfelelő a helyzetfelismerő képessége és a nincs veszélyérzete sem. Meg kell győződni arról, hogy biztonságos helyen játszik, felnőtt felügyelete alatt, így csökkenthetjük a lehetséges baleset bekövetkezésének esélyét.

Ha esetleg a lakóház környékén nincs olyan hely - park vagy játszótér - ahol a gyermekünk biztonságosan kikapcsolódhat, mozgósítsuk a környékbeli szülőket, akiknek azonos a célja: a gyerekük biztonságban léte. Értjük el, hogy kialakítsanak olyan létesítményeket, játszótereket, ahol a feltételek adottak a gyermek számára a kellemes, biztonságos kikapcsolódáshoz.

Kiemelten fontos, hogy már igen kicsi kortól rá kell szoktatni a gyerekeket arra, hogy soha ne játszanak forgalmas, balesetveszélyes helyeken, mint pl. az úttesten, garázkijáratoknál, parkolóban. Gondoskodjunk arról, hogy semmiképpen ne játszanak gépkocsik közelében. Magyarázzuk el, hogy ez veszélyes, mert előfordulhat, hogy a sofőr nem veszi észre és elgázolja. Akár meg is mutathatjuk a gépkocsiba ülve a gyermekünknek, hogy a vezető ülésről lehetetlen észrevenni a gyermeket egy bizonyos helyzetben.

Tanítsuk meg, hogy ne kapaszkodjanak mozgó járműbe, mert aki nagy sebességnél elengedi magát, súlyosan megsérülhet, vagy sérülést okozhat neki egy arra közlekedő jármű, melynek vezetője nem veszi észre.

Ha az úttest másik oldalán vagyunk, soha ne kiabáljunk át neki, inkább sétáljuk át hozzá, vagy álljunk meg azon az oldalon, ahol a gyermek várakozik.

Ne feledkezzünk meg a fényvisszaverő holmik - mellény vagy csak egy csuklópánt - beszerzéséről, amelyet sötétben viselhet a gyermek.

Akár gyalogosként, akár kerékpárral vagy gépkocsival közlekedünk, ne mulasszuk el az alkalmat arra, hogy felhívjuk a figyelmét a látottakra, közlekedési helyzetekre, jelzőtáblákra. Mondjunk el és mutassunk meg nekik dolgokat, de a legfontosabb: válaszoljunk a kérdéseikre. A gyerekek nem fognak mindent azonnal megérteni és megjegyezni, így a közlekedés tanítása évekig tart.

Már korán meg kell a gyereket tanítani arra, hogy tekintsék a rendőrt jó barátnak, segítőkész embernek, akihez bátran fordulhat és nyugodtan kérhet tőle segítséget. A rendőrséggel soha ne rémítsük meg a gyereket!

Természetesen ez a felsorolás korántsem teljes, de úgy gondolom jól látható, hogy az alapvető közlekedési szabályok elsajátításával a szülők igenis hozzájárulhatnak a gyermekeik biztonságos közlekedésre neveléséhez, és ezáltal ahhoz, hogy a „szemük fénye” ne váljon közlekedési baleset áldozatává.

Mindig arra kell gondolnunk, hogy példát kell mutatnunk a gyerekeknek a közlekedésben (is), következésképpen oktassuk a követendő példára. A gyerekek többet tanulnak abból, hogy megfigyelik, mit csinál a szülő, hogyan viselkedik bizonyos helyzetekben, mint abból, amit mondunk neki.

Összegzésként mindent meg kell tennünk azért, hogy a gyereket felkészítsük a közlekedési helyzetekre. Azonban soha ne bízunk abban, hogy teljes mértékben képesek felelősséget vállalni a biztonságukért, testi épségükért, életükért. „ *Ez olyasmi, amiért mi, felnőttek vagyunk a felelősek és amellyel számolni kell a saját gyerekeink és idegen gyerekek esetében is.* ”³¹

³¹ Stina Sandels: Gyerekeink közlekednek. Gondolat Könyvkiadó, Budapest, 1979. 257.o.

IV.4. Az óvoda és az iskola szerepe a biztonságos közlekedésre nevelésben

„A pedagógiai hatás a nevelési célkitűzések irányában ható, tudatos, tervszerű, szervezett személyiségfejlesztő folyamat, amelyben a személyi hatásformáknak szánunk alapvető szerepet.”³²

Mint arról az imént írtam, a gyermekek helyes közlekedéséért elsősorban a szülők a felelősek. Azonban a kitűzött cél eléréséhez az ő szerepvállalásuk nem elegendő. Szükséges mások - a rokonok, a barátok, tanárok és a többi közlekedő - megfelelő tevékenysége, hozzájárulása ehhez.

Ha már biztonságosan tud egyedül menni a gyermek, igazából akkor kezdődik el a biztonságos közlekedésre nevelés. Ez a gyermek 2-3 éves korában következik be, amikor a legtöbb gyermek a szülőktől külön, óvodában tartózkodik a nap meghatározó részében. Majd 6-7 éves korától a legmeghatározóbb oktatási- nevelési szintér az iskola.

Az Európa Tanács a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájával, a közúti biztonság nevelésével foglalkozó, második alkalommal, Bécsben tartott tanácskozásán azt javasolta, hogy „minden erőfeszítéssel azon kell lenni, hogy a gyerekeket a lehető legeredményesebb és az életkori fejlődés adott szakaszának leginkább megfelelő közúti biztonsági nevelésben részesítsük; a közlekedésbiztonságot kötelező tárgyként rendszeresen és folyamatosan kell oktatni, óvodákban, elemi és középiskolákban; a közúti biztonságra ható nevelés alkossa a tanterv szerves részét, de természetesen külön tárgyként is szerepelhet; a közúti biztonsági oktatás legyen teljes mértékben hatékony, és eredményességét elméletileg és gyakorlatilag ellenőrizni kell.”³³

Messzemenően egyet értek a több, mint 40 éve tett javaslattal.

Az óvodák és az iskolák legfontosabb feladata a nevelés és az oktatás.

„A nevelés általános értelemben az egyénre irányuló fejlesztő hatások egymással koordinált egésszé szerveződő rendszere.”³⁴ Ebben a folyamatban jelentős szerepe van a tudatos hatásoknak és a tervszerű tevékenységnek.

³² Józsa Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 47. oldal

³³ Stina Sandels: Gyerekeink közlekednek. Gondolat Könyvkiadó, Budapest, 1979. 262.o.

³⁴ Józsa Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 12. oldal

„Az oktatás olyan komplex tevékenység, melyben a társadalom céljainak megfelelő konkrét ismeretanyag rendszeres elsajátítása történik a tanulók életkorának figyelembevételével.”³⁵ Az oktatás során a tanítás a tapasztalatokkal rendelkező személyekre, a tanulás pedig a gyerekekre háruló feladata. „A képzés az oktatás során elsajátított ismeretek felhasználásához és gyakorlati alkalmazásához szükséges jártasságok és készségek kialakítását jelenti.”³⁶

Az óvodák egyik fontos feladata a gyerekek alapképességeinek fejlesztése. A közlekedés a legösszetettebb képességeket mozgósítja, ilyen a figyelem, felelősség, együttműködő, koordinációs, tájékozódó, szabályok betartásának képessége. „Közlekedési képességnek nevezzük azokat a képességeinket, amelyek által a közlekedési viselkedés megvalósul.”³⁷

Azért van szükség az alapképességek fejlesztésére, mert ha azok hiányoznak, ezek az összetett képességek nem tudnak mire épülni, azaz az egyén képtelen lesz a helyesen közlekedni.

Fontos tehát, hogy már az óvodában közlekedési nevelésben részesítsék a gyermeket. Ez különösen azokra a gyerekekre igaz, akik a napjuk nagy részét - akár késő délutánig - ott töltik. Nekik ugyanis kevesebb lehetőségük van arra, hogy a szülővel, illetve más felnőtt kíséretével a forgalomba tartózkodjanak. Ezért az óvoda feladatát erőfeszítéseket tenni annak érdekében, hogy a kicsik a felnőttek társaságában közlekedési tapasztalatra és ismeretekre tegyenek szert.

„A kisgyerekek akkor tanulnak a legeredményesebben, ha megvan számukra a konkrét tapasztalatszerzés lehetősége abban a témakörben, amelyben elméleti oktatást kapnak”.³⁸

Ezért kell ennek a tapasztalatszerzésnek valóságos közlekedési helyzetben történni. Ez a csoport tagjainak veszélyeztetésének elkerülése érdekében megvalósulhatna úgy, hogy hetente, vagy kéthetente egyszer, valamelyik szülő segít a forgalomba sétáló ovisok felügyeletében.

³⁵ Józsa Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 13. oldal

³⁶ Józsa Zsuzsanna: Pedagógiai ismeretek, 2004. Rejtjel kiadó 13. oldal

³⁷ Bobné Chlebig Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.: Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány 30-45. oldalig

³⁸ Stina Sandels: Gyerekeink közlekednek. Gondolat Könyvkiadó, Budapest, 1979. 259.o.

Célszerű lenne a napi beszélgetésekbe, foglalkozásokba „becsempészni” némi közlekedési ismeretet, hiszen a napi adagolás csodákat művel! Egyes közlekedési problémákat mindennap fel kell vetni, időt szentelve a gyerekek kérdéseinek és megjegyzéseinek.

Fontos, hogy egyszerű, számukra is érthető kifejezéseket használjunk, illetve magyarázzuk el az új fogalmak jelentését.

Feladatként rajzoltathatunk a gyermekkel közlekedési szituációt, saját magával megtörtént közlekedési élményt, amit aztán el is meséltethetünk vele. Alkalmazhatunk a közlekedés oktatására szolgáló képeskönyvet, kirakhatunk a falra közlekedéssel kapcsolatos posztereket, a gyerekek témakörbe illő rajzait egyaránt. Bábjáték keretében is bemutathatunk olyan szituációkat, amellyel ismereteket szerezhettek. Esetleg félévente meghívhatunk egy egyenruhást, aki beszélget a csemetékkal, válaszol a kérdéseikre és ezáltal megalapozza a szimpátiát, a bizalmat. A gyerekek imádják, ezt tapasztalatból mondom!

Fontos, hogy az egész óvodai közlekedésoktatás lassan történjen, sok ismétléssel, úgy, hogy a gyerekek fel is tudják dolgozni a kapott ismereteket. A gyerekek szeretik az ismétlést és ezt lehet változatos formában végezni azért, hogy a téma mindig érdekes maradjon.

Az iskolára is rengeteg feladat hárul a közlekedésre neveléssel kapcsolatban. A 6-7 éves gyermekek már sokszor egyedül vesznek részt a forgalomban, azonban sajnos ezt nagyon gyakran a szükséges ismeretek hiányában teszik meg.

Az első osztályba lépő tanulók igen különböző szintű és mélységű közlekedési ismeretekkel rendelkeznek. Ilyenkor az az elsődleges cél, hogy ezeket a különbségeket kiegyenlítsük, megközelítőleg azonos szintre hozzuk, s természetesen a téma iránt felkeltsük tanulóink érdeklődését. Ezt a tevékenységek legváltozatosabb módszereivel próbáljuk meg elérni, a tanultakat pedig játékok, séták során rögzítjük, gyakoroljuk.

Aztán a későbbiekben jöhet az önálló közlekedésre való felkészítés. Elsősorban azon közlekedési formákra kell hangsúlyt fektetni az iskolában, amit a gyermek a mindennapokban alkalmaz, így a gyalogos mellett szerepet kap a városi tömegközlekedés bemutatása, és a biztonságos kerékpározás jellemzőinek megismertetése.

Hiszen a cél, nem más, mint hogy a tanulók képesek legyenek biztonságosan közlekedni. Mindezt az ismeretátadáson túl a gyakorlás változatos módszereivel és eszközeivel biztosítható. Nem a KRESZ szabályait kell szó szerint megtanítani, hanem az életkori sajátosságoknak megfelelő módon megismertetjük azok tartalmát, hangsúlyozva azok

betartásának fontosságát. Hasznos a szabályok ismerete, de a szabályok tudása nem véd meg a balesetektől. Alkalmazni is kell, a gyakorlatban!

A tanítási-tanulási folyamat megszervezésénél - a fogalmak és ismeretek mellett - nagy hangsúlyt kell helyezni iskolás korban is a gyakorlati tapasztalásra, szemléltetésre. Hiszen az elmélet és a gyakorlat összhangja akkor kielégítő mértékű, ha a mindennapi alkalmazásban automatizmusként jelenik meg.

A biztonságos közlekedésre nevelés területén munkálkodó szakember számára különös örömet és büszkeséget jelent, ha azt látja az utcán, hogy a gyermek – akivel korábban lelkiismeretesen, következetesen foglalkozott – nem engedi szüleit a tilos jelzésen áthaladni, hanem rájuk szól és kikényszeríti a szabad jelzés kivárását. Köztudott, hogy a gyermekek nevelésének döntő része a minták átadásával történik. Mondhat bármit a szülő a szabálykövetésről, a biztonságos közlekedésről, ha a gyermek pont az ellenkezőjét látja a hozzá érzelmileg legközelebb álló személyektől. Az általános iskolai programokba nélkülözhetetlen beolvasztani a szülőkre irányuló felvilágosító, nevelő munkát. Erre tökéletes lehetőséget biztosítanak a szülői értekezletek és a fogadóórák. Nem vitás, rendkívül nehéz a pedagógusok dolga, hiszen a szülők jelentős része sajnos a pedagógustól várja a gyermek mindenirányú oktatását, fejlesztését és a nevelését is. Számtalanszor előfordult már, hogy a szülő felháborodással reagált arra, ha a pedagógus felhívta a figyelmét a gyermekével kapcsolatos nevelési hiányosságokra, utalva arra, hogy azzal a gyerekkel elsősorban neki kell foglalkoznia, nevelnie és ha nem tudatosan végzi e tevékenységet, a gyermek akkor is az ő mintáját követi.

Természetesen a közlekedésre neveléssel kapcsolatban korábban leírtak az iskolára, pedagógusokra is egyaránt vonatkoznak. Ne feledjük, ha jól végezzük az egyes életkorokban a gyermek fejlesztését, akkor olyan képességek, készségek, attitűdök alakulnak ki, amelyek a biztonságos, kulturált közlekedés megvalósítására is alkalmasak lesznek.

VI.5. Gyerekről, gyerekektől

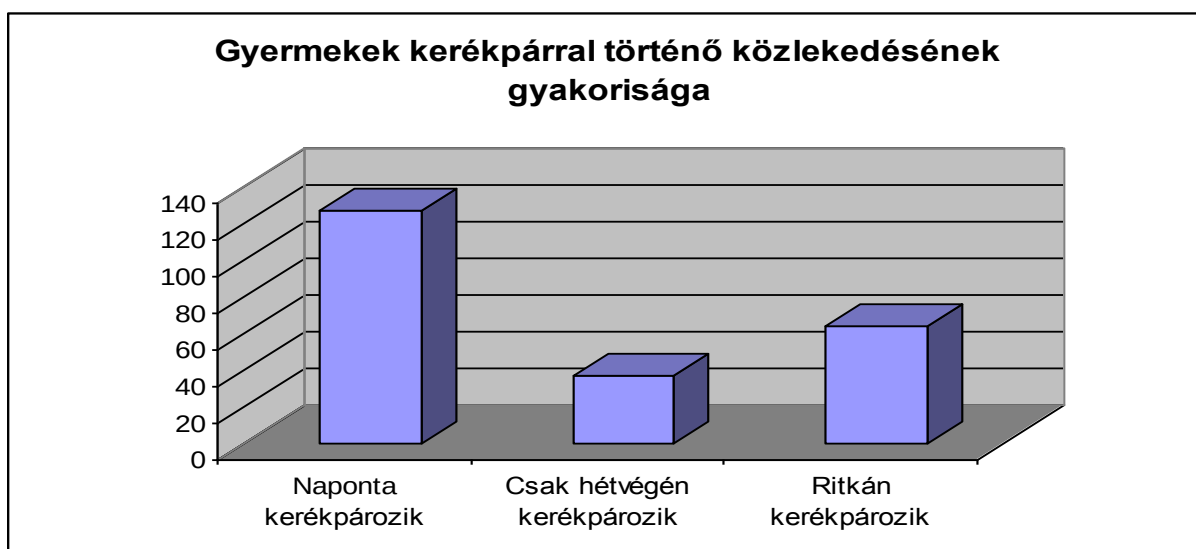
Mint arról a bevezetésben írtam, empirikus kutatási módszert alkalmaztam a gyermekek közlekedéssel kapcsolatos ismereteinek, szokásainak vizsgálatán keresztül hipotéziseim bizonyításához, illetve cáfolásához. Ennek során készítettem egy kérdőívet, melyet az őszinte válaszadás kérésével jutattam el a vizsgálat tárgyát képező korosztályhoz. 250 általános iskolás – 7. és 8. osztályos – diák segített abban, hogy reális képet kapjak a közlekedési szokásaikról, szabályismeretükről, illetve a közlekedésre vonatkozó előírások betartásáról, figyelmen kívül hagyásáról.

A kérdőív első részében kifejezetten a megkérdezettek közlekedési szokását vizsgáltam. Ennek kapcsán a gyermekek által leginkább kedvelt és alkalmazott közlekedési formával összefüggésben tettem fel kérdéseket: a kerékpáros közlekedésük során tanúsított magatartásukra voltam kíváncsi.

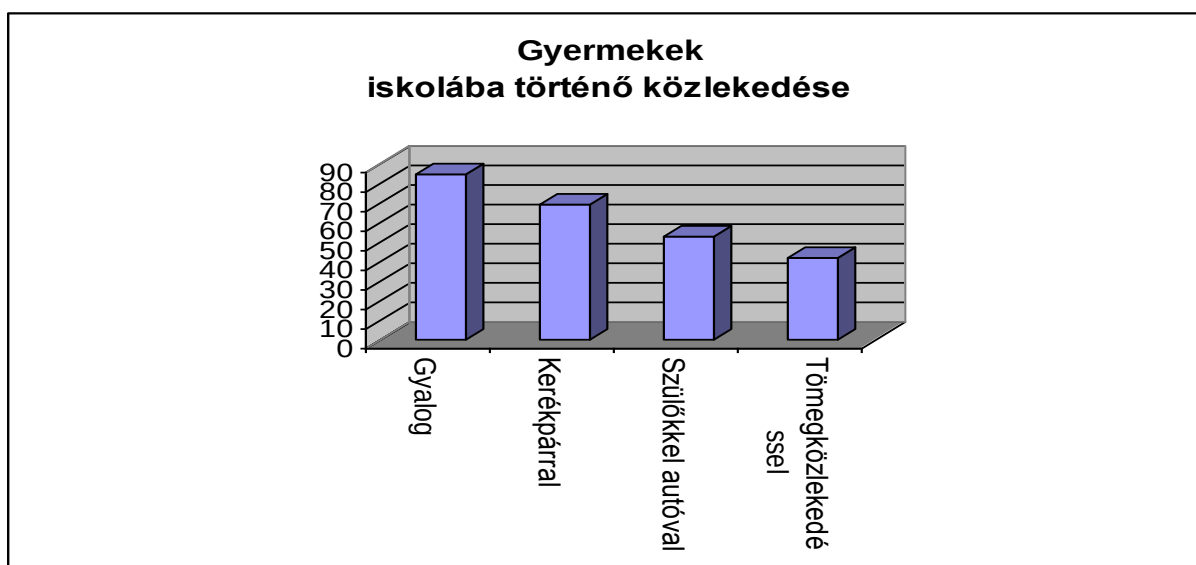
A kérdések megfogalmazásakor az a cél vezérelt, hogy megtudjam: milyen mértékben járulnak hozzá viselkedésükkel a balesetek esetleges bekövetkezéséhez, illetve betartják-e azokat az alapvető szabályokat, amelyek ismerete elengedhetetlenül szükséges a balesetmentes közlekedéshez. Néhány kérdésemmel pedig a szülők szokásait is vizsgáltam, a következetes példamutatás megléte, illetve hiánya megállapítása érdekében.

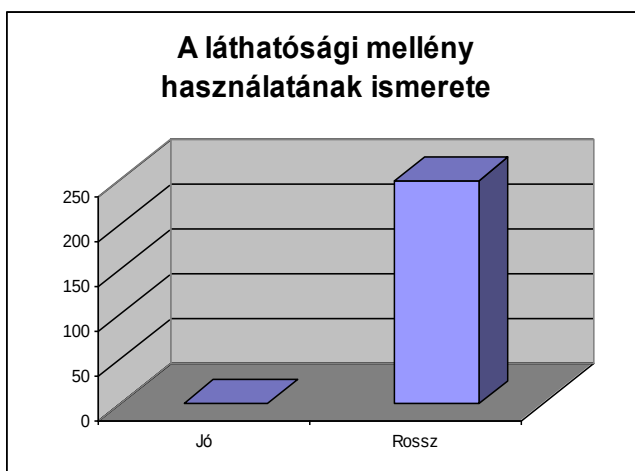
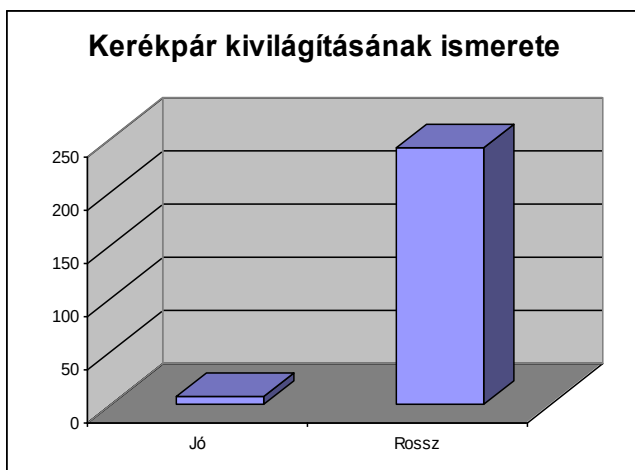
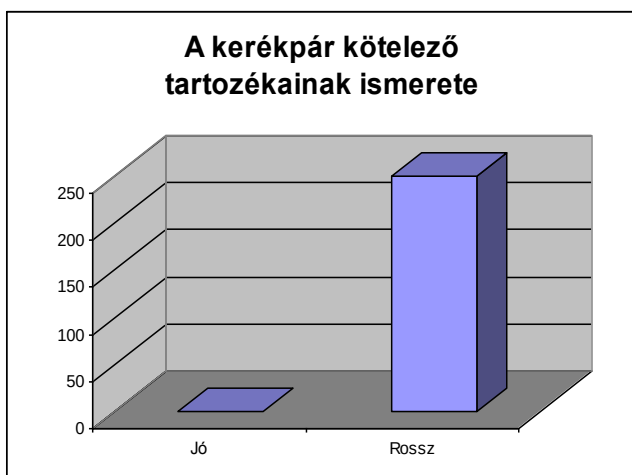
A megkérdezettek 88 %-a városban él, amely alapján feltételezhető lenne, hogy jobban ismerik a közlekedési szabályokat, mivel ők lényegesen többször vesznek részt a közúti forgalomban, azonban - mint e felmérés is tanúsítja - egyre nagyobb szükség van a gyermekek közlekedési ismereteinek bővítésére a gyermekbalesetek számának visszaszorítása céljából.

A megkérdezettek közül 228 diák szeret kerékpározni, akik közül több, mint a fele (50,8 %) naponta, 17,8 % csak hétvégén, míg 34,4 % csak ritkán, alkalmanként választja ezt a közlekedési formát. Kétség kívül látható, hogy ilyen magas arányszámnál mekkora jelentősége van a helyes szabályismeretnek és azok alkalmazásának.



Tovább erősíti ezt a tényt, hogy az iskolába történő közlekedésükkel kapcsolatban a válaszok alapján megfigyelhető, hogy 34 %-uk gyalogosan, míg 28 %-uk kerékpárral megy az iskolába. Tekintettel arra, hogy e két közlekedési mód a leggyakoribb feltétlenül szükséges, hogy a megfelelő közlekedési ismeretek birtokában legyenek, a saját védelmük, biztonságuk érdekében.





A fenti arányszámokat alapul véve megdöbbentő azon tény, miszerint e felmérés alapján 250 diákból senki sem tudta jól felsorolni a kerékpár kötelező tartozékait.

Vagyis senki sem tudja azt, hogy az a jármű, amivel nap mint nap közlekedik, mivel kell, hogy rendelkezzen ahhoz, hogy megfeleljen a jogszabályban előírtaknak.

Továbbá a 97,2 %-uk a kerékpár kivilágításának, valamint 99,6 %-uk a láthatósági mellény használatának szabályait alig vagy szinte egyáltalán nem ismeri, ami meghatározó lehet egy esetleges közlekedési baleset elkerüléséhez.

A gyerekek többsége a „nem tudom”, a „sötétben”, illetve a „városon kívül” kifejezéseket vetette papírra a láthatósági mellénnyel és a kivilágítással kapcsolatos kérdéseknél.

Megkérdeztem a gyerekeket arról is, hogy egyáltalán rendelkeznek-e láthatósági mellénnyel. A válasz megdöbbentő volt, ugyanis 46 % - ának nincs.

A gyermekek biztonságát szolgáló láthatósági mellény megléte, illetve hiánya mellett kíváncsi voltam arra is, hogy rendelkeznek-e a testi épségük védelmében rendkívül nagy szerepet játszó kerékpáros fejkendővel. A megkérdezettek 85, 2 %-a, azaz 213 gyermeknek nincsen, tehát egy esetleges baleset bekövetkezése során semmi nem védhetné meg a komolyabb sérülés kialakulásától.

Mint azt korábban kifejtettem, nem várható el egy 12-14 éves gyermektől, hogy egyedül, saját maga gondoskodik a kerékpárja kötelező felszereléseinek meglétéről. De hogyan is tehetné meg, ha azt sem tudja, hogy ezen tartozékok vizsgálatakor mit kell egyáltalán figyelembe venni? Hogyan is várhatjuk el a gyermektől, hogy óvatosan, körültekintően és biztonságosan közlekedjen, ha nem rendelkezik láthatósági mellénnyel és kerékpáros fejkendővel?

Megítélésem szerint itt kellene az a bizonyos határozott, következetes példamutatás a szülő részéről. A szülőnek alapvetőnek kellene tekintenie azt, hogy legalább beszerzi a gyermeke biztonságos közlekedését szolgáló eszközöket, elmagyarázza azok fontosságát és a használatával kapcsolatos tudnivalókat.

A következetes példamutatás hiánya sajnos további kérdésekre kapott válaszokból is igazolást nyert. Megkérdeztem a gyermekektől, hogy ők, illetve a szüleik be szokták-e kötni a biztonsági övet.

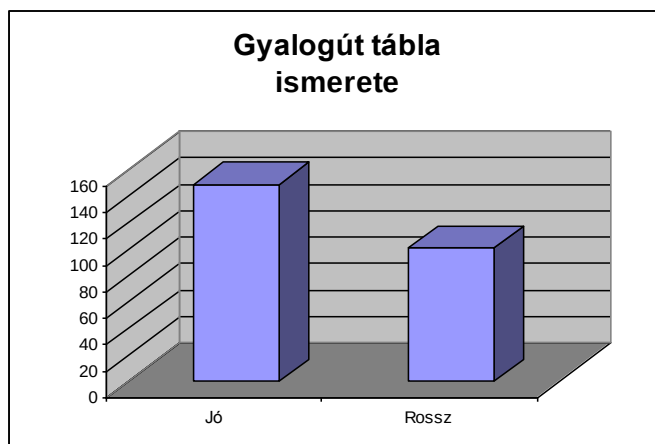
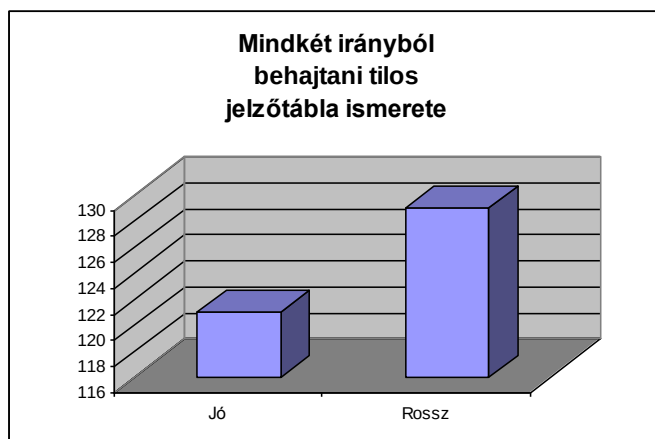
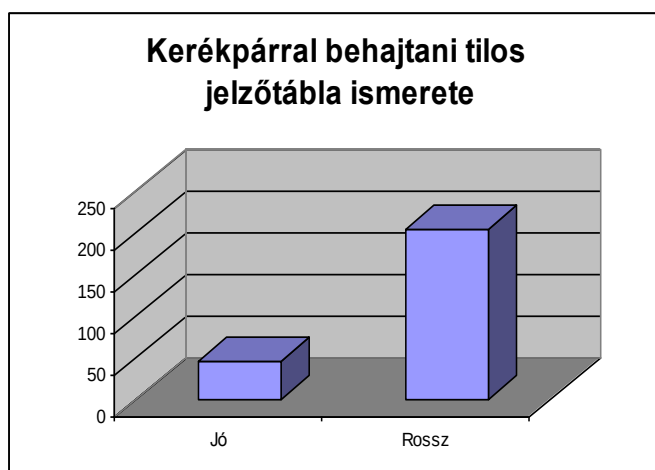
A vizsgált korosztállyal kapcsolatban kiderült, hogy 20 %-a nem mindig, 4, 8 %-a pedig egyáltalán nem, tehát soha nem használja a biztonsági övet. Szomorú aránynak tartom ezeket a számokat, hiszen ezek az arányok is azt igazolják, hogy a szülők egy része nem figyel oda a gyermeke közlekedési szokásaira és a legfontosabbra: a biztonságára.

A megkérdezett gyerekek szülei 14,4 %-a mulasztja el a biztonsági övet becsatolni a kapott válaszok alapján. Itt is felmerül a kérdés: hogy várhatjuk el a gyerektől, hogy használja az övet, amikor szinte nap, mint nap az a „természetes” magatartás a szüleitől, hogy nem kötik be magukat.

Megkérdeztem a gyerekektől azt is, hogy előfordult-e már velük, hogy kerékpározás közben telefont használtak ők, vagy a szüleik.

A válaszlehetőségek a következők voltak:

- *Igen, előfordult már velem.* A megkérdezettek 37,2 %-a - a KRESZ sorainak tiltása ellenére már használta.
- *A szüleimmel és velem is előfordult.* Kiderült, hogy a válaszadók 13,2 %-a esetén a szülők is elkövették e szabályszegést.
- *Nem.* E válaszlehetőséget a diákoknak 49,6 %-a jelölte be.



Tekintettel arra, hogy a vizsgált korosztály közel 80 %-a egyedül – kerékpárral, gyalogosan vagy tömegközlekedéssel – közlekedik az iskolába, rendkívül fontos legalább az alapvető közlekedési jelzőtáblák ismerete. Annak megállapítása érdekében, hogy e téren mennyire tájékozottak a gyerekek, három közlekedési jelzőtábla felismerésére is rákérdeztem a kérdőívben.

A kérdőívben szereplő „Kerékpárral behajtani tilos!” közlekedési jelzőtábla ismeretével kapcsolatban megállapítható, hogy a megkérdezettek 82 % nem ismeri fel. A „Mindkét irányból behajtani tilos!” jelzőtáblát is csupán a megkérdezettek 48,4 % ismerte fel. A kérdőívekre adott válaszokból az is egyértelműen kiderült, hogy a gyalogút jelzőtáblával megjelölt úton a diákok 40,4 %-a közlekedne kerékpárral.

Mindenképpen kiemelendő azon megállapítás is, miszerint a 250 gyermek 38,4 %-a zenét hallgat kerékpározás közben - ami jelentősen megosztja a figyelmüket közlekedésük során -, továbbá a diákok 54,8 %-a tud úgy biciklizni, hogy egy kézzel sem fogja a kormányt, ami azt feltételezi, hogy e szabálytalan közlekedési magatartást a közúti forgalomban történő részvételük során is tanúsítják.

Mint az a kérdőívekből is kiderül, megállapítható, hogy a gyerekek nem ismerik a közlekedésükre vonatkozó alapvető szabályokat, jelentős arányuk követ el szabályszegéseket és hiányzik a szülők következetes, példamutató magatartása.

Kétségtelen, hogy e felmérés is azt igazolja, nélkülözhetetlen a biztonságos közlekedésre nevelés. Szükség van rá, mert a közlekedés egy „veszélyes üzem”. Az amúgy is veszélyes helyzeteket pedig a gyermekek saját magatartásukkal még fokozzák is.

Igazolja, hogy tudatformálásra és biztonságos közlekedésre nevelésre van szükség. Tudatosítani kell a szülőknél, a gyermekekben és a pedagógusokban is a közlekedési ismeretek fontosságát, megszegésük veszélyeit.

Tudatosítani kell azt, hogy mindenki - ha nem is egyenlő valószínűséggel - potenciális áldozat, de potenciális elkövető is a balesetek vonatkozásában. Tudatosítani kell és tenni kell azért, hogy elkerüljük a bajt, a tragédiát. Még mielőtt késő lenne.

V. Nemzetközi kitekintés

V.1. Előzmények

Gyakori jelenség, hogy a közlekedési baleseteknél kiskorú válik a baleset áldozatává. Ennek legfőbb oka, hogy testi adottságuk, fejlődésben lévő szervezetük sokkal fogékonyabb a sérülések elszenvedésére, mint a felnőttek esetében.

Külföldön a szülők már korán felismerték, szükséges az összefogás annak érdekében, hogy a felnőttek, a szülők figyelmét felhívják a közlekedési balesetek lehetséges veszélyeire, amellyel csökkenthető lenne a gyermekeket ért balesetek száma. Ennek hatására 1992-ben az Európai Közösség tagországai összefogtak és létre kívántak hozni egy egységes közlekedéspolitikát, amelynek hatására hazánkban is létrejött 1996-ban egy új magyar közlekedéspolitika, amely középpontjában az Európai Unióba történő későbbi sikeres integráció állt, szemben a Közösségi céllal, vagyis a piacnyitással. A közlekedéspolitika ettől az időponttól kezdve folyamatos figyelmet kapott, amelynek hatására 2001-ben megjelent a „Fehér Könyv”, amely az Európai Parlament 2000. évi lisszaboni határozatára épül és amely az Európai Unió második közös közlekedéspolitikáját foglalja magába.

Ez a könyv a közlekedésbiztonság prioritásként emeli ki a közlekedési csomópontok, hálózatok szűk keresztmetszeteinek a megszüntetését, a forgalmi dugók, torlódások megszüntetését, a közlekedés globalizálódásának kezelését.

V.2. Nemzetközi összefogás

A legnagyobb összefogás a közlekedési balesetek áldozatainak csökkentése érdekében a Staffordshire Safer Roads Partnership, vagyis a Staffordshire-i Összefogás a Biztonságosabb Utakért elnevezésű szervezet nevéhez köthető, amely 2001-ben alakult meg azzal a céllal, hogy az ebben résztvevő tagok a Közlekedési Minisztérium által kitűzött közlekedésbiztonsági célkitűzések elérése érdekében hatékonyan részt vesznek. Ez magában foglalja azt az elérni kívánt célt, miszerint a közlekedési balesetek súlyos sérültjeinek, illetve halálos áldozatainak számát 2010-ig csökkentsék 50 %-al.

Annak érdekében, hogy minél hatékonyabb eredményeket érhessenek el, 2002. áprilisában az Európai Bizottság kezdeményezte az eSafety-t, amely nem más, mint az autókban, gépjárművekben alkalmazott biztonsági rendszer, amely nagymértékben hozzájárul a közlekedési balesetek számának csökkentéséhez azáltal, hogy a járművek veszélyhelyzet esetén aktivizálnak bizonyos berendezéseket, amelyek által a fékek, illetve egyéb biztonsági eszközök működésbe lépnek.

A gyermekek, felnőttek védelme érdekében mindenképpen szükséges az eSafetyAware keretében megfogalmazott cél, vagyis mindig újabb és újabb járműbiztonsági technológiák megismerésének biztosítása, tájékoztatási kampányok bevezetése.

V.2.1. Gyermekek közlekedésbiztonsága külföldön

London híres az iskolások magas számáról, így rendkívül magas azon gyermekek száma, akik napi szinten közlekednek iskolájuk és lakóhelyük között, ami magával vonzza azt a jelenséget, hogy rendkívül magas a gyermekbalesetek száma. Annak ellenére, hogy a legtöbb gyermek közel lakik az iskolájához, mégis magas az őket ért balesetek száma, hiszen a szülők többsége autóval viszi gyermekét az iskolába. A Transport for London, vagyis a londoni integrált közlekedési központ folyamatos kutatásokat végez annak érdekében, hogy felmérjék az oktatási intézmények, valamint a gyermekek otthonához vezető utak biztonságát és a kapott eredmények alapján folyamatosan véleményeket, javaslatokat tesznek szakemberek a gyermekeket érintő közlekedéspolitika javítása érdekében.

Első lépésként kutatásokat végeznek a szakemberek, ahol tényleges adatok alapján kívánják feltárni a leginkább veszélyeztetett korcsoportot, helyszínt, etnikumot, a legveszélyesebb közlekedési módokat, technikákat.

Az elvégzett kutatások egyértelműen megállapították, hogy - mint már fentebb is említettem - a gyermekek nagyon nagy része közel lakik iskolájához, ennek ellenére mégsem gyalog járnak iskolába, hanem szülői szállítással. A bekövetkezett balesetek kimenetelei során az is egyértelműen megállapítható, hogy a gyermekeket ért balesetek csupán egyharmada következik be ezen, a napi szinten használt útvonalon, ahol a baleset okozója túlnyomórészt a baleset helyszínéhez nagyon közel lakó személy volt. Kutatás érdekessége az a megállapítás is, miszerint a legtöbb baleset a tizenegy - tizenkét év közötti fiú gyalogos, illetve kerékpáros gyermeket éri. Az elszenvedett balesetek többsége ebédidőben, olyankor következik be, amikor a gyermekek elhagyhatják az iskolát és figyelmetlenségük folytán elkerülhetetlenné válik a baleset bekövetkezése.

A feltárt tények alapján elemzéseket végeznek és a kapott eredmények alapján megpróbálnak minél hatékonyabb megelőzési módokat kialakítani.

Az elemzések meglepő adatokat tartalmaznak. A kutatások kezdetén, vagyis 1994-ben a vizsgált gyermekek legnagyobb része csupán 12 percnyi sétára járt iskolába, azonban szinte minden évben nőtt ezen időtartam hossza, amely oda vezetett, hogy a legtöbb gyermek már nem gyalog, kerékpárral, hanem autóval jut el iskolájába.

Ennek ellenére azonban mégsem ezeken az útszakokon következik be a legtöbb, gyermekeket ért közlekedési baleset, hiszen ezeken az útszakokon elég szigorú korlátozások vannak, vagyis a megengedett sebesség csupán 20 mérföld óránként, amely körülbelül 32 km/h sebességnek felel meg. Azon intézmények tanulói, amelyek figyelnek a gyermekek biztonságára és kezdeményezik a korlátozó táblák kihelyezését, jóval kevesebb baleset elszenvedői, mint más, korlátozásmentes helyszíneken.

A londoni balesetek nagy számában érintettek gyermekek. E számot jelentősen lehetne csökkenteni megfelelő, közlekedést érintő biztonsági tervvel, az iskolákhoz vezető útvonalak biztonságosabbá vételével, valamint a gyermekek megfelelő oktatásával. Szintén jelentősen csökkenhetne a balesetek száma, ha minden iskola megoldaná a gyermekek helyben való étkeztetését, megakadályozva, hogy a gyermekek ebédidőben elhagyják az iskolát, hiszen a balesetek nagyon nagy száma ezen időtartam alatt következik be. Apró intézkedések, de nagyon sok gyermek élete, testi épsége megvédhető lenne ezen intézkedések alapján. Kiemelkedő szerep jut a meghatározott intézkedések fontossági sorrendjének is, hiszen azok következetes végrehajtása szintén elősegítheti a balesetek számának csökkenését.

A Közlekedésbiztonsági Teljesítmény Index beszámoló alapján fontos tényként állapították meg azt is, miszerint az áldozatok, a védtelen úthasználók soha nem kapnak akkora figyelmet,

mint amelyre szükség lenne. 2001 óta több mint 169 000 áldozata volt a közlekedési baleseteknek, amely mind a kerékpáros, a motorkerékpáros, mind pedig a gyalogos áldozatokat magába foglalja. Ebből csupán 2009-ben több mint 15 300 eset történt, amely nem hagyható se szó, se tett nélkül. A vizsgálatok, amelyek a 2001-es évet tekintik bázisévnek, megállapították, hogy mind a kerékpáros, mind a gyalogos áldozatok száma csökkent ugyan, de nem olyan mértékben, mint a gépjárművek balesetet szenvedett áldozatainak száma, így feltétlenül szükséges olyan fellépések meghozatala, amelyek tovább csökkentik az előző áldozatok számát is.

Ilyen összefogás eredményeként jött létre a VOICE, vagyis a Nemzetközi Kampány a védtelen közlekedők védelme érdekében, amely célja, hogy olyan döntéshozók – adott esetben az Európai Unió – figyelmét hívják fel a balesetek veszélyeire, akiknek van lehetőségük fellépni ezek csökkentése érdekében, vagyis olyan intézkedéseket tudnak bevezetni, amely előrelépést jelenthet mind a gyalogos, mind a kerékpáros áldozatok számának csökkentése szempontjából, kiemelve a kiskorúak védelmének fontosságát.

Ebben az elvégzett munkában egy hazai szakértőnek is nagy szerepe van. Dr. Holló Péter kutató-szakértő hozzájárult a munka elősegítéséhez azzal, hogy elkészítette a Magyarországról szóló ország jelentését.

Mindezek eredményeként az eSafety témakörökbe foglalva javaslatokat tesz arra vonatkozóan, hogyan lehet elősegíteni a közlekedés biztonságának javulását. Erre vonatkozóan fontos, hogy a baleseti adatok összehasonlításra alkalmasak legyenek, vagyis fel kell tárni azok okait, rögzítésre kell, hogy kerüljön egy egységes formában. Ezen túl kiemelkedő szerep jut a gépjárművek biztonsági rendszereinek figyelemmel kísérésének is, azok hatásvizsgálata fontos, tovább azokat fejleszteni kell és szükség esetén a biztonság szempontjából intelligens rendszereket kell kifejleszteni, továbbfejleszteni.

Annak érdekében, hogy ezek a fejlesztések megvalósuljanak, hatékonyan működjenek, a szervezet különféle - ipari és technológiai fejlesztésért járó - díjakat nyújt, ezzel is elősegítve a kutatási eredmények hatékonyságát, hiszen akkor jogosultak ezek elnyerésére a vállalatok, ha olyan új, illetve korszerű biztonsági rendszereket dolgoznak ki, amelyek elősegítik a járművek biztonságosabbá tételét, csökkentve a gyermekeket is ért balesetek számát. Ugyancsak ösztönzőleg hat a közlekedéspolitikai díj is, amely elnyerésére akkor jogosultak csoportok, személyek, ha eredményes változás előidézése figyelhető meg a közlekedésbiztonsági szabályozásra vonatkozóan.

Mindezek a kezdeményezések már nagymértékben hozzájárultak a tényleges javuláshoz, amelyek eredményei már kimutathatóak is, hiszen a tagországok mindegyikében csökkent a halásos kimenetelű balesetek száma.

A másik, igen jelentős összefogás a Safe Kids USA egyesülés nevéhez köthető, amely már több mint 50 tagállamot ölel át és amelyben cégek, alapítványok, biztonsági szakemberek, oktatók, kormányok és civil önkéntesek is részt vesznek. A Safe Kids USA tagjainak fő tevékenységei az alábbiak:

- „oktatják a családokat a gyermekek baleseti kockázatáról és a megelőzés lehetséges módjairól,
- elősegítik a gyermekek fő baleseti okaival kapcsolatos kutatásokat,
- értékelik a kidolgozott módszereket és eszközöket,
- a gyermekek biztonsággal kapcsolatos jogainak és szabályainak bevezetésén és fejlesztésén dolgoznak,
- fontos balesetvédelmi eszközök (pl: gyermekülések) terjesztésében működnek közre,
- támogatják a vállalatok vezetését a hatékony és fenntartható gyermekbiztonsági tevékenységekben való részvételben.”³⁹

Ez a szervezet konkrétan kiemeli azokat a területeket, amelyek a fő veszélyforrásai a gyermekeket ért baleseteknek. Ezek közül a görkorcsolya és a kerékpár az, amely a legveszélyesebb kategóriát képviseli, hiszen a családok többsége előszeretettel használja ezeket az eszközöket, de a legtöbb esetben sem a maguk, sem a gyermekük részére nem biztosítanak megfelelő védőfelszerelést. A szervezet konkrét javaslatokat tesz arra vonatkozóan is, hogy melyik sporthoz milyen felszerelés lenne ajánlott annak érdekében, hogy elkerülhetőek legyenek a komolyabb sérülések.

Az ajánlás második fontos területe a személygépjárművekre vonatkozóan tartalmaz fontos tényeket, így kitér a biztonsági rendszerek fontosságára, mint a gyermekülésre, a biztonsági öv fontosságára, azok megfelelő használatára, hiszen a balesetek többségében használják a szülők a gyermekülést, de azt nem az előírásnak megfelelően, így nemcsak az a veszély áll fenn, hogy nem nyújt megfelelő védelmet gyermekük számára, de - a helytelen használat

³⁹ www.kozszemle.hu

miatt - még súlyosabb sérüléseket szenvednek el a gyermekek. Ezen túl fontos az is, hogy gyermeket soha nem szabad magára hagyni az autóban, hiszen rengeteg veszélynek teszik ki így a szülők a kiskorúakat, amelyek végzetesek is lehetnek.

Fontos szerep jut annak is, hogy a szülők megfelelő oktatásban részesítsék gyermeküket a közlekedési szabályokról, megfelelő példát mutassanak a számukra, úgy, mint úttesten való megfelelő átkelés, valamint az, hogy egy hirtelen helyzet miatt ne szaladjanak ki az úttestre. Ezen szabályok betartása esetén nagyon sok gyermeket ért közlekedési baleset megelőzhető lenne, ezért fontosak a megfelelő oktatások, esettanulmányok bemutatása, iskolai oktatási rendszerbe való megfelelő beépítés is.

VI. A rendőrség baleset-megelőzési tevékenysége régen és napjainkban

VI.1. Prevenációs tevékenység a rendszerváltásig

Magyarországon az állami baleset-megelőzési tevékenység az 50-es, 60-as években indult meg, azonban ekkor még nem öltött szervezett formát. Bár a baleset-megelőzést már

akkor is az állami feladatok között nevesítették, a prevenció „hőskorában” az érintett szaktárcák (zömmel a belügyi és az oktatási tárca) többnyire önállóan dolgoztak. Akkoriban a koordináció szintje alacsony volt, a végrehajtás pedig jellemzően a rendőrség feladatát képezte.⁴⁰ A baleset-megelőzés többnyire a gyermekek közlekedésre nevelésére és a felvilágosító propaganda munka végzésére terjedt ki. Az 50-es években a közúti közlekedés szabályainak változásakor az új szabályok ismertetésére már alkalmazták a nagyméretű posztereket.

60-as évek második felétől dinamikusan növekedésnek indult a hazai közúti forgalom, felgyorsult a motorizáció és sajnos ezzel együtt emelkedett a közúti közlekedési balesetek száma. Az akkori kormányzat felismerte a probléma nagyságát, minek eredményeképpen 1972-ben elfogadott határozatában számos feladatot jelölt meg a helyzet javítására. Ezek között szerepelt a közlekedési rendőrség létszámának növelése, technikai eszközeinek korszerűsítése, a gépjárművezető- képzés és vizsgáztatás fejlesztése, a társadalom hatékony közlekedésre nevelése.

Ez utóbbit szolgálta az 1973 januárjában létrehozott Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT), amelynek elnöke a belügyminiszter lett, tagjai közé az érdekelt állami és társadalmi szervezetek delegálták képviselőiket.



Az OKBT megalakulását követően a baleset-megelőzés immár szervezett keretek között, magasabb színvonalú volt. Az OKBT egykori kiadványai, népszerűvé vált rádió- és televízió műsorai, oktatófilmjei, továbbá az általa szervezett vetélkedők és tudományos rendezvények jól szolgálták az akkori idők közlekedésbiztonsági érdekeit.

„Az országos szervezet kialakításával a közlekedésbiztonsági tanácsok szervezték a propaganda- és nevelőmunkát az oktatási intézményekben, a munkahelyeken és a médián keresztül.”⁴¹ Tevékenységük segítségével hasznos információk jutottak el a közlekedők minden rétegéhez, a gyermekekhez és az idős emberekhez egyaránt. A különböző versenyek

⁴⁰ <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=401>

⁴¹ Kalanovics László: Közlekedésbiztonság régen és ma, Belügyi Szemle 2004/1. Kiadó: Belügyminisztérium, 78.o.

és mozgalmak szervezése mellett sok javaslatot juttattak el a felelős szervekhez, műszaki, forgalomszervezési és egyéb kérdésekben is.

A más területeken is végrehajtott intézkedések eredményeként a balesetek száma csökkent, 1987-ig 20.000 körül stabilizálódott (ez a szám 1971-ben meghaladta a 32 ezret!).⁴²

A baleseti helyzet 1988-tól jelentősen romlott. 1990-ben regisztrálták a legtöbb közlekedési balesetet, ez a szám 27 801 volt, a halálos áldozatoké 2432, a sérülteké 37 000 volt. Ez a romló tendencia több tényező együttes hatására volt visszavezethető:

- a közúti közlekedés infrastruktúrája nem fejlődött a forgalom által megkívánt ütemben - kevés volt autópálya és településeket elkerülő út épült
- a gépjárműpark műszaki állapota elavult, a személygépkocsik átlagos életkora 10 év volt
- fegyelmetlenebbé váltak a közlekedők, a szabályok tisztelete, betartása egyre inkább háttérbe szorult
- a rendőrség alacsony létszáma, elavult technikája miatt nem tudott hatékony ellenőrzést kifejteni az utakon, a növekvő infláció mellett az akkori pénzbüntetéseknek sem bírtak kellő visszatartó erővel
- visszaesett a gépjárművezetők képzésének és vizsgáztatásának színvonala.

Ebben a helyzetben arra volt szükség, hogy a közlekedés biztonságáért felelős minisztériumok, főhatóságok és más szervezetek, sürgős, összehangolt tevékenységgel megakadályozzák a romló tendenciákat. Ennek előkészítése a 90-es évek elején megkezdődött. Az 1989. évi II. törvény hatályba lépésével az addig társadalmi szervezetként működő Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT) működtetése, továbbá állami finanszírozása megoldhatatlan problémákba ütközött. „A Kormány 1992-ben - méltatva és megköszönve az OKBT addigi sikeres tevékenységét - visszahívta a belügyminisztert és a közlekedési minisztert az OKBT elnöki, ill. alelnöki tisztségéből, ezáltal a szervezet érdemi működése gyakorlatilag befejeződött.”⁴³

Az OKBT fennállásának 19 éve alatt mindvégig közmegeledéssel működött, de a rendszerváltással együtt járó jogszabályi változások megpecsételték a sorsát. Az előző évtizedek preventív munkája ugyanakkor nem veszett el nyomtalanul.

⁴² Kalanovics László: Közlekedésbiztonság régen és ma, Belügyi Szemle 2004/1. Kiadó: Belügyminisztérium, 78.o.

⁴³ <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=401>

Az időközben hatályba lépett, közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, - amely állami feladatként határozta meg a közlekedési baleset-megelőzési és propaganda tevékenységet - melynek végrehajtását a kormány 2002/1992. határozatában a rendőrség közlekedési szolgálatának hatáskörébe utalta. Ezzel összefüggésben 1992. november 24-én a magyarországi baleset-megelőzési tevékenység élére az Országos Baleset-megelőzési Bizottság (ORFK-OBB) állt, azóta a prevenció meghatározó szereplőjeként vesz részt a közúti balesetek számának csökkentésében.

VI.2. Az Országos Baleset-megelőzési Bizottság működéséről, tevékenységéről

Mint említettem, az ORFK- Országos Baleset-megelőzési Bizottság (ORFK-OBB) létrehozása a rendszerváltáshoz kötődik.

Az ORFK-OBB az OKBT által megkezdett baleset-megelőzési tevékenységet továbbfejlesztette, új alapokra helyezte, jól működő országos hálózatot hozott létre és kiszélesítette a társadalmi kapcsolatok körét. „Napjainkban az ország valamennyi részén

baleset-megelőzési bizottságok működnek, s a több mint 40 területi és helyi bizottság munkájában mintegy 400-450 fő közvetlenül érintett.”⁴⁴

A baleset-megelőzés társadalmi bázisának szélesebbé válásában ugyanakkor vitathatatlan szerepük volt a közlekedésbiztonsági tevékenységben érintett állami, valamint társadalmi szervezeteknek és szervezeteknek, a hatóságoknak, érdekképviselőknek és a civil kezdeményezéseknek egyaránt.



Az ORFK-OBB a rendőrség irányításával működik. Egy olyan, önálló jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet, amely közlekedésbiztonsági kérdéskörben véleményez, koordinál, javaslatokat tesz, valamint irányítja és szervezi a közlekedésbiztonsági propagandát.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény előírásainak megfelelően a baleset-megelőzés, a felvilágosítás, a biztonságos közlekedésre nevelés állami feladat. E feladatok végrehajtásának jelentős része - a közlekedési szolgálat irányításával - a rendőrséghez kötődik, azonban nélkülözhetetlen lenne a kitűzött célok megvalósítás az illetékes tárcák, állami szervek, társadalmi szervezetek, intézetek, érdekképviselő, sőt magánszemély együttműködése nélkül.

Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztálya által működtetett OBB titkársági feladatait az ORFK Baleset-megelőzési Osztálya látja el. Az OBB-ben részt vesz és közreműködik minden olyan szervezet képviselője, akik felelősséget éreznek a közlekedési balesetek megelőzéséért, a közlekedésbiztonság javításáért.

Területi szinten a megyei rendőr-főkapitányságok közlekedésrendészeti osztályának irányításával működnek a megyei baleset-megelőzési bizottságok, helyi szinten a városi baleset-megelőzési bizottságok végeznek prevenció és propaganda tevékenységet.

„Az ORFK-OBB fő feladatai:

⁴⁴ <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=670>

- A közlekedésbiztonság rövid és hosszú távú koncepciójának figyelembe vételével közreműködik a baleset-megelőzési célkitűzések fő irányainak meghatározásában és e tevékenység összehangolásában.
- Javaslattevő, véleményező és koordináló tevékenységével, állásfoglalásaival, és irányelveivel elősegíti a rendőri speciális és a generális prevenció hatékony kibontakozását.
- Sajátos eszközeivel segíti a közlekedésbiztonsági oktatási, nevelési tevékenység gyakorlati megvalósítását, az ezzel kapcsolatos feladatok országos végrehajtását, a balesetmegelőzési propaganda tartalmának és irányának meghatározását.
- A közlekedőknek a rendőri balesetmegelőzési intézkedések gyakorlatára vonatkozó véleményére, javaslataira, észrevételeire reagálva, ezeket továbbítva elősegíti az állampolgári érdekeknek megfelelő rendőri közlekedésrendészeti tevékenységet és a polgárbarát rendőrkép kialakítását.⁴⁵

Az ORFK-OBK sokrétű, a baleset-megelőzés csaknem valamennyi területére kiterjedő tevékenységet folytat. Munkájának központi eleme az a tájékoztató és felvilágosító jellegű közlekedésbiztonsági kommunikáció, melyet a közlekedők valamennyi rétegére kiterjesztve végez.

„Az ORFK-OBK 2007 óta rendelkezik internetes elérhetőséggel (jelenleg két honlapot is működtet), 2012 januárjában pedig önálló facebook felülettel is jelentkezett. Utóbbi oka, hogy a közösségi portált legnagyobb arányban a közlekedés szempontjából leginkább veszélyeztetett korosztály, a fiatalok használják, így részükre ezen a csatornán lehet preventív üzeneteket szállítani.”⁴⁶

Az ORFK-OBK munkájának legismertebb formája, hogy országos szintű közlekedésbiztonsági kampányokat folytat, melyek alapvetően a legveszélyesebb közlekedési magatartások ellen irányulnak, de a védtelen közlekedők biztonsága is kiemelt figyelmet élvez.

A védtelen közlekedők előtérbe helyezését igazolja, hogy az ORFK-OBK a 2011. esztendő a „kerékpárosok évének”, míg 2012-öt a „motorkerékpárosok évének” nyilvánította, idén pedig a gyalogosok biztonságával foglalkozik többet. Az ORFK-OBK országos kampányait

⁴⁵ <http://www.tvarchivum.hu/?id=235876>

⁴⁶ <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=670>

valamennyi közlekedő jól ismerheti, hiszen az elmúlt két évtizedben gyakorlatilag úton-útfélen lehetett velük találkozni.

Az ORFK-OBB a megalakulása óta részt vesz a közlekedésre nevelésben (kiadványok készítése, tanévkezdeti kampányok stb), továbbá a baleset-megelőzési munkatársak, valamint 2008 szeptembere óta az iskolarendőrök révén rendszeres kapcsolatot tart fenn a tanintézetekkel, s az elsők között csatlakozott az „Élet Úton” programhoz.

Az ORFK-OBB az elmúlt időszakban számos nagy sikerű konferenciát és egyéb rendezvényt szervezett, részt vett közlekedésbiztonsági projekteken, felméréseket, kutatásokat és egyéb tudományos munkákat támogatott, jogszabály-módosítási javaslatokat fogalmazott meg, és olyan programokat indított útjára, mint a „Charta a józan közlekedésért”, vagy a „Charta a motorkerékpáros közlekedés biztonságáért”.

Végezetül: az ORFK-OBB a nemzetközi porondon is megállja a helyét, erre utal széles körű nemzetközi kapcsolatrendszere. Tagja ugyanis a PRI-nek (a Baleset-megelőzési Világszervezetnek), 2004 májusa óta rendszeres kapcsolatot tart fenn a TISPOL-lal, az Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózatával, teljesíti a Salzburg Fórum tagállamok együttműködéséből adódó feladatokat, s részt vesz az ENSZ EGB közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos ülésein.

A tradicionálissá vált felmenő rendszerű országos gyermek- és ifjúsági vetélkedők (mint a Kerékpáros Iskola Kupa, vagy a Középiskolások Közlekedésbiztonsági Kupája) mellett az ORFK-OBB más rendezvényeket is szervez. Az elmúlt évben újraindult a 90-es években nagy sikert aratott a „Közlekedik a család” vetélkedő, míg a rendőr-szakmai versenyek (balesethelyszínelők, járőrök, karos forgalomirányítók, valamint vízirendészeti járőrök versenye) a közlekedésrendészeti munkatársak felkészültségének javítására, az elméleti és gyakorlati ismeretszint fokozására hivatottak.

A megalakulása óta eltelt 20 év az ORFK-OBB életében két sikeres évtized. Remélhetőleg a következő időszakban is hasonló intenzitással folytatódik az a munka, mely eredménye a közúti balesetek és halálozások számának csökkentésében mérhetők.

VI.3. A Rendőrség közlekedésre nevelési tevékenysége

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. a közlekedési baleset-megelőzési és propaganda tevékenységet állami feladatként határozza meg,⁴⁷ melynek alapvető végrehajtását a kormány 2002/1992. határozatában a rendőrség hatáskörébe utalta. Annak elfogadása nélkül, hogy a közbiztonság megteremtése, így a baleset-megelőzés is össztársadalmi feladat, valódi eredmény nem érhető el. A gyermekek biztonságos közlekedésre való nevelése alapvető társadalmi érdek, amely számos intézmény, szervezet munkájának szerves részét képezi.

⁴⁷ A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 8. § (1) bekezdés e) pontja

E szervezetek együttműködésben, az OBB irányítása és koordinálása mellett képzelhető el a hatékony nevelési program megvalósítása. A nevelés két fő stratégiai iránya a következő kell, hogy legyen:

- az óvodás-, és iskolás- korú gyermekek kulturált és biztonságos közlekedésre nevelése,
- a tanárok nevelőmunkájának bővítése.

Ez utóbbi hatékonyságát erőteljesen segíti, ha a pedagógusok továbbképzési rendszerében akkreditált képzésként szerepelnének ilyen jellegű képzések.

Bár a közlekedésre nevelés elsősorban nem a Rendőrség feladata, ennek ellenére az Országos Rendőr-főkapitányság, valamint az ORFK - Országos Balesetmegelőzési Bizottság – mint arról korábban írtam- a gyermekek védelmét, a közlekedési nevelő munkában való aktív részvételt immár évtizedek óta kiemelt feladatának tekinti.

A következőkben szeretném áttekinteni a legkiemelkedőbb rendőrségi programokat, amelyet a biztonságos közlekedésre nevelést hivatottak elősegíteni.

VI.3.1. Az „Ovi-zsaru” programról

Nem lehet elég korán elkezdni a közlekedéssel kapcsolatos ismeretek elsajátítását. E vezérelv mentén dolgozta ki és hozta létre a rendőrség az Ovi-zsaru programot, melyhez bármelyik óvodának lehetősége van csatlakozni.

A program célja, hogy játékos formában taníthassa meg a kis ovisoknak a biztonságos közlekedés alapvető szabályait. Ehhez az „Ovi-zsaru” segítséget is kapott: Rendőr Robi és Rosszcsont Ricsi, a két bábfigura közreműködésével prezentál olyan szituációkat, helyzeteket, amelynek segítségével könnyedén, szórakoztatóan és gyorsan tanulhatnak a kicsik.

A programhoz csatlakozó óvodáknak segítséget nyújt a rendőrség azzal, hogy a pedagógusok képzésben vesznek részt, ahol minden fontos tudnivalót elsajátíthatnak az oktatással és a programmal kapcsolatban, illetve minden felmerülő kérdésükre választ kaphatnak.

Ráadásul a program másik nagy előnye, hogy a szükséges ismeretek elsajátítása mellett lehetősége nyílik a gyerekeknek közvetlenül találkozni, beszélgetni az egyenruhásokkal, amely kiváló eszköz ahhoz, hogy a gyermekben megalapozza bizalmát a rendőrség felé.

VI.3.2. „Az iskola rendőre” program

2008. szeptember 1-jén indult útjára „Az iskola rendőre”, mely egy átfogó baleset- és bűnmegelőzési program és azóta is megelégedettségnek örvend.

„A 2013/2014. tanévben „Az iskola rendőre” programban megközelítőleg 2800 oktatási intézmény vesz részt, a delegált rendőrök létszáma közel 2200 fő.”⁴⁸

Az iskola rendőre tisztában van iskolája közbiztonsági, közlekedési helyzetével és ehhez mérten végzi el feladatait. Folyamatosan kapcsolatban áll a tantestülettel, tájékoztatja a szülőket és a gyermekeket a környéken előforduló veszélyhelyzetekről, előadásokat tart és részt vesz az iskola rendezvényein, mint a tanévnyitó, tanévzáró, szülői értekezlet, fogadó óra.

A rendőrség tanévkezdeti kampány keretében szeptemberben - a napi oktatás kezdetétől annak végéig - kiemelten biztosítja a közlekedésbiztonsági szempontból veszélyeztetett általános iskolák környékét. A fokozott rendőri jelenléttel elősegítik a gyermekek biztonságos közlekedését és ezeken a helyszíneken nagyobb figyelmet fordítanak arra, hogy a járművezetők betartsák a KRESZ szabályait.

A rendőri jelenléttel nemcsak a gyermekek, de a pedagógusok és a szülők is nagyobb biztonságban érezhetik magukat. Az iskola környékén szolgáló rendőrökhöz és az iskola rendőréhez is bizalommal fordulhatnak.

A tanév végén rendszeres felhívják a diákok figyelmét a nyár veszélyeire és a jogkövető magatartás fontosságára a szünidő alatt is.

⁴⁸ <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=751>

A program célja a kisiskolások biztonságos, balesetmentes közlekedésének elősegítése, közlekedési ismereteik bővítése, a gyermekek biztonságát veszélyeztető egyéb tényezők kiszűrése, megszüntetése.

A program keretében folytatott kampányok:

- Tanévkezdeti kampány („Becsöngettek!”).
- Tanév végi kampány („Vigyázzunk rájuk!”).
- A tanév során folyamatos preventív tevékenység
- Szuperbringa” program

Az iskolarendőrök - a baleset-megelőzési előadó szervezésében - közreműködnek az alábbi felmenő rendszerű gyermek- és ifjúsági közlekedési versenyeken is

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

VI.3.3. A szuperbringa programról

A „Szuperbringa program” egy országos közlekedésbiztonsági program az általános iskolások részére, melynek fő célja, hogy a gyermekek által használt kerékpár kötelező felszereléseik rendben legyenek, azok műszaki állapota megfeleljen a jogszabályi előírásoknak.

A „Szuperbringa program”-on kiadásra került a „Szuperbringa kalauz”, mely a biztonságos kerékpározással kapcsolatos legfontosabb tudnivalókat tartalmazza a gyermekek részére. E kiadvány további előnye, hogy hasznos tanácsot ad vásárlás előtt a megfelelő kerékpár kiválasztására, ismerteti a kerékpár kötelező felszerelési tárgyait, megmutatja, hogyan kell a kerékpárt és a kerékpárost felkészíteni a közlekedésre, s még az öltözettel kapcsolatban is hasznos információkat tartalmaz. Mindezekon túl a kiadvány szemléltetően ismerteti a

kerékpárosokra vonatkozó legfontosabb közlekedési szabályokat és magatartásokat, továbbá ismerteti a gyerekekkel, hogyan kell az esetleges konfliktusokat kezelni, s mi a teendő a kerékpár műszaki hibája, illetve baleset esetén.



A „Szuperbringa program” keretében „Kerékpáros igazolvány” is kiadásra kerül, mely a tanuló nevén és lakcímén kívül a fényképét és aláírását is tartalmazza. A program keretében az iskolarendőr ellenőrzi a gyermekek kerékpárjait és amennyiben a jármű a műszaki üzemeltetési feltételeknek megfelel, a kötelező felszerelések rendben vannak, úgy arra egy „szuperbringás” igazoló matricát ragaszt fel, igazolva a kerékpár (és persze annak tulajdonosa) példaértékűségét.

VI.3.4. Problémafelvetés - saját tapasztalatok alapján

Az említett intézkedések, programok lássuk be, kivétel nélkül azt a kitűzött (és elérhető!) célt szolgálják, hogy megtanuljanak a fiatalok biztonságosan, balesetmentesen közlekedni, illetve elsajátítsák az ehhez szükséges alapvető ismereteket.

Azonban - mint arról már korábban írtam - sajnos e cél megvalósítása nem működik összefogás, együttműködés nélkül.

A közel 5 évig folytatott baleset-megelőzési munkám során voltam iskola rendőr, részt vettem az Ovi-zsaru és a Szuperbringa programban, számtalan előadást tartottam és rengeteg versenyt szerveztem a gyerekek részére.

Sajnos azonban értek a munkám során kellemetlen tapasztalatok is.

Iskola rendőreként felvettem a kapcsolatot az igazgató nővel és jeleztem felé, hogy bármikor szívesen állok a rendelkezésükre, illetve szeretném, ha egyeztetnénk időpontot azzal kapcsolatban, hogy mikor tarthatok előadást a fiataloknak.

Az igazgatónő megígérte, hogy miután konzultál a kollégáival, megkeres. Eltelt egy hónap és nem jelentkezett az intézményvezető. Mivel a szívügyem és egyben a feladatom volt a prevenció, ezért ismét felkerestem személyesen az igazgatónőt, aki azt mondta, hogy egyenlőre a feszített tanmenet miatt nem fér bele egyetlen előadás megtartása sem (!) az órarendbe, majd megkeres, ha ez változni fog.

Természetesen nem keresett meg. Azonban én nem hagytam annyiban a dolgot. Meghirdettem a felmenő rendszerű versenyeket és legalább az arra jelentkezőkkel lehetőségem nyílt (természetesen a gyermekek szabadidejében, az oktatáson kívüli időben) beszélgetni a közlekedésről, a szabályokról. Mindez olyannyira jól sikerült, hogy több alkalommal a megyei fordulók is dobogós helyezést értünk el.

De a legfontosabb: az a néhány gyermek, akivel lehetőségem nyílt foglalkozni, elsajátította és szerencsére naponta alkalmazta azokat az ismereteket, amiket átadhattam.

Kiderült az is, hogy ezen gyerekekkel (kb. 15. fő!) a szülők rendszeresen beszélgetnek otthon is a közlekedésről. Amikor jeleztem a gyerekek felé, hogy nyugodtan szóljanak az osztálytársaiknak is, mert várom őket is szeretettel, sajnos az a válasz érkezett, hogy a barátaikat a szüleik inkább külön nyelvórára és matematikára küldik.

Egyetlen dolog futott végig a gondolataimban. Az nem jut ilyenkor a szülő eszébe, hogy ha a gyerek rossz jegyet kap matekból, azt ki tudja javítani, azonban ha a közlekedés során hibázik, lehet, hogy már nem lesz egyetlen újabb esélye sem?

Az Ovi-zsaru programmal kapcsolatban azt tapasztaltam, hogy a környékünkön található 24 óvodából 3 jelentkezett mindössze. Három óvoda vezetősége és pedagógusai vélték hasznosnak a kicsik közlekedésre nevelését. Azt hiszem, ez a szám önmagáért beszél.

Véleményem szerint a pedagógusok és a szülők hozzáállásán is nagymértékben változtatni kell. Azonban, amíg nem tudatosul ténylegesen bennük, hogy elsősorban nem a rendőrség,

hanem leginkább az ő felelősségük, hogyan eresztik útnak a közlekedő gyermekeket és vajon biztonságosan hazatér-e, addig nem is fog megoldódni a probléma. Csak az a baj, hogy ez a felismerés általában elég későn következik be. Amikor már megtörtént a baj. Amikor már megtörtént a tragédia.

VI.4. A forgalomellenőrzés szerepe a közlekedésbiztonság javításában

A közúti közlekedési balesetek megelőzésének rendőri eszközei közül legjelentősebb és egyben legeredményesebb a rendőrség jelenléte. Különösen igaz lehet ez a megállapítás abban az esetben, ha a forgalmat ellenőrzők tevékenységében a segítő szándék válik meghatározóvá és csak azt követően kap jelentőséget a „büntetőhatalom”.⁴⁹

A forgalomellenőrzés is fontos része a biztonságos közlekedésre nevelésnek. Az önkéntes jogkövetés ugyanis elősegíthető. Amennyiben az ellenőrzés alá vont személy tudata átfogja az intézkedés szükségességét, továbbá hogy a feltárt szabályszegés valóban veszélyes és a jogkövető magatartás nemcsak a saját, hanem más közlekedésben résztvevő érdekeit is szolgálja, akkor érvényesülhet a nevelő hatás a megfelelően végrehajtott ellenőrzéssel.

⁴⁹ Dr. Bánfi Ferenc: A közúti közlekedési balesetek kriminológiai kérdései, Rendészeti Szemle 1993/5. Kiadja: A Belügyminisztérium Rendészeti Hivatala, XXXI. Évfolyam 5. szám, 1993. május, , 80.o.

Nem lehetetlen meggyőzni az állampolgárokat arról, hogy miért fontos a szabályok betartása. Például amikor egy felelőtlen szülő a gépkocsiban gyermekbiztonsági rendszer nélkül szállítja a gyermekét és saját maga védelméről sem gondoskodott a biztonsági öv használatával, határozott érvekkel, akár a balesetek során tapasztaltakat elmesélve igenis belátásra bírhatjuk a szabályszegő szülőt és meggyőzhetjük a jogkövető magatartás fontosságáról.

VI.5. A tudatformálás

A közvélemény alakításának eszközei között megkülönböztetett szerep jut a tömegtájékoztatásnak. Felhasználása során törekedni kell a valósághű ábrázolásra. Célszerű kevesebb információt adni, de azt teljes részletességgel.

A közlekedési balesetek túlnyomó többségét előidéző emberi hibák visszaszorítását szolgáló - a tudati befolyásolás, nevelés - alapvető eszköze lehet a tömegkommunikációs eszközök igénybevétele.

Az ORFK-OBB a tömegkommunikációs eszközökön keresztül végzett oktató-felvilágosító munkának kiemelt jelentőséget tulajdonít, amelynek révén nemcsak a közlekedési ismeretek megszerzésére, hanem azok folyamatos ismételtesére is lehetőség nyílik. Az ilyen formában végzett ismeretterjesztés az emberek szélesebb körét érinti, így nemcsak a járművezetők, hanem a gyalogosan vagy utasként közlekedők is tanulhatnak belőle.

A tömegkommunikációs eszközök segítségével a legtöbb járművezetőhöz eljuthat az üzenet. Az üzenetnek azonban figyelemfelkeltőnek és emellett vagy sokkolónak, vagyis az érzelmekre hatónak, vagy tárgyilagosságnak, azaz az értelemre hatónak kell lennie. A leghatékonyabb tömegkommunikációs eszköz a televízió. Szinte valamennyi háztartásban megtalálható, így a sugárzott műsor a közlekedők széles rétegéhez eljuthat.

A rádió is hatásos kampányoknak adhat teret, a rendszeres hírösszefoglalók kiegészíthetők közlekedési összefoglalókkal, rövid közlekedésbiztonsági információkkal. Fontos, hogy amennyiben konkrét ügyről szóló kampányról van szó: a televíziós és a rádiós kampány a szlogenek ismétlésével, egymásra utalásával jelentősen fokozhatja a hatékonyságot.

A jelenleg betöltött sajtóreferensi munkakörömben minden reggel élő adásban, a Kék hírekben adunk tájékoztatást a helyi rádió hallgatóinak az elmúlt 24 óra legfontosabb rendőrségi eseményeiről. Kihhasználva e lehetőséget, a baleset-megelőzést szolgáló tanácsal is gyakran megszólítjuk a hallgatókat, az aktualitások figyelembe vételével.

Megítélésem szerint a média kiváló csatorna ahhoz, hogy a célközönségünkhöz eljuttassuk a megfelelő üzeneteinket. Ezzel a lehetőséggel is élni kell. Hiszen - mint arról korábban már írtam- a közlekedés mindannyiunkat érintő témakör és nem lehet eleget beszélni róla, foglalkozni vele.

VI.6. Néhány gondolat az előéleti pontrendszer szerepéről

Kétségtől a járművezetői felelősség megítélésében és annak szankcionálásában van különös jelentősége, mivel külön jogszabályban meghatározott szabályszegések elkövetése esetén a jogalkotó előéleti pontot rendel az adott jármű vezetője által elkövetett szabályszegésért. Ez többszöri ismétlődés esetén a vezetői engedély ideiglenes visszavonását eredményezheti, ezért a jogszabály a KRESZ szabályok betartására ösztönzi a járművezetőt. Magyarországon a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény 2001. január 1. napján lépett hatályba, amelyet azóta már számos esetben megváltoztattak. A 236/2000. (XII.23) Kormányrendelet - ami a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtását és az adott szabályszegésekhez tartozó pontokat tartalmazza - jelentősen szigorította, megemelte az egyes szabálysértések, jogsértések során alkalmazandó pontok számát. A kormányrendelet mai napon hatályos állapota alkalmazkodott a gyermekek védelméhez, mivel a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, a gyalogos-átkelőhely előtt, kerékpársávon, útkanyarulatban történő

megállás, valamint olyan helyen, ahol az adott jármű a fényjelzőkészülék vagy jelzőtábla észlelését akadályozza, illetve a jármű vezetője a gyalogosok elsőbbségére vonatkozó szabályokat megsérti és ezen szabályszegések valamelyike szankcionálásra kerül sor, a büntetés 6 előéleti pont.⁵⁰ Nem elhanyagolható továbbá a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt megálló jármű melletti elhaladás - megállás nélkül - és a gyermekbiztonsági rendszer használatának elmulasztása sem, mivel előbbi szabályszegést 5, utóbbit 3 előéleti ponttal bünteteti a törvény.

Összefoglalva tehát a közlekedési előéleti pontrendszer szankciótól való félelem visszatartó hatásán keresztül kétségtelenül a közlekedés biztonságát szolgálja. A visszatartó erő abban nyilvánul meg, hogy a 18 pont elérése esetén az adott járművezető engedélye visszavonásra kerül.⁵¹

Azonban fontos leszögezni azt a tényt, hogy a közlekedésbiztonság javítása illetve fenntartása - tekintettel a korábban leírtakra - kizárólag rendészeti eszközökkel nem oldható meg. A cél eléréséhez nélkülözhetetlen az állami és társadalmi összefogás.

VII. Javaslataim, összegzés

Mindennapi életünk részét képezi a közlekedés. Egy olyan szükséglet - a személyek és dolgok helyváltoztatási igénye -, amely gyakorlatilag egyidős az emberiséggel.

Mindannyian közlekedünk, azonban nem mindegy, hogyan. A biztonságos közlekedéshez elengedhetetlen a közlekedési szabályok ismerete és megfelelő alkalmazása. Tekintettel arra, hogy minden ember közlekedik, ezért mindenki - ha nem is egyenlő valószínűséggel - potenciális áldozat, de potenciális elkövető is a balesetek vonatkozásában.

Gyerekeink egyre fokozottabb részvétele a közlekedésben hozzátartozik a fejlődésükhöz, önállóságuk kialakulásához, azonban a közlekedésük során tapasztalható kockázat mértéke rendkívül nagy. Annak érdekében, hogy egyetlen gyermek se haljon meg az utakon, elengedhetetlenül szükséges a minél korábban elkezdődő, tudatos, tervezett biztonságos közlekedésre való nevelés.

⁵⁰ http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=49793.235284

⁵¹ http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=50308.241408

Dolgozatom készítése során kérdőív segítségével vizsgáltam az érintett korosztály közlekedési szokásait és ismereteit, melynek eredményeképpen kiderült, hogy nem ismerik a napi közlekedésükre vonatkozó alapvető előírásokat sem, illetve olyan magatartást tanúsítanak, amivel nagymértékben növelik egy esetlegesen bekövetkező baleset valószínűségét.

A szülők szerepe nélkülözhetetlen a biztonságos közlekedésre nevelésben. Alapvető lenne részükről a következetes példamutatás, a gyerekekkel való beszélgetés a közlekedésről. Azonban - mint a kérdőívekből kiderült - sok esetben maguk is megszegik a szabályokat, illetve még az alapvető biztonságot szolgáló eszközöket (láthatósági mellény, kerékpáros fejkendő) beszerzéséről sem gondoskodnak.

Az óvodák és az iskolák legfontosabb feladata a nevelés és az oktatás. Az óvodák egyik kiemelt feladata a gyerekek alapképességeinek fejlesztése. Fontos, hogy az óvodások esetén a közlekedésoktatás lassan történjen, sok ismétléssel, úgy, hogy a gyerekek is fel tudják dolgozni a kapott ismereteket.

A pedagógusok szerepe és munkája is nélkülözhetetlen a kitűzött cél megvalósításához. A cél pedig nem más, mint hogy a tanulók képesek legyenek biztonságosan közlekedni. Mindezt az ismeretátadáson túl a gyakorlás változatos módszereivel és eszközeivel lehet csak elérni. Nem a KRESZ szabályait kell szó szerint megtanítani, hanem az életkori sajátosságoknak megfelelő módon megismertetni azok tartalmát, hangsúlyozva betartásuk fontosságát. A szabályok tudása senkit sem véd meg a balesetektől, azokat alkalmazni is tudni kell, ezért kell a tapasztalatszerzésre törekedni, amely csakis valóságos közlekedési helyzetben történhet.

Mint kiderült, a balesetek megelőzése kizárólag rendészeti eszközökkel nem lehetséges. Ahhoz szükség van állami és társadalmi összefogásra. Ennek azonban nélkülözhetetlen feltétele a tudatfomálás, a szemléletváltás. Tudatosítani kell az emberekben a balesetek megelőzésének és ezáltal a biztonságos közlekedésre nevelésnek a fontosságát. Tudatosítani kell azt, hogy tenni kell, cselekedni kell a tragédiák elkerülése érdekében.

Javaslataim között szerepel, hogy az ORFK- Országos Balesetmegelőzési Bizottság működésének alapját jelentő jogszabályi háttér magasabb szintre kell emelni. E tevékenység magasabb szintű elismertségét teszik egyébként szükségessé az európai uniós elvek is.

Át kell gondolni, hogyan lehet az oktatásban hatékonyabban beavatkozni és az ismereteket átadni. Fontos, hogy ne szabály centrikus legyen az oktatás, hanem a miértekre is választ kapjon a gyerek, az átadott ismeretek gyakorlati alkalmazása elengedhetetlenül fontos.

Javaslom a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanulását, tanítását. A megoldás egyszerű: a lehető legrövidebb időn belül be kellene vezetni a közlekedési ismeretek óvodás kortól történő, egész életen át tartó kötelező tanítását. Az egész életen át történő tanulást több szakember, kutató támogatja, de az ezzel kapcsolatos elképzelések között jelentős különbségek vannak. Én egyértelműen azt az álláspontot képviselem, hogy a közlekedési szabályokat maradéktalanul meg kell tanulni, mert aki nem ismeri a szabályokat, annak esélye sincs betartani. Természetesen azzal én is egyetértek, hogy nem csak a KRESZ-ben foglaltakat kell tanulni, hanem ezzel együtt a vezetéselméletet, és legalább ilyen fontos a gyakorlati ismeretek készség szintjén történő elsajátítása is.

Az óvodapedagógusok egyik fontos feladata kell, hogy legyen az ovis gyerekek közlekedésre nevelése, intenzív képzése. Ez az iskolában (általános- és középiskolában is!) a szakemberek és a pedagógusok összehangolt, következetes munkájaként jelenne meg, kötelező tananyag keretében.

Felnőttképzés keretében legalább 3-5 évenként minden vezetői engedéllyel rendelkezőnek részt kellene vennie egy 15-20 órás képzésen, melynek során felfrissíthetné ismereteit és elsajátíthatná a módosításokat.

A gépjárművezető képzés- és vizsgáztatás a közlekedésbiztonság javításának az egyik „alapkőve”. Hazánkban sajnos a gépjárművezető képzés azt tartotta fontosnak, hogy a vizsgázó sikeresen abszolválja a vizsgát, de tudás nem áll mögötte. Ez a vizsgázók döntő többségét érinti. A tanulóval azt gyakoroltatják, hogy melyik a helyes megoldás, hogy a három lehetséges válasz közül ki tudja választani a helyeset. Mennyiség helyett minőséget szem előtt tartó gépjárművezetői oktatásra van szükség. Nem csak azt kellene tudni a vizsgázónak, hogy melyiket jelölje meg a három lehetséges alternatíva közül, hanem tudja az előzés feltételeit, hol tilos előzni, stb., egyszerűen a teljes KRESZ anyagát, a vezetéselmélettel és a szükséges műszaki illetőleg egészségügyi ismeretekkel együtt. Megoldható lenne ez pl. a teszt- jellegű vizsga előtti „beugró kérdések” megválaszolására kötelezéssel.

A közúti ellenőrzések számának jelentős növelésével folyamatosan ki kell szűrni a szabálytalanul közlekedőket.

A sajtóval kapcsolatban megjegyzendő, hogy szívesen tudósítanak balesetekről, emberi tragédiákról, ám ezen tudósítások az estek nagy részében nélkülözik a nevelő hatást. Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a Magyar Újságírók Szövetségének együttműködése jelentheti a megoldást a tekintetben, hogy elérjük: ne csak a balesetek és következményeik tényszerű közlése jelenjen meg, hanem a baleset okainak feltárásával - természetesen rendőri segítséggel - járuljon hozzá a baleset-megelőzési propaganda tevékenységhez. Mindig figyelmet kell fordítani a megelőzés különféle módozatainak feltárására. Arra, hogy milyen emberi hiba váltotta ki a balesetet, helytelen magatartást, hogyan lehetett volna a hibát kiküszöbölni.

A közlekedési gyermekbalesetek megelőzése fontos és sokoldalú feladat. Ahhoz, hogy sikeresen oldjuk meg az egész társadalomnak részt kell vállalnia belőle; szülők, óvodák, iskolák - ideértve az autósiskolákat is -, állami és helyi hatóságok, közlekedési szervezetek, rendőrség, járműgyártók, valamennyien be kell, hogy kapcsolódjanak. A feladat megoldásához, a kitűzött cél eléréséhez természetesen szükség van számos különböző tudományos tevékenység eredményeire is (pedagógia, kriminológia, pszichológia...), a média együttműködésére egyaránt, de megítélésem szerint leginkább minden olyan felnőttre, akik a gyerekekkel kapcsolatban állnak. A közúti közlekedés biztonsága fontos társadalmi érdek. A biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják, ehhez viszont elengedhetetlen a szabályok ismerete. Így megvalósítható a kitűzött cél: hogy a „szemünk fénye”, a gyermekünk biztonságban legyen a közlekedése során is.

Irodalomjegyzék

Könyvek, tanulmányok

- **Bobné Chlebik Márta - Csóti Ferenc - Szemán Józsefné dr.:** Az óvodai közlekedésre nevelés elméleti és módszertani kérdései. 2009. KHEM kiadvány
- **Dr. Bánfi Ferenc:** A közúti közlekedési balesetek kriminológiai kérdései, Rendészeti Szemle 1993/5., A Belügyminisztérium Rendészeti Hivatala, XXXI. Évfolyam
- **Dr. Irk Ferenc - Klobusitzky György:** Bevezetés a közlekedési ismeretekbe (2005. évi kiadás változatlan utánnnyomása) Budapest, 2011.
- **Dr. Irk Ferenc:** Közlekedés-kriminológia (2005. évi kiadás változatlan utánnnyomtatása), Budapest, 2009.
- **Prof. Dr. Irk Ferenc:** Közúti balesetek, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1979.
- **Józsa Zsuzsanna:** Pedagógiai ismeretek, Rejtjel kiadó, 2004.
- **Kalanovics László:** Közlekedésbiztonság régen és ma, Belügyi Szemle 2004/1., Belügyminisztérium
- **Gégény István:** Hétszer nagyobb biztonság!!! Közlekedésbiztonsági Szemle2009/6. szám, Nemzeti Közlekedési Hatóság

- **Polcz Kornélia:** Közlekedésbiztonsági napok-gyermekeknek; Közlekedésbiztonsági Szemle, Nemzeti Közlekedési Hatóság, 2009/5. szám
- **Stina Sandels:** Gyerekeink közlekednek. Gondolat Könyvkiadó, Budapest, 1979.
- KSH Évkönyv, Közlekedési balesetek 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012
- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet
- Az Országos Rendőrfőkapitány 60/2010. (OT 34.) utasítása
- Fehér könyv

Interneten elérhető források

- <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=288>
- http://baleset-megelozes.eu/cikk_2.php?id=442
- <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=713>
- <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=401>
- <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=670>
- <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=751>
- <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=707>
- http://www.baleset-megelozes.eu/pics/gegeny_istvan_eloadasa.pdf
- <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=706>
- <http://hu.wikipedia.org/wiki/Aut%C3%B3>
- http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2012/Oberling_Jozsef.pdf
- <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/elet-uton-a-kresz-feszt>
- <http://kreszvaltozas.hu/page/16/>
- <http://kreszforum.hu/tema-1/>

- <http://www.szmm.gov.hu/main.php?folderID=16455&articleID=32271&ctag=articlelist&iid=1>
- www.kozszemle.hu
- <http://www.tvarchivum.hu/?id=235876>
- http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=49793.235284
- http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=50308.241408

Melléklet (Kérdőív)

Kedves Diáktársam!

Árvai Edina vagyok és iskolásként egy szakdolgozat keretében szeretném feldolgozni a gyermekeket érintő közlekedési baleseteket és azok megelőzésének lehetőségeit. Ehhez a munkámhoz kérném a segítségedet. Kérlek névtelenül szánjál néhány percet a kérdőív őszinte kitöltésére. Előre is köszönöm a segítségedet! Jó munkát kívánok ☺

Életkorod: éves vagyok.

Lakóhelyed (Kérlek, húzd alá a választ): Falu Város

Nemed (Kérlek, húzd alá a választ): Fiú Lány

Kérlek, válaszd ki és húzd alá a rád vonatkozó válaszlehetőséget!

Szeretsz kerékpározni?

Igen Nem

Milyen gyakran kerékpározol?

Naponta Csak hétvégén Alkalmanként, ritkán

Mivel közlekedsz az iskolába?

Gyalog Kerékpárral A szüleimmel, autóval Tömegközlekedéssel

Hol szoktál játszani a szabadidődben?

Otthon (lakásban vagy udvarban) Az utcán Változó,Pl.:

Van kerékpáros fejevdőd?

Van Nincs

Szállítottál már valakit (testvért, barátot, esetleg a házi állatodat) a kerékpárodon?

Igen Nem

Szoktál zenét hallgatni kerékpározás közben?

Igen Nem

Tudod-e úgy hajtani a kerékpárt, hogy közben nem fogod egy kézzel sem a kormányt?

Igen Nem

Van mobiltelefonod?

Van Nincs

Előfordult már veled, hogy kerékpározás közben telefont használtál te vagy a szüleid?

Igen, előfordult már velem A szüleimmel és velem is előfordult Nem

Amikor autóban utazol a családdal, be szoktad kötni a biztonsági övet?

Igen Nem Nem mindig

Van segédmotoros kerékpárra vezetői engedélyed?

Van Nincs

A szüleid mindig használják a biztonsági övet?

Igen Nem

Van láthatósági mellényed?

Van Nincs

Kérlek, írd le a kérdéssel kapcsolatos gondolataidat!

Tudod-e, hogy milyen tartozékokkal kell a kerékpárodát felszerelni?

.....
.....

Tudod-e, hogy mikor kell a kerékpárodát kivilágítani?

.....
.....

Mikor kell használnod a láthatósági mellényt?

.....
.....

Kérlek, válaszd ki a helyes megoldást!

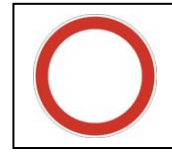
Behajthatsz-e kerékpárral a táblával jelölt útra?

- ☐ Igen, korlátozás nélkül
- ☐ Nem
- ☐ Csak akkor, ha az útra behajtási engedéllyel rendelkezünk



Behajthatsz-e biciklivel a táblával megjelölt útra?

- ☐ Igen, korlátozás nélkül
- ☐ Nem
- ☐ Csak akkor, ha kiegészítő tábla van alatta elhelyezve



Közlekedhetsz-e a kerékpárral a táblával megjelölt úton?

- ☐ Igen
- ☐ Csak, lassan óvatosan a gyalogosok zavarása nélkül
- ☐ Nem



Köszönöm a segítségedet, további jó tanulást kívánok! Szia!