

36. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekció
Budapest, 2023. április 18-20.
Nemzeti Közszolgálati Egyetem
Rendészettudományi Kar

**GYEREKKÉNT FELNŐTT FEJJEL AZ UTAKON
-avagy a biztonságos közlekedésre nevelés hasznossága
gyermekkorban-**

Jelige: *Pedálos Moszkvics*

Pályamunka lezárásának időpontja: 2022. június

2023.



Ha 1 évre tervezel, ültess rizst.

Ha 10 évre tervezel, ültess fákat.

*Ha 100 évre tervezel, **neveld és oktasd a gyermekeket.***

(Confucius)

TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés	5
2. Baleseti és halálozási adatok Magyarországon.....	8
2.1. Baleset	8
2.2. Statisztikai adatok Magyarországon.....	10
3. Gyermekpszichológia a közlekedésben	15
3.1. Gyerekként átélt történetek	15
3.2. Közlekedésben megjelenő gyermekpszichológia.....	16
4. Jelenlegi oktatásrendszer hazánkban	17
4.1. Nemzeti alaptanterv (NAT).....	17
4.2. Kerettanterv és a különböző évfolyamok	21
4.2.1. 1-4. évfolyamban.....	21
4.2.2. 5-8. évfolyamban.....	22
4.2.3. 9-12. évfolyamban.....	23
5. Módszertanok	24
5.1. A közlekedés rendszere: ember - jármű – környezet	24
5.2. A „3E” Rendszere	25
5.3. Közlekedésbiztonságra nevelés oktatása gyerekeknél	26
5.4. Hasonlóság a látássérült emberek és gyermekek közlekedése között.....	32
6. Jelenlegi főbb programok Magyarországon	34
6.1. Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB)	34
6.2. STOP! Közlekedj okosan!.....	34
6.3. Bringaakadémia.....	35
6.4. KRESZ sulis	35
6.5. Közlekedő kisokos munkafüzet és a közlekedési alapvizsga, interjú Az Aktív Magyarországiért Felelős Kormánybiztos Iroda vezetőjével.....	35
7. Kutatásom	42
8. Összegzés és javaslat	58
Felhasznált Irodalom	59

Ábrajegyzék	62
MELLÉKLETEK.....	64

1. BEVEZETÉS

Manapság a legtöbben úgy fogalmazzuk, hogy „rohanó” világban élünk és ha kicsit is beletekintünk mondjuk a közlekedés világába, hamar rájöhethetünk, hogy miért is illetik e jelzőkkel a mai ember életét.

A közlekedés egyidős az emberiséggel, hiszen, ha valahová el akarunk jutni, ahhoz „A” pontból, „B” pontba kell mennünk, vagyis közlekednünk kell. Ebből kifolyólag mindennapjaink része lett a közlekedés, ahogyan kilépünk a házunkból már részt is veszünk benne, akaratunk ellenére is belecsöppenünk a közlekedés világába, így igencsak fontos ismernie minden korosztálynak, mert a KRESZ nem tesz kivételt gyerek, felnőtt és idős között! A legelső autó megjelenésekor, elődeink nem hiszem, hogy gondolták volna, hogy több mint egy évszázad alatt, ekkora fejlődésen megy keresztül, mind a járműipar és mind a közlekedési kultúra. A személyautók és a többi különböző gépjárművek száma oly mértékben megnövekedett az évtizedek során, hogy a régen tervezett és épített utakat, úgymond „kinőtte” a mai forgalom. Sajnálatos módon, ezen értékek növekedésével nemcsak a járművek és a forgalom, hanem az ezzel járó balesetek száma is megnövekedett, hiszen a közlekedés és a közlekedésbiztonság kérdésköre elválaszthatatlan. Szerencsére mára már a közúti közlekedés biztonságát igencsak komolyan veszik, és megkérdőjelezhetetlenek a közlekedésbiztonságért tett intézkedések, ám a halálozási arány a közutakon sajnos még mindig jelentős.

A rendőrség és a különböző közlekedésbiztonság fejlődéséért létrejövő intézmények, szervezetek különböző programokkal próbálják az úton közlekedőket a megfelelő közlekedési kultúra elsajátítására „nevelni” és „tanítani”. Itt megjegyezném, hogy minden programban elsőbbséget élveznek a közúti közlekedés legvédtelenebb résztvevői, akik között a gyalogosokat, kerékpárosokat és a motorkerékpárosokat szokták említeni. A gyerekek csak ezen résztvevők között találhatók meg, ugyanakkor a motorkerékpárral közlekedő fiatalok csak rendelkeznek vezetői engedéllyel, így ők rendelkeznek egyfajta rálátással a közlekedés világára, de ettől függetlenül, ha gyerekként nem kaptak semmiféle felkészítést a közúti közlekedésből, így nekik is akadhatnak nehézségeik. A többi gyermek gyalogként és kerékpárosként van jelen a közlekedés színterén, akik fiatal korukból adódóan igencsak védtelenek ebben a világban, mivel a közlekedési szabályokat még nem ismerik, illetve a veszélyérzetük is teljesen más, mint a „felnőttek” vagy még ki sem alakult nekik. A közúti balesetek már önmagukban a legnehezebben feldolgozható halálesetek közé tartoznak, de ha az érintett még gyermek is, vagy csak őt érinti, akkor ezek a tragédiák még megrázóbbá és

iszonyatosabbá teszi a körülményeket. Másként kell rájuk tekinteni és ezzel a társadalom többsége egyetért.

A legtöbb európai ország számos fejlődésen ment keresztül és megannyi intézkedést tett a gyermekek életének és épségének közutakon történő megóvása érdekében. Úgy gondolom, hogy Magyarországon csak most kezd „csírájából” előbújni a gyermekek közlekedéstudatosságra való nevelése. A szakemberek folyamatosan újabb és újabb megoldásokon dolgoznak azért, hogy az útjaink „legvédtelenebb közlekedőit” biztonságban tudhassák. Ezeknek a megoldásoknak rendkívül hasznos eredménymutatói vannak és statisztikailag bizonyítani lehet, ha már gyermekkorban elkezdik az ember biztonságos közlekedésre való nevelését, így a későbbiekben, amikor már felnőtt lesz, könnyedén, rendkívül figyelmesen és szabálytudatosan fog részt venni a közlekedésben, hozzájárulva ezzel a balesetek számának csökkentéséhez.

Még a bevezetésben kifejténém, hogy dolgozatomban mi értendő a „gyermek” és „gyermekkor” behatárolása alatt, hogy a későbbiek során egyszerűbben értelmezhetőek legyenek a témakörben szóban forgó életkorok. A gyermekkor, a csecsemőkor és a kamaszkor közötti időszak, azaz általában a 2. és 15. életév közé esik, de ezek minden embernél egyénileg alakulnak ki, mivel mindenki máshogy fejlődik, és nem lehet pontos életkorokba sorolni különböző életszakaszainkat. A gyermekkor meghatározásában megkülönböztetünk társadalmi és jogi meghatározást. A 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről (továbbiakban: Btk.), 2021. szeptember 6-tól hatályos rendelkezése alapján a jogi szempontból értendő gyerekkor, a 14. életévét be nem töltött személyek viszonylatában jelenik meg dolgozatom további részében. A 16.§ megjelöli: *„Nem büntethető, aki a büntetendő cselekmény elkövetésekor a tizennegyedik életévét nem töltötte be”*. Tehát dolgozatomban gyermekkorúként nem a 18. életévét még be nem töltött személyeket, hanem a 14. életévét még be nem töltött személyeket fogom a gyerek és a gyermekkor alatt érteni. Fontosnak tartom itt megjegyezni, hogy a Büntető Törvénykönyv bizonyos esetekben, például az emberölés [Btk. 160. § (1)-(2) bekezdés] bünteténél az elkövető tizenkettedik életévét veszi figyelembe alsó korhatárként a büntethetőség kizárását illetően. Ez rávilágít arra, hogy a jogszabály értelmezése alapján ebben a korban lévő gyermekek rendelkeznek olyan tudatállapottal, hogy felfogják tetteik súlyosságát, példának okául egy ilyen bűncselekmény elkövetése során. Tehát, ha levonjuk a párhuzamokat, akkor világossá válhat számunkra, hogy az emberi élet ilyen korai szakaszában, a gyermekek rendelkeznek azzal a kellő felfogással, amely meglétekor már általában taníthatók a helyes közlekedési kultúrára és a balesetmentes közúti közlekedésre is. A szomszédos életszakaszokban, mint a csecsemő- és

kamaszkorban, azért nem érdemes ilyen típusú ismeretek tanítása a gyermekek részére, mert csecsemőkorban a kisbaba még csak az emberré fejlődés alapjainak elsajátítására képes, kamaszkorban pedig azért nem, mert egy ilyen korú fiatal, a pubertással együtt járó világlátásának tükrében már nem a szófogadással és szülei jót akarásával, hanem egyéni lázadásával lesz elfoglalva, az egész világ ellen. Véleményem szerint, azt a tudást, amelyet az általános iskolában és a szüleinktől sajátítunk el, az nagy befolyással lesz a kamaszkori fejlődésünkre, így a megfelelő közlekedésre való nevelés, ilyen korban történő oktatásával a gyermek későbbi biztonságos közlekedését is meg lehet alapozni.

2. BALESETI ÉS HALÁLOZÁSI ADATOK MAGYARORSZÁGON

Eme fejezetben a Magyarországon történt közlekedési baleseteket és az ezekben elhunyt gyermekek számát fogom bemutatni, amely jelentősen rámutat ennek a témának a fontosságára.

2.1. Baleset

Először is szeretném leszögezni, mi is a baleset, mint fogalom. Amikor definiálni szeretnénk ezt a szót, akkor elég sok meghatározással találkozhatunk. Legyen példa elé állítva ez a két definíció:

Baleset: *Az embernek épségi, egészségi vagy elméleti – mulékony vagy tartós – megkárosodása, esetleg halála, amely rendszerint valamely meglepetésszerűen fellépő külső körülmény eredménye.* (Révai Nagylexikona).

Baleset: *Rendkívüli, váratlan, hirtelen ható, egyszeri külső behatás, amely a szervezet károsítását, illetve halálát idézheti elő.* (Új Magyar Lexikon).

„A sokféle definíció közös eleme a külső hatás, a váratlanság és a káros eredmény fogalmi hármasa. Ezek jelentik a baleset lényegét.”¹

A baleseteknek csoportjai vannak, azon belül három nagy csoportot különböztetünk meg, a következők szerint: otthoni-szabadidős balesetek, munkahelyi balesetek és a közlekedési baleseteket. Ezeknek a baleseti fajtáknak van egy, úgynevezett közel állandóan stagnáló aránya. Az arányaik a következőképpen oszlanak el: otthoni-szabadidős balesetek 80%, közlekedési balesetek 10%, munkahelyi balesetek 10%. Holott a közlekedési balesetek és az otthoni-szabadidős balesetek arányánál jelentős különbség látható, de mégis a közlekedési balesetek sorolhatóak a legsúlyosabb típusok közé. Kinyilatkoztatásomat arra alapozom, hogy a halálozási arányok kirívóan eltérnek, a baleseti sérülések és a balesetek számainak egymáshoz viszonyított arányihoz képest. Innen vonható le az a következtetés, miszerint a közlekedési baleseteknél a legnagyobb a halálozási arány.

¹ Dr. Major Róbert (2009): *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira.* Ph.D értekezés, 26-27. oldal

A közlekedési baleset fogalmát rengetegen használják nap, mint nap, valószínűleg egyetlen egy ember sem tudná megfogalmazni pontosan, mi is az? Mindazonáltal rengeteg különböző jogszabály is használja a kifejezést (pl.: KRESZ, a btk.² és az sztv.³), azonban értelmezéssel vagy a definíció megfogalmazásával egyik sem törődik, vagyis mondhatni köztudottnak tekinti, annak definiálását. Mielőtt rátérnék a közúti balesetek statisztikai adatainak az elemzésére, fontosnak tartom a balesetek minősítését kimenetelük szerint:

- „halálos kimenetelű az a baleset, amely következtében legalább egy személy a baleset helyszínén, ill. 30 napon belül meghal;
- súlyos sérüléses az a baleset, amely következtében legalább egy személy súlyosan, 8 napon túl gyógyulóan megsérül;
- könnyű sérüléses az a baleset, amely következtében legalább egy személy könnyen, 8 napon belül gyógyulóan megsérül.”⁴

Eszerint az adatok függvényében dolgozik a Központi Statisztikai Hivatal (röviden: KSH) is, sőt a hivatal útmutatója komplett fogalommal rendelkezik arról, hogy mit tekintenek személyi sérüléses közúti baleseteknek és mely adatokkal dolgozhatnak. Az útmutató szerint, *„személy sérüléses közúti közlekedési baleset az olyan váratlan, nem szándékosan előidézett forgalmi esemény, amely közúton következett be, vagy onnan eredt, amelyben legalább egy mozgó (közúti) jármű, vagy igavonásra is használható állat közrejátzott, és amelynek következtében egy vagy több személy meghalt, vagy megsérült.”*⁵ A Központi Statisztikai Hivatal legfőbb forrásaként a közúti baleseti adatok terén a megyei rendőr-főkapitányságok közlekedésrendészeti osztályai által kitöltött statisztikai lapok szolgálnak, a maradék adat pedig a szállító szervezetek szakembereitől (pl.: MÁV, VOLÁN BUSZ stb.).

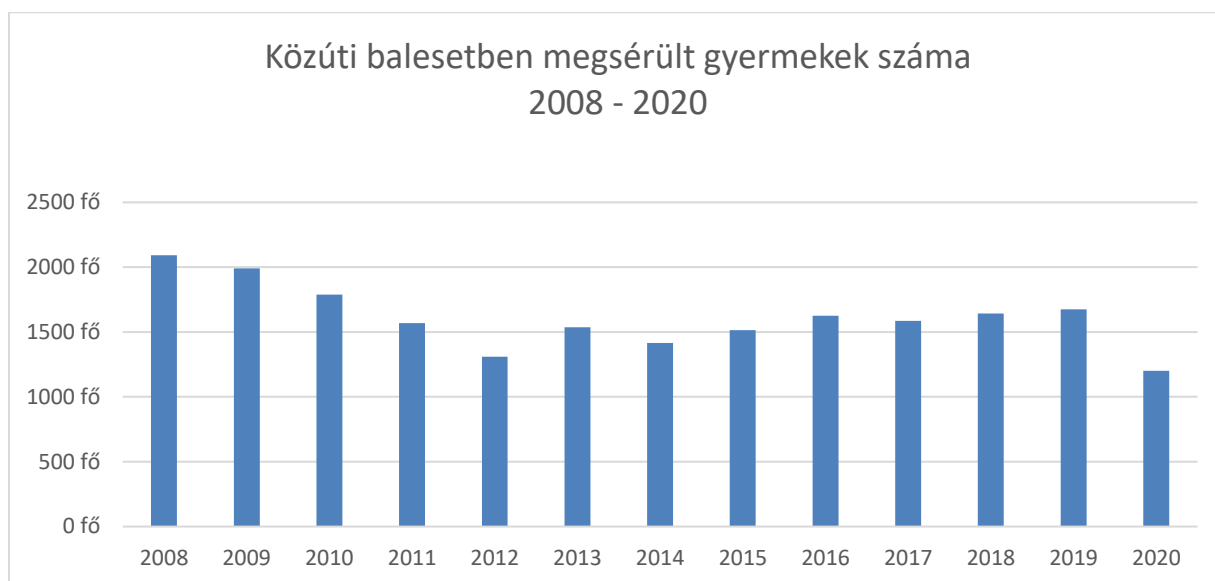
² A büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény

³ A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény

⁴ Horváth Dóra (2013): *A Gyermek Biztonságos Közlekedésre Való Nevelése*. Tudományos Diákköri Konferencia Dolgozat

⁵ Központi Statisztikai Hivatal (2014): *ÚTMUTATÓ A SZEMÉLYSÉRÜLÉSEK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET statisztikai adatfelvételi lap kitöltéséhez*. Útmutató. Nyilvántartási szám: 1009

2.2. Statisztikai adatok Magyarországon

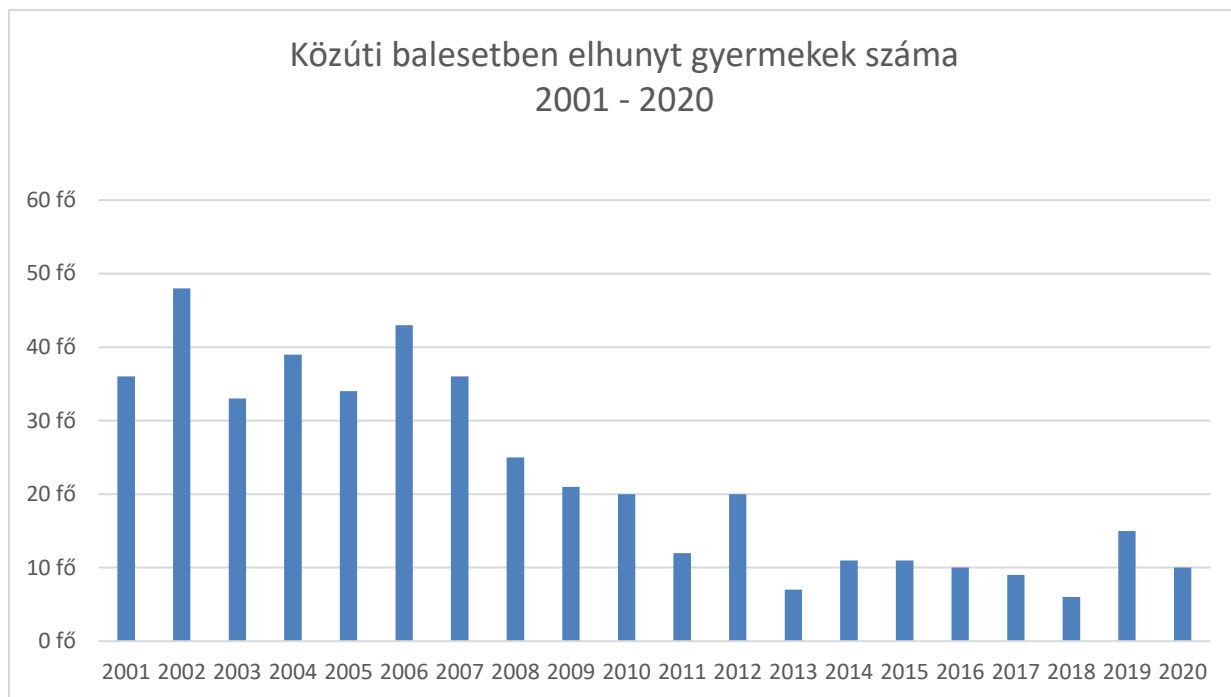


1. diagram: A közúti balesetben megsérült gyermekek száma 2008-2020 ⁶

A táblázat a közúti balesetben megsérült gyermekek számát mutatja meg 2008 és 2020 között, amelyet a Központi Statisztikai Hivatal oldalán található adatok értékelése következtében készítettem el. Itt a könnyű és súlyos sérüléseket összesítettem, majd ez alapján dolgoztam ki a diagramomat. Vízszintes sorban az évszámokat, függőleges oszlopban pedig a sérült gyermekek számát írtam le. Jól kimutatható a diagramból, hogy 2008-tól jelentős csökkenés állt be a közúti baleseteknél megsérült gyermekek számában. Ez a csökkenés nagy valószínűséggel a 2007-es jogszabály változásnak tudható be⁷, amelyre a későbbiekben térek ki. Egyenesen 2012-ig figyelhető meg a balesetben sérültek számának csökkenése, majd 2013 és 2019- között egyfajta stagnálás olvasható ki a diagramból. A legvégén a 2020-as év áll, ami a „legkedvezőbbnek” mondható a balesetben sérült gyermekek számában, hiszen „csak” 1201 gyermek sérült meg, ami idehaza minden idők legjobbjának mondható. Ámbár, ez nem a jogszabályi szigorításoknak vagy a járművezetők figyelmességének köszönhető, hanem a „COVID-19” nevezetű világjárványra vezethető vissza. A járványügyi szigorítások és a kijárási tilalom végett jelentősen csökkent a forgalom az utakon, így elmondható, mi miatt mutat ilyen alacsonyan a többi oszlophoz képest a 2020-as év.

⁶ Saját szerkesztés a KSH honlapján lévő adatokból

⁷ ORFK Baleset-megelőzési Osztály (2008): *KRESZ módosítás, 2007. április 1.-től*. Forrás: https://nemmegyakresz.eoldal.hu/cikkek/jogszabalyok/kresz-modositas_-2007_-aprilis-1_-tol.html (2021.10.20.)

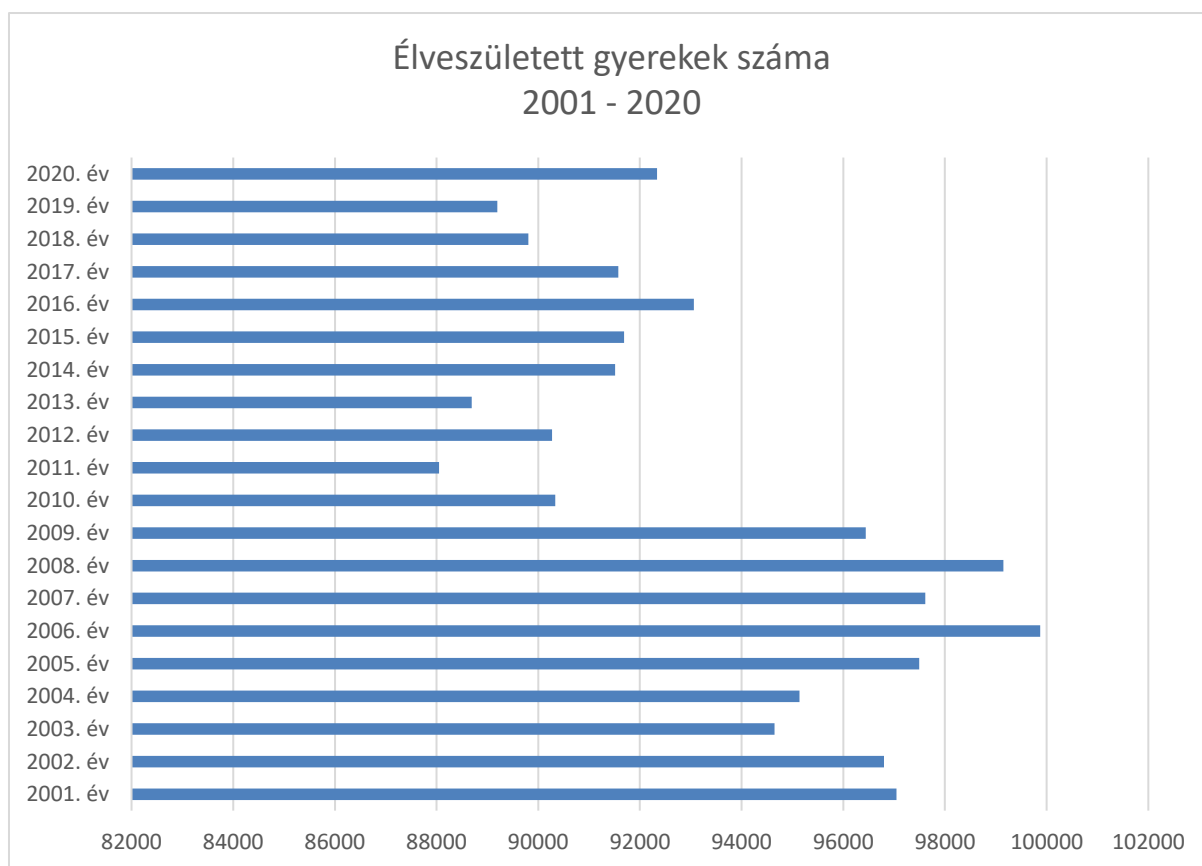


2. diagram: Közúti balesetben meghalt gyermekek száma 2001-2020 ⁸

A fenti táblázatomat a Központi Statisztikai Hivatal oldaláról készítettem el, amely a közúti balesetekben elhunyt gyermekek számát mutatja meg 2001 és 2020- között. Ha egy „laikus” ember rátekintene erre a táblázatra és összehasonlítaná a közlekedési balesetben elhunyt gyermekek számát, a közlekedési balesetek számával, akkor azt mondaná, hogy a gyermekek halálozási aránya igencsak kevés, az összes baleset számához mérten. Itt felteszem a kérdést, hogy „Elfogadható-e az a hozzáállás, miszerint a többi statisztikai adathoz mérve a gyermekek halálozási arányának elenyésző száma nem figyelemreméltó?” Véleményem szerint egyáltalán nem.

A legelső cél nem az, hogy kevesebb legyen a közúti balesetben elhunyt gyermekek száma, hanem az, hogy teljesen „0” legyen ez az érték. Ezt a dolgot egyáltalán nem lehet elbagatellizálni, bármilyen statisztikában a halálozási arálynak „0”-nak kell lenni, mert itt igenis egy elhunyt gyermek is rendkívül soknak tekinthető. Bátran merem állítani, hogy ebben a témában a jelenkori és mindenkori célnak az abszolút „0” számnak kell lennie.

⁸ Saját szerkesztés a KSH honlapján lévő adatokból

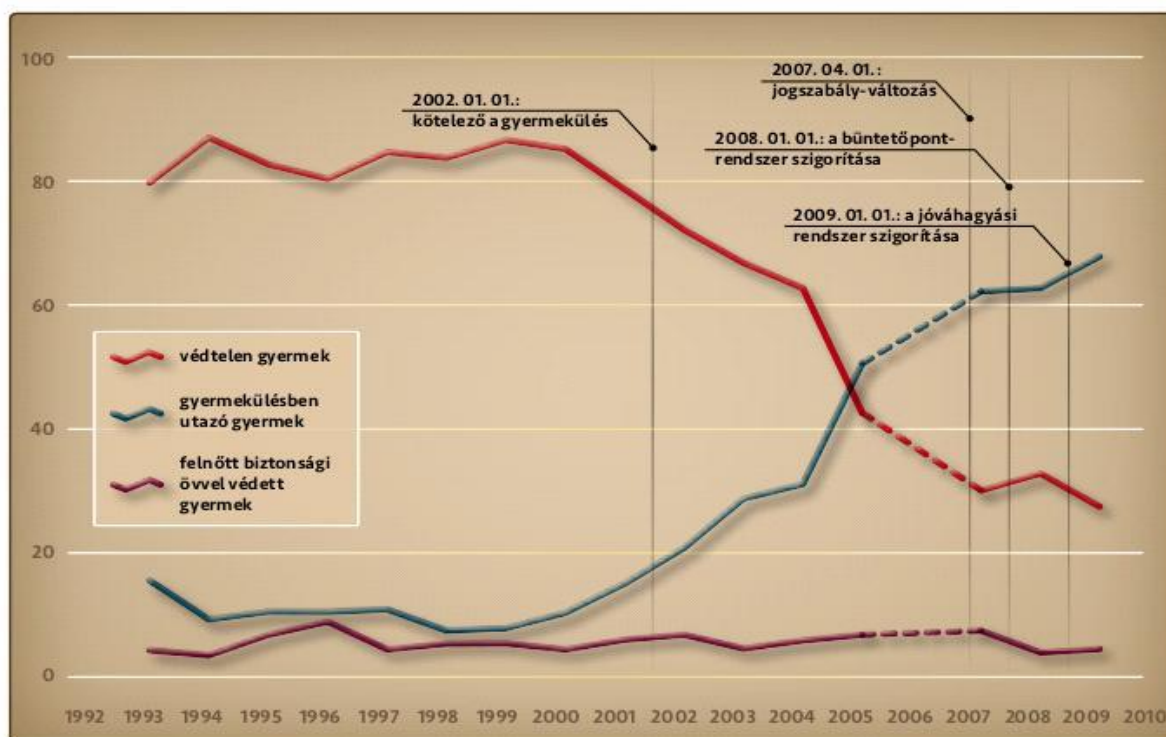


3. diagram: Élveszületett gyerekek száma 2001-2020 ⁹

Fontosnak tartom megfigyelni a gyermekek populációjának növekedését, illetve csökkenését az évek során. A fenti diagramon 2001-től 2020-ig látható az adott évben élve született gyermekek száma. Ha összehasonlítjuk az éves gyermekszületési számokat és a közlekedési balesetben elhunyt gyermekek számát, akkor látható, hogy „csekély” a halálozási arány a születéshez képest, hiszen itt majdnem 100 ezres nagyságrendről beszélünk, viszont a halálozási aránynál „csak” tízes nagyságrend figyelhető meg. Ugyanakkor az a „pár” halálos közlekedési baleset is jelentősnek tekinthető, hiszen a Fehér könyv¹⁰ az iránymutató az Európai Unióban, ami pedig kimondja, hogy nem más adatokhoz és statisztikákhoz kell hasonlítani a halálos közlekedési baleseteket, hanem a cél az abszolút „0” és nem lehet más viszonyítási alap.

⁹ Saját szerkesztés a KSH honlapján lévő adatokból

¹⁰ FEHÉR KÖNYV -Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé- (2011). Brüsszel, Európai Bizottság. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>



4. diagram: A gyermekeket védő passzív biztonsági eszközök használati aránya [%] Magyarországon 1992-től 2010-ig ¹¹

Az ezredforduló után elmondható, hogy hatalmas csökkenés köszönt be a közlekedési balesetek statisztikáiban, amelyben a gyermekek is szerepelnek. A korábbi adatok a felére csökkentek, amelyek magas száma legfőképpen a passzív biztonsági eszközöknek volt köszönhető, voltaképp nagy mértékben fejlődtek a különböző közlekedésbiztonsági felszerelések. A környezet is biztonságosabb lett, mivel ezek az újítások¹² jogszabályi háttérrel nyertek, így számottevően hozzájárultak az új, közlekedésbiztonsági szempontból kiemelten fontos intézkedések közlekedők által történő alaposabb betartásához. A 2. és 3. statisztikában jól látható, hogy 2006-ig nem akart csökkenni a közúti balesetben elhunyt gyermekek száma. 2007-től viszont megfigyelhető, hogy az adatok kedvezőbbé válnak és redukálódik az elhunyt gyermekek száma. A két statisztikában egyezik a 2007. évnél bekövetkezett változás, amikor ugyanis a Kormány által módosításra került a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendeletet (továbbiakban: KRESZ). A gyermekbiztonsági rendszerek és a biztonsági övek is jelentős szerephez jutottak. Itt látszik meg az, hogy amikor jogszabályilag megerősítünk valamit és statisztikailag is kimutatható, hogy szükségesek voltak

¹¹ Prof. Dr. Holló Péter (2009): Közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók gyűjtése és figyelemmel kísérése Magyarországon Integrátor Fórum, (2021.09.11)

¹² Nagy Gergely (2001): *Május elsején lép életbe a KRESZ-módosítás.* Forrás: <https://www.vezess.hu/hirek/2001/04/28/majus-elsejen-lep-eletbe-a-kresz-modositas/> (2021.10.10.)

a bevezetett jogszabálmódosítások. Mivelhogy, az imént említett módosítások elérték a céljukat és az eddig stagnáló adatok javuló tendenciát mutatnak.

Megjegyezném, hogy a gyermekek biztonságos közlekedésre való nevelése évről-évre fejlődik, és ennek a változásnak is betudható az adatok javulása. Hiba lenne azt hinni, hogy minden rendben van és nincs több teendő a gyermeki elme közlekedéstudatának fejlesztésével, hiszen a hangsúlyozandó cél az abszolút „0”.

3. GYERMEKPSZICHOLÓGIA A KÖZLEKEDÉSBEN

3.1. Gyerekként átélt történések

Mindenki életét meghatározza a gyerekkor, hiszen ebben az életszakaszban ért impulzusok a későbbiek során végig kísérnek minket egész életünk során. Nagyon sok minden elmulik, hogy milyen ember lesz belőlünk életünk során és a pszichológia rengeteg megoldást kínál ebben a témakörben is. A neves osztrák pszichiáter Sigmund Freud óta tudjuk, hogy a felnőttkori cselekvéseinket, döntéseinket jelentősen befolyásolják a még gyerekként átélt történések. Ami felnőttkorban már ösztönös cselekvésnek mondható, azt a még gyerekkorban átélt tapasztalatok fogják majd irányítani. Nagy általánosságban elmondható, ezekre a dolgokra, történésekre nem szoktunk 100%-ban emlékezni, de az emberi elme úgymond „elraktározza” a tudatalattinkban, ahol mindig is megtalálható lesz és sosem pihen. Azért írom, hogy sosem pihen, mert amikor újra átélünk egy hasonló, adott szituációt, akkor felelevenedik elménkben a már átélt történés és a helyesen megtanult régi cselekvéseink alapján fogunk dönteni, reagálni.¹³

A gyermeki észlelésről elmondható, kevésbé fejlett, mint a felnőtteké. A gyermekek érdeklődő természetüknél fogva szeretnek megismerni minél több új dolgot és mindent szeretnének tudni a körülöttük zajló dolgok történéseiről. Mivel kevés információval rendelkeznek a világról, ezért az új információ feldolgozása, annak felfogása és elsajátítása több időbe telik. Ami egy felnőtt embernek már megszokott, az egy gyereknek egyáltalán nem az. Szeretné megismerni: Mi, miért, és hogyan van? Ez a „megismerési folyamat” mindenkinél így kezdődik és szépen lassan, minél több információval a zsebünkben válunk felelősségtudatos felnőtté. A gyermekek még csak rövid ideig tudnak egy adott dologra koncentrálni, mert ha valamit már megismernek, akkor azt hiszik, hogy tudnak róla mindent és könnyen elveheti a figyelmüket bármi más, amit még nem ismernek.

¹³ Közlekedési alapismeretek gyerekeknek, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium.

Elérhető:http://eletuton.hu/attachments/attachment/929/Kozlekedesi_alapismeretek_gyerekeknek_szakember_print.pdf

3.2. Közlekedésben megjelenő gyermekpszichológia

A gyerekek, mint már említettem, rövid ideig tudnak egy dologra koncentrálni, ami a közlekedésükben is meglátszik, ezért kell különösen nagy figyelmet fordítani erre a témára.

Vegyünk egy roppant egyszerű példát, mondjuk amikor átkelünk az úttesten. Mit csinál egy közlekedéstudatos ember egy ilyen helyzetben? Elmondható, hogy megáll az úttest szélén és jól körülnéz, nem veszélyes-e az ő átkelése. Ha tisztában van vele, hogy neki van elsőbbsége az adott helyzetben (pl.: gyalogosátkelőhelyen a gyalogosnak), még akkor sem biztos, hogy körültekintés nélkül biztonságosan át tud kelni az úttesten. A „bölcsek öregek” mindig úgy tartották és mondták sokszor nekem is: „Csak akkor van elsőbbséged a közlekedésben, ha azt megadják!”. Én ezt meg is fogadtam, és ha egy útkereszteződésbe érek vagy gyalogosként kelek át az úttesten, akkor minden esetben kellően körültekintek, még akkor is, ha biztosan tudom, hogy nekem elsőbbségem van, más közlekedőkkel szemben. Lehet mondani, milyen egyszerű, az egész, de a legtöbbször ezt a kis apróságot elmulasztjuk a közlekedés világában és bizony, hamar megtörténik ilyenkor a közlekedési baleset.

A gyerekekre duplán igaz, a nem megfelelő figyelem, mert amikor tegyük fel jól körül is néznek az úttest szélén, még utána is fennáll velük szemben a veszély. Amikor átkelnek az úttesten szinte bármi elvonhatja a figyelmüket a helyes, megfelelő átkelésről. Ez lehet egy éppen kipattanó kavics a gumiabroncsból, de akár egy madárcsicsergés is. A legtöbbször előforduló dolog a gyerekeknél, amikor meglátják az úttest túloldalán a legjobb barátjukat és átfutnak mindenféle körültekintés nélkül. A legveszélyesebb amikor az átszaladó gyerek hirtelen, egy jármű takarásából jelenik meg a vezető előtt. Ezt az úgymond gondolkodás nélküli cselekvést, amikor a barátját vagy egy hozzá közelálló személyt hirtelen meglát, „pillanatnyi célképzetnek” hívja a szaknyelv.

Az óvodás korú gyermekeknél a gondolkodás képekben kezdődik és csak azután kezd kialakulni a térlátás, ami elősegíti a gyerekeket az adott közlekedési körülmények megkülönböztetésére. Ez általában általános iskolában a felsőbb éveseknél már teljesen kialakul, ezért is kell megkezdeni már ilyenkor a különböző balesetmegelőzési programok bevezetését a gyerekek mindennapjaiba.

4. JELENLEGI OKTATÁSRENDSZER HAZÁNKBAN

4.1. Nemzeti alaptanterv (NAT)

Ha egy kicsit visszatekintünk az időben láthatjuk, hogy Magyarországon már a reformkor alatt is szerepelt a közlekedés témaköre a végbement jelentős fejlődések, változások között. Megjelenik a közlekedés témakörében a balesetmegelőzés fontossága és az 1865-ös Eötvös-féle népoktatási törvény előírja az elsősöknek, hogy ismeretekkel kell rendelkezniük az otthonukat és az iskolájukat összekötő útvonalról.¹⁴ Innentől állíthatjuk biztosan, hogy elkezdtek foglalkozni a gyerekek közlekedési szokásaival, aminek jogszabályi háttérét is megerősítették. Később, a két világháború és a Kádár-korszak idején a pedagógusokat közlekedési témakörrel foglalkozó kézikönyvekkel segítették ki, amelyből a gyerekeket, „elvileg” fel tudták készíteni a helyes közlekedési szokások elsajátításához. A világháborúk alatti időszakban nem igen foglalkoztak törvényhozó elődeink a téma aktualitásával, de a Kádár- korszakban már elmondható, hogy a korábbihoz magasabb óraszámban tanulhatták a gyerekek a közlekedést, környezetismeret tantárgyon belül. A Nemzeti alaptanterv első megjelenése előtt még fontos lenne kiemelni, hogy 1991-ben Magyarországon kihirdetésre került az 1991. évi LXIV. törvény, amely az 1989-es New York-i Gyermek Jogairól Szóló Egyezményhez történő csatlakozás eredményeként valósult meg. Ezzel a csatlakozással Magyarország vállalta, hogy a baleset-megelőzéshez szükséges alapvető ismereteket és szaktudásukat átadják a pedagógusok a gyerekeknek. Ez az egyezményben a következőképpen jelenik meg:” 24. cikk 2. *Az Egyezményben részes államok erőfeszítéseket tesznek a fenti jog teljes körű megvalósításának biztosítására, és alkalmas intézkedéseket tesznek különösen arra, hogy*

e.) tudkoztassák a társadalom sok csoportját és különösen a szülőket és a gyermekeket a gyermek egészségére és táplálására, a szoptatás előnyeire, a környezeti higiénijára és tisztántartására, a balesetek megelőzésére vonatkozó ismeretekről, továbbá megfelelő nyújtanak ezen ismeretek hasznos használatáról;”¹⁵ Ez a csatlakozás az oktatásban egy fontos mérföldkönek nevezhető az oktatás fejlesztését illetően. Ezekután 1995-ben jelent meg az első Nemzetközi Alaptanterv, amely elkezdte ellátni az oktatás szabályozási feladatait és a közlekedés oktatás témakörével is részletesebben foglalkozott a korábbi évekhez képest.

¹⁴ Lencsés Csaba (2013) Kötelező KRESZ-oktatás az általánosban? Forrás: www.vezess.hu/ (2021.10.10.)

¹⁵ 1991. évi LXIV. törvény a Gyermek jogairól szóló, New Yorkban, 1989. november 20-án kelt Egyezmény kihirdetéséről *

Sajnálatos módon, a 14 évesnél fiatalabb gyermekek közlekedésre nevelése még mindig gyermekcipőben jár Magyarországon. Nem kap elegendő figyelmet ez a téma és nem is igazán foglalkoznak vele. Ugyanakkor látható, hogy próbálják évről-évre fejleszteni a gyerekek biztonságos közlekedésre való nevelését, több-kevesebb sikerrel.

A legújabb Nemzeti alaptanterv szerint, amit 2020. szeptember 1-től vezettek be, a diákok átszervezett óraszámokban sajátíthatják el a tudást az iskolában, a korábbiakhoz képest. A következő két ábra szemlélteti az általános iskolás diákok heti órabeosztását.

Óraterv a kerettantervekhez – 1–4. évfolyam				
Tantárgyak	1. évf.	2. évf.	3. évf.	4. évf.
Magyar nyelv és irodalom	7	7	5	5
Idegen nyelvek				2
Matematika	4	4	4	4
Etika / hit- és erkölcstan	1	1	1	1
Környezetismeret			1	1
Ének-zene	2	2	2	2
Vizuális kultúra	2	2	2	1
Technika és tervezés	1	1	1	1
Testnevelés és sport	5	5	5	5
Digitális kultúra			1	1
Szabadon tervezhető órakeret	2	2	2	2
Rendelkezésre álló órakeret	24	24	24	25

1. ábra: Az alsós évfolyamok heti órabeosztása

Óraterv a kerettantervekhez – 5–8. évfolyam				
Tantárgyak	5. évf.	6. évf.	7. évf.	8. évf.
Magyar nyelv és irodalom	4	4	3	3
Idegen nyelvek	3	3	3	3
Matematika	4	4	3	3
Történelem, társadalmi és állampolgári ismeretek	2	2	2	2
állampolgári ismeretek				1
hon- és népismeret*		1		
Etika / hit- és erkölcstan	1	1	1	1
Természettudomány**	2	2	4	5
Biológia			2	1
Fizika			1	2
Kémia			1	2
Földrajz			2	1
Ének-zene	2	1	1	1
Vizuális kultúra	1	1	1	1
Dráma és színház*			1	
Technika és tervezés	1	1	1	
Digitális kultúra	1	1	1	1
Testnevelés és sport	5	5	5	5
<i>Osztályfőnöki</i>	1	1	1	1
Szabadon tervezhető órakeret	1	2	2	2
Rendelkezésre álló órakeret	28	28	30	30

2. ábra: A felsős évfolyamok heti órabeosztás

A fenti két ábrából jól ki lehet olvasni, hogy az egyes évfolyamoknak a megjelölt tantárgyakból mennyi a kötelező heti óraszám.

Bármilyen hihetetlen is, de a Nemzeti Alaptantervben megjelenik a közlekedésre nevelés témaköre, tehát jogszabályilag is rögzítve van, eme igen fontos téma. Viszont csak az utóbbi években kezdett el igazán „kicsírázni”, különböző programokkal és állami fejlesztések sorozataival.

A „-110/2012. (VI. 4.) Korm. Rendelet a Nemzeti alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról- Melléklet a 110/2012. (VI. 4.) Korm. rendelethez * NEMZETI ALAPTANTERV I. RÉSZ” -ében rögtön meg is lehet találni a közlekedési ismeretekkel kapcsolatos újításokat az „I.1.1. * Fejlesztési területek - nevelési célok” között. A rendeletben, a testi és lelki egészségre nevelés fejezetében rögtön találkozhatunk a „közlekedés” szóval. Idézem a részt: „Az iskola feladata..., továbbá a szabályok betartására a közlekedésben...”¹⁶. Itt is a következők látszanak, nagyon fontos ez a témakör és még jogszabályilag is rögzítve van, hogy még jobban kifejezzék a nevelés hasznosságát. A „közlekedés” szó ebben a kormányrendeletben még a későbbiekben is megjelenik. Ebből következően látható, hogy fontos szempontként jeleníti meg a jogalkotó ennek a témakörnek az oktatásba történő importálását. Ide tartoznak a

¹⁶ 110/2012. (VI. 4.) Korm. rendelet a Nemzeti alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról

tömegközlekedési eszközök, a gyalogos és kerékpáros közlekedés előnyben részesítése. A felsőbb osztályokban már ismerniük kell a közlekedési járművek fizikai lényegét és felépítésüket. A „II.3.6.4. FIZIKA” nevezetű fejezetben a gyakran használt eszközöknél az 5. pontjában megjelenik a „közlekedésbiztonság” szó is: „*átlátja a jelen közlekedése, közlekedésbiztonsága szempontjából releváns gyakorlati ismereteket...*”, vagyis a közlekedésbiztonság fontos kérdésköre is rögzítve van. A „II.3.8.2. TECHNIKA ÉS TERVEZÉS” című fejezetben is találkozhatunk 1-4. évfolyamon a közlekedéssel a főbb témakörökben, de itt csak az 5 helyből az 5-et tudta elfoglalni, amíg megelőzik olyan témakörök, mint

„1. *Anyagok a környezetünkben*

2. *Tárgykészítés különböző anyagokból, építés, szerelés*

3. *Otthon - család – életmód*

4. *Jeles napok, ünnepek*”.¹⁷

¹⁷ 110/2012. (VI. 4.) Korm. rendelet a Nemzeti alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról

4.2. Kerettanterv és a különböző évfolyamok

A Nemzeti Alaptantervhez illeszkednek úgynevezett tartalmi szabályozók. Ez annyit jelent, hogy különböző évfolyamokra le van bontva, hogy egyes tantárgyakból, mit kell tudniuk a diákoknak. A kerettanterveken belül pedig megtalálhatóak a helyi tantervek, amelyeket az adott intézmény készít el, sajátos módon, egyéni mérlegelése alapján.

4.2.1. 1-4. évfolyamban

Az 1–2. évfolyamon a technika és tervezés tantárgy alapóraszám: 68 óra.

A témakörök áttekintő táblázata:

Témakör neve	Javasolt óraszám
Anyagok a környezetünkben	8
Tárgykészítés különböző anyagokból, építés, szerelés	30
Otthon – család – életmód	14
Jeles napok, ünnepek	10
Közlekedés	6
Összes óraszám:	68

A 3–4. évfolyamon a technika és tervezés tantárgy alapóraszám: 68 óra.

A témakörök áttekintő táblázata:

Témakör neve	Javasolt óraszám
Anyagok a környezetünkben	8
Tárgykészítés különböző anyagokból, építés, szerelés	30
Otthon – család – életmód	16
Jeles napok, ünnepek	8
Közlekedés	6
Összes óraszám:	68

3. ábra: Technika és tervezés óra beosztása 1-4. évfolyamig

Ezekben az évfolyamokban a gyerekek technika és tervezés órán, illetve egy kicsit testnevelés órán is találkozhatnak a közlekedés megismerésével. Azért írom, hogy találkozhatnak, mert ez az iskola saját döntése, vagyis a helyi tantervben dől el, hogy hány órát szánnak ennek a témakörnek. A javasolt órák száma a kerettantervben az 1-2. évfolyamban 6 óra és a 3-4. évfolyamban szintén 6 óra, vagyis összesen a 4 tanév alatt 12 órát szánnak a közlekedési alapismeretek elsajátítására. Ha belegondolunk, hogy az otthon-család-életmód témakörre 14 órát szánnak és a jeles napok, ünnepek órára pedig 10 órát, akkor igencsak elgondolkodtató, hogy milyen kevés is az a 6 óra a 2 tanévre összesen. Nem azt mondom, hogy a többi témakörnek nincs jelentősége, de fontossági sorrend létezik. Nincs jól, hogy egy ilyen kiemelten fontos témakört 6 órára leredukáljanak és még így sem biztos, hogy egyáltalán sor kerül a közlekedés témakörére, mert az pedig az adott pedagógustól függ.

Ezek az órák kellene a gyerekeknek elsajátítani a közlekedési szabályok alapjait, főleg a gyalogos és kerékpáros közlekedéshez köthető szabályokat. A tanterv szerint alkalmazni kell ezeken az órákon a kulturált és biztonságos járműhasználatot, továbbá a közlekedési szabályokat szimulációs helyzetekben és a valóságban is. Konkrét feladatok, levezetési tervek az ilyen foglalkozások megjelölése esetén nincsenek benne a kerettantervben.

4.2.2. 5-8. évfolyamban

Az 5–6. évfolyamon a technika és tervezés tantárgy alapóraszám: 68 óra.

A témakörök áttekintő táblázata:

Témakör neve	Javasolt óraszám
Modell- és makettépítés technológiái	8
Település – a település kialakulása, településtípusok	6
Építészet – forma és funkció, anyagok és szerkezetek	8
Közterek, közösségi terek, középületek	8
Közlekedés – közlekedés egykor és ma	6
Lakás, lakókörnyezet – a lakás jellemzői, lakástípusok, funkciók, helyiségek	8
Lakás, lakókörnyezet – funkciók, berendezések	8
Lakás karbantartása – a legfontosabb állagmegóvási, karbantartási munkák	6
Komplex modell- és makettkészítés	10
Összes óraszám:	68

A 7. évfolyamon a technika és tervezés tantárgy alapóraszám: 34 óra.

A témakörök áttekintő táblázata:

Témakör neve	Javasolt óraszám
A települések közműellátása, a legfontosabb közművek, közszolgáltatások	6
Korszerű, egészséges lakás és lakókörnyezet	8
Az egészséges település	6
Közlekedés, közlekedési rendszerek	6
Komplex modellezési feladat	8
Összes óraszám:	34

4. ábra: Technika és tervezés óra beosztása 5-8. évfolyamig

Ezeknél az évfolyamoknál már kissé megoszlik, az évfolyamonkénti javasolt órák száma a témakörre. Az 5-6. évfolyamokban 2 évre megosztva 6 óra, tehát 3 óra egy évben, és a 7. évfolyamban pedig 6 óra a javasolt időráfordítás a témakörre tanórán belül. Sajnos ez is meglátásom szerint nagyon kevés óraszám. A gyerekek fontos témákkal találkozhatnak, hiszen

ide tartozik a közlekedési infrastruktúra megismerése az adott településen, a városi-közüti közlekedés megismerése, illetve a közlekedésbiztonsági ismereteiket is kibővíthetik. Ilyen fontos témák, mégiscsak minimális óraszámban jelennek meg a tantervben.

8. évfolyamban a technika és tervezés tanórákon, a tantervi szabályozás szerint, már nincs lehetősége a tanulónak a tantárgy tanulására. Ebben az esetben az intézmény felelőssége, hogy tanórai vagy tanórán kívüli keretekben, a kialakított feltételrendszert kihasználva, lehetőséget vagy időt biztosítson olyan ismeretek elsajátítására, melyeket alkalmazva a tanuló a majdani életében tudatosan hozzon döntéseket.

4.2.3 9-12. évfolyamban

9-12. évfolyamig egyáltalán nincsen meghatározva a kerettantervben ehhez a témakörhöz semmilyen közeli téma. És saját példából kiindulva nem is jelenik meg a közlekedés témaköre, iskolarendőr látogatás során pedig inkább a drogprevenciós téma van előtérben. Ezekben a korosztályokban valamilyen szinten érthető, mert egy kisgyerek nagyobb valószínűséggel nem fog még találkozni a különböző kábítószerekkel és más egyéb droggal sem. Ha a kettő téma között különbséget teszünk, akkor elgondolkozhatunk rajta, melyik is lenne fontosabb? A mindennapos utazás és „résztvevőként” benne lenni a közlekedésben, ami egy jelentős szabályrendszerre épül, ahová, ha már egy kis hiba vagy figyelmetlenség csúszik, már fennáll a baleset bekövetkezésének a reális lehetősége, mellyel más embertársainknak vagy magunknak okozhatunk személyi sérülést. Esetleg az lenne a fontosabb, hogy olyan előadást tartsunk gyermekeinknek és a jövő generációjának számára, amivel, ha „normál” körülmények között nő fel, akkor soha nem is fog találkozni. Természetesen nem lehetünk abban 100%-ig biztosak, hogy a későbbiek során kerül-e olyan szituációba, ahol a drogprevenciós előadásokon elhangzottak hasznosításával kell döntést hoznia, ezért fontosak a drogprevenciós órák is. Viszont, ha összevetjük a két témát, akkor kicsit elgondolkodtató, hogy az egyikkel mindennap találkozik az ember amint kilép az utcára, és gyakorlatilag életének szerves részét képezi a folyamatos haladás és utazás, viszont a másik téma bizonyosan kevesebb alkalommal fordulhat elő egy fiatalnál, mint a mindennapos közlekedés.

A fent említettekből jól látszik, hogy e kormányrendelet biztosítja a gyermekek számára a biztonságos közlekedésre való felkészülést, de akkor mi a probléma a jelenlegi helyzettel? Összeségében úgy jellemezném, hogy igencsak kis óraszámban jelenik meg a témakör és nagyban függ az iskoláktól, adott intézményektől és a tanítóktól, illetve tanároktól, hogy le lesz-e oktatva rendszeresen a tananyag és a gyerekek is megértik, mennyire is fontos ez az ő számukra.

5. MÓDSZERTANOK

5.1. A közlekedés rendszere: ember - jármű – környezet

A közlekedésben van két nagy rendszer, amit nem lehet kihagyni egyetlen egy közlekedési témából sem. Ez a kettő az ember-jármű-környezet és a „3E” rendszere, amit majd munkám során a későbbiekben fogok jellemezni.

Az ember-jármű-környezet hármását úgy képzeljük el, mint egy háromszöget, amelynek a csúcsain e három szó áll és szorosan össze vannak kötve, hiszen egymást „tartják” össze. Amikor esetleg a három elem valamelyike kiszakad a háromszögből, akkor már nem beszélhetünk háromszögről, hiszen csak két elem tartja össze. Ha 3 elem közül az egyik „kiesik” a rendszerből, akkor a közlekedés nem tud tökéletesen létrejönni és zavarossá válik.

Jelen témában a környezetnek és a járműnek is fontos szerep jut, de a legfontosabb és úgymond „főszereplője” a triónak, nem más, mint maga az ember. A gyerekek is az ember kategóriájába tartoznak és vélhetően, azért nincs korcsoportokra lebontva mert a KRESZ, mint már foglalkoztam vele és említettem, nem tesz különbséget a korcsoportok között, hanem számára mindenki egyenlő. „Az a tudomány, mely a munkát végző embert, mint a munkahelyén meglévő gépek és a munkahelyi környezetének hatása alatt dolgozó személyt, e hatásokra tekintettel vizsgálja: az ergonómia.”¹⁸ Gyakorlatilag az ergonómia tartja össze a háromszöget és az ergonómia felel az összetartó erőért is.

Régebben elődeink úgy gondolták, nem a járműveket kell az emberhez, hanem az embernek kell a járműhöz hozzászoknia, de ez a gondolat szerencsére megváltozott az évek folyamán és rájöttek, hogy az ember a legnagyobb rizikófaktor a három elemből. A közutak nem voltak mindig ennyire telítettek és a közúti közlekedés is máshogyan nézett ki régen, mint manapság. Kezdetben, az úgymond „modern” közúti közlekedés kezdetekor, amit én a 4 ütemű Otto-motor automobilba helyezésétől számítok, még egyáltalán nem törődtek a legfőbb „rizikófaktorral”, magával az ember és az utastér kapcsolatával. Ez érthető, hiszen új dolog volt a közúti közlekedés és ilyenkor a szabályrendszer az első, amit lefektetnek a szakemberek. Természetesen megindult a járművezetők képzése is, de ez nem hozható összefüggésbe, azzal, hogy a járműveket az emberhez tervezi a járműipar. Az ember furcsán áll a változáshoz és a

¹⁸ Dr. Major Róbert (2009): *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. Ph.D értekezés, 23-24. oldal

többség nehezen fogadja el az új dolgokat, de a járműveknél és a közúti közlekedés rohamos fejlődésében elmondható az elfogadás és a gyors megértés a legtöbb ember részéről. Bár eme új találmányt a kezdetekben csak a felsőbb szűk réteg élvezhette a társadalomban és a kis közúti forgalom miatt nem volt nagy jelentősége az emberi tényezőknek, de a változás elérkezett, amikor a járműipar jelentős fejlődésnek indult és a közúti forgalom is megnövekedett. A növekedés a járművezetők körében is jelentős változásokon ment keresztül, ezért a különböző járműgyárak és fejlesztők tekintete a jármű belsejére koncentrált és annak ergonómikus összhangjára összpontosult.

Ez az ergonómia megjelenik az úttervezésben és a forgalomtechnikában is, hiszen, ha mélyebbre tekintünk a témában, akkor nagy jelentőséggel bír például az iskolák körüli közúti terület megtervezése is. A gyerekek mivel védtelenek a közlekedésben és a legveszélyeztetettebb „résztevők” köré sorolhatjuk őket a közlekedés világában, ezért nélkülözhetetlen gyalogosátkelőhelyek létrehozása, jól látható közlekedési táblák kihelyezése, esetleg fényvisszaverő alkalmazása, vagy csak egy jelentősebb közúti forgalomtól mentes zónát létrehozni az általános- és a középiskolák körül. Ugyanez persze elmondható egy idősok otthona környékén, egy kórház vagy egy olyan terület tekintetében is a közlekedés világában, ahol gyalogosok jelentős tömege fordul elő.

Ha már a tervezés ilyen nagy figyelmet és szakértelmet kap, akkor már a komolyabb, súlyosabb, halálos kimenetű balesetek nagy számban elkerülhetőek esetlegesen el is tüntethetőek, tehát nem lehet elmondani, hogy az „ergonómia” szó jelentése csekély vagy semmittevő a közúti közlekedésnél és a balesetmegelőzésnél.

5.2. A „3E” Rendszere

A közlekedésben előforduló másik nagy jelentőséggel bíró hármas a 3E rendszere. A közlekedésbiztonság szaknyelve úgynevezett „3E” -ként említi a balesetek megelőzését előrelendítő hasznos feladatokat. Ezek angol szavak: „Engineering”, „Education” és az „Enforcement”.

Az első az „Engineering”, amely magyarra lefordítva, a mérnöki tevékenységeket foglalja magában. A leggyakrabban a forgalomszervezést értik a fogalom alatt, ez azért van így, mert elsősorban a nagyon balesetveszélyes helyszíneket akarják megszüntetni, ezzel is csökkentve a

közlekedési balesetek számát. Ebbe a kategóriába tartoznak még a különböző járműtechnikák és technológiai fejlesztések.

A második az „Education”, ami nem csak oktatást jelent elsősorban, hanem a biztonságos közlekedésre való nevelést is magában foglalja. Ez a pont a legfontosabb, hiszen így tudjuk a legegyszerűbben elkerülni a közlekedési baleseteket. Minél korábban megkezdődik az ember életében, annál inkább jelentős eredményt hoz a balesetmegelőzésben. Nem véletlenül jelenik meg a Nemzeti Alaptantervben (NAT) sem, hiszen már igazán fontos elkezdni gyermekkorban az oktatást, mert akkor nagyon nagy rá a lehetőség, hogy a közlekedésben, egy szabálykövető és felelősségtudatos felnőtt generáció kerül kinevelésre. Fontos róla beszélni, hogy nemcsak az állam és az iskola felelőssége a gyermekek biztonságos közlekedésre való nevelése, hanem a szülőé is. Mit sem ér az egész törekvése az államnak és az iskolának, ha a szülői oktatás, példamutatás az ellenkezőjét teszi otthon. Igenis elengedhetetlen, hogy a gyermek életében kiskorától kezdve a legfontosabb két személy példamutató jelleggel vegyen részt a közúti közlekedésben, ezzel is elősegítve gyermekének biztonságos közlekedésre nevelésének alapjait.

A 3. pillér az „Enforcement”, ami a forgalomellenőrzést foglalja magában. Ide tartozik a közúti közlekedés rendjének felügyelete és a különböző közlekedési szabályok betartatása.

A „3E” nagy jelentőséggel bír és fontos alapja a közlekedésbiztonságnak. Ezt használja fel az összes szervezet, intézmény, intézet vagy bárki más, aki a közlekedésbiztonsággal foglalkozik.¹⁹

5.3. Közlekedésbiztonságra nevelés oktatása gyerekeknél

A biztonságos, példás és kulturált közlekedésre való nevelés elengedhetetlen a gyerekeknél. *„A modern neveléstudomány szerint a tanulási tevékenység eredményességét az segíti leginkább, ha oly módon történik, hogy potenciális örömforrássá tud válni az ismeretszerzés, ezáltal a mindennapi élet részévé tud lenni az oktatási rendszerből kikerülve is, vagyis ezáltal a fókuszba a tanulási folyamatok támogatása került. Ezen EU oktatási célkitűzés eszköze az Egész életen át tartó tanulás programja (Life Long Learning113, LLL).”²⁰* Alapvetően minden embernek,

¹⁹ Hilse, J. – Schneider, G (1995).: Verkehrssicherheit. Handbuch für Entwicklung von Konzepten. Boorberg Verlag, Stuttgart etc.

²⁰ Sztaniszlav Tamas (2013) *Közlekedésre nevelés, oktatás* Forrás: <http://www.ketosz.hu/> (2021.10.01.)

azaz társadalmi szereplőnek van kötelezettsége a biztonságos közlekedésre nevelés témakörében és mindent meg kell tenni, azért, hogy a közlekedési morál javításához hozzájáruljunk. E feladatot nevezhetjük egy létfontosságú össztársadalmi feladatnak, amelyben két fontos „résztvevőt” (de nevezhetjük őket a téma főszereplőinek is) ki kell hangsúlyozni. A szülőknek és a pedagógusoknak jut e nemes „főszereplői” feladat egy gyermek életében. Mind a szülőknek és mind pedig a pedagógusoknak is részt kell vállalniuk e kimagasló feladatban. A megfelelő közlekedésre való nevelés és a közlekedési kultúra ismertetése a gyerekeknek egyáltalán nem egyszerű feladat, tekintettel az életkori sajátosságokra, amelyek behatárolják a tanítás módszerét. A gyerekeket másképpen kell kezelni, mint a felnőtteket, esetlegesen az időseket. A következő leírt pár pontban bemutatom, az általam legfontosabbnak tartott főbb módszereket és azoknak szabályait is figyelembe veszem.²¹

1. Az első és legfontosabb pont, hogy felkeltsük a gyermekek figyelmét. A legtöbbet ezt tartják a legnehezebbnek, mert nagyon könnyen „elkalandoznak” egy adott témáról, legfőképpen, ha az számukra unalmas. Az életkor előrehaladtával az ember figyelmének az összpontosulásnak az ideje nő. A figyelem fő feladata, hogy a minket ért ingerek közül szortírozzon, megtartsa a lényeges ingereket és válaszoljon azokra szervezetünk, a fölöslegeseket pedig úgymond dobja ki.²² Az oktatónak fontos, hogy színes, izgalmas dolgokkal, aktivizálja és fenntartsa a gyermekek figyelmét az előadás közben. Nem szabad engednie az oktatónak, hogy gyerekek figyelme eltérjen a témáról. A gyermeki elme nem szereti a monotóniát, nem szabad az oktatónak egyhangú feladatokkal készülnie, mert hamar unalmassá válhat. Leginkább akkor tekinthetjük az előadót jó előadónak, amikor azt a következtetést vonjuk le az előadás végén, hogy a gyerekek figyelmét végig fent tudta tartani. Ehhez a „sikerélményhez” változatos feladatokra van szükség és egy felkészült előadóra, sok tapasztalattal.

Hogyan tartható fenn az a bizonyos, sokszor emlegetett csillogó gyermeki tekintet egy ilyen előadás során? Fontos, hogy az adott korosztály aktuális érdeklődési körébe tartozó témákat társítsuk azokkal az információkkal, amelyek elsajátíttatására leginkább törekszünk. Lehet ez egy, a gyerekek által ismert közszereplő, rajzfilmfigura, amit összekapcsolunk egy lényeges közlekedési szabállyal, vagy hasonló, számukra érdekes téma. A legtöbb gyerek szereti például az önálló feladatokat, versenyeket, amelyek

²¹ Dr. Mikos Borbála (2013): *Balesetek, mérgezések gyermekkorban*. Forrás: <https://www.bethesda.hu/kisokos/balesetek-mergezések-gyermekkorban> (2021.07.15.)

²² Boros-Farkas Bernadett (2008): *A tanulóval való egyéni foglalkozás alapvető szabályai, módszerei IV. A hiperaktív tanulók fejlesztése, a figyelemzavarral küzdő tanulók fejlesztése*. Budapest, Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet

keretében le lehet bonyolítani egy-egy oktatást, ahol nemcsak tudással gazdagodnak, de még sikereket is elérhetnek, esetleg egy két apróbb ajándék is jár értük. Továbbá a mozgás, helyváltoztatás is elengedhetetlen a számukra, amivel megint csak az oktató munkáját könnyítjük, hiszen a sok üléstől és figyelemtől elfáradnak, ilyenkor pedig egy „vérfrissítés” a legjobb módszer. Engedjük meg nekik a helyváltoztatást és mozgást, természetesen az osztályterem és a tananyag elsajátítása keretein belül. Az éberség és a figyelmesség megtanítása nemcsak a közlekedési ismereteket oktató személy irányába fontos, hanem az úton való haladás során is. A figyelem a közutakon elengedhetetlenül fontos és ha ezt a figyelmet már kisgyerekként megtanuljuk kezelni és bánni vele, akkor könnyűszerrel válhat kiváló, biztonságos közlekedő belőlünk.

2. Lényeges, hogy az oktátónak szemléletesnek kell lennie. Valljuk be őszintén a közlekedés világ nem éppen egy „elméleti” témakör, hiszen rengeteg gyakorlat szükséges hozzá, hogy egyszer kiváló, balesetmentes járművezetővé váljunk. Ebben a pontban leginkább arra térnék ki, hogy az oktátónak képeket és videófelvételeket kell mutatnia az elméleti oktatáson a gyermekeknek. A tömör szövegeket hamar megunják a kisgyermek és ahogyan az előző pontban írtam, „elkalandozik” a figyelmük. A képek és a videók ezt jelentős mértékben megakadályozzák, hiszen felkeltik a színes és érdekes dolgok a figyelmüket. Ennél a pontnál, ami fontos, hogy a gyermek szemmagasságából kell készíteni a képeket és videókat, mert jobb az, ha a saját szemszögéből ismeri meg a közlekedés világát az elméleti órán.²³A gyerekek nem látnak át egy személygépkocsi felett, hiszen még testméretükből adódóan alacsonyak egy ilyen feladat sikeres végrehajtásához. Még a kifejlett felnőtt embernek is nehéz esetlegesen egy autóbusz vagy mondjuk egy tehergépkocsi felett átlátni, mert egyszerűen ezek a gépjárművek túl nagyok hozzánk képest. Hasonlításképpen úgy fogalmaznék, hogy amikor egy autóbuszvezető megadja részemre az elsőbbséget egy 2x2 sávú útnak a gyalogosátkelőhelyén a külső sávban, akkor hiába próbálnánk áttekinteni a teteje felett, hogy várható-e másik közúti jármű a belső sávból, egyszerűen nem fog sikerülni, mert túl méretes az emberhez képest. Ilyenkor a biztonságos közlekedők kellő óvatossággal indulnak el az út másik oldalára, mert fennáll a veszélye annak, hogy egy másik közúti jármű „felbukkan” az úttest belső sávjában és hamar bekövetkezik a baleset. Ha egy személygépkocsi érkezne a gyalogosátkelőhelyhez,

²³ Közlekedési alapismeretek gyerekeknek, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Elérhető: http://eletuton.hu/attachments/attachment/929/Kozlekedesi_alapismeretek_gyerekeknek_-szakember_print.pdf

akkor általában biztosabbak lehetünk átkelésünkben, mert könnyen észlelhető számunkra, érkezik-e valaki az úttest belső sávjában? Szemrevételezzük hát a gyerekek szemszögéből az előbb leírt példa alapján, hogy nekik még nagyobb nehézségekkel kell megküzdeni egy-egy ilyen típusú átkelésnél, mert apróbbak és törekenyebbek, mint a felnőttek. Apróságuk végett sajnos ők a személygépkocsi felett sem képesek átlátni, tehát megállapítható, hogy fontos a biztonságos közlekedéstudatos nevelésük során az ő szemszögükből látni a közlekedés világát és erre nagyvonalúan tekintettel kell lennie a közlekedési kultúrát ismertető szakembernek, oktatása során.

3. Fontosak a gyakorlati foglalkozások, mert itt lehet a legtöbbet megtanulni és igen mély benyomást hagy a gyermekben, ha valami vele történik meg vagy pont előtte történik meg. Különböző magatartásformákat és ne mindig elméleti szabályokat tanítsunk. Nem jó, ha az „iskolaablakból” néznek csak a kinti forgalomra, hanem valós közlekedési környezetben kell megfigyelniük és gyakorolniuk a helyes magatartásformákat az utakon. Az utóbbi években nagyot fejlődött a különböző KRESZ tanpályák/parkok fejlesztése és hasznosításának fontossága a gyermekeknél. Ez egy hatalmas lehetőség a gyerekek számára. Itt egy korrekt, „valós” közlekedési útvonalat kapnak a gyermekek, rendes táblákkal és a KRESZ szabályival, vagyis egy az egyben megegyezik a valós utakkal és szabályaival, csak kisebb a mérete a pályának.²⁴ Ez egyfajta szimulációnak tekinthető, hisz a gyerekek kellő „játékos” könnyedelemmel képzelhetik magukat a közúti közlekedés világába. Ez a fajta oktatási módszer, ha mélyebbre nézünk egy picit, igazából nem nevezhető játéknak, mert bár annak tűnik felnőtt szemmel, hogy a gyerekek csak játszanak egy jót maguk között, ez nem igaz. Itt a gyerekek, kellő ismerettel és tudással, megfelelő tanítóval együtt közösen rengeteg tudásra tesznek szert, hozzájárulva ezzel az ő biztonságos közlekedésüknek a fejlődéséhez.

A mini KRESZ parkok használatához először egy úgymond „mini KRESZ park vezetői engedélyt” kellene szereznie a gyerekeknek, ami egy elméleti teszt lenne, mivel mondhatni elméleti tudással kissé felesleges a gyermeknek ráhajtania a mini KRESZ parkra, hisz nem tudnak mit alkalmazni „útjuk” során. Ezáltal számukra csak egy játszótér lesz, nem pedig egy hasznos tanulással eltöltött idő, tehát kellő komolyságot

²⁴ Közlekedési alapismeretek gyerekeknek, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Elérhető: http://eletuton.hu/attachments/attachment/929/Kozlekedesi_alapismeretek_gyerekeknek_-szakember_print.pdf

kell megkövetelni tőlük, de figyelni kell a játékos jelleg megőrzésére is, egyfajta arany középútra terelni őket.

4. A közúti biztonság legelső és legfontosabb szegmense mindenki számára, hogy ismerje a közúti jelzéseket. Véleményem szerint a gyermekeknek nem kell az összes jelzést és jelzőtáblát ismernie, csak azokat a közúti jelzéseket, amik alapvetőek a közlekedés világában és különösen fontosak a számukra. Nem szabad túlterhelni őket mindenféle közúti jelzésekkel, hanem csakis az alapokat kell megtanítani számukra, és a későbbiekben lehet mindig egy magasabb lépcsőfokot elérni. A gyermeknek nemcsak tudnia kell a fogalmakat, hanem ami fontos, értse is azokat.

Pl.: A közlekedésben használt színek. Ne csak tudja, hogy a tiltó, veszélyre felhívó táblák színe piros, hanem tudja is miért piros. Ez esetben, mert a piros szín rendkívüli figyelemfelhívó készséggel bír és az emberi szem akaratunk ellenére is rápillant, még ha egy kis ideig is, de odavonzza a figyelmet.

A színek különösen fontosak a közlekedési jelzőlámpáknál is. Ha a jelzés zöld, ez azt jelenti, hogy az áthaladás lehetséges és elindulhatsz a közúti járműveddel. Ha a jelzés piros, akkor az egy figyelmeztető jelzés a jármű megállítására és nem szabad tovább haladni. A piros szín megint megjelenik a közlekedés világában és ismét egy tiltást közöl a közlekedésben résztvevő számára. Ha a jelzés sárga, akkor le kell lassítania az úton haladónak, mivel hamarosan pirosra fog váltani a közlekedési jelzőlámpa, ami a továbbhaladást tiltja. A gyermekek leginkább a gyalogosokra vagy kerékpárosokra vonatkozó közlekedési jelzőlámpákkal találkozhatnak a közutakon. A gépjárművekre vonatkozó közlekedési jelzőlámpákhoz hasonlóképpen, az úgynevezett „sétáló ember” jelzésének zöldnek kell lennie, hogy keresztezésekben átkeljen biztonságosan a gyermek az úton, és soha ne kísérelje meg az átkelést, ha piros!

Bár módfelett nehéznek tűnhetnek a rendőri karjelzések, de valójában elég egyszerűek, és ezt fontos megtanítani a gyerekeknek is. Viszonylag nem sűrűn fordul elő a közlekedésben, de fel kell rá készíteni gyermekeinket, arra az eshetőségre, amikor a közlekedési jelzőlámpa meghibásodik és rendőri karos forgalomirányítás van érvényben az adott útkereszteződésben. Lényeges a gyerekeknek ezt a fajta közlekedési irányítást ismernie, hiszen részt vesznek a közlekedésben és ha egy ilyen irányítású

kereszteződésbe érnének, ismereteik hiányában nagyobb valószínűséggel következnek be közlekedési balesetek, mintha ismerné a jelzést a gyerek.²⁵

5. Az oktató nagyon fontos feladata, hogy a szülőket is vonja be az oktatásba és beszélgessen velük is, ne csak a gyerekekkel. A gyerekek életében meghatározó a szülői példamutatás, ezért elengedhetetlen a szülők bevonása az oktatásba. Tipikus példa szokott lenni a járdaszegélynél való megállás és körültekintés, amikor a szülő tud benne segíteni a legtöbbet, mert abban a helyzetben neki kell megfognia gyermeke kezét és folyamatosan a helyes átkelésre kell tanítania, ösztönöznie. A kisgyerek kezét mindig fogni kell, amíg a szülő nem dönt úgy gyermeke közlekedési ismeretei terén, hogy alkalmas az önálló közlekedésre. A döntés előtt nem szabad számára szabadságot adni az utakon, mert könnyen kicsúszhat a szülő kezéből az irányítás és a biztonságos közlekedésre nevelés haszna is csorbulhat a gyermek elméjében. Bármennyire is akarunk ne bizzunk ennyi idős korában a gyermekeinkben, várjunk vele még kellően elsajátítja a helyes és biztonságos közlekedést és ezt felismerve bennük alakulhat ki a bizalom feléjük.

A helytelen példamutatás és a nem megfelelő közlekedés a szülőtől, nem nevezhető közlekedéstudatos nevelésnek. A mindennapi életből szedi össze a gyermek a tapasztalatot, tudást és a szabálykövetés fontosságát. Ez a mindennapi élet a szülőkről szól, tudniillik ők tudják a legjobban befolyásolni, hogyan fog alakulni a gyermek közlekedéshez való hozzáállása, hozzájuk kötődik a legjobban. Szumma-szummárum a példamutatás és a szabálykövetés a szülőktől, prominens szerepet töltenek be, a biztonságos közlekedésre nevelés témakörében.²⁶ Nincs annál nagyobb öröm egy oktató számára, amikor a gyerek állítja meg vagy éppen mond ellent szüleinek, a helytelen átkelésre. Az ilyen helyzetekre mondható, hogy az oktatás elérte a célját.

Összesítve az oktatás az iskolában legyen cselekvésközpontú, gyakorlati, sok mozgással és közvetlen tapasztalatszerzéssel. Otthon pedig a szülők legyenek, ha nem is szakképzettek, de helyes példamutatók, akik egy jobb, közlekedéstudatos jövőben szeretnének élni.

²⁵ Edsys Tower (2019): *Top 18 Road Safety Rules To Teach Your Students* Forrás: <https://www.edsys.in/> (2021.10.20.)

²⁶ Sommer Ágnes: *Biztonságos közlekedés gyerekekkel* Forrás: <https://www.gyerekbiztos.hu/> (2021.10.20.)

5.4. Hasonlóság a látássérült emberek és gyermekek közlekedése között

A gyermekek közlekedésében rengeteg párhuzamot lehet vonni más témákkal összevetve. Egy igen „különös”, de szembetűnő példát kell megemlítenem, kikkel is hasonlíthatók össze gyermekeink a biztonságos közlekedés tanulásmódszertan témakörében.²⁷

Egy átlagos, látó embernek minden természetes, minden úgy alakul, ahogyan azt egy ember elképzei, akarja. Így köztük a közlekedés is érthető és olyan dolog, amivel együtt tud élni. Nos egy látássérült, vak ember számára egyáltalán nem nevezhetők természetesnek a dolgok, hiszen neki a másik embertársától eltérően kell együtt élnie a természetes dolgokkal. Itt levonhatunk egy párhuzamot a gyermekek és látássérült emberek között, mert gyermekeinkkel is máshogyan kell bánni, törődni, mint felnőtt embertársainkkal. A gyermekek is kezdetben hasonlóképpen tájékozódnak, mint a vak emberek. *„A tájékozódás nem más, mint saját személyünk környező tárgyakhoz viszonyított helyzetének meghatározása akár zárt térben, akár a szabadban, és az erre épülő képesség a helyes út megtalálására és követésére.”*²⁸ Mind a két ember segítségre szorul, az egyik a koránál és tudatlanságánál fogva miatt, a másik pedig a legfőbb érzékszervének működésének hiánya miatt. E „segítség” köti össze a gyermekeket és a látássérült embereket, amihez a megfelelő és céltudatos szakértői segítség szükséges. A két tanulási folyamatot össze lehet vetni és az egyik folyamat segíthet a másiknak, a másik pedig az egyiknek. Nyilvánvalóan sajnos a technikai és orvosi fejlődés még nem tart ott, hogy a vak embereket meggyógyítsuk és lehet mondani, hogy a gyerek bár nem ismeri a közlekedés világát, de érzékszerveit tudja használni. Persze ez érthető, de a közlekedés világában nem elég csak az érzékszerveink használata, mert csak kellő tanulással lehet megérteni és részt venni benne. A mozgása mind a két résztvevőnek bizonytalan a közlekedésben, bár mások a „problémák”, de csak a megfelelő tanítással lehet a két szereplőt belevonni e világba és ez a tanítás azonos a két fél között.

A vak emberek oktatása során van egy ellenőr, aki felügyeli a közlekedésüket, ezt a felügyelői szerepkört szintén betölti a gyerekek nevelésénél a pedagógus és a szülő, ki mikor, melyik napszakban. A gyermek és a vak ember számára a közutakon való közlekedés nem egy megszerzett képesség, hanem egy tanult, szabályokra épülő formula.²⁹

²⁷ Dávid Andrea-Dr. Gadó Márta-Csákvári Judit (2008): *Látássérült emberek elemi és foglalkozási rehabilitációja*, Budapest, ÖNkorPRESS Kiadói Kft.

²⁸ Degenhardt, H.- Muroi, H. (1992): *Mozgástréning vakok számára*. Budapest, Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Főiskola

²⁹ *Tájékozódás a minden napi közlekedésben* (2019) Fogyatékosággal Élni Támogató Szakmai Közösség honlapja, Elérhető: http://fetszk.njszt.hu/dokumentum/latasserulte_kozlekedest_segito.pdf

Ahogy a gyerekeknek, úgy a vak emberek számára is ki kell jelölni nevezetes pontokat az útvonaluk során és érinteni kell azokat. Mind az iskolába menet, mind pedig a munkahelyre menet közben, hiszen fontos a két félnek jól megtanulni az útvonalukat, hogy biztonságosan vegyenek részt a közlekedésben. E tanulás során fontos, hogy ne csak mutassuk az alanyoknak, hanem tudásukat tesztelve vissza is kérdezzük őket, emlékeznek-e az adott útvonal fontosabb szegmenseire?

A közlekedés világában a különböző hallható hangok rendkívül nagy horderővel bírnak. Meghatározónak tartom a gyerekeknél és mind a vak embereknél, a hangok jelentőségét. Nemcsak a hangok felismerését kell megtanítani mindkét esetben, hanem a különböző hangokhoz kapcsolódó egyéb tényezőket is. Ilyenek lehetnek a különféle élethelyzetekhez való kapcsolódás, egy adott helyzetben a hangok özönéből a legfontosabb hang kiválasztása és az ehhez való eredetének kiszűrése, értékelése. Minden egyes esetben a hangok használatának, szerepének pótolhatatlan a biztonságos közlekedésre való nevelés tanításának beépítésébe. Ennek a közös tanításnak a célja az lenne, hogy a tanuló figyeljen az őt körülvevő környezetének különböző hangingereire és azokat „dekódolva”, támpontként használja a saját biztonságos közlekedésében.³⁰ A legjobb példa a hang fontosságára, a megkülönböztető jelzést használó járműveknél jön elő, hiszen nekik biztosítani kell a zavartalan továbbhaladásukat.

³⁰ Németh Márta (2011): *A látásfogyatékosok nevelésében, oktatásában, fejlesztésében alkalmazott eljárások*. Budapest, Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet

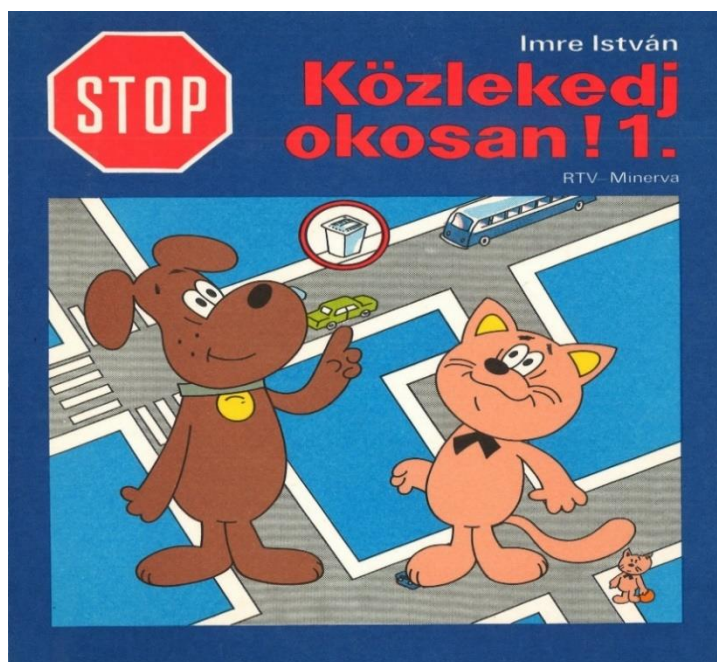
6. JELENLEGI FŐBB PROGRAMOK MAGYARORSZÁGON

6.1. Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB)

Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság 1992-ben jött létre, azért, hogy a közúti balesetmegelőzésért feleljenek. Az OBB a társadalmi együttműködés irányítója, segítik a közlekedésbiztonsági oktatást és nevelést a gyerekeknek. Országos szintű közlekedésbiztonsági versenyeket és rendezvénysorozatokat szerveznek, melyek célja, hogy a közlekedésben résztvevők minél fiatalabb korban elsajátítsák a biztonságos közlekedés alapjait.³¹

6.2. STOP! Közlekedj okosan!³²

Igazából csak érdekességként sorolnám ide, mert ez egy régi rajzfilmsorozat, amit 1974-1976-ig vetítettek a televíziókban. Arról szól, hogy egy kutya tanítja a macskát a helyes közúti közlekedésre. Viccesen van elkészítve a gyerekek számára, de simán ajánlott felnőtteknek is, mert igencsak komoly témákkal foglalkozik a közlekedésben. Azért írtam, hogy érdekességnek hoztam, mert rávilágít, régen is próbáltak a témával foglalkozni, több-kevesebb sikerrel.



1. kép: STOP! Közlekedj okosan! képekönyv címlapja

³¹ BALESET-MEGELŐZÉS. Budapest, Magyar Rendőrség. Elérhetőség: <http://www.police.hu/a-rendorsegrol/testulet/rendeszeti-szakterulet/baleset-megelozes>

³² Szűcs Gyula (2016): Régen minden jobb volt? A KRESZ-oktatás biztosan! Forrás: <https://port.hu/cikk/magazin/regen-minden-jobb-volt-a-kresz-oktat-as-biztosan/article-41341> (2021.07.15)

6.3. Bringaakadémia

Ez ma Magyarországon a legkomolyabb közlekedésbiztonságra nevelést elősegítő program a gyermekek számára. 2004-ben kezdték el az általános iskolás gyermekek közlekedésbiztonsági oktatását. Jelentős szerephez jutnak a játékos, de komoly kérdéseket feltevő KRESZ-TOTO, illetve a mobil pályák és tanpályák. Az iskolák számára megjelenik, mint választható tantárgy is. 2008-ban egy jelentős előrelépést is tett a szervezet, mert a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kerékpáros ügyekért felelős miniszteri biztosának felkérésével létrehozták a „Bringasuli” nevezetű programjukat, amely az első magyarországi kerékpáros közlekedésbiztonsági program. A Bringaakadémia csapata folyamatosan járja az országot, hogy segítse a gyermekek közlekedéstudatos nevelését.³³

6.4. KRESZ suli

A KRESZ suli szintén egy közlekedésbiztonsági program gyermekeknek. Megtanítják a gyerekeknek a biztonságos gyalogos, illetve kerékpáros közlekedés alapjait. Egyetlen egy probléma van ezzel a programmal, hogy nem állami, hanem fizetős, így csak a tehetősebb iskolák engedhetik meg maguknak, hogy ellátogassanak hozzájuk. Sajnos ez nem segíti az iskolákat és a gyermekek közlekedéstudatos nevelése véleményem szerint nem pénz kérdése.

6.5. Közlekedő kisokos munkafüzet és a közlekedési alapvizsga, interjú Az Aktív Magyarországért Felelős Kormánybiztosi Iroda vezetőjével

A Közlekedő kisokos³⁴ nem más, mint egy munkafüzet, amit technika és életvitel órán tudják felhasználni a gyerekek, a közlekedés témakörében. Gyakoroltatja a gyalogos, illetve kerékpáros közlekedés alapvető szabályait. A tavalyi tanévben 300 ezer példányt osztottak ki belőle. A munkafüzet megálmodói Révész Máriusz kormánybiztos és Abelovszky Tamás, a Bringaakadémia program megálmodója. Ezt a kiadványt mérföldkőnek nevezik Magyarországon, a gyerekek biztonságos közlekedésre való nevelésében.

³³ Oktatás (2013). Budapest, Bringaakadémia. Elérhető: <https://www.bringaakademia.hu/oktatas>

³⁴ KRESZ tudás gyerekeknek (2020). Budapest, Országos Balesetmegelőzési Bizottság. Elérhető: <https://kreszvaltozas.hu/hir/kresz-tudas-gyerekeknek/>



2. kép: Közlekedő kisokos munkafüzet borítója

A közlekedő kisokos munkafüzettel és a közlekedési alapvizsgálattal kapcsolatosan interjút kértem Révész Máriusz Aktív Magyarországért felelős Kormánybiztos Úrtól, melyre kollégája Töli Gergely programvezető, kormánybiztosi koordinációs referens Úr adott időpontot és válaszolta meg a kérdéseimet.

Beszélgetésünket rövid bemutatkozóval kezdtem, amely során ismertettem a Tudományos Diákköri Munkám témakörét, majd ő is röviden mesélt a munkájáról. Kezdő kérdésem a „múltra” specializálódott, mely során a „STOP! Közlekedj okosan!” oktató mesékre kérdeztem rá, tekinthető-e a Közlekedő kisokos munkafüzet a 70-es évekbeli oktatómesék utódjaként vagy esetleg újra fel akarják támasztani e közlekedési oktatást gyerekek számára? Válaszában kifejtésre került, hogy ha a 70-es éveket nézzük és az utána lévő „üres” éveket, akkor valóban hirtelen jött ez az új programterv. 2018-ban kezdődött a füzetek kiosztása és eljuttatása az általános iskolás gyerekekhez és ez a kiosztás máig minden tanévben megrendezésre került. A munkafüzet szorosan kapcsolódik a „Bringaakadémia” nevezetű programhoz, ugyanis ők rendelkeznek egy hasonló füzetrel, ami a Közlekedő kisokos munkafüzet elődjének tekinthető, csak ez már egy átdolgozott, bővített kiadás a gyerekek számára. Az Aktív Magyarországért Felelős Kormánybiztosi Iroda (továbbiakban: Iroda) nagyon fontosnak és elsőrendű témák

között kezeli a gyerekek közlekedéstudatos nevelését, ezért a Bringaakadémiásokkal együttműködve született meg a munkafüzet és a közlekedési alapvizsga ötlete, majd a megvalósításukhoz egy kis idő kellett, mire véglegesen a nyomdába került. A munkafüzet általános iskolás gyerekeknek szól, akik először 2018-ban 4. és 5. osztályban kapták meg és innentől pedig a következő években felmenő rendszerben kapják meg. Fontos kérdésnek tartottam, hogy a tanároknak és a szülőknek mennyire szól ez a munkafüzet? Kérdésemre rögtön egy tanári kézikönyvet kaptam a kezembe, amely a munkafüzethez jár és külön csak a tanárok részére szól. Ez a tanároknak egy segítség, melyből a munkafüzetben lévő tananyagot tudják a gyerekek részére előkészíteni és felvezetni a közlekedés témakörét.

Nem konkrétan a munkafüzet, de az ismeretanyag, ami át van egy picit szabva, fel van töltve a korábban már említésre került KRÉTA Rendszerbe, ahol a gyerek le tudja tölteni vagy esetleg kinyomtatni. A munkafüzethez a szülő is hozzáférhet a rendszerből, tehát otthon gyermekének könnyebben segíthet megismerni a közlekedés világát és szabályrendszerét a munkafüzet által.

Amit a módszertanok közül is kiemeltem, nagyon fontos a gyakorlat is, miszerint a gyerekek nemcsak a tanteremből, hanem kimennek a közutakra és ott mutatja be az oktató a tananyagot szemléletesen. Erre is kitértünk az interjú alkalmával, hogy az iskolák mennyire alkalmazzák a gyakorlati oktatást? Sajnos erre a kérdésemre nem kaptam teljes választ, mert az Aktív Magyarországért Felelős Kormánybiztosi Irodának nem ér el a keze odáig, hogy ezt minden iskolánál le tudja ellenőrizni, illetve a kapacitásuk is csekély. Sajnos nem lehet átlátni még, hogy az adott iskola mennyire alkalmazza gyakorlatban, ez egy hosszútávú, még csak csírájában lévő feladat, amelynek reményeink szerint a kevesebb közúti baleset lesz majd a látható eredménye. A közúti balesetekre visszatérve, felmerült az Európai Unió közúti balesetes statisztikák megviselt eredményei is, amelyek rámutattak, arra, hogy idehaza is fejleszteni kell az oktatáson, másrészt mindannyian közlekedünk, tehát egy kicsit érezzük magunkban, valamin változtatni kell. Erre a megoldásra, meg persze arra, hogy nincs az általános iskolásoknak semmilyen KRESZ oktatás, kezdődött el a biztonságos közlekedésre nevelés oktatásán a változtatás.

Arra a kérdésemre, hogy mennyire kötelező ennek a munkafüzetnek az olvasása vagy kitöltése a gyerekeknek, azt a választ kaptam, hivatalosan még nincsen benne semmilyen tantervben sem, de számukra egy aktuális feladat, hogy az Emberi Erőforrások Minisztériumával (továbbiakban: EMMI) közösen egyeztetve kidolgozzák. Lényegében a munkafüzet kitöltése nem kötelező, ezt még csak önszorgalomból, technika és tervezéstan órán

vagy osztályfőnöki órán tudják elővenni és foglalkozni vele. A visszajelzések nem lehetnek vita témák, mert mindenki pozitívan fogadta, szeretik, kedvelik, előveszik és tanulnak a munkafüzetből. Töli Gergely programvezető Úr azt is elmondta, hogy megértik és azonosulnak a tanulók és kisdíákok túlterhelésével, ezért nem úgy akarnak még egy ilyen dolgot rájuk „sózni”, hogy még egy „x” plusz sokadik „hülyeség”, amivel foglalkozni kell. Viszont a tanári és tanulók általi visszajelzésekből látják, hogy ez egy eszméletlenül fontos dolog és látják értelmét annak, igenis foglalkozni kell a biztonságos közlekedés témakörével.

Rátértünk az Iroda iskolákkal való kommunikációjára is, ami igencsak nehézkes feladata az Irodának. A munkafüzet kötetet minden iskola megkapja, azonban vannak olyan iskolák, akik tök jól kiosztják. Van, ahol viszont 2 éve ott „porosodik” a könyvtárban és nem találják meg. Az Iroda csak az intézmények vezetőivel szokott kommunikálni, de természetesen a sajtóval is. Szomorúan hallottam beszélgetésünk során, hogy még mindig vannak olyan általános iskolák, ahová nem mindig jut el a munkafüzet és egyáltalán nem foglalkoznak vele. Az iskolaigazgatókkal a kommunikáció az egyoldalú az Irodával, mert nincs elég nagy kapacitása az Irodának, hogy minden egyes iskolaigazgatóval felvegye a kapcsolatot. A KRÉTA rendszeren keresztül tartják velük a kapcsolatot és azon keresztül osztják ki a munkafüzeteket, plusz a hozzá tartozó feladatleírásokat, de a tankerületekkel is szoros kapcsolatot ápol az Iroda és a segítségüket kérik a téma fontosságának a népszerűsítésében. Kitértem én is az intézményvezetőkre, iskolaigazgatókra, hiszen saját kérdőívemhez is próbáltam felvenni velük a kapcsolatot, de sajnos a 25 darab megkeresésemre, csak 2 darab viszonzválaszt kaptam, így megállapításra került bennem, vagy nem érdekli a téma fontossága őket vagy pedig nincs egyszerűen idejük.

Fontosnak tartottam megkérdezni az interjú alkalmával, hogy a munkafüzet megalkotásakor mennyire vonták bele a Magyar Rendőrséget vagy közlekedésrendészeti szakembereket? Kérdésemre a felelet, a korábban már említésemre került Országos Balesetmegelőzési Bizottság volt. Nagyon jó kapcsolatot ápol az Iroda és ezenkívül még mindig kapnak megkeresést is az OBB által. Szóba jött Óberling József rendőr ezredes úr is, aki a közlekedésrendészeti főosztály vezetője, hiszen ő is támogatja az Iroda kezdeményezéseit és a kommunikáció közösnek mondható. Zárójelben megjegyzem, hogy az Országos Rendőr-főkapitányság jelentős segítséget és támogatást nyújtott a füzetek megalkotásához.

Az interjú úgymond „második” részében a közlekedési alapvizsgálával kapcsolatosan tettem fel kérdéseket, melyek megválaszolásai rávilágítottak, hogy is van ez valójában, vagy milyennek is kellene elképzelni.

2021. február 20-án megjelent egy cikk az Eduline honlapján³⁵, hogy egy közlekedési alapvizsga nevezetű új dolog fog állni a gyerekek rendelkezésére. Ehhez tettem fel a kérdésemet, mit kell róla tudni röviden? Töli Gergely Úr elmondása alapján már a kezdetek óta gondolkoztak egy vizsga vagy valamilyen ellenőrző módszert akartak kitalálni a munkafüzet anyagainak elsajátításának ellenőrzéséhez. Az is említésre került, hogy eredetileg az Iroda és Kormánybiztos Úr 2020-as év tavaszára tervezte a közlekedési alapvizsga bevezetését, de sajnos a „COVID-19” nevezetű világjárvány közbeszólt, ezért el lett halasztva 1 évvel és így került 2021-es év tavaszára. A vizsgát és a vizsgának a hasznosságát mindenki belátta és üdvözölte, de 2021 februárjában mégis mindenki a fejéhez kapott, amikor kijött a cikk az Eduline honlapján. Ez arra vezethető vissza, hogy a kommunikáció a legtöbb iskolánál még mindig nehézkes és az Iroda nem tud minden iskola „belügyeibe” belefolyni, mert egyrészt nincs erre lehetőség, másik pedig, hogy ez az iskola vagy az adott intézmény dolga lenne.

A cikk úgy fogalmaz, hogy a közlekedési alapvizsgának a kitöltése 4-5. osztályig „elvárt”, 6-7. osztályig pedig ajánlott. Ottlétem és interjúztatásom során fontosnak tartottam rákérdezni, mit is jelent ez az „elvárt” szó, mert a legtöbb ember itt a „kötelező” szót hozza elő az „elvárt” szó szinonimájának. Mint kiderült ez egy kommunikációs hibának tekinthető, mert amíg nincsen benne a hivatalos tantervben, addig ezt senki nem teheti kötelezővé. Nyilvánvalóan semmilyen retorzió nem érheti, azokat a diákokat, akik nem töltik ki az alapvizsgát, de ezt nem akarta leköszölni az Iroda, mert akkor senki nem töltötte volna ki a tesztet, tehát nevezhető a részükről egyfajta kommunikációs kis csavarnak is. Páran feltették a kérdést, hogy mi lesz akkor, ha megbukik a gyerek, természetesen nem ez a vizsga lényege, hanem az oktatásról is egyfajta visszajelzést ad a szervezők felé. A célja pedig nem a gyerekek „megbuktatása” és újabb próbatétel elé állítása, hanem hogy a közlekedési kultúra fejlődjön Magyarországon. Kiderült az Irodának vannak távoli, hosszútávú tervei, ami abból állna, hogy az alapvizsgát sikeresen kitöltők valamilyen más jutalomban is részesülnének, nemcsak egy egyszerű papír alapú, névre szóló tanúsítványt kapnának, hanem valamilyen előnyt is kovácsolhatnak maguknak. Itt tértünk ki, mit is értünk bizonyos előnyökön, amelyekhez, más országokhoz viszonyítottuk a hazai helyzetet. Hogy ne menjünk túl messzire, így az európai országok közül vetődött fel néhány példa, milyen jutalomban is részesülnek a gyerekek. Elsőként Franciaország merült fel beszélgetésünkkel, ahol, ha sikeresen kitöltik a saját tesztjükét, akkor majd a későbbiekben, amikor meg akarja szerezni az adott alany a vezetői engedélyét, akkor az

³⁵ *Tavasszal jön a közlekedési alapvizsga az általános iskolákban* (2021). Eduline. Elérhető: https://eduline.hu/kozoktatasi/20210220_kozlekedesi_alapvizsga

alapvizsgát, amit az iskolában tett le, beleszámítják a vezetői engedély megszerzésébe. Másodikként pedig a nyugati szomszédos országunk vetődött fel, ahol a gyerek 12 éves koráig csak úgy kerékpározhat a közutakon, ha az egyik szülő vagy „nagykorú” ember ott van közvetlen mellette. Ha viszont teljesíti, az idehaza nemrég bevezetésre került közlekedési alapvizsgának az osztrák hasonmását, akkor 2 évvel csökken az életkorhoz kötött „szabad” kerékpározás lehetősége és már 10 éves korától fogva szabadon, egyedül kerékpározhatnak az osztrák gyerekek.

Következő kérdésem, a fent leírtak alapján jutott eszembe, vagyis miért nem díjazzák jobban vagy kapnak esetleges előnyöket, azon gyerekek, akik sikeresen teljesítik a közlekedési alapvizsgát. Felvettem néhány ötletet, miszerint lehetne korkedvezményeket adni, mint Ausztriában, vagy csak így lehetne megszerezni a „B” kategóriás vezetői engedélyt, ha az alapvizsgát sikeresen teljesítik. Esetleg még az anyagi támogatás is eszembe jutott, hogy a vezetői engedély megszerzéséhez, az állam anyagi támogatást nyújtson a sikeres kitöltőknek. A felelet tartalmára egy kicsit számítottam, mivel tudom, hogy a téma Magyarországon még gyerekcipőben jár. Igazából elmondásra került, hogy a program még nem tart ott, hogy ilyesfajta előnyöket biztosítson a gyerekeknek. Azt kell egyelőre belátni, hogy az Irodának a rengeteg programja közül ez csak 1 darab és fizikailag nincs lehetőség, hogy ennyire elő lehessen készíteni. Habár az ideális cél az általam említésre került előnyök biztosítása lenne, csak nem lehet ilyen gyors tempóban haladni, ahogy azt jómagam vagy az emberek elvárják. Töli Gergely Úr arról is nyilatkozott, hogy szépen sorjában kell haladni, nem szabad egyből a „mélybe” beleugrani, mert akkor összekuszálódik az egész. A következő cél az nem lenne más, minthogy bekerüljön az alap közlekedési kultúra ismerete a tantervbe, de külön óra legyen a közlekedés oktatásába és ne pedig egy másik óra keretében legyen megtartva vagy nem. A félreértések elkerülése végett nem pénzügyi problémák miatt nem valósul meg gyorsabban a fejlődés, hanem inkább az idő, az, ami nagy „ellenség” számukra.

Az Eduline legutolsó cikkében³⁶ erről a témáról 2021 májusában találkozhattunk és ekkor már 57 ezer gyerek töltötte ki a tesztet, de arról, hogy most hol tart a program, már nem lehet informálódni az internet felületén, így bátorkodtam megkérdezni, hol is tart jelenleg a program manapság? Az Iroda úgy találta ki, hogy minden tavaszi félévben lehessen megcsinálni a tesztet és azért nem találkozhatunk frissebb cikkel az internet felületén, mert még nem érkezett el a 2022-es év tavasza. Az előző tavaszi félévben volt 2*2 hét, amikor nyitva volt a

³⁶ *Eddig 57 ezer diák teljesítette a közlekedési alapvizsgát, máától indul a második kör* (2021). Eduline. Elérhető: https://eduline.hu/kozoktatasi/20210510_kozlekedesi_alapvizsga

vizsgafelület és akkor tudnak csak a gyerekek vizsgát tenni, azokban az időszakokban. Még 2021 májusában rendelkezésre állt a gyerekeknek kitölteni az alapvizsgát, így a végső szám a sikeres kitöltőkkel kapcsolatban 96 ezer gyermek felett volt, ami szép teljesítménynek mondható és jól látszik az érdeklődés a téma iránt. A következő vizsgakitöltési lehetőséget 2022 tavaszára van tervezve és addig tudnak rá készülni a gyerekek, addig nem akarja „túlterhelni” az Iroda semmilyen plusz feladattal a diákokat.

A tanárookra és a szülőkre is kitértem az interjú vége felé. A tanárok részéről, hogy mennyire szakképzettek a közlekedésoktatás témakörében vagy mennyire kell annak lenniük, a szülők részéről pedig, mennyire tartják velük a kapcsolatot, esetleg hogyan akarják belevonni őket? Megtudtam, hogy a pedagógusoknak kell egy továbbképzésen részt venniük, és ha ezt teljesítik, akkor oktathatják csak az alap közlekedéskultúra ismeretét. Sajnos a szülőkkal az Iroda csak a különböző sajtóorgánumokon keresztül tudja felvenni a kapcsolatot, tehát ez a fajta kommunikáció egyoldalúnak mondható. A legnagyobb felelősség az adott intézményekre hárul, a szülőkkal való kommunikáció során, de ezt nem lehet ellenőrizni.

Végezetül, az interjú legvégén feltettem a nem túl távoli jövővel kapcsolatos kérdésem, miszerint tervez-e az Iroda egy esetleges jogszabály vagy kerettanterv módosítást a közlekedési alapoktatás bevezetésére nézve? A válaszon nem lepődtem meg, mert sejtettem, hogyha nem is most, de a közeljövőben tervez ilyet az Iroda az EMMI-vel közösen egyeztetve és az lenne a végső cél, hogy bekerüljön az általános iskolások órarendjébe, mint önálló tanóra.

7. KUTATÁSOM³⁷

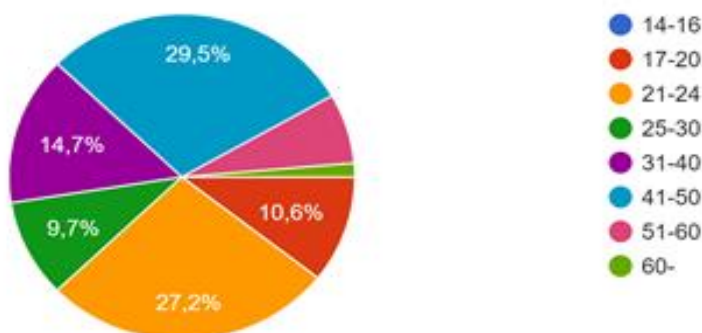
A Tudományos Diákköri Munkám készítése során egy saját kutatást is végeztem. A kutatásom elkészítéséhez a Google kérdőívürlap szolgáltatását vettem segítségül. A kérdőívet bárki kitölthette anonim módon, de leginkább általános iskolás korú gyermekes szülőket próbáltam megkeresni. Több, az ország különböző régióiban elhelyezkedő általános iskolának is elküldtem, hogy a segítségüket kérjem, de valószínűleg az interjúban is előjött iskolai „túlterheltség” miatt, nagyon kevés intézményvezetőtől kaptam viszonzválaszt. Kérdőívemet megosztottam az ismerőseim körében is és őket is kértem egy tovább osztásra. Végül 217 személy töltötte ki a 22 darab kérdéssel rendelkező kérdőívemet.

Kérdőíves kutatásom során, arra a kérdéseimre kerestem a válaszokat, hogy az általános iskolás gyermekeknél mennyire jelenik meg a közlekedéskultúra oktatása, mennyire tanítják otthon a gyermekeiket a biztonságos közlekedésre a szülők, mennyire tartják be a KRESZ szabályait a szülők, illetve hallottak-e a szülők a múlt évben bevezetett közlekedési alapvizsga intézményéről?

Kérdőívemet majdnem fele-fele arányban ugyanannyi nő töltötte ki, mint férfi, ami itt szerintem bír egy kis jelentéssel, hiszen bár az anya törődik kezdetben nagyon sokat a gyermekével és általánosságban köztudott, a gyerekek nagyobb részt jobban kötődnek az anyjukhoz, mint az apjukhoz, de mivel az arányok majdnem egyenlőek, ezért az apukák is fontosnak tartják gyermekük közlekedéstudatosságát.

Ahogy említettem a legelején a felmérést nem csak felnőtt gyermekes szülők, hanem bárki kitölthette, így nem kerülhettem el a korcsoportos lebontást sem. A kitöltőknek 8 különböző korcsoportba volt lehetősége bekezelőizálnia magát. Ezt a következő képen látható diagram szemlélteti:

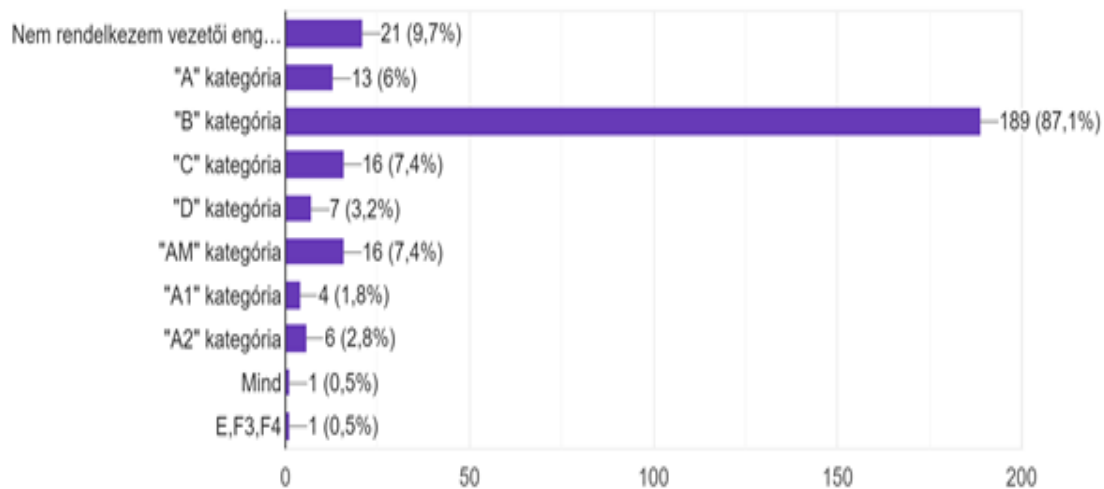
³⁷ Saját készítem az 1. sz. melléklet alapján



5. diagram: A kitöltők korcsoportos eloszlása

Jól látható, hogy a legnagyobb arányban a 41-50 éves emberek töltötték ki, de a 21-24 éves korosztály is szemmel látható módon töltötte ki a kérdőívet. Pár fiatalot is el akartam érni a kérdéseimmel, itt a 14-16 éves korosztályra gondolok, de tőlük nem érkezett kitöltött válasz, ami leginkább annak tudható be, hogy elsősorban szülőkhöz szoltam, de nem rendelkezem túl sok ebbe a korosztályba tartozó ismerőssel sem. Általánosságban viszont elmondható, hogy a 25 év feletti kitöltők száma nagyobb, mint az annál fiatalabb kitöltők száma.

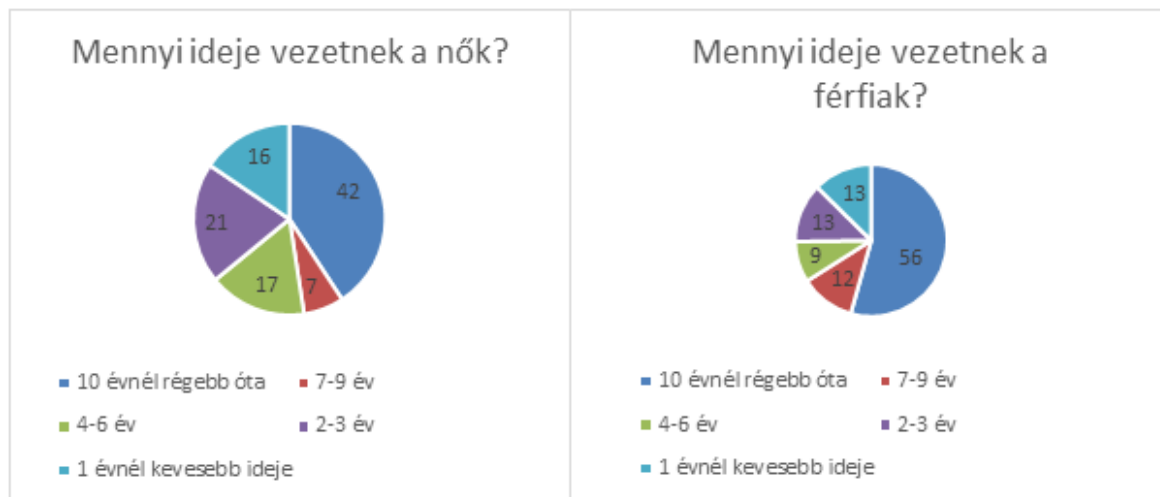
Lényegesnek tartottam megkérdezni a kitöltőket, milyen vezetői engedéllyel is rendelkeznek, hiszen ez nagyban befolyásolhatja, hogyan is neveli az adott szülő a gyermekét. Nagy valószínűséggel egy vezetői engedéllyel rendelkező szülő, a vezetői oktatások során és a közutakon tapasztalt mindennapos viszonyok végett, nagyobb segítséget tud nyújtani gyermekének a biztonságos közlekedés terén, mint az a szülő, aki nem rendelkezik vezetői engedéllyel, mert ő akkor vezetőként nem, csak gyalogosként, esetleg utasként tapasztallja meg a közlekedés világát.



6. diagram: A kitöltők különböző vezetői engedéllyel rendelkezők száma

A kitöltők közül a legtöbben rendelkeznek „B” kategóriás vezetői engedéllyel, ami idehaza alapvetőnek mondható a kategóriák közül. Sok kitöltő, rendelkezik más kategóriával is, ami több „tudást” hordoz magában a közlekedés terén belül. 21 fő nem rendelkezik vezetői engedéllyel, akik leginkább a fiatal korosztályból vehetőek ki, de találhatunk közülük pár idősebb korú személyt is, viszont ez az adat elenyésző.

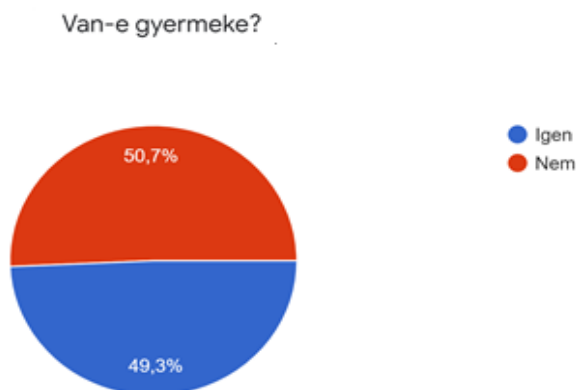
Amellett, hogy a válaszadók rendelkeznek-e vezetői engedéllyel, meg kellett vizsgálnom azt a tényt is, mióta rendelkeznek, vagyis mennyi ideje vezetnek? Hiszen, ha végiggondoljuk, akkor igenis különbséget teszünk kezdő és a tapasztalt, sok utat megtett vezető között. Ennél a kérdésnél készítettem két külön grafikont, a nőket és a férfiakat elválasztva, melyik társadalmi nem rendelkezik több „évvel” az utakon?



7. diagram: Hány éve vezetnek a nők (bal oldal) és a férfiak (jobb oldal)

A két grafikonon a különbség jól látszik, hiszen a férfi válaszadók közül 56 fő vezet 10 évnél régebb óta, míg a nőknél ez a szám 42 fő. Elmondható tehát, hogy a különbség nem nagy, de a férfiak több ideje vezetnek, mint a női nemű válaszadók. A 2-3 éves tapasztalat az utakon már jónak mondható, mert általában a különböző autókölcsönzők is minimum 2-3 éves vezetési tapasztalathoz szokták kötni az autókölcsönzés egyik sarkalatos szabálya pontját. A két grafikonból kiolvasható, hogy a kitöltők közül 29 személy vezet 1 évnél kevesebb ideje, ami igenis jó aránynak mondható véleményem szerint a gyermekünk közlekedéstudatos nevelésének szempontjából nézve.

Kutatásom során kivételesen elengedhetetlen a „Van-e gyermeke?” kérdés, ugyanis a témámat a gyerekek közlekedéstudatos nevelése köré építettem fel, viszont a kérdőívet bárki, azaz gyermektelenek is kitölthették.

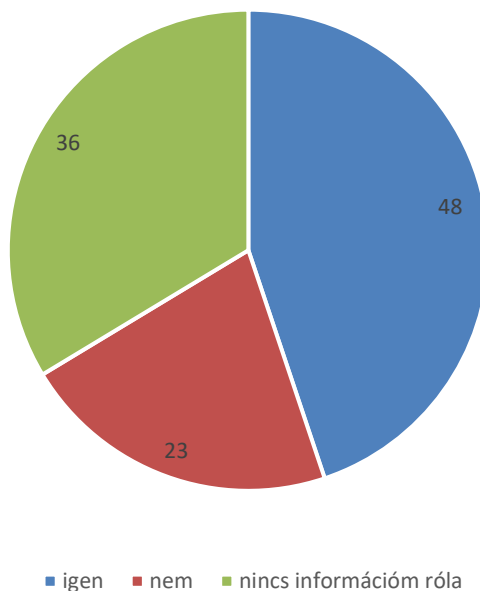


8. diagram: Gyermekkel rendelkező válaszadók

A fenti grafikonból kiolvasható, hogy a válaszadók hány százaléka rendelkezik gyerekkel. Észrevehető a majdnem azonos százalékmegoszlás, de egy kicsivel a gyermektelenek vannak nagyobb számban a kitöltők közül. Ez nem probléma, ugyanis a kérdés után is tovább tudnak menni a gyermekkel nem rendelkező kitöltők, mert megkértem őket, hogy emlékezzenek vissza a saját gyermekkorukra, mennyire jelent meg önük a közlekedési kultúra megismerése, mind az iskolában, mind pedig otthon a szülőktől elsajátítva. Dióhéjban röviden a gyermekteleneket gyermeknek vettem a saját értelmezésemben és arra voltam kíváncsi, mennyire jelent meg a közlekedéstudatos nevelés gyermekkorukban.

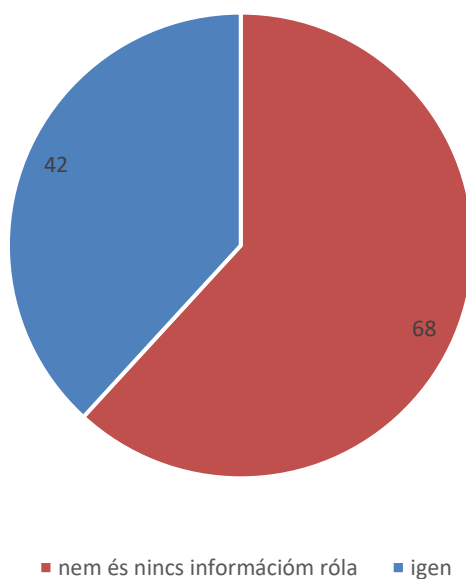
A kérdőív következő kérdésében tisztázni akartam a jelenlegi helyzetet, miszerint megvalósul-e a kitöltők gyermekeinek vagy a kitöltők gyermekkorában megvalósult-e a közlekedés kultúra ismerete? Ebben a kérdésben a múltat és a jelent is összetudom hasonlítani, miszerint valóban javuló tendenciát mutat-e a közlekedéskultúra ismertetése az általános iskolákban? Az összes válaszadó diagramját ketté bontottam gyermekes és gyermektelen személyekre, így a gyermekes szülőknél a jelent, a gyermekteleneknél pedig a múltat (mivel ők a saját gyerekkorukra emlékeznek vissza) tudtam analizálni és levonni a következtetéseket. A diagramok itt láthatóak:

Gyermekes válaszadók válasza, hogy megjelenik-e gyermeküknél a közlekedési kultúra ismerete általános iskolában?



9. diagram: Gyermekes szülőknél a közlekedési kultúra megjelenése gyermeküknél

Gyermektelen válaszadók válasza, hogy az ő gyermekkorukban megjelent-e a közlekedési kultúra ismerete általános iskolában?



10. diagram: Gyermekes szülőknél a közlekedési kultúra megjelenése gyermeküknél

A gyermektelen személyeknél a „nem” és a „nincs információ” válaszokat egybe vetettem, ugyanis, ha visszaemlékszik a személy a saját gyermekkorára, akkor van információja róla, tehát nem jelölheti azt a választ, hogy „nincs információ róla”. Valószínűleg itt a kitöltők lehettek kicsit figyelmetlenek. A két kördiagram összehasonlításából kikövetkeztethető, miképp javult a közlekedési kultúra ismeretterjesztése általános iskolákban, hiszen míg az első kördiagramon 48 fő válaszolt igennel, addig a másikon 42 fő válaszolt igennel, ami némi javulást hoz magával. A gyermektelen válaszadók közül 68 fő válaszolt nemmel és a diagramban is látszik, hogy többségben van ez a válasz. A gyermekkel rendelkező kitöltőknél viszont a „nincs információ róla” válaszlehetőség a 2-ik helyen áll a kördiagramban. Itt már érvényét nyeri ez a válaszlehetőség, merthogy a „nincs információ róla” nem azt jelenti, hogy nem oktatják a szülő gyermekének az iskolájában. Elképzelhető, az oktatás a gyerekeknek annyira kevés, hogy a gyermek nem beszél róla otthon, de attól még oktathatják az iskolában és nem azt jelenti, egyáltalán nem is beszélnek róla. Itt leginkább az oktatás módszerét vagy a kevés óraszámban való tanítást kellene megkérdőjelezni. Összeségében elmondható az évek alatti fejlődés, de még mindig nem olyan nagy, hogy komolyabb következményei legyenek a biztonságos közlekedés terén.

Létfontosságúnak tartottam kikérni azon válaszadók véleményét, ahol az iskolában megvalósul a közlekedésre nevelés, hogy értékeljék, milyen is véleményük szerint az oktatás. Ezt a következő diagram szemlélteti:

Amennyiben megvalósul, mi a véleménye a közlekedésre nevelés oktatásáról gyermeke iskolájában?



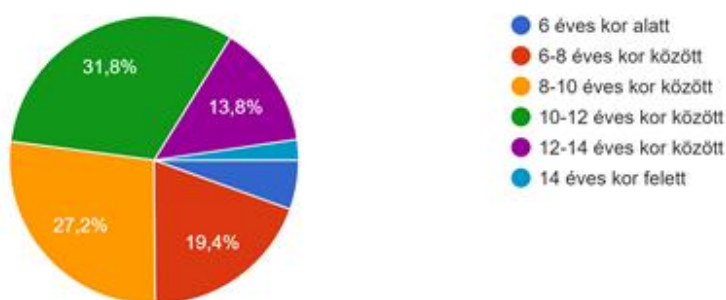
11. diagram: A kitöltők véleménye a közlekedés nevelésről

A „kiváló” és a „jó” értékelés csupán 14,9%-ot ért el, ami aktuális képet mutat, mennyire komolytalanul állnak hozzá az oktatás terén, egy ilyen jelentős hangsúllyal bíró témának. A válaszadók többsége szerint az oktatás megfelel, de lehetne a biztonságos közlekedés

témakörével többet is foglalkozni. Itt előjön, amit a Tudományos Diákköri Munkámban a hazai oktatásrendszerről taglaltam, miszerint emelni kellene a kutatás szerint is, eme témának az óraszámait és többször szóba kell, hogy kerüljön. Egy másik jelentős képviselő a diagramban, miszerint a szülők többségének nincs információjuk, arról, tanul-e gyermekük biztonságos közlekedést az iskolában vagy kap-e bármiféle oktatást hasonló témákon keresztül? Az pedig, hogy a gyerek nem mesél róla otthon, megint csak bizonyítja a helytelen oktatást vagy a téma kevés óraszámában való elsajátítását.

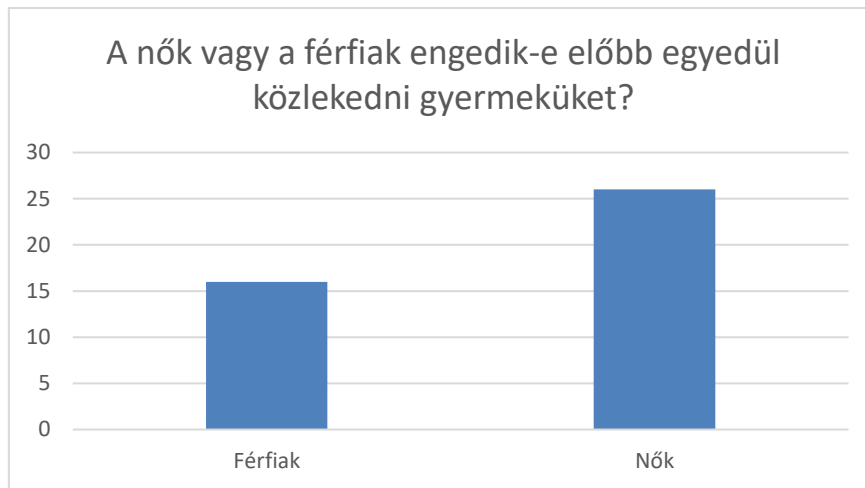
A következő kérdés, amire kerestem a választ, hogy a válaszadók mégis hány éves koruktól fogva engedik egyedül közlekedni gyermeküket? A válaszlehetőségek közül itt is különböző életkori csoportokat adtam meg a válaszadóknak. Ez a következőképpen néz ki:

Hány éves korától fogva engedi egyedül közlekedni gyermekét? (ide tartozik a „leszalad a boltba valamiért”, „átsétál a nagymamához”, „elmege az iskolába”, „közúton kerékpározik a barátaival”, stb.)



12. diagram: Hány éves kortól engedi egyedül közlekedni a szülő a gyermekét?

Számomra meglepő, hogy van olyan szülő vagy személy, aki már 6 éves kora alatt elengedné egyedül közlekedni. A válaszadók többsége 10-12 éves kora között engedné egyedül közlekedni gyermekét, illetve 8-10 éves kor között hagyja a gyermekét „szülői felügyelet” nélkül közlekedni. Véleményem szerint, a 14 éves kor már egy kicsit sok, mert, ha nem hagyjuk kibontakozni korábban a gyermekünket egyedül a közlekedés világában, akkor az hátrányosan hathat rá és félelmet kelthet benne az egyedül való közlekedésben. Kíváncsi voltam, hogy a nők vagy a férfiak engedik-e legkorábban egyedül közlekedni a gyermeküket.



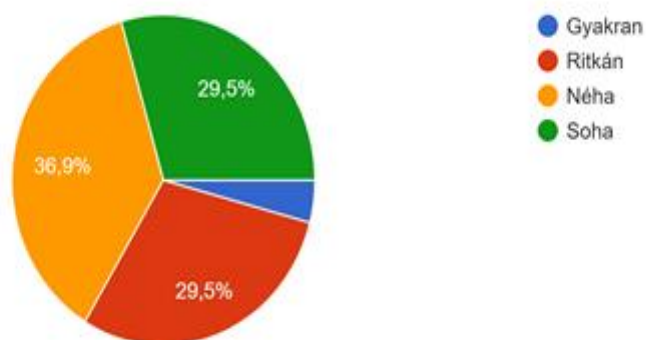
13. diagram: Női és férfi eloszlás, melyik nem engedi előbb egyedül közlekedni gyermekét

Megnéztem a 6-8 éves (szerintem a legkorábbi életkor) korra a válaszadókat és összevetettem a nők és a férfiak válaszadását. Ahogyan a fenti oszlopdiagramokon látszik meglehetősen, de a nők többsége engedné egyedül közlekedni a gyermeküket.

Fontos tényezőnek tartottam, hogyan jelenik meg az otthoni környezetben a szülők által történő felkészítés gyermekeik megfelelő közlekedésére. Legnagyobb százalékban a szülők mindig tanítják a gyermeküket a helyes közlekedésre, vagy csak akkor jön szóba a közlekedés témaköre, ha nem úgy közlekedik a gyermek, ahogyan azt a szülő elvárná. A második helyen a kutatásom alapján, egyes családoknál néha jön csak szóba otthon, feltételezhetően, amikor a szülő igenis szükségét érez a gyermekével való elbeszélgetés iránt. A kitöltők nagyon kis százaléka, viszont egyáltalán nem beszél otthon a közlekedés témaköréről. Ez egy kicsit meglehetősen számomra. Remélni mertem, hogy ezt a válaszlehetőséget nem fogják megjelölni, viszont akadt pár személy, akik megjelölték, szerencsére elenyészőnek tekinthető ez a 9 fő, de a „0” válaszadás jobb lett volna.

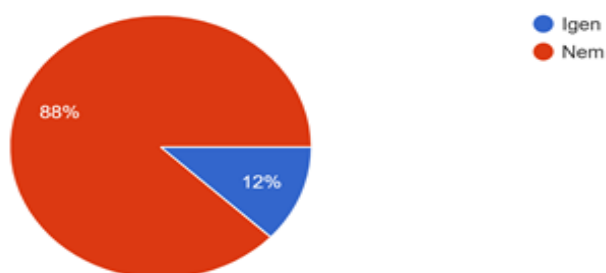
Dolgozatom során többször is kitekintést tettem, mennyire fontos is a szülői példamutatás. Ezáltal feltettem egy olyan kérdést, miszerint szoktak-e a szülők gyalogosként a tilos jelzésen áthaladni? A gyalogos szó kihangsúlyozása kiemelt, hiszen, a szülő gyalogosként részt véve a közlekedésben tudja a gyermekét legjobban tanítani. Külön feltettem utána egy másik kérdést, hogy akkor is áthaladnak-e, ha gyermekük ott van közvetlenül mellettük.

Szokott-e gyalogsként a tilos jelzésen áthaladni?



14. diagram: Gyalogsként tilos jelzésen áthaladók aránya

Akkor is, ha gyermeke ott van Önnel?



15. diagram: Gyalogsként áthaladás a tiloson, ha gyermeke is mellette van

Ha nem is gyakran, de az emberek többsége szokott áthaladni a tilos jelzéseken. Ez jól látszik a fenti diagramból is. A „Soha” válasz és a „Ritkán” egyenlő szavazatokat kaptak, ami nagyon jó értéknek tudható be a hazai közlekedés terén. Akkor viszont, ha a gyermekük is ott van mellettük, már „fordul a kocka”. A nagy többség nem halad át a tilos jelzésen, ez jól látszik az alatta lévő kördiagramból. Jobban örülnének a közlekedési kultúrát oktató szakemberek, ha az egész kör piros lenne, mert akkor gördülékenyebben menne az ő oktatásuk, hiszen a szülő nem neheztelné meg a feladatukat a rossz példamutatással.

Érdekelt a kutatómunkám folyamán, hogy a különböző nemi arányok mennyire szegik meg a KRESZ szabályit, mind gyalogsként, mind pedig járművezetőként és vajon melyik társadalmi nem, annyira szabályszegő, mint a másik?

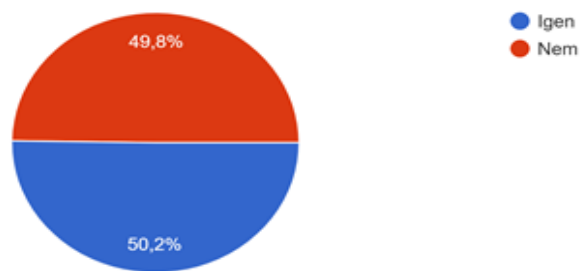


16. diagram: Nők (balra) és férfiak (jobbra) eloszlása, akik sosem szegték meg a KRESZ szabályait gyalogosként

Figyelmemül, azokat a nőket és férfiakat vettem, akik válaszuk alapján sosem szegték meg a KRESZ szabályait se gyalogosként, se pedig járművezetőként. Jól kimutatható, hogy a férfiak alkalmasabbak a közlekedési szabályszegésekre. A nők nagyobb arányban sosem szegték KRESZ szabályokat, mint a férfiak. A legtöbb nő általában kissé félve szokott a járművezetés témakörével megismerkedni, viszont sokkal körültekintőbbek, mint az a férfi, aki már rögtön az első perctől fogva, azt hiszi magáról, hogy egy profi autóversenyző és ilyenkor a kisebb KRESZ szabályokra is „fittyet hánny”, veszélynek kitéve ezzel a többi járművezetőt.

Felmértem a válaszadók közül, mennyien szenvedtek már vagy okoztak közlekedési balesetet? A lenti grafikon mutatja, hogy a kitöltők fele-fele arányban szenvedtek vagy okoztak már balesetet. Bár gondolhatnánk, hogy a nemek között lesz eltérés, viszont egyáltalán nem tapasztalható még egy kis „kilengés” sem a két nem között. Az arányok ott is fele-felében oszlanak meg egymással. Nem lehet mondani, hogy a nők vagy a férfiak szenvednek vagy okoznak több közlekedési balesetet. Az életkori kategóriák terén pedig kijelenthető, hogy nagyobbrészt nem a fiatalabb generációk „ludasak” egy-egy közlekedési balesetnél, hanem az idősebb generációk jóval több közlekedési balesetben voltak benne. Ez leginkább a rengeteg úton való vezetésből adódik elsősorban.

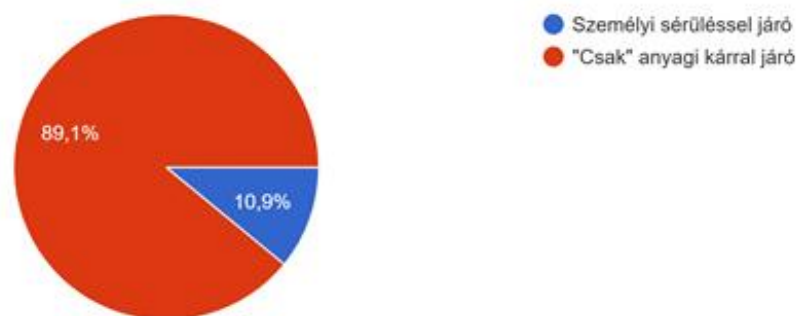
Volt-e már közlekedési balesete akár okozóként, akár elszenvedő félként?



17. diagram: Közlekedési balesetben résztvevők eloszlása

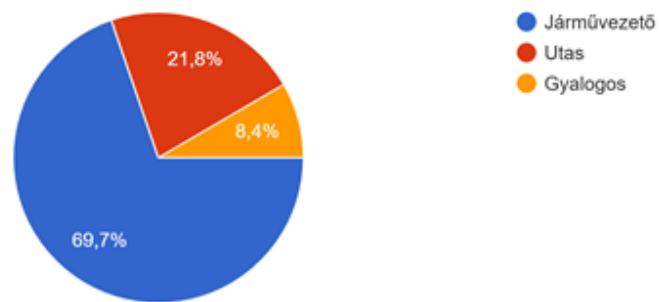
A következő 3 diagram, azokra a kitöltőkre vonatkozott, akik az előző fenti diagramra „Igen” választ adtak. Ezek a diagramok így oszlanak el:

Ha igen, akkor



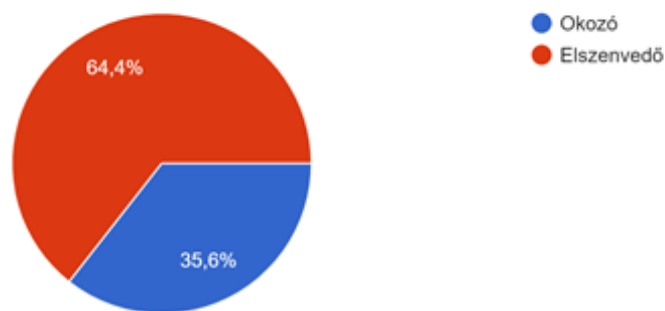
18. diagram: Személyi vagy anyagi káros közlekedési balesetek eloszlása

Ha igen, akkor hogyan vett részt a közlekedésben?



19. diagram: Járművezetők, utasok és gyalogosok eloszlása egy közlekedési baleset során

Ha igen, akkor Ön melyik volt a válaszlehetőségek közül?



20. diagram: Okozóként vagy elszenvedőként érintettek eloszlása egy közlekedési baleset során

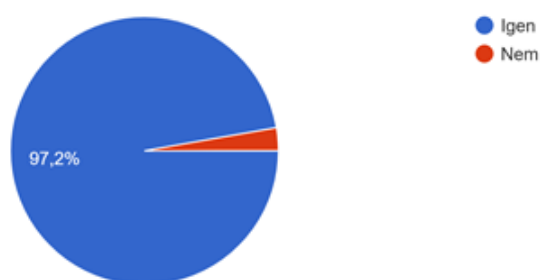
A legnagyobb öröm, ami ilyenkor egy közlekedési szakembert érhet, hogy a válaszadók közül roppantul kevés a személyi sérüléssel közlekedési balesetek száma és „csak” az anyagi kárral járó közlekedési balesetek vannak túlnyomó többségben. Meglátásom szerint sokkal jobb, ha egy tárgynak esik baja, minthogy egy emberélet múljon rajta.

A kitöltők nagy számban járművezetőként vettek részt a balesetben, az utasként és gyalogusként résztvevők száma alacsonyabb. Kivehető, hogy a gyalogosokkal történő közlekedési balesetek száma rendkívül kevés, ami kimondottan jónak mondható, hiszen amikor a gyalogos és egy gépjármű találkoznak, akkor mindig az „erősebb” nyer.

Az okozók és az elszenvedők százalékos eloszlását nem magyaráznám meg nagyon, hisz látható, hogy az elszenvedők száma nagyobb.

A legjobb és leghatásosabb kördiagram számomra, arra a kérdésemre alakult ki, hogy „kötelezővé tenné-e az alap közlekedési kultúra oktatását gyerekeknek az általános iskolában?”. A kitöltők közül csupán 6 személy nem gondolta a kötelezővé tételét, a többi személy viszont igen. Nem magyaráznám túl a lenti diagramot, merthogy a válasz adott, szükség van a szülők szerint is az alap közlekedésoktatásra gyermekeiknek.

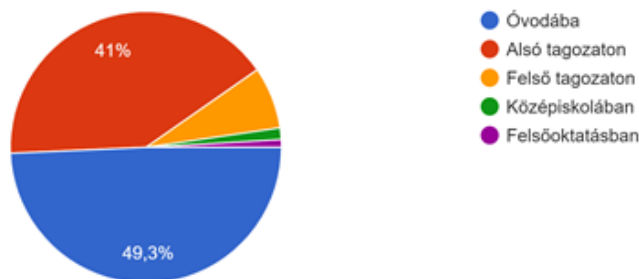
Kötelezővé tenné-e az alap közlekedési kultúra oktatását gyerekeknek az általános iskolában?



21. diagram: A közlekedési kultúra oktatását általános iskolában kötelezővé tevők számának eloszlása

Bár én a dolgozatomban leírtak alapján más véleményen vagyok és inkább általános iskolásoknak kezdeném el oktatni a tudatos közlekedést, a kitöltők nagy többsége szerint már óvodáskorban el kellene kezdeni a közlekedés alapoktatását. Számomra ez meglepő volt, mivel vélemény szerint egy óvodáskorú gyermek még nem tart ott az ő úgynevezett „belső világában”. A diagramból még kivehető, hogy a felsőbb korosztályoknál már nem érdemes elkezdni az oktatást.

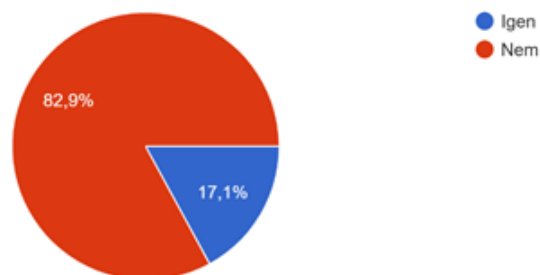
Ha igen, akkor Ön szerint mikor kellene elkezdni az alap közlekedési kultúra megismerését?



22. diagram: A közlekedéskultúra megismerésének kezdése a gyermekeknél

Legutolsó kérdésként pedig, az interjúban is előjött kérdésemet tettem fel, mennyire is tudnak az emberek általában a közlekedési alapvizsga intézményéről? Itt is segítségül hívom a kördiagramot, amin jól kivehetőek az adatok:

Hallott-e, ismeri-e a múlt évben bevezetett közlekedési alapvizsga intézményét?



23. diagram: A válaszadók ismeretének megoszlása a közlekedési alapvizsga intézményéről

Tökéletesen kivehető, sajnos a kitöltők többsége nem ismeri a közlekedési alapvizsga intézményét. Az interjúból kiderült sok gyermek kitöltötte a vizsgatesztlapot, mégis itt nem az látható, hogy a szülők tudnának-e róla. Feltehetően csak a kommunikáción kell javítani a szülők felé és mint ahogyan sokat említettem, bele kell őket is vonni az oktatásba!

A kérdőív végén megkértem a kitöltőket mondják el, mivel fejlesztenék, javítanák az alap közlekedési kultúra tanítását gyermekkorban? Pár válaszlehetőséget megadtam a válaszadók számára, de ők is gazdagíthatták hasznos ötleteikkel a kutatómunkámat. Természetesen a megadott lehetőségeimnél több választ is ki lehetett választani. A végeredmény pedig amire a legtöbb szavazat jött, hogy igenis kötelezővé kell tenni a közlekedés alapoktatását. Zömében a további lehetőségekre nagyjából ugyanolyan arányban érkeztek szavazatok. Ezek a következők voltak: „Több rendezvény a gyermekek, kisiskolások számára”; „Több „mini KRESZ” park építése” és a „Játékos kerékpáros oktatás az iskolában”. Ezekre a válaszlehetőségekre majdnem 50%-os válaszadás történt a kitöltőkön keresztül. A kitöltők saját ötleteikkel is „megajándékoztak”. Ezek közül nagyon tetszett és hasznosnak gondolom a „Videófilmek levetítése közlekedési balesetekről, "ha ezt csinálod ez fog történni" jelleggel” választ. Illetve még az „Akár tesi óra terhére a kerékpározás, gyalogos közlekedés” választ is hasznosnak gondolom. Van olyan kitöltő, aki pedig visszahozná, a STOP! Közlekedj okosan mesét és annak részeit vetítené le újra és van, aki szerint az oktatás minőségén kell változtatni.

8. ÖSSZEGZÉS ÉS JAVASLAT

Összességében megállapítható, hogy nagy szükség van a gyermekek biztonságos közlekedésre való nevelésére. Sajnos, azonban országosan még kiforratlan a téma, illetve van, ahol egyáltalán nem jelenik meg a „közlekedés”, mint téma, és akkor a közlekedésbiztonság oktatásáról már ne is beszéljünk. A bevezetésben úgy kezdtem és így is szeretném lezárni, hogy mindannyian közlekedünk, legyen az gyerek, középkorú vagy idős. A KRESZ nem tesz kivétel gyermek és felnőtt között, hiszen mindkettőre vonatkozik.

Megoldásként vetném fel, egy esetleges jogszabály- vagy kerettantervmódosítást, melyben kitérnek a közlekedésbiztonságra nevelés fontosságára gyermekkorban és kötelezővé teszik az iskolákban az oktatását, illetve megemelik a közlekedés óraszámát.

Az országosan több „mini KRESZ park” is egy nagy előrelépés lenne a témával kapcsolatosan, mert akkor lehetne a gyerekeknek gyakorlati foglalkozásokat is tartani odakint, az iskola által. Legalább minden nagyobb városba kellene egy ilyen park és akkor a következő generációk számára, már megalapozódna gyermekkorban a biztonságos közúti közlekedés fontossága és valamilyen szinten egy kis „rutint” is adna, már ilyen korai életszakaszban.

Az Országos Balesetmegelőzési Bizottságnak több rendezvényt kellene szervezniük a gyermekeknek és kisiskolások számára, illetve kellően támogatni és népszerűsíteni országosan, a közlekedésbiztonságra nevelés hasznosságát gyermekkorban. Dolgozatomat egyetlen egy saját idézettel szeretném befejezni, ami szerintem összegzi az egész téma aktualitását és fontosságát. Ha esetleg még maradt bennünk kérdés a vége felé, akkor is érdemes elolvasni az idézetem, mert nagyban segít megválaszolni kérdéseinket és szerintem egy kicsit változik a véleményünk, még akkor is, ha az embernek nincs gyermeke. Egyszer mondta édesapám, hogy egy szülőnek a legnagyobb tragédiája az életében, ha gyermekét elveszíti és egy apa nem temetheti a fiát. Kedves szülők próbáljanak meg tenni ez ellen közösen és higgyék el nem kell félve elengedni gyermeküket otthonról a közlekedés „félelmetes” világába, hiszen akkor egy rizikófaktor már ki is tudtak zárni a félelmükből, hogy gyermeküket elveszthetik.

*„Hogyan is akarjuk a fiatal generációkat bármilyen fontos alaptantárgyra
tanítani az iskolában, ha el sem jutnak az intézményig,
mert útközben közlekedési baleset éri őket,
hiszen ők azt a világot nem ismerik,
nem lett számukra oktatva.”*

Saját gondolat

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. BOROS-FARKAS BERNADETT: A tanulóval való egyéni foglalkozás alapvető szabályai, módszerei IV. A hiperaktív tanulók fejlesztése, a figyelemzavarral küzdő tanulók fejlesztése. Budapest, Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet
2. DÁVID ANDREA-DR. GADÓ MÁRTA-CSÁKVÁRI JUDIT: Látássérült emberek elemi és foglalkozási rehabilitációja. Budapest, ÖNkorPress Kiadói Kft.
3. DEGENHARDT, H.- MUROL, H.: Mozgástréning vakok számára. Budapest, Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Főiskola
4. DR. MAJOR RÓBERT: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. Ph.D értekezés
5. HILSE, J. – SCHNEIDER, G.: Verkehrssicherheit. Handbuch für Entwicklung von Konzepten. Boorberg Verlag, Stuttgart etc
6. HORVÁTH DÓRA: A Gyermek Biztonságos Közlekedésre Való Nevelése. Tudományos Diákköri Konferencia Dolgozat
7. NÉMETH MÁRTA: A látásfogyatékosok nevelésében, oktatásában, fejlesztésében alkalmazott eljárások. Budapest, Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet
8. PROF. DR. HOLLÓ PÉTER: Közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók gyűjtése és figyelemmel kísérése Magyarországon Integrátor Fórum

Felhasznált jogforrások

9. A büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény
10. A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény
11. 1991. évi LXIV. törvény a Gyermek jogairól szóló, New Yorkban, 1989. november 20-án kelt Egyezmény kihirdetéséről *
12. 110/2012. (VI. 4.) Korm. rendelet a Nemzeti alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról

Felhasznált internetes források

13. ORFK Baleset-megelőzési Osztály: KRESZ módosítás, 2007. április 1.-től.
https://nemmegyakresz.eoldal.hu/cikkek/jogszabalyok/kresz-modositas_-2007_-aprilis-1_-tol.html Megtekintés ideje: 2021.10.20.
14. FEHÉR KÖNYV -Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé- Brüsszel, Európai Bizottság. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>
Megtekintés ideje: 2021.10.31.
15. Nagy Gergely: Május elsején lép életbe a KRESZ-módosítás.
<https://www.vezess.hu/hirek/2001/04/28/majus-elsejen-lep-eletbe-a-kresz-modositas/>
Megtekintés ideje: 2021.10.10.
16. Közlekedési alapismeretek gyerekeknek, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium.
http://eletuton.hu/attachments/attachment/929/Kozlekedesi_alapismeretek_gyerekeknek_szakember_print.pdf
17. Lencsés Csaba: Kötelező KRESZ-oktatás az általánosban? www.vezess.hu/
Megtekintés ideje: 2021.10.10.
18. Sztaniszlav Tamás: Közlekedésre nevelés, oktatás <http://www.ketosz.hu/> Megtekintés ideje: 2021.10.01.
19. Dr. Mikos Borbála: Balesetek, mérgezések gyermekkorban.
<https://www.bethesda.hu/kisokos/balesetek-mergezések-gyermekkorban> Megtekintés ideje: 2021.07.15.
20. Közlekedési alapismeretek gyerekeknek, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium,
http://eletuton.hu/attachments/attachment/929/Kozlekedesi_alapismeretek_gyerekeknek_szakember_print.pdf Megtekintés ideje: 2021.05.10.
21. Edsys Tower: Top 18 Road Safety Rules To Teach Your Students
<https://www.edsys.in/> Megtekintés ideje: 2021.10.20.
22. Sommer Ágnes: Biztonságos közlekedés gyerekekkel <https://www.gyerekbiztos.hu/>
Megtekintés ideje: 2021.09.20.
23. Tájékoztató a minden napi közlekedésben Fogyatékosággal Élőket Támogató Szakmai Közösség honlapja
http://fetszk.njszt.hu/dokumentum/latasserulek_kozlekedest_segito.pdf

24. BALESET-MEGELŐZÉS. Budapest, Magyar Rendőrség. <http://www.police.hu/a-rendorsegrol/testulet/rendeszeti-szakterulet/baleset-megelozes> Megtekintés ideje: 2021.09.13.
25. Szűcs Gyula: Régen minden jobb volt? A KRESZ-oktatás biztosan! <https://port.hu/cikk/magazin/regen-minden-jobb-volt-a-kresz-oktatas-biztosan/article-41341> Megtekintés ideje: 2021.07.15
26. Oktatás. Budapest, Bringaakadémia. <https://www.bringaakademia.hu/oktatas> Megtekintés ideje: 2021. 09.18.
27. KRESZ tudás gyerekeknek. Budapest, Országos Balesetmegelőzési Bizottság. <https://kreszvaltozas.hu/hir/kresz-tudas-gyerekeknek/> Megtekintés ideje: 2021. 09.10.
28. Tavasszal jön a közlekedési alapvizsga az általános iskolákban. Eduline. https://eduline.hu/kozoktatas/20210220_kozlekedesi_alapvizsga Megtekintés ideje: 2021.10.13.
29. Eddig 57 ezer diák teljesítette a közlekedési alapvizsgát, mátol indul a második kör. Eduline. https://eduline.hu/kozoktatas/20210510_kozlekedesi_alapvizsga Megtekintés ideje: 2021.10.13.

Egyéb felhasznált források

30. Központi Statisztikai Hivatal: ÚTMUTATÓ A SZEMÉLYSÉRÜLÉSEK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET statisztikai adatfelvételi lap kitöltéséhez. Útmutató. Nyilvántartási szám: 1009
31. Interjú Az Aktív Magyarországért Felelős Kormánybiztosi Iroda vezetőjével

ÁBRAJEGYZÉK

1. diagram: A közúti balesetben megsérült gyermekek száma 2008-2020	10
2. diagram: Közúti balesetben meghalt gyermekek száma 2001-2020	11
3. diagram: Élveszületett gyerekek száma 2001-2020	12
4. diagram: A gyermekeket védő passzív biztonsági eszközök használati aránya [%] Magyarországon 1992-től 2010-ig	13
5. diagram: A kitöltők korcsoportos eloszlása	43
6. diagram: A kitöltők különböző vezetői engedéllyel rendelkezők száma	44
7. diagram: Hány éve vezetnek a nők (bal oldal) és a férfiak (jobb oldal).....	45
8. diagram: Gyermekekkel rendelkező válaszadók	46
9. diagram: Gyermekek szülőknél a közlekedési kultúra megjelenése gyermekükénél	47
10. diagram: Gyermekek szülőknél a közlekedési kultúra megjelenése gyermekükénél ..	47
11. diagram: A kitöltők véleménye a közlekedés nevelésről.....	48
12. diagram: Hány éves kortól engedi egyedül közlekedni a szülő a gyermekét?	49
13. diagram: Női és férfi eloszlás, melyik nem engedi előbb egyedül közlekedni gyermekét	50
14. diagram: Gyalogosként tilos jelzésen áthaladók aránya	51
15. diagram: Gyalogosként áthaladás a tiloson, ha gyermeke is mellette van.....	51
16. diagram: Nők (balra) és férfiak (jobbra) eloszlása, akik sosem szegték meg a KRESZ szabályait gyalogosként.....	52
17. diagram: Közlekedési balesetben résztvevők eloszlása.....	53
18. diagram: Személyi vagy anyagi káros közlekedési balesetek eloszlása	53
19. diagram: Járművezetők, utasok és gyalogosok eloszlása egy közlekedési baleset során	54
20. diagram: Okozóként vagy elszenvedőként érintettek eloszlása egy közlekedési baleset során	54
21. diagram: A közlekedési kultúra oktatását általános iskolában kötelezővé tevők számának eloszlása	55
22. diagram: A közlekedéskultúra megismerésének elkezdése a gyermekeknél.....	56
23. diagram: A válaszadók ismeretének megoszlása a közlekedési alapvizsga intézményéről.....	56

1. ábra: Az alsós évfolyamok heti órabeosztása	18
2. ábra: A felsős évfolyamok heti órabeosztás	19
3. ábra: Technika és tervezés óra beosztása 1-4. évfolyamig	21
4. ábra: Technika és tervezés óra beosztása 5-8. évfolyamig	22
1. kép: STOP! Közlekedj okosan! képeskönyv címlapja	34
2. kép: Közlekedő kisokos munkafüzet borítója	36

MELLÉKLETEK

1. számú melléklet: Kutatás alapjául szolgáló kérdőív

GYEREKKÉNT FELNŐTT FEJJEL AZ UTAKON - avagy a biztonságos közlekedésre nevelés hasznossága gyermekkorban-

Tisztelt Kitöltő!

Horváth Botond Csaba, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Karának negyedéves hallgatója, azzal a kéréssel fordulok Önhöz, hogy az alábbi kérdőív kitöltésével segítse munkámat a Tudományos Diákköri dolgozatom, valamint a szakdolgozatom sikeres elkészítéséhez.

Dolgozatomban a közlekedésben résztvevő legvédtelenebb és a legveszélyeztetettebb „szereplőket”, vagyis a gyerekeket helyezem kutatásom középpontjába. A gyermekek biztonságos közlekedésre nevelése számomra nagyon fontos, így szeretném kérni az Önök véleményét is a kutatásomhoz. Ebből kifolyólag kérem meg Önt, hogy töltsse ki kérdőívemet.

A kérdőív kitöltése kb. 5 percet vesz igénybe.

A kérdőívben megadott válaszadás anonim módon történik, a válaszait csak és kizárólag dolgozatom elkészítéséhez használom fel.

Előre is köszönöm szíves együttműködését és segítségét!

***Kötelező**

1. Az Ön neme? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ Nő

☐ Férfi

2. Az Ön életkora? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ 14-16

☐ 17-20

☐ 21-24

☐ 25-30

☐ 31-40

☐ 41-50

☐ 51-60

☐ 60-

3. Milyen vezetői engedéllyel rendelkezik? * *Válassza ki az összeset, amely érvényes.*

☐ Nem rendelkezem vezetői engedéllyel

☐ "A" kategória

☐ "B" kategória

☐ "C" kategória

☐ "D" kategória

☐ "AM" kategória

☐ "A1" kategória

☐ "A2" kategória

Egyéb: ☐ _____

4. Mennyi ideje vezet? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ 1 évnél kevesebb ideje
- ☐ 2 év - 3év
- ☐ 4 év - 6év
- ☐ 7 év - 9év
- ☐ 10 évnél régebb óta

5. Van-e gyermeke? (Amennyiben nincs gyermeke, akkor kérem emlékezzen vissza a saját általános iskolás éveire és a saját nevében válaszoljon a további kérdésekre, hogy Önnek milyen volt a közlekedési kultúra megismerése gyermekkorában az iskolájában.) *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ Igen
- ☐ Nem

6. Mennyi idős az Ön gyermeke/gyermekei?

7. Megvalósul-e gyermeke oktatási intézményében a közlekedési kultúra ismerete? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ Igen
- ☐ Nem
- ☐ Nincs információm róla

8. Amennyiben megvalósul, mi a véleménye a közlekedésre nevelés oktatásáról gyermeke iskolájában?

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ Kiváló az oktatás
- ☐ Jó az oktatás, pont amennyire szüksége van a gyermekemnek rá
- ☐ Megfelelt az oktatás, de lehetne többet is foglalkozni a témával
- ☐ Nincs információm róla/gyermeke nem mesél róla

9. Hány éves korától fogva engedi egyedül közlekedni gyermekét? (ide tartozik a „leszalad a boltba valamiért”, „átsétál a nagymamához”, „elmege az iskolába, „közúton kerékpározik a barátaival”, stb.) * *Soronként csak egy oválist jelöljön be.*

- ☐ 6 éves kor alatt
- ☐ 6-8 éves kor között
- ☐ 8-10 éves kor között
- ☐ 10-12 éves kor között
- ☐ 12-14 éves kor között
- ☐ 14 éves kor felett

10. Otthon mennyit foglalkozik a gyermekével közlekedés témában? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ Mindig tanítom a helyes közlekedésre gyermekemet, amikor együtt megyünk valahova
- ☐ Néha jön csak szóba
- ☐ Csak akkor jön szóba, ha gyermekem nem úgy közlekedik, ahogyan azt én elvárnám
- ☐ Egyáltalán nem beszélünk róla gyermekemmel Egyéb:
- ☐ _____
- ☐

11. Szokott-e gyalogsként a tilos jelzésen áthaladni? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ Gyakran
☐ Ritkán
☐ Néha
☐ Soha

12. Akkor is, ha gyermeke ott van Önnel? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ Igen
☐ Nem

13. Mennyire követi/tartja be a KRESZ szabályokat gyalogsként? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ Sosem szegtem meg a KRESZ szabályait
☐ Kis mértékben ritkán szegtem meg a KRESZ szabályait
☐ Kis mértékben sokszor szegtem meg a KRESZ szabályait
☐ Nagy mértékben ritkán szegtem meg a KRESZ szabályait
☐ Nagy mértékben sokszor szegtem meg a KRESZ szabályait

14. Mennyire követi/tartja be a KRESZ szabályokat járművezetőként? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- ☐ Sosem szegtem meg a KRESZ szabályait
☐ Kis mértékben ritkán szegtem meg a KRESZ szabályait
☐ Kis mértékben sokszor szegtem meg a KRESZ szabályait
☐ Nagy mértékben ritkán szegtem meg a KRESZ szabályait
☐ Nagy mértékben sokszor szegtem meg a KRESZ szabályait

15. Volt-e már közlekedési balesete akár okozóként, akár elszenvedő félként? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ Igen

☐ Nem

16. Ha igen, akkor

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ Személyi sérüléssel járó

☐ "Csak" anyagi kárral járó

17. Ha igen, akkor hogyan vett részt a közlekedésben?

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ Járművezető

☐ Utas

☐ Gyalogos

18. Ha igen, akkor Ön melyik volt a válaszlehetőségek közül?

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ Okozó

☐ Elszenvedő

19. Kötelezővé tenné-e az alap közlekedési kultúra oktatását gyerekeknek az általános iskolában? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ Igen

☐ Nem

20. Ha igen, akkor Ön szerint mikor kellene elkezdni az alap közlekedési kultúra megismerését? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ Óvodába

☐ Alsó tagozaton

☐ Felső tagozaton

☐ Középiskolában

☐ Felsőoktatásban

21. Ön szerint hogyan lehetne fejleszteni/javítani az alap közlekedési kultúra tanítását gyermekkorban? *

Válassza ki az összeset, amely érvényes.

☐ Több „mini KRESZ” park építése

☐ Több rendezvény a gyermekek, kisiskolások számára

☐ Kötelező alapoktatás az általános iskolákban

☐ Játékos kerékpáros oktatás az iskolában

☐ Feleslegesnek tartom Egyéb:

☐

22. Hallott-e, ismeri-e a múlt évben bevezetett közlekedési alapvizsga intézményét? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

☐ Igen

☐ Nem