



CEV... CXXI

C=

1979. márci

TARTALOM

---

*A gyermekekért!*



*A gyermekekért!*



*A gyermekekért!*



***A gyermekekért!***



## Nemzetközi Gyermekév 1979

Indokolt hát a szokásosnál többe foglalkozni velük, s életükért, biztonságukért több szót ejteni. Hiszen ők azok, akikre a közlekedés a legfrissebb benyomásokat gyakorolja, akiknek legkisebb a tapasztalatuk, akik a legvédtelenebbek. Sajnos ezt a tényt statisztikai adatok is alátámasztják.

Forgalmi szerep	meghalt				14 éves korig bezárólag megsérült személyek száma			
	1975	1976	1977	1978	1975	1976	1977	1978
járművezető	10	9	15		354	313	392	
utas	36	22	24		784	707	796	
gyalogos	51	47	50		1081	1034	1201	
Összesen:	97	78	89		2219	2054	2389	

Noha a számok önmagukért beszélnek, nem árt felhívni a figyelmet arra, hogy

- a gyermekek első helyen mint gyalogosok, második helyen mint utasok vannak a legnagyobb veszélynek kitéve;
- az utóbbi időszakban kedvezőtlen tendenciának lehetünk tanui, hiszen - különösen a sérüléssel - gyermekbalesetek száma erőteljesen növekszik, s a gyermekek igen széles körét érinti;
- ezek a sérülések - mint később még látni fogjuk - olykor nemcsak egész életre szóló rokkantságot jelentenek, de még ennek hiányában is csaknem minden alkalommal súlyos és ugyancsak maradandó lelki sérüléssel járnak együtt.

## TERHESSÉG ÉS AUTÓZÁS

A gyermekek védelme a közlekedési balesetekkel szemben már a születés előtt kezdődik. Noha az elmúlt időszakban a terhes nő és a közlekedés kapcsolatáról részletesen volt szó a lapok hasábjain, több kérdésben a vita azóta sem csitult el. A legtöbbet továbbra is a biztonsági öv használatának előnyeiről, illetve hátrányairól vitatkoznak.

Az orvosok véleménye egyértelmű: a helyesen használt öv védelmet jelent. Különösen a terhesség végső időszakában tekintetbe kell venni, hogy a magzat igen mélyen helyezkedik el. Ezért az övet a has alatt, a lehető legalacsonyabb pontokon kell átvezetni. A kutatók szerint az elöl ülő utas öv nélkül sokkal nagyobb veszélynek van kitéve, mint övvel. A vezetőülésben pedig a kormánykerék okozta sérülések csaknem mindig végzetesek. A megállapítás a városi közlekedés szokásos sebességtartományában is érvényes. (1. ábra)

Sokan tartanak attól, hogy az övnek a vállhoz vezető része súlyos magzatkárosodást okozhat egy esetleges ütközés esetén. A helyzet azonban az, hogy ilyen alkalmakkor az övnek ez a része a puhán beágyazott magzatot egyszerűen néhány centiméterrel odébb tolja, minden szervi károsodás nélkül.

Amerikai kutatók Kaliforniában végzett vizsgálatuk során bebizonyították, hogy a be nem csatolt terhes nők a halálos közlekedési balesetekben még egyszer olyan magas arányban részesednek, mint az övet viselő társaik. Ha pedig a terhes nő az ütközés során a kocsiból ki is esett, a magzat-halálozási arányszám négyszeres az övet viselőkéhez képest.

Ugyancsak Amerikában érdekes kísérleteket végeztek páviánokkal. Ha a "majomanya" hárompontos övvel volt becsatolva, 65 km/óra szimulált összeütközési sebesség esetén a magzatok 92 %-a életben maradt. Ha a nősténypáviánok csak kettőpontos, ún. hasövet viseltek, 50 %-uk elvetélt.

A következtetés egyértelmű: a terhes nők hárompontos biztonsági övvel nyugodtan vezethetnek. Nyugtatómet orvosi vélemények szerint azonban nem akármikor és nem akárméddig. A terhesség első három-négy hónapjában - különösen ha a leendő anya gyógyszereket is kap - a vezetés nem tanácsos, mert közérzetük nem teszi őket ké-

pessé arra, hogy a közlekedés támasztotta követelményeknek feltétlenül megfeleljenek. Hasonlóképp tartózkodniuk kell - a terhesség egész ideje alatt - attól, hogy tulságosan hosszú időn át vezessenek. Mintegy fél-háromnegyed óra a felső határ, amelyre ilyenkor a nő egyhuzamban vállalkozhat. Az erősen megtört testtartás nem biztosítja a lábak megfelelő vérellátását. A terhesség alatt egyébként is állandó veszélyt jelentő trombózis bekövetkezése fokozottan fenyeget. Különösen óvakodni kell - a magzat érdekében - attól, hogy a terhes nő nagyon rossz uton közlekedjen gépkocsival.

### GYEREK A KOCSIBAN

Mi sem természetesebb, mint hogy az autós hétvégi kirándulásokra, családlátogatásokra hozzátartozóit is magával szeretné vinni. Közéjük tartoznak a kisebb-nagyobb gyerekek is.

A KRESZ ma már egyértelműen előírja, hogy 6 éves kor alatti gyermek csak a hátsó ülésen foglalhat helyet. Ez természetesen azt is jelenti, hogy az iskolás kor eléréséig a gyermek a felnőtt ölében sem ülhet elől. Orvosi vélemények szerint ahhoz, hogy a gyermek elől ülhessen, a gyermek testmagasságának gyakorlatilag el kell érnie a 150 cm-t. Ennek indoka az, hogy az említett mérethatár alatt a kötelezően előírt, becsatolt biztonsági öv nem képes a kívánt hatást elérni, mert a gyermek kicsuszik alóla.

Az autós szülő felelősségéről még szó lesz. Ezuttal csak azt említjük meg, hogy az édesapa vagy édesanya az előre kívánczó gyermeknek ne csak a törvény tilalmával adjon tiltó választ. Magyarázza meg azt is: miért veszélyes elől ülni. Mondja meg - amit sajnos ma még sok felnőtt autósna is bizonygatni kell -, hogy egy esetleges ütközés alkalmával igen gyorsan, tehetetlen tömegként csapódna a kemény szerelvényfalnak, kirepülne a szélvédő üvegen. S mivel a közlekedésben mindenki hibázhat - a vezető szülő is, a másik autós is - ilyen baleset lehetősége sosincs teljesen kizárva. Hátról viszont a gyermek lényegesen nagyobb biztonságban van. Megfelelő ülés hely kialakításával pedig - amelyről még ugyancsak lesz szó - előre, hátra, és oldalt is nézelődhet.

De előbb térjünk vissza a legkisebbekre. A csecsemők ugyancsak utaznak. Csupán az a kérdés, hogyan? Hazánkban sajnos, még nem a legbiztonságosabban. A kereske-

delemben sehol nem kaphatók az olyan két vagy hárompontos biztonsági övvel rögzíthető mélykocsik, amelyek egy esetleges ütközés, borulás esetén automatikusan, biztonsággal képesek védeni a kicsiket, mert az ütközéskor fellépő hirtelen lassulás hatására a mélykocsi nyitott része a hátsó ülés támlájának billen, s nem engedi kiesni az apróságot. Az egészen kicsinyek enélkül ugyanis rendkívül súlyos sérüléseket szenvednek, hiszen magatehetetlenül zuhannak az utastér különböző részeinek. Tény - s ez szolgáljon a hazai importőrök megmentésére -, hogy az ilyen, egyébként babakocsi "alvázra" is felszerelhető biztonsági kocsik egyrészt külföldön sem túl régen jöttek "divatba", másrészt az áruk meglehetősen borsos. (2. ábra)

Mihelyt a gyerek kikerül a mélykocsiból, tehát ülni tud, az autóban betöltött szerepe is megváltozik. Tévedés azt hinni, hogy ha hátraparancsoltuk, ezzel minden szülői kötelességünknek eleget tettünk. Továbbra is óvnunk kell a gyerek testi épségét. S ez csak a biztonsági gyermeküléssel lehet megoldott. Több helyütt elmondtuk, leírtuk, sajnos mindezekig teljesen hiába: a kereskedelemben általában kapható, néhány száz forintos gyerekülések nem szolgálják a biztonságot egy esetleges ütközéskor, ezért árusításukat a lehető legsürgősebben meg kellene tiltani. Egyedül a jelenleg több mint 1000,- Ft-os, az ülést külön is az autó karosszériájához erősíthető, s a gyermeket villámzáras, ún. nadrágtartó övvel rögzíthető ülés fogadható el. Fontos tudni, hogy a kisgyermek gerince nagyon gyenge, s még egy hirtelen kanyarvétel esetén is a tehetetlenül oldalra kilendülő fej a nyakcsigolya kiugrásához, s azonnali halálhoz vezethet. Ezért csak az olyan gyerekülés megfelelő, amely a fejet jobbról-balról egyaránt biztosítja. (3. ábra)

Van még néhány alapszabály, amelyet - noha ilymódon egyetlen jogszabály sem fogalmaz meg - mégsem célszerű figyelmen kívül hagyni. Ezek közül a legfontosabb, hogy a gyermeket menetközben sohasem szabad - főleg rögzítetlenül - hátul magára hagyni. Nem egy tragédia figyelmeztet: a szülő nem tud egyszerre vezetni és nevelni. Ha menetközben hátrafordul, "fegyelmezi" a gyermeket, nagy esélye van arra, hogy közben az autó a mellette vagy a vele szemben haladónak rohan, esetleg árokba borul. Jól beállított - esetleg másodík - visszapillantó tükörrel állandóan megfigyelés alatt kell tartania a gyereket. Egyáltalán nem szükséges megengedni, hogy a gyerek menetközben felálljon, ide-oda sétáljon. Ha idejében megtanítják rá, az lesz a természetes, hogy menetközben ülnie kell!

A másik arany szabály, hogy a gyermeket sohasem szabad felügyelet nélkül az autóban hagyni. A gyermekek igen jó megfigyelők, s kérdés nélkül is tudják, hogyan lehet egy gépkocsit be-, illetve elindítani. Ha a slusszkulcs a kapcsolóban marad, alig van gyerek, aki ne engedne a csábításnak, s ne próbálná beindítani a motort. A nagyobbak részére a kézifék kiengedése sem különösebb probléma. Ezért ha feltétlenül a kocsiban kell hagyni a gyermeket, a gyújtáskulcsot zsebre kell tenni, és a kocsit a kéziféken kívül sebességfokozattal is rögzíteni kell!

Ha hátul több gyermek ül, feltétlenül a gyermekekkel foglalkozó felnőttnek kell ülnie a jobboldali első ülésen. Az itt ülő ha csak lehet, automata biztonsági övet hordjon, hogy menetközben mozgásában (hátrafordulás, hátrahajlás) az öv ne korlátozza, s mégsem legyen olyan laza, hogy ne tudja szolgálni a biztonságot.

Az 1-4 éves gyermekek már hosszabb uton is tudnak autózni, ha ülésük kényelmes, s ha van mivel elfoglalni magukat. Ezt részint a változó környezet biztosítja, amelyet a gyermeknek jól kell látnia, részint a szülő, aki keze ügyébe adja kedvenc játékeit. Minél megelégedettebb, kiegyensúlyozottabb a gyerek, annál nyugodtabb az autózás! Fontos, hogy a hosszabb uton, az óránként rövid szünetre megszakított autózás alkalmával a gyerek is friss levegőhöz jusson. Ehhez pedig a kocsifülkét el kell hagynia!

A gyermek értelmi fejlődésével együtt - mihelyt beszélni kezd - megkezdődik a közlekedésre nevelés, mint az általános nevelés egyik szerves része. Hadd mondjunk ezzel kapcsolatban is egyet-mást, mert a tapasztalat azt bizonyítja, hogy a helyes tennivalókra még nem mindegyik szülő jött rá.

A gyerek hallatlanul jó megfigyelő, s ha nem is kérdez mindig, magában kialakít bizonyos, nagyon is valóságghü logikai kapcsolatokat. Ha pl. a volánnál ülő szülő csak ritkán, közvetlen veszélyhelyzetben használ hangjelzést, a gyermek magától is rájön erre a törvényszerűségekre. Ha az apa agresszíven "letörli" maga elől a járműveket, a gyerekben az marad meg, hogy a dudu a gyorsabb előrehaladás célját szolgálja. Sok szülő értetlenül áll felnővő, már kerékpározó gyermekének vakmerő manőverei előtt. Mindenre gondol, csak arra nem, hogy ezt feltehetően éppen tőle tanulta. S mivel a gyermek élet- és közlekedési tapasztalata hiányos, szinte természetes, hogy előbb-utóbb bekövetkezik a baleset...

Az előzőekben foglaltakkal nem azt akartuk mondani, hogy a szülő ne fűzzön kommentárt a közlekedés jelenségeihez. Sőt kifejezetten hasznos, ha már az egész kicsiny gyermekeket is aktívan bekapcsoljuk a vezetésbe. A 3-4 éves gyermek már tudja "utasítani" a szülőt, hogy tilos jelzés után mikor induljon. (Arra kell törekedni, hogy a zöld felvillanásakor rögtön jelezzen. Így körükben már feltehetően kevesebb lesz az "álmodozó", a forgalmat késlekedő elindulásával feltartó autós.) A szülő ilyenkor hangosan kontrollálja cselekedetét: azt, hogy zöldre sem lehet körültekintés nélkül elindulni.

A szülő egyébként se, de a közlekedésben különösen ne próbálja magát tévedhetetlen "szentnek" feltüntetni. Ha a rendőr szabálysértésért felelősségre vonja, ne igyekezzék magát mindenáron tisztára mosni. (Ha a gyermek számára példamutató magatartást igyekszik tanusítani, ilyen intézkedésre egyébként is aligha kerül sor.) A gyermeknek a rendőrből feltétlen segítő társat kell látnia, ezt kell megtanulnia, mert a későbbiekben ez a felfogás szolgálja az érdekét. A szülőnek viszont legyen bátorsága saját hibáját elismerni gyermeke előtt, a hiba okát megértetni, s egyben a helyes magatartást is elmondani.

Autózás közben nem árt a gyermek figyelmét számos törvényszerűsége felhívni. Pl. arra, hogy a közlekedés különböző résztvevői eltérően védettek. Minél védteletlenebbek, az autósoknak annál inkább kell rájuk vigyázni. Nekik viszont fokozottan kell ügyelniük, hiszen ha figyelmetlenségüknek baleset lesz a következménye, mindenképpen ők huzzák a rövidebbet. A gyermeknek tehát azt kell megtanulnia, hogy noha a közlekedési szabályok egyformán vonatkoznak mindenkire, a szabályok figyelmen kívül hagyásának kockázata korántsem mindenkinek egyenlő. Ha a gyermek a közlekedésben nap-nap után tapasztalja az egymás iránti felelősség, az udvariasság és előzékenység szükségességét, akkor ez egész személyiségének fejlődésére kihat, s az élet más területére is automatikusan átviszi az itt tanultakat. Másként fogalmazva: ha az autóban vezető szülő a szabályokat mindig igyekszik megtartani, sőt gyakran annál lényegesen többet tesz (defenzíven vezet), a gyermek számára ez a viselkedésmód válik követésre méltóvá.

Jól látható, hogy a gyermeknevelést tulajdonképpen a felnőttneveléssel kell kezdeni. Hiszen a "ki mint él, úgy vezet" elv alapján egyetlen felnőtt sem lesz képes a bőréből kibujni arra a néhány órára, percre, amíg a családot magával viszi.

Ha egyébként önző, mások érdekeit semmibe vevő, a jogszabályokat saját érdekei szerint alkalmazó szülőről van szó, ugyanezt fogja tenni a volán mögött is. Ugyanígy, aki más hibázásában sohasem természetes emberi tévedést, hanem mindig a személye elleni tudatos támadást látja, az a közlekedésben is mindig - a kritikátlanul - ellenséggént fogja kezelni a járda mellől figyelmetlenül elindulót, az utolsó pillanatban sávot változtatót. Olykor nyilván igaza is van, az illető erőszakos. De nem mindenki az és nem mindig. . .

Visszatérve gyermekeink közvetlen biztonságának témájához, külföldön a 3-12 évesek részére is kialakítottak speciális gyermeküléseket, illetve öveket. Ezek általában kétpontosak. Ebben az életkorban különösen fontos, hogy a gépkocsi ajtajainak összes biztonsági berendezését rendszeresen használjuk. (Sajnos a hazai szériakocsik közül csak a Dacia, a Skoda és a Wartburg rendelkezik olyan biztonsági rezzszel, amely meggátolja a hátsó ajtók kinyitását belülről. Ezért minden kiszállás után meg kell győződni, a gyerek nem engedte-e le a hátsó ablakok valamelyikét. Az utólagos bosszankodások elkerülése miatt legegyszerűbb a leengedő kilincset egyszerűen leszerelni. (4. ábra)

Noha ebben a korban a gyerek mindig tevékeny, utazás közben ezt a tevékenységet mégsem tanácsos korlátlanul hagyni. Célszerű, ha a gyerek úgy játszik, hogy közben kénytelen legyen felnézni. Pl: menetközben beolvassa a helységneveket, bemondja a sebességkorlátozás számszerű mértékét, utkereszteződésben a lehetséges utirányokat. Az előtte haladó járművek rendszámainak betű-, illetve számkombinációból értelmes dolgokat találhat ki.

Az a gyerek, akit korán hozzászoktattak a biztonsági üléshez, övhöz, rövid idő után önként kéri az övet magára csatolni. Később ezt már maga végezheti el, sőt a felnőtt mérheti: mennyi idő alatt képes erre. Mi sem természetesebb, mint hogy az ilyen gyerek a felnőttől is elvárja, hogy a legrövidebb utra is becsatolja övét. Ne próbáljunk tehát ésszerűtlen indokokat adni, amelyek egyébként is hamisak. A gyermek tanulja meg, hogy ha csak 5 percre is ül be a kocsiba, akkor is épp úgy fel kell készülnie a veszélyre, mintha 1000 km-es utra indulna.



A gyermek - ha a bevezetőben említett testméretei ezt megengedik - általában 12 éves korától tekinthető mint autós utas felnőttnek, s ülhet biztonságosan az első ülésen. Természetesen megfelelően beállított, becsatolt biztonsági övvel.

Ismételten felhívjuk a figyelmet az újabb kutatásokra, amelyek szerint az elől ülők biztonsági öv használatának általánossá tételével a hátul ülők veszélyeztetettsége megnőtt. A stabilan helyet foglaló elől ülőkhöz ugyanis a hátul rögzítetlenül helyet foglaló olyan erővel vágódhat neki, hogy már ez halálos sérüléseket okozhat. Sürgető feladat tehát a hátul ülők - felnőttek, de főként a gyermekek - biztonságát fokozni. 12 éves korig a kétpontos, e fölött hátul is hárompontos öv a legcélszerűbb.

Az autós igen nagy felelősséget vállal magára nemcsak a már említett példamu-tatással, hanem azzal is, hogy gyermekét autóban és gyalogosan is idejében felkészítse a helyes közlekedési magatartásra. Ez részint a rossz bemutatását, részint a jó elsajátíttatását jelenti. Az 5-8 éves korban lévő gyermeknek már meg lehet magyarázni, hogy miért kell körülnéznie még akkor is, ha a KRESZ szerint elsőbbsége van. A felnőtt, amikor gyermekével gyalogosan közlekedik, helyesen teszi, ha bemutatja - akár a járdán a gyalogosok között - a kölcsönös kitérés, az egymásnak helyet adás gyakorlatát, formáit. Ekkor van idő a fontosabb közlekedési jelzések tartalmának megismertetésére. A gyermek így könnyen megtanulja a jelzések színének és formájának jelentését. Fontos azonban, hogy az "oktatás" ne legyen túlzott mértékű. Egyszerre mindig csak annyit, amennyit a gyermek megérthet, magában könnyen elraktározhat! Nyenkor lehet szemügyre venni, hogyan segíti a rendőr a feltorlódott járműtömeg továbbhaladását, milyen veszélyes, ha valaki körültekintés nélkül lép le a járdáról, szabálytalan helyen kel át az uttesten, járművével túl közel követi a másikat, és így tovább.

Ugyanakkor a külföldi közlekedés-pedagógusok is egyértelműen elutasítják a hibás forgalomszervezésre, a rosszul felállított, értelmetlen jelzőtáblákra való figyelem-felhívást. Ez ugyanis a dolgokat leegyszerűsítő gyermekelmében arra vezet, hogy ezeket a jelzéseket általában nem kell komolyan venni.

Fontos viszont, hogy az elsőbbségadás és az elsőbbségről való lemondás tartalmát megértessük a gyermekkel. Azt tehát, hogy miért húzódik le minden jármű az ut szélére, illetve miért áll meg szabad jelzés ellenére is a kereszteződésben, ha meg-

különböztetett jármű közeledik? Miért illik a főútvonalon is megállva kíségeteni a mellékutról érkezőket; a saját forgalmi sávba beengedni a másikon haladókat; miért vannak bizonyos helyeken buszsávok; miért kell kíségeteni a megállóból kiinduló autóbust?

A gyermek ebben a korban igen könnyen tanul sebességet és távolságot becsülni. Ezt segítsük elő azzal, hogy bizonyos tájékozódási ponthoz (pl. egy ház kijáratához) kötve oktassuk azt a pontot, amelyet ha egy autó már elért, semmiképpen nem lehet az uttestre lépni.

A 8-12 éves gyermek korábbi tudása tovább bővíthető. Ebben a korban már el lehet a gyermeket a közlekedési partner-ismeret leglényegesebb fogásaihoz vezetni. Figyelmét fel lehet hívni a másik járművezető, a gyalogos arcjátékára, mozgására, s arra, hogy mindebből milyen további magatartásra lehet következtetni.

Ennyit az általános közlekedési nevelésről, ami minden autós szülőtől joggal várható el.

### A GYERMEK ÉS A BALESET

Meglehetősen közismert tény, hogy az idősek és a gyerekek a középső korosztálynál - a lakossághoz viszonyított arányszámukra is tekintettel - lényegesen veszélyeztetettebbek. A balesetek megelőzéséért a gépkocsivezetők tehetnek a legtöbbet. A már említett nevelésen túl azáltal, hogy idejében - tudatosan összpontosítva - felismerik azt a forgalmi helyzetet, amiből veszély származhat.

Vannak bizonyos helyek, amelyek különösen veszélyesek. Ezek többségét táblák jelzik. A "Gyermekek" tábla azt jelenti, hogy a táblát követő térségben bármelyik pillanatban gyermek bukkanhat fel az uttestre lépve. A jó autós ilyen helyeken kifejezetten keresi az apró veszélyforrásokat. Iskolák közelében mindig számítani kell arra, hogy a csoportosan ugráló gyermekek közül egy "kivágódik" az uttestre. Olyan sebességgel kell tehát haladni, hogy még ilyen esetben is megállítható legyen a gépkocsi.

Az autósoknak is - de főként a gyermekeknek - nagy segítség, ha az iskolák közelében az uttesten történő átkelést az autók leállításával biztosítják.

Ugyancsak veszélyes helyek a lakótelepek belső mellékutcái. Ilyen környéken tábla hiányában is számítani kell a gyerekek váratlan feltűnésére.

Autósok réme az uttestre guruló labda. Azt ugyanis szinte törvényszerűen követi a labdát kergető gyerek.

A gyermekek megosztott figyelme általában gyengébb mint a felnőtteké. A gyermek egy, számára fontos dologra összpontosít, s eközben minden más feledésbe merül. Ezért ha pl. gyermeket társai az uttest másik oldaláról hívogatják, várható, hogy minden körültekintés nélkül át fog rohanni.

Vannak veszélyes időszakok. Elsősorban az iskolakezdsre és végzésre gondolunk. Ilyenkor a gyerekek - különösen csoportosan - a szokásosnál is figyelmetlenebbek. Egyesek a többiek előtt rossz értelemben vett bátorságukat akarják esetleg fitogtatni. A gyerek ilyenkor minden szabálytudását "elfelejtve", a legrövidebb utat választja a célhoz - ráadásul majd mindig körültekintés nélkül. Ám ha még zebrán is haladnak át, nem tartják be annak iratlan játékszabályait, s már a járdáról futva érkeznek a járművek elé. Gyakran az uttest teljes szélességében összevissza közlekednek, fittyet hányva a feléjük (vagy mögöttük) közlekedő autóknak.

Az említett helyzetekben tehát kizárólag az autósokon mulik, hogy a tragédia bekövetkezik-e. Ha ez megtörtént, aligha nyugtatja meg - sohasem nyugtathatja meg teljesen! - az autós lelkiismeretét, hogy később esetleg megállapítják: a gyerek féktávolságon belül lépett a kocsi elé.

Sohase bizzunk abban, hogy csak hangjelzéssel a gyereket helyes magatartásra lehet bírni. A gyereket a kürtjel váratlanul éri, s az ijedtség a legelképzelhetlenebb reakciókat válthatja ki: egy pillanatra esetleg megtorpan, s a mit sem sejtő, szembejövő autós gépkocsija elé "menekül". Vagy éppen a dudáló autós elé lép. Ugyanez vonatkozik a szabálytalanul kerékpározó gyermekekre is. Biztonságosan továbbhaladni csak akkor célszerű, ha a gyerek láthatóan "vette" jelzésünket, s nyugodt mozdulattal megállt, vagy kitért utunkból.

Sajnos nem kizárt, hogy a gyerek autóban ülve is baleset közvetett vagy közvetlen részese lesz. Mindent meg kell azonban tenni, hogy a gyerek még csak ne is lásson igazi balesetet. Külföldi pszichológusok megfigyelték, hogy a baleset élménye, a

roncsok, a sérült vagy meghalt személyek látványa a gyermeknél (még a nagyobb iskolásoknál is) súlyos lelki megrázkódtatást okoz. Nem egyszer hosszú időre visszahúzó tanulmányi előmenetelük: kedélyállapotuk tartósan megromlik, súlyos idegzavarok állnak elő. Ilyen alkalmakkor különösen jellemző, hogy a gyerek félelme agresszióba csap át. Így pl. a korábban szelid gyermek anyjával verekszik. Ezzel az agresszivitással - állítják a pszichológusok - akarja a gyerek a balesetben passzívan átélt erőszakot aktívan kiélni. Még akkor is, ha a baleset során a gyerek fizikailag meg sem sérült. Ezt hívják az un. baleseti neurózisnak, amely különösen erős akkor, ha a vele egy kocsiban ülők valamelyike sérülést szenvedett. A kisgyermek számára egy átélt közlekedési baleset egyenlő azzal, amit egy természeti katasztrófa hatása gyakorol a felnőttre. A megállapítás érvényes a felnőttek által csekély jelentőségűnek ítélt összeütközésekre is, mivel a gyermeknél a fantázia igen nagy szerephez jut. Nem egy esetben egyéb külső jelek is figyelmeztetnek: a gyerek dadogni kezd, noha korábban nem volt beszédhibás, vagy teljesen megnémul; légzési és vérkeringési zavarok lépnek fel, tartós fejfájása lesz. A félelem különösen éjszaka tör elő: alvási zavarok jelentkeznek, a gyerek újra meg újra felsír, a már régen "szobatiszta" gyerek újra bepísil. Fontos, hogy ilyenkor a szülő soha ne büntessen, s ha az iskolai tanulás nem úgy megy, mint korábban, a gyermeket nem kell rögtön lustasággal vádolni. Hasonlóképp baleseti élmény maradványa lehet a koncentráció hiánya, sőt a gyerek átmenetileg még a testi fejlődésben is visszamaradhat. Gyakran hetek, hónapok, sőt néha évek telhetnek el, amíg a gyermek ismét kiegyensúlyozottá válik. Így a szülő kötelessége: ha gépkocsijával baleset színhelyére érkezik - s ott segítségnyújtási kötelezettség nem terheli - minél gyorsabban távozzék, s ne álljon meg szemlélődni. Ne kíváncsiskodjon akkor sem, ha gyalogosan ér baleseti színhelyhez. Sőt: a gyermek figyelmét lehetőleg valamivel terelje el, hogy semmit, vagy minél kevesebbet lásson. Sajnos sok szülő ennek épp az ellenkezőjét teszi: még fel is emeli a gyereket, hogy jobban lásson.

Mintegy 8 éves kortól a helyzet változik. Ilyenkor - ha a helyszínen nem uralkodik fejetlenség - kisebb baleseteket meg lehet a gyerekeknek mutatni. Meg kell magyarázni, hogy milyen emberi hiba következménye lett az eredmény: milyen közlekedési jelzést hagyott figyelmen kívül valamelyik járművezető stb. Ily módon a látvány a közlekedésre nevelés egyik eszköze lehet.

Sajnos néha előfordul, hogy balesetnél a kocsiban tartózkodó vagy abból kiszálló gyerekről megfeledkeznek. Rendkívül súlyos helyzet állhat elő ilyenkor, még akkor is, ha a gyerek nem is sérült meg. Ha a felnőtteket esetleg elvinni kényszerül a mentő, a gyereket minél előbb családi, ismeretségi körbe kell elhelyezni. Gondolni kell arra, hogy az apróság kedvent játékát is magával vihesse. Egy baleset színhelyén tehát mindig keresni kell, nincs-e kísérő nélküli gyerek, hiszen a rémülettől maga aligha fog jelentkezni.

### MÉG NÉHÁNY JÓTANÁCS

A következő sorok minden szülőhöz szólnak. Az autósokhoz annál inkább, mert ők kötelesek élen járni a jó példával.

- Ha a szülő parkoló kocsik között halad babakocsival, sohase tolja azt maga előtt, hanem - bármennyire szokatlan - huzza maga mögött. A figyelmes autós is csak a kocsik között álló szülőt láthatja, a gyerekkocsit csak akkor, amikor - esetleg már túl későn - közvetlenül előtte kikerül az uttestre. Szűk utcákban még a kormány félre-rántására sincs lehetőség. (5. ábra)

- Az iskola és az otthon között - ha a gyerek egyedül közlekedik - sohase helyezze a hangsúlyt a különlegesen elővigyázatos magatartásra. Ne hangsúlyozza túl egy bizonyos ut-, vagy átkelési szakasz különleges veszélyességét akkor, amikor rendelkezésre áll egy másik utvonal is, amely sokkal veszélytelenebb - mégha esetleg kissé hosszabb is. Lehetőleg ne keltse a gyerekekben azt az érzést, hogy az említett utat állandó életveszedelem közepette teheti meg. Alkalmanként azonban figyelje meg (ugy, hogy a gyerek ne vegye észre) azt: hogyan közlekedik a gyereke akkor, ha szülei nem látják. Utólag magyarázza meg, hogy a gyermek mit csinált helytelenül. Ezt legcélszerűbb azzal kezdeni, hogy - személytelenül - elmeséli, mit látott egy, az iskolába tartó gyermek közlekedésénél. A gyerek nem szereti, ha állandóan azt érzi, hogy figyelik.

- A gyerekeknek mindig legyen elegendő ideje arra, hogy kényelmesen elérjen az iskolába. Sohase provokáljuk: "siess, hogy pontos légy"! A gyermek ilyen eligazítás után arra sem figyel, amire egyébként figyelni szokott.

- Fontos, hogy megtanítsuk a gyerekeket a tömegközlekedési járműveken való helyes közlekedésre is. Magyarázzuk meg, miért veszélyes - s ezért miért nem szabad - sem közvetlenül előtte, sem mögötte az uttesten átkelni, meddig szabad fel- és leszállni, miért kell menetközben kapaszkodni.

- Egyedül a 8-12 éves gyermek is lehetőleg mindig azonos utvonalakon közlekedjék. Így lehetősége van az utvonalon tipikus veszélyes helyeit felismerni, s ott megfelelő helyes magatartást tanusítani. Ha együttesen megyünk valahová, bízzuk magunkat vezetésére, s utólag beszéljük meg vele, mit csinált jól, s rosszul.

Összefoglalva: a járművezetők gyermekek közelébe érve járművükkel mindig készüljenek fel a váratlanra, s arra is, hogy a veszélyhelyzetet hogyan (pl. fékezés-sel, "kikormányzással", hangjelzéssel) tudják megelőzni. A gyermeket pedig egyetlen életkorban se neveljük arra, hogy féljen a közlekedéstől. A félelem bizonytalanságot eredményez, ami a közlekedésben a legveszélyesebb. Ehelyett - az életkori sajátosságoknak megfelelően - tanítsuk meg őket arra, hogy melyek a legfőbb veszélyek, s hogyan lehet a veszélyes helyzeteket elkerülni. A legjobb nevelés azonban mindig a jó példa!

Végezetül még néhány szót a gépkocsiban ülő gyermekek biztonságát illetően. Nem látszik irreálisnak az óhaj, hogy az iparcikkek kölcsönzésével foglalkozó vállalatok - amelyek eddig is forgalmaztak gyermeküléseket -, a jövőben az itthon gyártott, s egyértelműen hatástalan ülések helyett a továbbiakban a most bemutatott, a nemzetközi biztonsági normáknak megfelelő üléseket importálják. Ilymódon egy vállalatnak kifizetődő lehetne az, ami egy autós számára túl drága - mégha életet is ment. Tekintettel arra, hogy a magyar családokban átlagosan két gyermek jön a világra; aki megvesz egy gyerekülést, később ugysem tud mit kezdeni vele. Olyan ez, mint a csecsemőmérleg, vagy a babakocsi. Sokan azt is szívesebben kölcsönzik, mint vásárolják.

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, az Állami Biztosító és más, a témában érdekelt tárcák pedig dotálhatnák a külföldről beszerzendő - s a biztonsági követelményeknek valóban megfelelő - gyereküléseket a kereskedelmi forgalomban. Ez feltehetően kevésbé lenne költséges, mint akár egy licencvásárlás, akár az itthon való kikísérletezés.

Valamit azonban tenni kell - méghozzá azonnal. A gépkocsikban évente 30-40 gyermek szenved halálos és 700-800 súlyos sérülést. . .

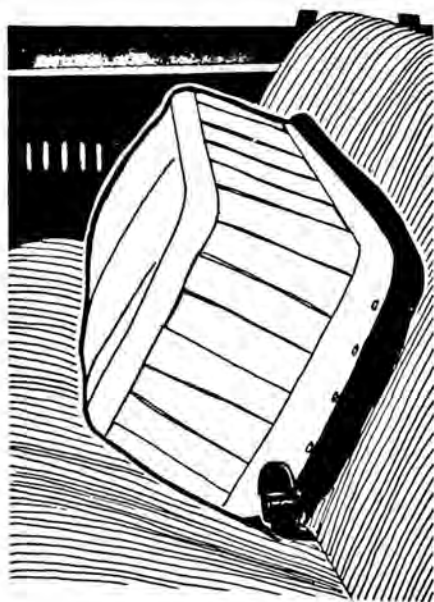
Budapest, 1979. február 16.

Irk Ferenc kandidátus  
az OKBT Jogi és Nemzetközi  
Szakbizottságának tagja

Grafika: Klobusitzky György



1. ábra



2. ábra



3. ábra



4. ábra



5. ábra