

Közlekedésre nevelés, oktatás

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), amelyben egyaránt teret kapnak az iskolarendszerű és az iskolarendszeren kívüli képzési formák, valamint az informális tudás megszerzésének elismerése is. Az LLL által biztosított tudástér lehetőséget nyit mind a klasszikus neveléstudomány, mind a további társtudományok – pl.: kognitív pszichológia, neurológia, tudásmenedzsment, stb. –, szakmai műhelyek együttműködéséhez is.

A közlekedésre nevelési ismeretek egységes rendszerű fejlesztésének céljával indult a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram részeként az Életúton Program (KTI), mely a különféle közlekedő korosztályok számára nyújt életkoruknak megfelelő ismereteket a mindennapi biztonságos közlekedés elsajátításához.

1. Gyermek közlekedésre nevelése

Azonos közlekedési helyzet minden életkorban azonos döntést, cselekvést kíván, ebben az értelemben nincs „gyerek KRESZ”. Ugyanakkor minél fiatalabb korosztály a célcsoport, annál hangsúlyosabban kell az életkori sajátosságokat figyelembe venni a kialakítandó programok megalkotása során. Ezek ugyanis az átadható ismeretek mellett behatárolják annak formáját, módszerét és a lehetséges csatornákat is.

Magyarországon az igényeket jelenleg mobil KRESZ parkok üzemeltetésével foglalkozó vállalkozások elégítik ki, melyek kül- és beltéren egyaránt tudnak megfelelő eszközöket biztosítani az óvodás és iskolás gyermekek oktatásához. Ugyanakkor ez a forma a rendszerességet nem tudja biztosítani.

1.1. Óvodás korosztály

Alapvetően elmondható, hogy az óvodás korúaknak nincs kialakult veszélyérzetük, egyszerre egy dologra fókuszálnak, a hallásuk még nem elég fejlett, hogy a forgalmi zajokat irányuk szerint megkülönböztessék, sem a sebességet, sem a távolságot nem tudják még helyesen felmérni. 6-7 éves korra az érzékszervek összerendezetten kezdenek működni, erősödik a térlátás, stabil lesz az egyensúlyérzék, a mozgás és finommozgások jelentősen fejlődnek.

Az iskolába szoktatás, az óvoda és iskola közötti átmenet gördülékeny kezelésében a kerékpározás, mint mozgásforma, jó eszköz lehet, lévén a különféle mozgásokkal – így például a kerékpározással – jól fejleszthető az elvontabb gondolkodás is.

Az óvodai nevelés során nincs központi módszertan, a tantervet minden intézmény magának dolgozza ki. Az oktatás részét elsősorban a gyalogos közlekedési alapismeretek bemutatása képezi. Szükséges a gyermekek egyes részképességeinek magasabb szintre emelése, melynek segítségével személyiségük harmonikusabb módon képes a közlekedési jelek, jelzések észlelésére, feldolgozására és a megfelelő válasz alkalmazására. Fontos lenne, hogy ha nem is központi tanterv mentén, de legalább meghatározásra kerüljenek a célok, s ezek irányában történjen előrelépés.

Kiemelten fontos ebben az életkorban a szülők szerepe, hiszen mindennapos magatartásukkal alapvetően belenevelik gyermekeiket egy bizonyos típusú közlekedési szemléletbe, helyes példamutatásukkal nagymértékben tudják formálni

azt. Az Életúton Program részeként kidolgozásra került egy kézikönyv szülők számára „*Ez nem gyerekjáték, Kézikönyv szülőknek 5 év alatti gyerekek biztonságos közlekedésre neveléséhez*” címmel.

Javasolt tevékenységek:

Az óvodás korú gyermekek közlekedési nevelési céljainak és módszertanának meghatározására központi iránymutatás szükséges, melynek során a gyermekek mellett a szülők ismereteinek bővítésére is figyelmet kell fordítani.

1.2. Általános iskolai korosztály

Az életkori sajátosságok szempontjából alapvetően elkülönítendő a kisiskolás és felső tagozatos korcsoport. Magyarországon az általános iskolai tantervben csak régen szerepelt a közlekedési ismeretek oktatása és számonkérése. Az oktatási intézmények külön programok keretében bővítették a tanulók ismereteit. Komoly fejlődést jelent, hogy 2013 őszétől a kerékpározás már kerettanterven belül is választható lesz az iskolákban: Bejárható Magyarország részeként a BringaAkadémia. A választható kerettanterv heti 1 órában, évi 32 foglalkozást biztosít. A BringaAkadémia programban a 3-4. illetve 5-6. osztályos tanulók megismerkedhetnek a KRESZ alapjaival, a kerékpáros technikai alapismeretekkel, gyakorlati ismeretekkel, a kerékpáros közlekedéssel. A Bejárható Magyarország programban öt „jármód” került nevesítésre, melyek alkalmasak az ország bejárására: gyalogos, kerékpáros, lovas, vitorlás és túrakenus. A „jármódok” megismerése túrázással történik, így a szabadidő mozgással történő kitöltésére is motivál, ezáltal járulva hozzá a népesség egyre romló testi és mentális egészségi állapotának javításához, egy egészségesebb társadalom megteremtéséhez. További információk érhetők el a www.vuelta.hu/bringaakademia és a www.oktatas.hu oldalakon. Az elmúlt években egyre több – iskolarendszeren kívüli – oktatási program indult általános iskolások számára. Az egyik legrégebbi a „BringaSuli”. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával zajló program célja az, hogy elméleti és gyakorlati képzés során megtanítsa a gyerekeknek a biztonságos közlekedés alapjait. Az elméleti és gyakorlati tananyag kialakítása során a hazai tapasztalatok mellett, a nagy-britanniai BikeAbility programok és a svájci ProVelo módszertanát használták fel és fejlesztették tovább a szervezők. A képzési módszertan 2011 óta az EU támogatású regionális kerékpáros fejlesztések, tájékoztatási kötelezettségek részébe integrálódva működik.

Az ORFK által létrehozott „Az iskola rendőre” programba a 2012/2013 tanévben 2774 oktatási intézmény kapcsolódott be, 2110 rendőr delegálásával. A program célja az általános iskolás diákok számára érdekesebbé, kézzelfoghatóbbá tenni a helyes közlekedés szabályait. A programban résztvevő rendőrök osztályfőnöki órákon, szülői értekezleteken vesznek részt, vetélkedőket szerveznek. A delegált rendőrök fluoreszkáló szilikon karkötőket, fényvisszaverő karpántokat, tornazsákokat, láthatósági mellényeket, matricákat, oktató DVD-t, „Tóbiás és Balambér közlekedési kalandjai” interaktív hangoskönyveket osztanak szét, amiben mesefigurák kalandjain keresztül mutatják be a helyes közlekedést 4-7 éves gyerekeknek. A gyermekek, amennyiben az NKH és a rendőrség munkatársai kerékpárjukat műszakilag rendben találják, kerékpáros igazolványt kapnak és „szuperbringás” matricát ragasztanak rá. Az oktatás mellett a rendőrök közvetlen elérhetőséget (e-mail cím, telefon) is biztosítanak a diákok számára, a folytonos kapcsolat fenntartása érdekében. Az iskola rendőre program része a „**Szuperbringa**” program, melynek keretében 300 ezer gyermek számára kiosztásra került a „Bringa kalauz” kézikönyv, ami a legfontosabb tudnivalókat foglalja össze a biztonságos kerékpározásról. A „**Bringázz**

a suliba” „Kerékpáros busz” programok keretében az alsó tagozatos gyermekek reggelként együtt kerékpároznak szülői kíséretében az iskolába, majd délután haza.

Ezt a korosztályt célozza meg a Magyar Autóklub „Ki a mester két keréken” versenykiírása és a több ezer gyereket elérő oktatási kamionos kitelepülés (<http://www.autoklub.hu/node/106>).

Hazánkban a rendszerváltás előtt, a 70-es, 80-as években épültek „KRESZ parkok”, melyek segítségével a gyermekek biztonságos környezetben, játékos formában tanulhatták meg a közlekedés szabályait. Ezek a rendszerváltást követően jellemzően a fenntartás hiánya miatt használhatatlanná váltak. A kivételeket a civil kurázi mentette meg, például a városligeti KRESZ park 2007-ben történt felújítását a Szeretem Magyarországot Klub kezdeményezte támogatókat gyűjtve.

Javasolt tevékenységek:

- *A választható kerettantervek népszerűsítésére van szükség, valamint ezek egy részének beépítésére a Nemzeti Alaptanterv kötelező oktatási anyagába. Fontos, hogy a képzéseket megfelelő képzettséggel és ismeretekkel rendelkező szakemberek végezzék. Valamint ezeknek a szakembereknek a képzése és fejlesztése biztosított legyen.*
- *Szükséges nagyobb területi egységenként „KRESZ parkok” létesítése, a meglévők felújítása és fenntartása.*
- *Kiemelten fontos, hogy a gyermekek számára az életkoruknak megfelelő információtartalmú és pedagógiai módszertanú oktatási programok készüljenek.*

1.3. Középiskolások

A középiskolai oktatásban semmilyen szinten sem szerepelnek a közlekedési ismeretek. Egyes középiskolák tantermeikbe szerveznek kedvezményes KRESZ oktatást, támogatják a jogosítvány megszerzését. Ez azonban nem országos gyakorlat. A 16. évüket betöltött személyek tehetnek KRESZ vizsgát (korábban ez 14 év volt) és vezethetnek segédmotoros kerékpárt (AM kategóriás jogosítvány).

Javasolt tevékenységek:

- *Amennyiben a KRESZ oktatás az alaptanterv része lenne, úgy a járművezető képzésben később résztvevők tudása megalapozottabb lenne, míg azok, akik a későbbiekben nem vesznek részt ilyen képzésben életük során legalább egyszer kötelezően elsajátítanák az alapokat.*
- *Azonban nem elég csupán a KRESZ szabályok ismerete és betartása. Az oktatás nem csak a paragrafusokról, hanem a többi közlekedő szokásának, várható viselkedésének ismeretéről, a védtelen (gyalogos, kerékpáros) közlekedők segítségéről (Bécsi egyezmény115), a többi fél hibáinak tolerálásáról, tehát a teljes közlekedési kultúráról kell, hogy szóljon.*

2. Felnőttek képzése

2.1. Fiatal felnőttek és járművezető képzés

Jellemzően a fiatal felnőttek szereznek jogosítványt, az idősebbek körében ez már kevésbé gyakori. Jelenleg a gépjárművetői képzés csupán érintőlegesen foglalkozik a kerékpáros közlekedéssel, ugyanakkor **szükséges, hogy a gépjárművezetők jobban megismerjék** várható mozgásukat és a velük szembeni helyes viselkedést, a kerékpárosokra vonatkozó szabályokat. A közlekedéshez kapcsolódó hitrendszer még könnyen formálható ezen korosztályban és ez az egyik legfogékonyabb réteg a

kerékpározásra. Kiemelten kell kezelni a nehézgépjármű vezetők körében a holt térben megjelenő védtelen közlekedők megjelenését.

Javasolt tevékenységek:

- *A járművezetői képzésben hangsúlyos elemként jelenjen meg a kerékpáros közlekedés ismeretanyaga.*

2.2. Középkorúak

A jogosítvánnyal már rendelkező, aktív gépjárművezetők további ismereteinek bővítésére szervezett, kötelező oktatási keretek között már nincs lehetőség, más csatornákon keresztül szükséges eljuttatni számukra a megfelelő ismeretanyagot a közlekedési szabályok változásairól, a helyes közlekedési ismeretekről. Napjainkban a médiának van talán a legnagyobb hatása az emberek életmódjára, azon belül a közlekedési szokásokra is. Rendkívül hatásos külföldi televíziós kampányok például sorakoznak, melyekből csak elvétve szemezget a hazai gyakorlat (Itthon a motorkerékpárosok baleseti kockázatairól szólnak elsődlegesen az ilyen jellegű kampányok). Egy hosszú távú, átfogó, rendszeres megjelenésű, a biztonságos és toleráns közlekedést célzó kampány, mely jelentős mértékben épít a különféle médiumokra is, hatással lehetne ezen célcsoport közlekedési szokásainak befolyásolására. Ezen belül formálható lenne a kerékpárosok közlekedése, szabálykövetése, valamint a gépjárművezetők kerékpárosokkal szembeni viselkedése is.

Ez a korosztály a potencionális kerékpározók rétege, sok közöttük a „szeretnék, de...” attitűdű közlekedő, akiket legkülönbébb félelmek gátolnak abban, hogy kerékpározzanak. Ezen félelmek természetesen a többi korosztályban is megfigyelhetők, de ebben a korosztályban még érdemes formálni őket, ha nehezebben is megy, mint a fiatalabb rétegeknél. Nemzetközi példák léteznek kerékpáros oktató tevékenységet végző szervezetekre, ahol kifejezetten ezen korosztályt igyekeznek bevezetni a kerékpáros, illetve a közlekedési ismeretekbe.

Javasolt tevékenység:

- *Komplex ismeretterjesztő, szemléletformáló kampányok kidolgozása a közmédiumok bevonásával.*
- *A családoknak fontos szerepe lehet a közlekedésbe nevelés formálásában is, elérésük e célból is fontos.*

2.3. Idősek, nyugdíjasok

Az adatok alapján az idősek közlekedési balesetbeli halálozási kockázata 16 %-kal magasabb, a 65 év alatti korosztály átlagánál. Az országonkénti összehasonlítás adatai pedig azt mutatják, hogy az egyes tagállamok között hatalmas különbségek vannak az idős emberek közlekedésbiztonságának vonatkozásában. Az idősebbek esetében nem csak az a fontos, hogy ismerjék és figyelembe vegyék saját korlátaikat, hanem a többi közlekedő részéről is szükséges az elfogadásuk, segítségük, hiszen korosztályi szempontból, a gyermekek mellett, ők a leginkább védtelen közlekedők. Az időseket – eltérő tanulási szokásaikból fakadóan is – más szempontrendszer szerint kell megközelíteni, külön őket célzó programokkal és kampányokkal.

Javasolt tevékenység:

- *Képzési módszertan kialakítása az időskorúak számára készülő közlekedési programokhoz.*
- *Ismeretterjesztő, szemléletformáló kampányok a közmédiumok bevonásával.*

- *A többi közlekedő ismereteinek bővítése az időskorúakkal szembeni helyes, toleráns viselkedésről.*

3. Szakmai képzések

A szakmai képzések nagymértékben kell, hogy támaszkodjanak a gyakorlatban előforduló problémákra, kialakulóban lévő közlekedési kultúrára, amelyhez a civil szervezetek adhatnak támpontot.

3.1. Beruházók, Tervezők

A közlekedéssel foglalkozó szakembereknél fontos lenne valamilyen továbbképzés, a nemzetközi pozitív példák ismerete, azok felhasználási lehetőségeiben való jártasság. **A felsőoktatási intézményekben már szerepel a kerékpáros közlekedés a tananyagban, azonban a korábban diplomát szerzett szakemberek esetében hiányosak lehetnek az ismeretek. A képzéseknél a legfontosabb az integrált szemlélet, miszerint a kerékpáros közlekedés a közúti közlekedés szerves része, a teljes közlekedési rendszer egyik alkotó eleme.** Így szinte minden közlekedési beruházás kapcsán a kerékpáros közlekedőkkel is foglalkozni kell, az ilyen irányú ismeretek hiánya, a rossz szemlélet komoly károkat okozhat. A továbbképzésre jó példa a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata által 2012-ben első alkalommal indított Kerékpáros Tervezői Mesteriskola.

Javasolt tevékenység:

- *Továbbképzések, szakmai konferenciák szervezése, azokon való aktív részvétel.*
- *Kerékpáros referens alkalmazása kormányzati intézményeknél (feladatkörének részletes meghatározása szükséges)*

3.2. Üzemeltetők, Fenntartók

Az üzemeltetés, fenntartás általános problémát jelent a hazai kerékpárforgalmi létesítmények tekintetében, melynek részletei a 7. fejezetben szerepelnek. Mindenképpen szükséges a fenntartóknak, hogy ismerjék a kerékpárral közlekedők elvárásait, a pozitív nemzetközi példákat. Az egyes fenntartó önkormányzatok, illetve Magyar Közút Kerékpáros Referenseinek állandó továbbképzése elengedhetetlen.

Javasolt tevékenység:

- *Továbbképzések, szakmai konferenciák szervezése, azokon való aktív részvétel.*
- *Kerékpáros referens alkalmazása (feladatkörének részletes meghatározása szükséges)*

3.3. Engedélyező Hatóságok

Az építési és forgalombahelyezési engedélyeket kiadó hatóságok részéről sem elég csupán a vonatkozó jogszabályok ismerete és szó szerinti betartása, betartatása. Ismerniük szükséges a jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmények hiányosságait mind a kerékpárosok, mind a többi közlekedőt érintően, valamint a helyes, jól és biztonságosan működő hazai és nemzetközi példákat.

Javasolt tevékenység:

- *Továbbképzések, szakmai konferenciák szervezése, azokon való aktív részvétel.*

3.4. Rendőrség

A hazai gyakorlat szerint a rendőrök fellépése nem egységes a kerékpárral közlekedőkkel szemben, sok a szubjektív elem (pl. ittas állapotban a kerékpár vezetésre való alkalmasság megítélése). Egységes, központi iránymutatásra, oktatásra és számonkérésre van szükség mind a közúti ellenőrzésekre, mind a

balesetek megítélésére, helyszínelésére vonatkozóan. Káros az a gyakorlat, amikor csak formailag ellenőrzik a kerékpárosokat. Sajnos az a gyakorlat, hogy a baleseti helyszínelők nem alkalmazzák az újabb típusokat és így nem lehet korrekten elemezni a baleseti helyzeteket.

Javasolt tevékenység:

- *Egységes központi iránymutatás, oktatás.*
- *A helyes magatartás ellenőrzése, számonkérése.*
- *Kerékpáros rendőri szolgálat elterjesztése*

3.5. Oktatók, Képzők képzése

Fontos az oktatásokon, képzéseken résztvevők képzése mellett a képzők ismereteinek folyamatos bővítése, aktualizálása. Kiemelten fontos ebben a témakörben a gépjármű vezetők oktatóinak széleskörű tájékozottsága, hiszen objektíven a legnagyobb baleseti kockázatot a gépjárművezetők jelentik a közlekedésben.

Javasolt tevékenység:

- *Egységes oktatás, tanterv kiterjesztése.*
- *Az oktatás színvonalának ellenőrzése, számonkérése.*

3.6. Kerékpár Műszerész, Kerékpár Szerelő

A kerékpárok műszaki állapotának javítása érdekében szükséges, hogy a kerékpárokat forgalmazó, javító egységekben képzett szakemberek tevékenykedjenek. Létezik hazánkban OKJ-s Kerékpárszerelő tanfolyam, azonban nem kötelező érvényű és ennek megfelelően nem is ellenőrzött a kerékpárral foglalkozó eladók, szerelők szakképzettsége. Ez felelősségi problémákat vet fel abban a kerékpárok meghibásodása miatt előforduló balesetek során.

Javasolt tevékenység:

- *Kötelező szakképzés, meghatározott tananyaggal és vizsgával*
- *A szakmában dolgozók ellenőrzése*

3.7. Kerékpáros oktatók, Túravezetők

A kerékpározást oktatók, túravezetők ismeretei ki kell, hogy terjedjenek a kerékpározási, műszaki, alapvető tájékozódási és KRESZ ismereteken felül bizonyos mértékig az oktatási, pedagógiai ismeretekig is. Hazánkban létezik Kerékpáros Túravezető Tanfolyam, azonban bárki szervezhet kerékpáros túrákat. Ezen kérdéskör nincs jogilag rendezve, szabályozása azonban további problémákat vetne fel (mi számít egyáltalán kerékpáros túrának), így a képzések kötelezővé tétele helyett inkább azok népszerűsítése ajánlott.

Javasolt tevékenység:

- *Kerékpáros oktatók képzése, iskolai testnevelő tanárok továbbképzése*
- *Kerékpáros túravezetői képzések szervezése, támogatása, népszerűsítése*

Az Országos Kerékpáros Stratégia és Hálózati Terv alapján