

Közlekedésre felkészítés az óvodákban

A gyermek közös kincsünk, a jövőnk záloga. A gyermekek nevelésén, a beléjük fektetett energiákon múlik a jövő társadalma. A középtávon végrehajtandó főbb közlekedésbiztonsági feladatokat tartalmazó Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok – illeszkedve az európai közlekedésbiztonsági programok célkitűzéseéhez – is az egyik legfontosabb területként kezelik a gyermekek közlekedésre felkészítését.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2022.3.4>

**Ötvös Viktória¹ – Barna Éva¹ – Krizsik Nóra²
Kelemen-Winkler Nikolett¹**

¹ KTI Közlekedéstudományi Intézet Stratégiai, Kutatás- Fejlesztési és Innovációs Igazgatóság

² KTI Közlekedéstudományi Intézet Stratégiai, Kutatás- Fejlesztési és Innovációs Igazgatóság,

BGME Közlekedéstechnológiai és Közlekedésgazdasági Tanszék

e-mail: otvos.viktoria@kti.hu, barna.eva@kti.hu, krizsik.nora@kti.hu, winkler.nikolett@kti.hu

1. A KUTATÁSI TÉMA INDOKOLT-SÁGA

A gyermekek nevelésén, a beléjük fektetett energiákon múlik a jövő társadalma. A fenn tartható jövő alapja a gyermekeink egészsége [1], védelme [2] és oktatása [3-5]. Feladatunk felkészíteni őket az előttük álló kihívásokra, feladatokra, egyben felelősségünk megvédeni őket a rájuk leselkedő veszélyektől, így a közlekedés veszélyeitől is [6].

A kiskorban kezdett és később egymásra épülően folytatott hatékony közlekedésre felkészítés jótékony, hosszú távú társadalomformáló hatásokkal bír [7], hiszen a gyerekek nemcsak kicsiként közlekednek biztonságosan, hanem, ha valóban hatékony az oktatás, akkor beleivódik a viselkedésmintájukba [8], amit felnőttkorukra is magukban hordoznak, sőt, továbbadják környezetüknek és saját gyerekeiknek is. A gyermekek közlekedésre nevelésének első színtere – a családon kívül – az óvoda. A Nemzeti Óvodai Alapprogram által megfogal-

mazottak alapján a gyermekeknek az óvodai oktatás végére ismerniük és a gyakorlatban alkalmazniuk kell a gyalogos közlekedés alapvető szabályait. Az Alapprogram nem tartalmaz arra vonatkozóan iránymutatást, hogy az ismereteket milyen módon kell elsajátítani a gyermekeknek. Az óvodák egyedileg saját nevelési programjukban határozzák meg milyen oktatási módszert választanak, ezért ez intézményenként nagyon eltérő lehet.

A közlekedésre felkészítést hazánkban számos állami és civil szervezet programja segíti: a teljesség igénye nélkül ilyen például az ORFK-OB - Ovizsaru programja, a Generali Biztosító óvodai közlekedésbiztonsági programja, a Felelősséggel a Közlekedőkért Alapítvány KRESZ-Suli programja, vagy a Mercedes-Benz Hungary MobileKids programja [9-13]. A programok szakmai felépítése és megvalósítása többnyire kiváló, azonban nem egységes, homogén, illetve nem országos lefedettségű. Az életkori szakaszokra jellemző baleseti jellegzetességeket figyelembe véve, a gyermekek

életkori sajátosságaihoz, fejlettségéhez igazodva, fokozatosan és folyamatosan kell a nevelési programot felépíteni. A közlekedésbiztonságra, közlekedésre nevelés része kell, hogy legyen a biztonságos közlekedéshez szükséges tudásanyag, a közlekedési szabályok, a helyzetek elsajátítása; a szükséges készségek fejlesztése tréningek és a tapasztalatok révén. Az attitűdök és motivációk fejlesztése a veszélyhelyzet-felismerés, a személyes biztonság és más közlekedők biztonsága terén; illetve a szükséges információk nyújtása a megfelelő közlekedési mód kiválasztásához. A biztonságos közlekedéssel való ismerkedés nem egy különleges alkalom, hanem nap, mint nap törekedni kell arra, hogy a gyerekek ne sérüljenek, és ne sordorjanak másokat se veszélybe. A rendszeres és folyamatos közlekedésre nevelés kiegészítójeként, és a tudás megerősítéseként hasznosak lehetnek a különböző versenyek, kampányszerű programok [14]. Csak az egységes közlekedésre nevelés biztosíthatja, hogy minden gyerek részt vegyen az oktatásban és kellően felkészült legyen.

A biztonságos közlekedésre való felkészítés hatékonnyá tételéhez a köznevelés minden szintjén (óvodában, alap-, és középszintű oktatásban is) szükség van a közlekedésbiztonsági ismeretek kötelező jelleggel történő oktatására elméleti és gyakorlati formában is. A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) legfrissebb még nem publikált kutatási eredményei azonban azt mutatják, hogy a tankönyvek, tananyagok hiányosságokat, téves útmutatásokat tartalmazhatnak.

Az intézményeknek és a pedagógusoknak támogatás, segítség kell a feladatok ellátásához. Ahhoz, hogy országosan homogén közlekedésre felkészítés valósuljon meg, rendkívül fontos, hogy egységes, szakmailag ellenőrzött módszertani anyagok, tananyagok kerüljenek átadásra a pedagógusok részére.

Tény, hogy négyéves kor alatt a gyermekek abban az esetben vannak a legnagyobb biztonságban – a közlekedésben –, amennyiben őket a gépjármű hátsó ülésén, menetiránynak hátul helyezik el [15-17]. A magasabb szintű biztonság megteremtése érdekében – figyelemmel

a kísérletek, kutatások eredményeire, az aktuális uniós álláspontra [18], valamint az egyre terjedő nemzetközi gyakorlatra – célszerűnek tűnik a KRESZ ennek megfelelő módosítása. Ugyancsak megfontolandó a kerékpáros fejeendő kötelezővé tétele a kerékpározó gyermekek részére, amelynek segítségével a legsúlyosabb (a fejet és az agyat érő) sérülések előzhetők meg. A szabály kidolgozásánál figyelembe kell venni az európai gyakorlatot.

A szülők felelőssége a gyermekek által elszenvedett közúti balesetek, sérülések és halálozások vonatkozásában meghatározó. Ez a felismerés jelentheti az alapot az elkövetkezendő évek gyermekbalesetek megelőzésére irányuló intézkedéseinek.

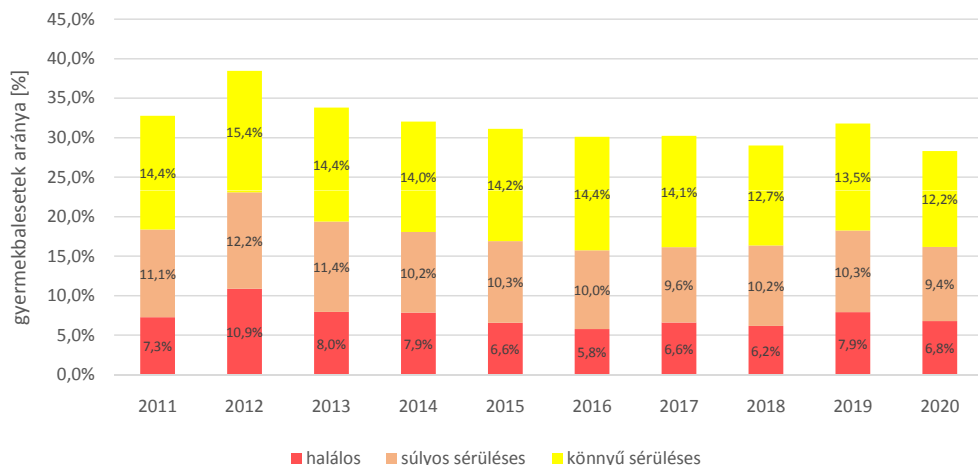
2. HAZAI GYERMEKBALESETEK ELEMZÉSE

A közúti közlekedésben résztvevő 14 év alatti gyermekek a legvédtelenebbek, akiknek a veszélyeztetettségéhez hozzájárul, hogy a közlekedés szabályait jellemzően még nem ismerik, veszélyérzetük, veszélyfelismerő képességük pedig még nem alakult ki. Ők azok, akik önállóan alapvetően gyalogosként vagy kerékpárosként vesznek részt a forgalomban, míg járművek utasaként alapvetően a járművezetők vezetési stílusától, jogkövető magatartásától függ testi épségük, egészségük. A gyermekek általában gépjármű utasiként válnak közlekedési balesetek áldozatává. 2011-2020 között minden évben a közúti gyermekhalálozások több mint 60%-ában a gyermekkorú áldozat gépjármű utasa volt.

A gyermekek részvételével történt személyesüléses balesetek arányát az 1. ábra mutatja. Az ábra értékei azt szemléltetik, hogy az összes személyesüléssel járó közúti közlekedési balesettípuson belül mekkora arányt képviselnek a gyermekbalesetek. Így például 2011-ben a halálos baleseteken belül a balesetek 7,3%-ában volt gyermek is érintett.

A gyermekbalesetek száma 2012 óta csökkenő tendenciát mutat, azonban az utóbbi években egyre kisebb a csökkenés mértéke. A könnyű és a súlyos sérüléses gyermekbal-

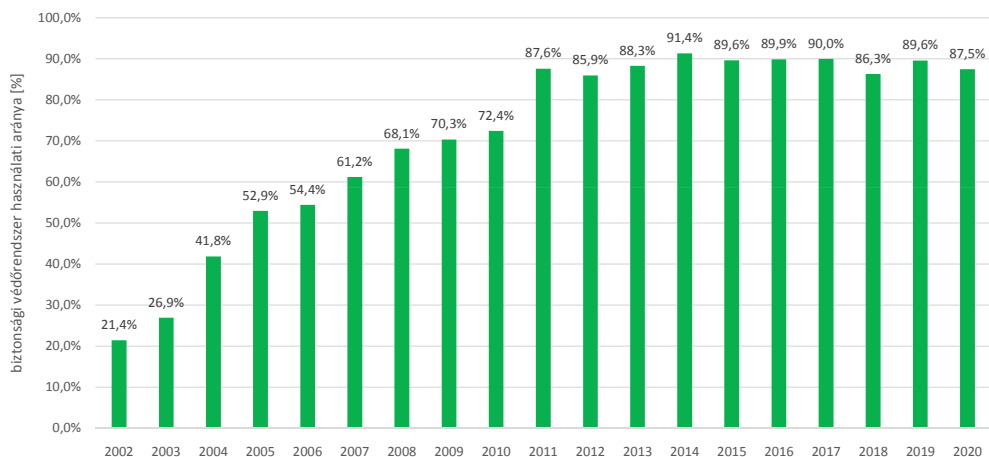
1. ábra: 0-14 éves gyermekek részvételével történt balesetek aránya az összes közúti személyisérüléses balesethez képest



esetek aránya az összes személyisérüléses balesethez képest csökken. A halálos gyermekbalesetek száma 2016 óta növekszik. A gyermekbalesetek aránya hasonló karakterisztikákat mutat. Az utasként sérült áldozatok között 2011 és 2020 között 16,3% volt gyermek, míg kerékpárosként sérültek között ez az arány csak 7,2%, a balesetekben megsérült gyalogosok között pedig 11,9%. A gyermekek által okozott balesetek aránya szintén

csökken, de sajnos az is egyre enyhébb mértékben. A baleseti adatokat tovább elemezve jól látható, hogy a gyermektragédiák megelőzése elsősorban a járművezetők felé irányuló kommunikációval, szabályokat tisztelő, jogkövető magatartással, a passzív biztonsági eszközök (gyermekbiztonsági rendszer, biztonsági öv) használatának további fokozásával, valamint hatékony közúti közlekedésre neveléssel valósítható meg.

2. ábra: Gyermekbiztonsági rendszer vagy biztonsági öv használati arány a balesetet szenvedett gyermekek körében (0-14 év)



A balesetek során megsérült gyermekek gyermekbiztonsági rendszer és biztonsági öv használati adatainak elemzése nem mutat egyértelmű tendenciát. Az egyes években, hol többen, hol kevesebben viselték a védőrendszert, azonban pozitívként megállapítható, hogy 2011 óta a balesetet szenvedett gyermekek több mint 85%-a be volt kötve (2. ábra).

A statisztikai adatokat tovább elemezve az derül ki, hogy 2011-2020 közötti időszakban a gyermek halálos áldozatok között csak 62,5% azoknak az aránya, akik viseltek biztonsági övet, vagy valamilyen gyermekbiztonsági rendszerben utaztak. Ugyanez az arány a súlyos sérültek esetében is hasonlóan alakult (65,7%). A könnyen sérült gyermekeknél ez már 82%, azaz majdnem 20%-al magasabb!

A WHO kutatási jelentése szerint a gyermekbiztonsági rendszerek helyes használata körülbelül 71%-kal csökkenti a csecsemőhalálozást és 54%-kal a kisgyermekek halálozását a közúti baleset bekövetkezésekor [19]. Hazánkban csak 2002-ben rögzítették jogszabályban a kötelező gyermekülés használatát, s addig a gyermekek több mint 80%-a védtelenül, gyermekbiztonsági rendszer nélkül utazott [20]. Az elmúlt években történt határozott fejlődés ellenére a gyermekbiztonsági rendszerek használatának aránya hazánkban még mindig alacsonyabb, mint az a fejlettebb, jobb közlekedésbiztonsági helyzettel rendelkező uniós tagállamokban tapasztalható. Például a szomszédos Ausztriában a gyermekülés használati arány 98% a 0-12 éves gyermekek esetében, vagy Csehországban ugyanezre a korcsoportra vonatkozó arány 96% [21].

A hazai közlekedésbiztonsági programok mind kiemelik a gyermekek védelmének, a gyermekbalesetek megelőzésének fontosságát. A középtávon végrehajtandó főbb közlekedésbiztonsági feladatokat tartalmazó Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok – illeszkedve az európai közlekedésbiztonsági programok célkitűzéseihöz – is az egyik legfontosabb területként kezelik a gyermekek közlekedésre felkészítését. Hangsúlyozzák, hogy a közlekedésre felkészítés területén bevált jó gyakorlatokat mindenképpen folytatni kell és továbbfejleszteni. Ezen túlmenően

még korszerűbb közlekedésre nevelésre van szükség, az életkorhoz igazodó tartalommal és formával. Meg kell találni a közlekedési ismeretek helyét a közoktatási intézményekben és fel kell készíteni a szakembereket a feladatra. A feltételeket korszerű távoktatási formák, az e-learning tananyagok használata biztosítja a lehető legszélesebb társadalmi kör számára. Földrajzi elhelyezkedéstől függetlenül elérhetővé válik a közlekedésbiztonsági oktatási tananyag.

3. ÓVODÁS GYERMEKEKRE JELLEMZŐ KOMPETENCIÁK [22]

A szabálytudat hároméves korig még kialakulatlan, a későbbi szabálykövető magatartás első csírája a mozgás megismétlésében, szabályszerűségek és ismétlődés felfedezésében rejlik. Hároméves kor után kettős szabálytudat fejlődik ki, a gyerek egyrészt örök érvényűnek tartja a kialakult szabályokat, amiket valami felsőbb hatalom hozott létre (szülők, királyok, istenek, stb.) és mindenáron be kell tartani azokat, másfelől pedig önkényesen variálja. A mágikus gondolkodásnak megfelelően a közlekedési szabályokat örökérvényűnek, felsőbb hatalom által elrendeltnek kell beállítani, amin a gyerek ebben a fázisban nem tud változtatni, elhiszi. Az elvont fogalmakat még nem érti, így nem tud mit kezdeni a KRESZ nyelvezetével, fogalmaival. Fontos, hogy ne elvont szabályokat, hanem bemutatható, megfigyelhető, utánosztható, biztonságos magatartásformákat tanítsunk. Az oktatás módszerei: bemutatás – megfigyelés – utánzás – ismétlés.

A gyermek öt éves korára beszél, szimbólumokban gondolkodik, megtanulja az anyag és a számok fogalmát. Továbbá

- a vizuális ingerek hatása fokozott a többi érzékszervi információhoz képest;
- a számok, mennyiségek megmaradása még nem stabil, gondolkodását a vizuális benyomások uralják (képi gondolkodás);
- nem rendelkezik annak megértésével, hogy a tárgyak bizonyos tulajdonsága (pl. mennyisége) akkor is megmarad, ha megjelenésükben, formájukban változás következik be;

- jellemző az egocentrikus gondolkodás;
- nem képes mások nézőpontját figyelembe venni;
- mivel a gondolkodás képhez kötődik és a kép a gyermek saját érzékelésén alapul, ezért a valóságot csak a saját nézőpontjából képes értelmezni;
- azt gondolja például, ha ő látja a közeli járművet, akkor annak vezetője is jól látja őt;
- kialakult világképe van, amit a mágikus gondolkodás jellemez;
- mindent megmagyaráz a már meglévő ismereteiből, középpontjában az ember, illetve saját vágyai, akarata áll, de egyre inkább képes mások nézőpontját is figyelembe venni az önös célokon kívül;
- magatartása erősen érzelem vezérelt;
- Az érzelmei hevesek, változékonyak, gyorsan átmennek ellentétes végletekbe.

A közlekedésre nevelésben ki lehet használni, hogy ebben az életkori szakaszban értik meg a gyerekek, hogy bizonyos dolgok, mint a számok vagy az anyag, állandók, és megmaradnak.

Gondolkodásukban gyakori az animizmus (átlelkésítés), ami azt jelenti, hogy gondolataikban az élettelen tárgyak megelevenednek, sokszor emberi tulajdonságokkal, motivációkkal rendelkeznek. A gépjárművet is gyakran élőnek látják, az első lámpája a két szeme, amikkel lát, és képes vigyázni a gyalogosokra, különösen a gyermekekre. Az animisztikus gondolkodást sokszor a felnőttek viselkedése is elősegíti, megerősíti.

Elsősorban a család, főleg az anya szerepe elsődleges, mint viszonyítási pont. A család azért nagyon fontos elem a közlekedésre nevelés szempontjából, mert spontán megnyilvánulásokban meghatározott magatartási és szerepmintákat közvetít a gyerek felé, amikre ráépül a tudatos nevelés, szoktatás, ellenőrzés, tanítás és fegyelmezés. A bölcsődébe, óvodába járással aztán jelentőssé válik a kortárs csoportok hatása, mint viszonyítási keret. Ennél a korcsoportnál ki kell használni azt, hogy a családdal szoros kapcsolatban áll a gyerek, így tehát a szülőkkel együttes programok lesznek

hatékonyak, valamint a bölcsődés és óvodás közlekedésre nevelés szerepét kell hangsúlyozni, mivel a kortársak befolyása egyre erősödik. A másokkal való közös, helyes közlekedési viselkedést nagymértékben segíti az ösztönös, gondolkodás nélküli mozgásismétlés, a szabályszerűségek és ismétlődések felfedezése.

Mivel a gyerekek ebben az életkorban jellemzően nem közlekednek egyedül, csak családdal, illetve nevelési intézménnyel csoportosan, ezért a szabályozás is a szülőknek, nevelőknek kell, hogy szóljon. A gyerekekhez közvetlenül szóló közlekedésre nevelés ilyenkor hangsúlyosan a szülőkkel, nevelőkkel való közlekedésre kell, hogy fókuszáljon (pl. járműben utasként való fellépés) és csak kis mértékben az egyedüli közlekedésre.

Az elvárható tudatos közlekedéshez szükséges kompetenciák fejlődése megindul, a megfelelő családi és intézményi neveléssel elméletben (felismerés és megkülönböztetés szintjén) tudatában van a közlekedési jelzéseknek, gyakorlatban azonban (használat és szokások szintjén) még nem. Mivel ilyenkor tanulja meg a gyerek az alapbizalmat, az autonómiát és tapasztalja meg saját énhatékonyságát, kezdeményező képességét, olyan típusú módszereket kell alkalmazni a közlekedésre neveléskor, amelyek tekintettel vannak ezekre az életkori sajátosságokra.

4. AZ ÓVODAI KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉS AZ EURÓPAI UNIÓBAN

Az Európai Unióban kiemelt fontosságúnak tartják a közlekedésbiztonság szempontjából a közlekedésre nevelést. LEARN projektjük [23-25] a közlekedésre nevelés alapelveit és az egyes országok jó gyakorlatait foglalja össze a területen. A közlekedésre nevelés alap gondolata, hogy ha a biztonságos közlekedési szokások már gyermekkorban kialakulnak, akkor a gyerekek valószínűbben válnak felelős közlekedőkké felnőttkorukra. Így a biztonságos közlekedésre nevelés segít megalapozni a Vision Zero céljának elérését.

A Vision Zero célkitűzés elérése érdekében az EU tagállamainak egy integrált megközelítést

kell alkalmazniuk a közlekedésbiztonság terén. Ennek kulcsfontosságú része a közlekedésre nevelés, a járműbiztonság, infrastruktúra biztonság, ellenőrzés, és figyelemfelhívás mellett [26].

A LEARN programban megállapított első alapelv a folyamatos és egymásra épülő magas szintű közlekedésre nevelés fontosságát emeli ki. Már óvodáskortól fontosnak tartják az intézményes közlekedésre nevelést, amely biztosítja, hogy minden gyermek egyformán megkapja a szükséges tudanyagot, elsajátítsa a megfelelő közlekedői viselkedést és attitűdöket függetlenül a családja szoci-ökonómiai státuszától. Fontos az életkorhoz igazított jó minőségű tananyagok és eszközök biztosítása az intézmények számára.

Az EU-ban csak Írországban, Németországban és Csehországban van közlekedésre nevelés intézményi szinten már az óvodától kezdődően végig az oktatás minden szintjén. Ezekben az országokban a 18 év alatti gyerekek éves közúti baleseti halálozási aránya jobb az EU átlagnál. Az európai országok túlnyomó részében (Ausztria, Belgium, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Csehország, Ciprus, Észtország, Finnország, Németország, Izland, Írország, Olaszország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Lengyelország, Norvégia, Portugália, Szlovákia, Szlovénia, Spanyolország, Svédország, Svájc, Skócia) van közlekedésre nevelés az óvodákban, bár ez nem mindenhol törvényi kötelezettség.

5. A BIZTONSÁGOS ÓVODA PROGRAM

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében megvalósuló, az óvodás korosztály közlekedésre nevelését támogató országos program 2016-ban indult el, és 2021-ben immáron ötödik alkalommal valósulhatott meg. A korábbi országos, óvodás korosztálynak szóló programokhoz képest a Biztonságos Óvoda Program abban egyedülálló, hogy – egyebek mellett – olyan egységes módszertant adott a résztvevő óvodáknak, amely integrálható a pedagógiai programjukba, s ezáltal fenntarthatóvá válik az intézményekben a közlekedésre nevelés megvalósítása.

A Biztonságos Óvoda Program 2016., 2017. és 2018. évben a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, majd az Innovációs és Technológiai Minisztérium kezdeményezésére, 2020-ban és 2021-ben az ORFK-OBV védnökségével valósult meg. Minden évben nagy érdeklődés, túljelentkezés és sikeres megvalósítás övezte a programot. Országos lefedettséggel már több mint 1000 óvodát sikerült támogatni. 2016-ban 328 óvoda, 2017-ben pedig már 480 óvoda jelentkezett. 2018-ban az előző évben nem bekerült intézmények részére került meghirdetésre a program, azaz 280 óvoda részére, amelyek közül 210-en erősítették meg pályázatuk fenntartását. 2020-ban 298 óvoda adott le érvényes jelentkezést, 2021-ben pedig 230 intézmény. Minden évben az első 200 jelentkező óvodának nyílt lehetősége a programba való bekerülésre.

A program egyik legfontosabb célja képzés-nevelés tekintetében az óvodai nevelési tervbe integrálható közúti közlekedésbiztonsági módszertan és oktatási segédletek megismertetése az intézményekkel és ezáltal az intézmények közlekedésre nevelési tevékenységének támogatása, valamint az óvodákon belül óvodai „közlekedési koordinátorok” kijelölésének ösztönzése, akik a jövőben dedikáltan foglalkoznak a közlekedésbiztonsági események koordinálásával.

A Biztonságos Óvoda Program keretében nemcsak óvodák kaptak támogatást a közlekedésbiztonsági nevelési projektek megvalósítására, hanem sikerült óvodai közlekedésre neveléssel foglalkozó szakemberek számára is továbbképzést nyújtani. Ezek a szakemberek lettek azok a trénerok, akik a nyertes óvodákat aztán végiglátogatták és bemutatták a közlekedésre nevelési módszertani anyagok hatékony alkalmazását. A megtartott bemutató órák mellett felvették az úgynevezett monitoring kérdőíveket. 2016-ban 28 óvodát látogató tréner felkészítése valósult meg, 2017-ben 20, 2018-ban 14 főé, akik végiglátogatták a programba bekerült óvodákat. 2020-tól (tekintettel a járványhelyzetre) az óvodát látogató trénerok helyett az óvodapedagógusok online továbbképzése valósult meg, akik aztán saját intézményükben va-

3. ábra: Biztonságos Óvoda program eredményei



lósították meg az átadott módszertan szerinti foglalkozásokat. 2020-ban a bekerült óvodákból összesen 207 óvodapedagógus vállalta a közlekedésbiztonsági koordinátori szerepet és sajátította el a képzési anyagokat. 2021-ben online távoktatás formájában összesen 254 óvodapedagógus teljesítette sikeresen a képzést. A távoktatáson való részvételről az óvodapedagógusok tanúsítványt kaptak, ami a pedagógus-életpályamodell szerint beszámítható, kreditpontra váltható. A program legfontosabb eredményeit a 3. ábra mutatja be.

A gyermekek tudásszintjének felmérésére úgynevezett monitoring kérdőíveket küldtek ki, amelyeket a gyermekekkel a tevékenységek megkezdése előtt és a program megvalósítása után kellett kitölteni. A kérdőíveket óvodánként (a lehetőségekhez mérten) tíz olyan nagycsoportos korú óvodás töltötte ki, akik részt vettek a foglalkozásokon. A kérdőívek segítségével nemcsak a program hatékonyságának mérése történhetett meg, hanem képet kaphattunk arról is, hogy milyen szintű az óvodás gyermekek közlekedési tudása.

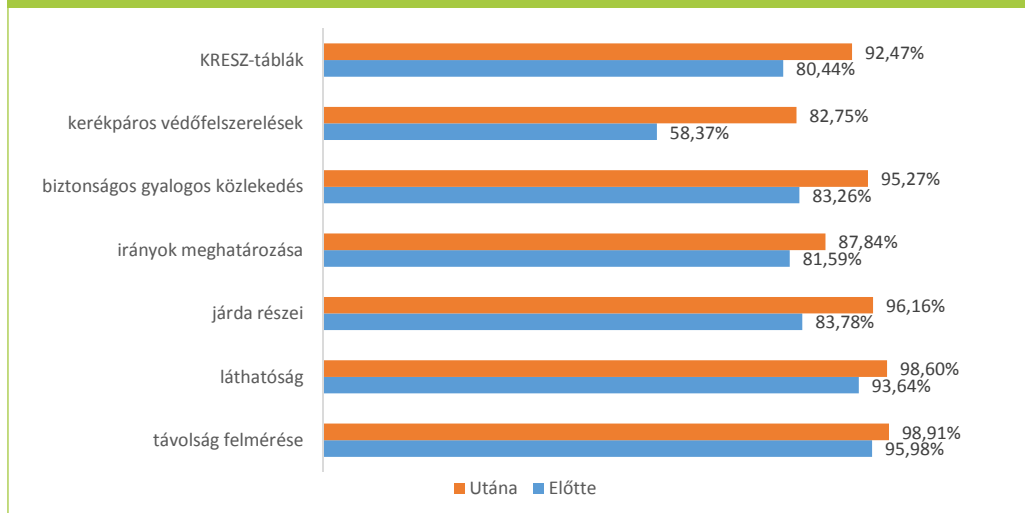
A monitoring kérdőívet az óvodás korcsoport képességei és elvárt tudása alapján állították össze pszichológusok, óvodapedagógusok és közlekedési szakemberek segítségével. A gyermekeknek színeznüik vagy bekarikázniuk kell a választ, az óvónők segítettek a kérdés felolvasásában, értelmezésében. A távolság felis-

merés kapcsán például a gyermekeknek el kell dönteniük, hogy a képen látható két autóbusz közül melyik van hozzájuk közelebb. A haladási irányok ismeretére vonatkozóan pedig az óvodásoknak négy autóról kell megállapítaniuk, hogy merre haladnak.

A 2021. évben felvett monitoring kérdőívek eredményei alapján elmondható, hogy ebben a korban a gyermekek még magas ismeretszinttel rendelkeznek a közlekedés terén. A megvalósított foglalkozásokat megelőzően is 80% fölötti tudásszint volt mérhető (a legjobb eredmény pedig a távolság felmérését vizsgáló kérdésnél született). Ez alól egy kérdéskör képezett kivételt, mégpedig a kérekpározáshoz szükséges biztonsági felszerelések témaköre. Ennél a kérdésnél a gyermekeknek hat kép közül kellett bekarikázniuk a helyes válaszokat. A gyermekek ennél a feladtnál érték el a legrosszabb eredményt, 58%-os helyes válaszadási aránnyal. Ez az arány azonban a foglalkozások megtartása után 87,75% ra nőtt. A ábrán az is jól látható, hogy minden kérdéskörben javult a gyermekek ismeretszintje a foglalkozásokat követően – átlagosan 10,7%-kal, ami az egyik legfontosabb eredmény.

A program keretében a teljes módszertani anyag átadásra került a résztvevő óvodáknak, ami a közlekedésre nevelés témakörének az óvodai nevelési tervbe való hosszú távú beépítéséhez és az átfogó közlekedésre nevelési feladatok megvalósításához – a projekt lezá-

4. ábra: Monitoring felmérés eredmények, helyes válaszok aránya 2021



multa után is – nyújt segítséget. A módszertani anyaghoz tartoznak továbbá a programban a korábbi évek során résztvevő óvodák által megküldött jó gyakorlatok és ötletpályázatok, foglalkozásvázlatok is ötleteket adva az óvodáknak a kreatív és sikeres megvalósításhoz. A módszertani anyag a program első évétől kezdődően folyamatosan bővül az óvodák által küldött jó gyakorlatokkal. Kiegészítésre került továbbá az első 3 év felmérései alapján tudáshiányosságként megjelölt tématerületekkel is, és természetesen ehhez igazodva került módosításra a monitoring felmérés is, hogy ezekben a témakörökben is mérje fel az ismeretszintet. A 2020. évben összeállításra került egy úgynevezett induló módszertani csomag is, amely a korábbi években tudáshiányosságként felmerülő témákat dolgozza fel; így például a láthatóság, a védőfelszerelések, a távolság-felmérés, az irányok meghatározása, közlekedési táblák, az út részei. A módszertani csomagban elméleti háttéranyag és három gyakorlati foglalkozásvázlat (kinti, benti csoportos és egyéni foglalkozáshoz) található, amelynek kidolgozásában és lektorálásában a területen elismert szakemberek, pedagógusok vettek részt.

A korábbi években az óvodák a következő tansegédleti eszközökben is részesültek:

- ovis gyalogos jogsi,
- kihelyezhető poszter 5 KRESZ-táblával,
- „Biztonságos Óvoda” matrica,
- magasságmérő, amely tartalmazza a korcsoportnak és testmagasságnak megfelelő gyermekbiztonsági rendszereket/eszközöket.

A program további képzési és pályázati lehetőségekkel is bővíthető. 2016-2018. között például minden évben a program keretében meghirdetésre került egy ötletpályázat is, amely során az óvodák a megadott témához illeszkedve beküldhették saját közlekedésre nevelési jó gyakorlataikat, foglalkozás-ötleteiket, illetve elképzelésüket arról, hogy hogyan hasznosítanának egy KRESZ-pályát. Az öt nyertes óvoda díja egy komplett udvari KRESZ-pálya felszerelés volt.

A program megvalósítása után, a résztvevő óvodák elnyerték a „Biztonságos Óvoda” címet, mely azt hivatott tanúsítani, hogy a címet viselő intézmény a közlekedésre nevelést fontos témának tekinti, az megjelenik nevelési tevékenységeiben, valamint kiemelt figyelmet szentel a gyermekek biztonságos közlekedésre való felkészítésének. A címet az óvodák plakett formájában kapták meg, ami kihelyezhető az intézmény épületére.

A plakettek óvodákhoz való eljuttatásában az ORFK megyei titkárai segédkeztek. Ilyen módon – a járványügyi előírások betartásával – lehetőség nyílt az adott körülményekhez képest a cím személyes átadására, ezzel is elismerve az intézmények egész éves munkáját.

A Biztonságos Óvoda Program kétségkívül hiánypótló a hazai közlekedésre nevelési programokat tekintve, és az rendkívül nagy eredmény, hogy már több mint 1000 óvoda vett részt a programban. Ezek az intézmények beillesztették a nevelési programjaikba a közlekedésre nevelést, és nemcsak a programban részt vett óvodások, hanem a jövőben oda járó gyermekek közlekedésre nevelése is megvalósulhat, a program fenntarthatóvá vált. A KSH nyilvántartása alapján a 2021/2022-es tanévben 4575 db óvoda működik Magyarországon, a Biztonságos Óvoda Program mindezidáig ennek csak alig több mint húsz százalékához jutott el. A számok alapján is mindenképpen folytatni kell a programot. A tavalyi év során kidolgozott online, távoktatási formában történő továbbképzés lehetőséget nyújt arra, hogy további közlekedésbiztonsági koordinátorok kerüljenek kiképzésre az intézményekben, és ezáltal a jövőben sokkal több óvodához juthasson el a program és a kapcsolódó módszertani anyagok.

A fenntartható jövő alapja a gyermekeink egészsége, védelme, és oktatása. Felelősségünk van gyermekeink közlekedésre felkészítésében is!

Jelen dokumentum a Központi Statisztikai Hivatal OSAP 1009 adatfelvétel 2011-2020. adatállományainak felhasználásával készült. A dokumentumban foglalt számítások és az azokból levont következtetések kizárólag a szerzők szellemi termékei.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Gupta, R. P.-S., de Wit, M. L., McKeown D. "The impact of poverty on the current and future health status of children", *Paediatrics & Child Health*, 12(8), o. 667-672, 2007. DOI: <https://doi.org/gg7j8p>
- [2] Tomison, A. M. "A history of child protection: back to the future?", *Family Matters*, 60, o. 46–57, 2001. <https://search.informit.org/doi/10.3316/ielapa.745827033489610>
- [3] Koen, M., Leal Filho, W., Pretorius R., de Sousa, L. O. "Sustainable Future for Early Childhood: Applying the African Ubuntu Philosophy to Contribute to the Holistic Development of Young Children", *Sustainable Development in Africa: Fostering Sustainability in one of the World's Most Promising Continents*, Cham, Springer International Publishing, 2021, o. 131–146. DOI: <https://doi.org/hrhv>
- [4] Nanquil, L. M., Sawalmeh, M. H., Domingo, A. G., Tanjente, M. P. Y. "Trends, Issues, and Challenges on Early Childhood Programs: Shaping Sustainable Future for Children" *British Journal of Teacher Education and Pedagogy*, 1(1), o. 14–18, 2022. DOI: <https://doi.org/hrhw>
- [5] Zeiske, N., Venhoeven, L., Steg, L., van der Werff, E. "The Normative Route to a Sustainable Future: Examining Children's Environmental Values, Identity and Personal Norms to Conserve Energy", *Environment and Behavior*, 53(10), o. 1118–1139, 2021. <https://doi.org/hrhx>
- [6] Abelson, P. H. "Preparing Children for the Future", *Science*, 274(5294), o. 1819–1819, 1996. DOI: <https://doi.org/dwz3n>
- [7] Cahill, M., Ruben, T., Winn, S. "Children and transport: travel patterns, attitudes and leisure activities of children in the Brighton area", *Health and Social Policy Research Centre, Report*, 96(4), 1996.
- [8] Van Acker, V., Mulley, C., Ho, L. "Impact of childhood experiences on public transport travel behaviour", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 130, o. 783–798, 2019. DOI: <https://doi.org/gm4gqt>
- [9] Felelősséggel a Közlekedőkért Alapítvány, "Kresz-suli a közlekedő gyerekek iskolája - KRESZ program, oktatóeszközök és jelzőlámpák", [online] URL: <https://kresz-suli.hu/> (elérés 2022. február 28.)
- [10] Generali a Biztonságért Alapítvány, "KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG", [online] URL: <https://alapitvany.general.hu/programok/kozlekedesbiztonsag> (elérés 2022. február 28.)

- [11] Mercedes-Benz Group, “MobileKids: Fit for traffic together”, [online] URL: <https://group.mercedes-benz.com/sustainability/corporate-citizenship/around-the-world/mobilekids.html> (elérés 2022. február 28.)
- [12] Somogy Megyei Rendőr-főkapitányság, “Ovi-Zsaru program”, 2019, [online] URL: <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/bunmegelozes/ifjusagvedelem/ovi-zsaru-program-2> (elérés 2022. február 28.)
- [13] Tolna Megyei Rendőr-főkapitányság, “Páriban az OviZsaru”, 2020, [online], URL: <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/bunmegelozes/aktualis/pariban-az-ovizsaru> (elérés 2022. február 28.)
- [14] Leppikangas, K. “How the education campaign for russian drivers was met”, Reports and memoranda of the ministry of transport and communications, B(19/1999), 1999, <https://trid.trb.org/view/708502>
- [15] Arbogast, K. B., Durbin, D. R., Cornejo, R. A., Kallan, M. J., Winston, F. K. “An evaluation of the effectiveness of forward facing child restraint systems”, Accident Analysis & Prevention, 36(4) , o. 585-589, 2004. DOI: <https://doi.org/fbhvzt>
- [16] Rice, T. M., Anderson, C. L. “The Effectiveness of Child Restraint Systems for Children Aged 3 Years or Younger During Motor Vehicle Collisions: 1996 to 2005”, American Journal of Public Health, 99(2), o. 252–257, 2009. DOI: <https://doi.org/c74m29>
- [17] Isaksson-Hellman, I., Jakobsson, L., Gustafsson, C., Norin, H. “Trends and effects of child restraint systems based on Volvo’s Swedish accident database”, SAE Publication p-316. Child occupant protection 2nd symposium proceedings, 1997, Orlando, Florida, USA <https://trid.trb.org/view/635470>
- [18] National Highway Traffic Safety Administration, “Traffic safety facts 2002: children” Washington, DC, 2002
- [19] Jankó, D. “A 2021-2030 közötti évekre tervezett EU közlekedésbiztonsági akcióprogram irányelvei, célkitűzései és ezek hazai elfogadhatósága”, Közlekedéstudományi Szemle, 69(6), o. 56-65. 2019. DOI: <https://doi.org/hrhz>
- [20] Holló, P., Véssey, T. “Néhány közlekedésbiztonsági teljesítménymutató alakulása 2015 végén”, Közlekedésbiztonság, 1, o. 13–15, 2016.
- [21] Adminait, D., Jost, G., Stipdonk, H., Ward, H., Calinescu, T. “Reducing Child Deaths on European Roads (PIN Flash Report 34)”, ETSC, 2018
- [22] KTI Nonprofit Kft. “Az ÉLET ÚTON program célcsoportjai jellemzőinek meghatározása a sajátosságok, következtetések és korlátok alapján”, Budapest, 2011.
- [23] ETSC “Key principles for traffic safety and mobility education”, ETSC, 2020
- [24] ETSC “LEARN! – Leveraging Education to Advance Road Safety Now!” [online] URL: <https://www.trafficsafetieducation.eu/> (elérés 2022. február 28.)
- [25] Mütze, F., De Dobbeler, W. “The status of traffic safety and mobility education in Europe”, ETSC, 2019
- [26] Európai Bizottság, “A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK, EURÓPA MOZGÁSBAN, Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés”, Brüsszel, 2018



Traffic safety education in kindergartens



Verkehrserziehung in Kindergärten