

A gyermek

és a közúti közlekedés



Úgy látszik, hogy a „motorizációs” lavina a közlekedés leggyengébb résztvevőin – a gyerekeken, a gyalogosokon, a kerékpárosokon, a mozgásukban korlátozottakon és az idősebb embereken – egyszerűen átgurul.

Amint azt a közelmúltban egy holland kutató megfogalmazta: a társadalom számára a gépjárművek szabad és viszonylag akadálymentes használatának van a legnagyobb jelentősége. Ehhez azonban azt is hozzá kell tenni, hogy akik ezt a nézetet hangoztatják, életük „virágkorában” vannak. Megvan az anyagi biztonságuk és törekvéseiknek pillanatnyilag semmi sem szab gátat.

A közlekedés elsőbbséget élvez. Azonban az NSZK-ban közlekedési baleset következtében minden 6. órában meghal egy gyermek. És akkor még nem is volt szó a sérülésekről, azok későbbi következményeiről. S nem hagyható figyelmen kívül az a tény sem, hogy a születések számának csökkenése miatt ezek a következmények milyen súlyosak az egész népességre.

A baleseti statisztikát elemezve megállapítható, hogy a gyermekek elsősorban mint gyalogosok és mint kerékpárosok lesznek a balesetek áldozatai. Harmadik helyen szerepelnek a személygépkocsikban szerencsétlenül jártak. A járművek belső biztonságának fokozásával azonban a gépkocsikban egyre kevesebben lesznek balesetek áldozatai. (1972-ben még több gyermek halt meg személygépkocsiban, mint kerékpáron.)

Az életkori jellemzőket vizsgálva kitűnik, hogy a relatív baleseti gyako-

riság a 6–7. életévben a legnagyobb. A balesetek ideje szoros összefüggést mutat az iskolai rend ritmusával. A gyalogos gyermekbalesetek csúcspontjai 7–8 óra, 11–13 óra és 16–18 óra közé esnek. A gyermekek kerékpáron délután inkább szenvednek balesetet, mint délelőtt. Azokon a napokon, amikor nincs tanítás, a gyermekek sokkal kevésbé veszélyeztetettek, mint a tanítási napokon.

A baleseti okok között – a gyermek-gyalogosok esetében – első helyen áll az, hogy az úttesten a járműforgalommal nem törődve haladnak át. Ezt követi az akadályok mögül váratlanul lelépés az úttestre (a jármű-elé). A kerékpárral történő gyermekbalesetek főként az elsőbbség meg nem adása és a szabálytalan balra kanyarodás miatt következnek be.

A közlekedési magatartást kutatók azonban nem állhatnak meg az említett kategóriákba tartozó, felszínes okoknál. Első kérdésük, hogy a gyermekek bizonyos életkorban képesek-e egyáltalán arra, hogy a közlekedés lényegét felfogják, s az adott helyzetnek megfelelően cselekedjenek. Eppen ezért alapos vizsgálat alá került a gyermek kognitív, pszichomotorikus, szenzorikus és szociális jellege. Melyik az az életkor, amikor a gyermek képes arra, hogy a közlekedés számos jelenségéből kiválassza a számára fontosabb és szükségesebb információkat, illetve ezeknek megfelelően tudjon viselkedni?

A kérdés a közlekedési nevelés szempontjából elsődlegesen fontos. Vannak szakemberek, akik azt vall-

ják, hogy az egészen kicsi gyermeket egyáltalán nem lehet a közlekedés követelményeinek megfelelő viselkedésre befolyásolni. A Deutsche Verkehrswacht (Közlekedésbiztonsági Tanács) a „Gyermek Közlekedési Klub”-mozgalma keretében ezt a kérdést kutatja az óvodáskorban. Figyelmeztető hangok szólnak amellett, hogy „közlekedésszerű viselkedést” tanúsító gyermek nincs, és nem is szabad, hogy legyen, mert ez azt eredményezné, hogy a gyermeknek állandóan félelemben kellene élnie az egyébként valószínűtlen gyakorisággal bekövetkező baleset testi és szellemi következményeitől.

Hangzott már el ehhez hasonló nézet tíz évvel korábban is. Akkor azt mondták, hogy a gyermeket nem érdemes a közlekedés alapvető szabályaira oktatni, hiszen a közlekedés lényegét úgysem tudja felfogni. Az pedig, hogy a piros lámpánál meg kell állnia, a gyerek számára nem jelent mást, mint egy tőle független tárgy utasítását veje szemben.

Mire képesek tehát a gyermekek fejlődésük adott stádiumában, illetve mi korlátozza őket közlekedésszerű magatartásukban? E kérdések megválaszolására már több mint 60 éve folynak rész kutatások; eredményeik a következőkben foglalhatók össze:

– Közvetlenül felismerhető – különösen a kisgyermekek esetében – a még jelentéktelen testmagasságból eredő hátrány. Ez már önmagában lehetetlenné teszi, hogy a közlekedési helyzetet megfelelően át tudják tekinteni. (Ehhez járul gyakorta az is, hogy a gyermekek látása nem tökéletes.) Alacsony termetük miatt

– a felnőttekhez képest – lépések is apróbbak. Ez pedig fokozza a veszélyt az úttesten való átkelés során.

– A közlekedési „alkalmasság” szempontjából a gyermekeknek további hátrány az akusztikus ingerek nem kielégítő feldolgozása. Ez különösen a 8. életév előtt esik döntően latba. A fiatalabb gyerekek az akusztikus ingereket (pl. a kürtjelzést) nem fogják fel kellően, mert más ingerek (pl. a guruló labda utáni szaladás) hatása alatt állnak.

– A fiatalabb gyermekek a sebeséget nem képesek kellően becsülni. (Gyakran nem tudnak különbséget tenni még egy álló és egy haladó autó között sem.)

– A biztos bal-, illetve jobb irányba való tájékozódás is csak a 7. életévtől kezdve várható.

– A kisgyerekek képtelenek a közúti közlekedés veszélyeit felismerni.

– Még a 10 éves gyerekeknel is jelentős képességbeli hiányosságok fedezhetők fel a közlekedési jelzések és fogalmak megértése körül.

– A 11. életévig (de csak bizonyos baleseti típusok esetében) a szerencsétlenül járt fiúk aránya magasabb, mint a lányoké.

A fiúk nyilvánvalóan többet tartózkodnak az utcán, mint a lányok. Emellett azonban az is megállapítható, hogy a lányok az úttesten átkelés alkalmával gyakran elővigyázatosabbak; megállnak és körülnéznek a járdaszegélynél. Ezenkívül a lányok sebességbecslése jobb, mint a fiúké.

– Az élénk, aktív gyerekek gyakrabban lesznek baleset áldozatai, mint a „nyugodtak”.

– A magas baleseti hajlamú gyermekek függetlenebbeknek, agresszívebbeknek, extrovertáltabbaknak, de ugyanakkor gyakoribb viselkedési zavarokban szenvedőknek mutatkoznak, mint az alacsony baleseti hajlammal jellemezhető társaik.

A kutatások során megfigyelték a gyermekek úttesten való átkelésének

szokásait is. Kitérünk, hogy a 4–5 évesek az úttesten többnyire gyorsan és előzetes körültekintés nélkül haladnak át. A 6–7 évesek többsége a járdaszegélyen körülnéz ugyan, de legtöbbször nem tájékozódik az úttest forgalmáról. Csak a 8–9 éves gyerekek kezdenek a közlekedéshez alkalmaszokó viselkedést tanúsítani.

Játékautókkal végzett modellkísérlet során bebizonyosodott az is, hogy a 6–7, illetve a 8–9 éves gyermekek sokkal több közlekedési szabályszerűség vesznek észre, mint a 4–5 évesek.

Ugyancsak modellkísérlet alapján állapították meg, hogy az úttesten átkeléskor a 4–5 éves gyerekek többsége spontán, a legrövidebb áthaladást biztosító irányban választotta meg az úttesten való átkelés helyét. Csak 18 %-uknál játszott szerepet a biztonság szempontja. Viszont a 6–7 éves gyerekek spontán választásában 68, a 8–9 éves gyerekekben 92 %-os részarányal szerepelt a biztonságos átkelés szempontja.

Ebben a kísérletben az is kitérünk, hogy a 4–5 éves gyerekek 67 %-a, a 6–7 évesek 83 %-a, a 8–9 évesek 98 %-a volt képes arra, hogy az autóvezető helyzetébe képzelje magát.

A gyermekeknek ezután arra kellett válaszolniuk, hogy az előttük lévő vasútmodellpályán mozgó két mozdony mikor közlekedik azonos sebességgel, illetve mikor melyik halad gyorsabban a másiknál. Sebeségérzékelő képességük korlátozott voltára jó bizonyíték, hogy a

4–5 évesek 11 %-a,

6–7 évesek 32 %-a,

8–9 évesek 43 %-a válaszolt

csak helyesen.

A különféle közlekedési helyzetek felismerésére öt fényképet és öt jelzést mutattak be a gyerekeknek. Ezekről az adott helyzetekről kellett véleményt alkotniuk. Az eredmény a következő volt:

– A gyerekek figyelme spontánul igen erősen a közlekedés lényegétől független részletekre irányult (állá-

tok, játszó gyerekek, fagyaltárusító hely); a gyalogjárda és az úttest felzetére igen kevesen fordítottak figyelmet.

– A képeken látható szabályszerűségeket (úttesten haladás gyalogosan, játék az úttesten) leginkább a kisgyerekek ismerték fel, mint hibás magatartást. Az akadályok mögül úttestre lépés veszélyes voltára nem figyeltek fel. A helytelen magatartások veszélyességének megindokolása még a 6–7 éves gyermekek számára is nehézséget okozott.

– Végül felszólították a gyerekeket, hogy a képen látható személyek helyébe képzelve magukat, mondjanak véleményt arról, hogy mire gondolnak, mit látnak, és mit fognak a következő pillanatban tenni. A megkérdezettek úgy vélték, hogy a képen látható gyerekek inkább látják a közlekedés többi résztvevőit, mint azok őket. A láthatóság hiányát a kisgyerekek nem ismerték fel, és még rávezető kérdések után is csak az idősebb társaik jöttek rá ennek lényegére.

A jelzőlámpák tartalmi lényegének vizsgálata során kitérünk, hogy a zöld jelzést valamennyien helyesen értelmezték; a piros jelzés azonban a legkisebbeknél nem párosult az elővigyázatossággal, mint tartalmi követelménnyel. Csak a legidősebbek tudatában társult – jelzőlámpa nélküli forgalmi helyzetekre – a közlekedési partner viselkedésének megfigyelése elővigyázatossági tartalommal.

Végül az is megállapítható volt, hogy a partner tévedésmentes viselkedésének lehetetlenségét csak az idősebbek tudták felfogni.

Nagyon tanulságos volt a kutatóknak az a megfigyelése, hogy a közlekedési szabályokat igen jól ismerő gyermekek közlekedésbeli magatartása egyáltalán nem volt biztonságosabb, mint a szabályokat alig vagy igen hiányosan ismerő társaiké.

Más kutatások a családi környezet hatását elemezték a gyermekek

közlekedési viselkedésével összefüggésben. Kimutatták, hogy a szerencsétlenül járt gyerekek a balesetmentes viselkedést mutató társaikhoz képest kedvezőtlenebb szociális és egyéb környezeti körülmények között éltek. A baleset áldozataivá vált gyermekek környezetében tipikus a család rendezetlen szociális helyzete, a szülők alacsony iskolai képzettsége, a kis lakás általában magas gyerek számmal (ami magával vonja a lakásban adódó játéklehetőségek korlátozottságát), az, hogy a lakás általában nagy forgalmú úttest mentén fekszik és olyan városrészekben, ahol kevés a játszótér, a családban általában nincs autó (és ezért a gyerek is ritkán ül autóban), csak elenyésző részükről jár óvodába.

A balesetet szenvedő gyermekek általában korábban engedték meg, hogy önállóan vegyenek részt a közlekedésben. Noha a szülők az alapvető tilalmakkal megismertették a gyerekeket, mégis azon a véleményen voltak, hogy a gyerekek egyedül kell a közlekedést megszoknia. A közlekedés hibáiból való okulás azonban igen magas baleseti kockázattal jár. A szülők általában csupán a szidásra korlátozták a nevelést, ahelyett, hogy az elkövetett hibák értelmes megmagyarázására fordították volna energiájukat. Mivel ezekben a családokban sok volt a gyerek, a szülőknek valójában nem is volt rá idejük, hogy a gyerekekkel egyenként, alaposabban foglalkozzanak, és így a közlekedési viselkedésre kellő időt áldozzanak.

A kutatók azt is tapasztalták, hogy a szerencsétlenül járt gyerekek szülei rezignáltan vélekedtek a történetekről: a szerencsén fordul, hogy a közlekedésben melyik gyerek lesz áldozat; a véletlen nem lehet pedagógiai eszközökkel megelőzni.

A gyermekek számára különösen veszélyes környezet a nagy forgalmú útvonal, amely legtöbbször a járművek nagy sebességével jár együtt. A vegyes forgalom (sok tehergép-

kocsi, személygépkocsi, a sok balra kanyarodó jármű és a nagyszámú gyalogos együttesen) a gyerekek szinte áttekinthetetlenül teszi a közlekedést. A gyerekek számára különösen veszélyesek a lakónegyedek környékén átmenő forgalmat lebonyolító, meg a bevásárló központokba vezető utak. Ehhez járul, hogy a felnőttek ilyen helyeken egyáltalán nem segítenek a gyermekeknek, sőt rossz példájukkal még ártnak is a helyes közlekedési viselkedés kialakításának.

A felnőttek rossz példaadásáról érdemes külön is szólnunk. Az Unroyal cég támogatásával végzett kutatás szerint az NSZK-ban nem sokat törődnek a közlekedési szabályokkal. Megállapították, hogy minden tizedik autóz vezető semmibe veszi a forgalomirányító jelzőlámpa tilos jelzését éjszaka, ha nincs erős forgalom. A Stop-tábla jelzésének pontosan – tehát teljes megállással – az autóz vezetőnek csak a fele tesz eleget. A járművezetők kétharmada nyíltan be is vallotta, hogy a sebességátárokat gyakran túllépi – kisebb-nagyobb mértékben. A megkérdezettek háromnegyed része nyilatkozott úgy, hogy lakott területen belül, 60 százaléku pedig úgy, hogy lakott területen kívül gyorsabban közlekedik a megengedettnél. (Az NSZK-ban az autópályákon általában nincs sebességkorlátozás! – A ford. megj.)

A szabályszegések veszélyességének szubjektív megítélése és a tényleges veszély nincs egymással összhangban. Azonban, ami még ennél is rosszabb: a szabálytisztelő személyiségtípust „gyengének”, a szabálysértőket pedig erősnek és dinamikusnak tartják a köztudatban.

Vizsgálták azt is, miért olyan nagy az ellentét a közlekedési szabályok és a tényleges közlekedési magatartás között. Ennek során abból kell kiindulni, hogy a közlekedésben a szabálytisztelő magatartás az átlagos közlekedők többségének szemé-

ben nem azért másodrangú, mivel a forgalomban való részvétel általában öncél, hanem azért, mert ez a részvétel elsősorú lehetőséget nyújt arra, hogy egyik élettérből a másikba át lehessen lépni. Ez a másik élettér az esetek többségében azzal jellemezhető, hogy benne az egyén teljes mértékben integrált és mindenekelőtt nem anonim – mint amilyenek a közúti közlekedés résztvevői általában. Ebből következik, hogy ezeken a területeken az egyén számára a negatív szankciók nagyobb jelentőségűek, továbbá a szabálysértés feltűnővé válásának valószínűsége is lényegesen nagyobb. Emiatt lehet gyorsajtó a munkavállaló, aki a munkahely elvesztése miatti félelmében mindenáron igyekszik pontosan beérni; a családapa, aki szeretne minél előbb otthon lenni, mert a családja várja már. Útközben mindkettő veszélyt jelent.

Társadalmunkban nehéz és veszélyes gyermeknek lenni!

(Kivonat ismertetés a Polizei Technik Verkehr c. NSZK folyóiratból)

Irk Ferenc

