

Húsz év alatt fokozatosan túlnépesedés következik be bolygónkon, s a népességrobbanás a megnövekedett létszámú emberiséget végveszélybe sodorhatja. Földünk nem lesz képes eltartani a növekvő népességet. Hazánkban a „belátható” jövőben nem várható túlnépesedés, inkább népességcsökkenés apasztja a lélekszámot. A születési arányszám egyre kedvezőtlenebbé válik. Európában bekövetkezett és bekövetkező nacionalista beháborúk a menekültek befogadására készítetik az országot, s a hazát átmenetileg meg kell osztani a hontalanná váló szomszéd népekkel. Magyarország fogyasztói társadalommá igyekszik válni, óriási mennyiségű energiát, élelmet, civilizációs cikkeket, technikai eszközöket fogyaszt, s az emberek autócsodáikon, repülőgépeiken bejárják a világot. Ebben a társadalomban mindenki rohan, s szennyezi a környezetet (ólomgáz, füst, műanyagok, csomagolóanyagok, hulladékok), ökológiai katasztrófa fenyegeti az országot és a világot. Czigány Lóránttól idézek: „Az ökológiai krízis könnyen elérkezhet a kritikus ponthoz, ami után a folyamat visszafordíthatatlan lesz, mivel a fölbillent egyensúlyú természet képtelen lesz a regenerálódásra... A környezetszennyezésnek és a természeti kincsekkel való rablógazdálkodásnak léteznek költséges ellenszerei. Az ökológiai krízist, ha a tájegységben (Kárpát-medencében) élő szomszédainkkal egyetértésben és közös munkával elhárítjuk, megmenekültünk.”<sup>18</sup>

Szociálpszichológiai értelmezésben a haza kapcsolatok kiépülését, viszonyrendszerek rendezettségét tartalmazza. Feltétele: a társadalmi elidegenedés és az elmagányosodás felszámolása, az emberek egymáshoz közeledése, rokonszenvek és barátságok születése. A szétzilálódott rokon kapcsolatok újrendeződnek, mérséklődik az együttélő emberek közömbössége, nagyobb lesz a bizalom a vezetők iránt. A megváltozott társadalom következtében – szűkebb és tágabb haza polgárai – a magatartás alapvető értékének tartják az egymás iránti érdeklődést, a megbecsülést, a tiszteletet, a toleranciát és a szeretetet. „A haza az egyéni kis világgal, való összhang érzéséből fakad – állítja H. Bausinger. Ha az emberek nem biztosak többé környezetükben, ahol állandó irritációk érik őket, ott a haza lerombolódik.”<sup>19</sup>

A liberalizmus követőinek értelmezésében a haza a civil társadalom kiépülését jelenti. Ezt a hazát aktivitással, polgári erényekkel felvértezve lehet megformálni. Az „aktív haza” nem az érzések passzív tárgya. Eltávolodik a vidéki asszociációtól, s előtérbe helyezi az urbánus lehetőségeket is. A haza magába foglalja a polgár tudását, kreativitását, érdekeit és törekvéseit: a saját haza kialakításának mai tennivalóit, a jövő lehetőségeit és feltételeit. Az átalakulásban lévő haza polgárainak jellemzői: nagyfokú szabadságvágy, függetlenség, alapos felkészültség, racionális és pragmatikus gondolkodás és cselekvés.

---

DR. GEDON LÁSZLÓ  
Tanítóképző Főiskola  
Jászberény

## A közlekedésre nevelni kell

Ha századvégünk mindennapjainak legjellemzőbb sajátosságait kellene hirtelenjében felsorolnunk, nélkülözhetetlen elemként említenénk a motorizációt. Mint mindennek, a motorizációnak is megvannak azonban a nemkívánatos kísérő jelenségei, melyekben többnyire a közlekedő ember felelőssége is nagy szerepet kap.

<sup>18</sup> Czigány Lóránt: Jövők múltja = Magyar Nemzet, 1992/170. sz. 7. o.

<sup>19</sup> Bausinger H.: A haza fogalma egy nyitott társadalomban = Regio, 1991/4. sz. 15. o.

Mit mutatnak a tények? A legszomorúbb, hogy évenként mintegy 2500, egy falnyi ember hal meg a közutakon, a negyvenezret közelíti a súlyos vagy könnyebb-sérüléssel járó közlekedési balesetek száma, közülük igen sokan gyermekek, gyalogosok vagy kerékpárosok.

A motorizációval együtt jár a veszélyhelyzetek gyakoribb előfordulása. Ilyen situációkban persze mint mindig, a másik a hibás. Gyakran halljuk: „Azt hiszi, hogy autóban ül, neki mindent szabad.” „Mazsola.” „Nem tanított meg az apád, hogyan kell közlekedni?” „Te is voltál gyerek.” „Ezt tanulod az iskolában?” – hogy csak a barátságosabb csevegésekből említsek néhányat.

Tényleg, hogy is van ez? Ki mulasztott és mikor? Az egymásra mutogatás helyett nagyon kézenfekvő a megoldás. Ebben minden felelősen gondolkodó ember véleményének meg kell egyeznie: a közlekedés — legyen szereplője gyalogos, járművezető vagy utas —, elsősorban etikai, magatartási kérdés. Ha ezt belátjuk és elfogadjuk, akkor az is evidens: a közlekedési viselkedés alakítható, fejleszthető, a közlekedésben résztvevőket nevelni kell.

## 1. Mindenki közlekedik,

de nem mindegy, hogyan. A közlekedésbiztonság az élet során, a gyakorlatban megszerezhető jártasság, a személyiségszerkezetbe épülve adja az egyén közlekedési intelligenciáját. (Ez azonban nem feltétlenül esik egybe az általános szociális érettséggel, az intelligenciával.)

A közlekedési intelligencia elsajátítása társadalmi igény, s a fejlesztő folyamatot már kisgyermekkorban, az óvodában el kell kezdeni érzéki-észlelési-tapasztalati úton. Ebben partnerként kell kezelni a családi házat, az oktatási és művelődési intézményeket, a tömegkommunikáció írott és vizuális formáit stb. Mindezek közül a legszervezettebb, így a legcélrányosabb munkát az óvodák, iskolák keretében lehet végezni, mert itt biztosítható leginkább az életkornak is megfelelő közlekedési viselkedés fokozatos fejlesztése, bővítése, rendszerré építése, a közlekedési intelligencia alakítása.

E személyiségfejlesztő folyamatban, különösen az alapozó szakaszban az optimális tapasztalatszerzést kell biztosítani, melyek a közlekedéshez szükséges alap kategóriák (ismeretek, gyakorlatok) megismerését, elsajátítását és megerősítését segítik, norma-rendszerré szervezik azokat, állandósulásukkal serkentő, kényszerítő erőként hatnak a közlekedésben résztvevőre. Ezekre építve lehet és kell a közlekedési situációk sokrétűségében gyors helyzetfelismeréssel és reakcióval optimális gyakorlati megoldást találni.

A közlekedés mindig konkrét, valóságos történet, melyben a közlekedő vagy közlekedő partnerek szabályismeretből (tudás) és közlekedési magatartáskultúrából egyaránt bizonyosságot adnak.

A közlekedésbiztonság csak akkor javítható, ha a résztvevők maguktól, belsőjükből fakadóan (s nem a külső fenyegetettségétől tartva) közlekednek és viselkednek szabályosan.

## 2. A közlekedés mint rendszer

A közlekedés alapvetően és túlnyomó részben egy embernek közvetlenül vagy járművel végzett helyzetváltoztatása, s ebben a magatartásban várható vagy nem kiszámítható situációkban mindig döntési helyzetbe kerül. E döntés következtében vagy végrehajtóvá, megvalósítóvá, vagy beavatkozóvá válik, azaz a közlekedés szereplőjévé lesz. Partnerei a többi közlekedő fél (gyalogosok, járművezetők), a közlekedés kommunikációs létesítményei (jelzőtáblák, útburkolati jelek, fényjelző készülékek), műtárgyak (hidak, utak), a természeti környezet (év- és napszak, domborzati viszonyok). S feltétlenül

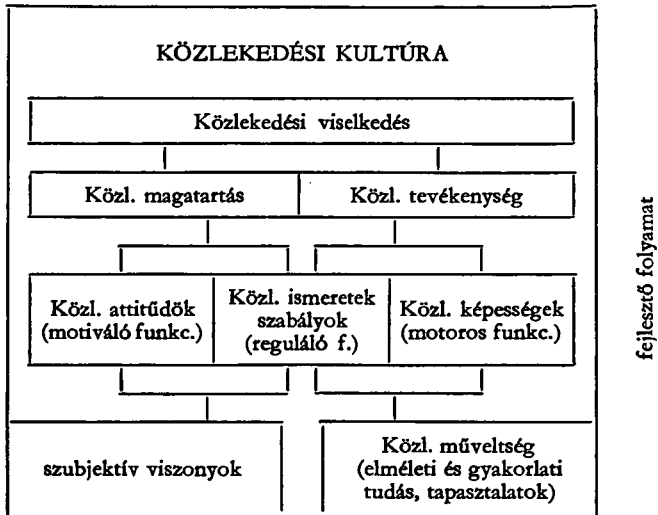
befolyásoló tényező a közlekedő személy aktuális pszichikus állapota (fáradtság, idegesség, betegség stb.).

Mindezek – a szabálytudattal és a közlekedési gyakorlottsággal együtt – meghatározzák egy adott közlekedési helyzet gyors áttekintését, elemzését, a döntést és a konkrét közlekedési probléma megoldásának hogyanját. A situációfelfogás, elemzés, döntés és reagálás folyamatában elsősorban a pszichikum szenzomotoros bázisát aktivizálja.

### 3. Közlekedési kultúra

E fogalmon a közlekedésben résztvevők, egyének és csoportok azon felkészültségének színvonalát, minőségét értjük, amelyben megvalósul a résztvevők közlekedési viselkedése. Az egyén esetében azt a felkészültséget, állapotot jelenti, amelyben ismeretei, készségei, meggyőződései, képességei kialakult vagy alakulóban lévő rendszerével behatárolja, illetve szabályozza a közlekedésben való részvételének milyenségét.

A közlekedési kultúra mint struktúra tartalmát, felépítését az alábbi táblázat szemlélteti:



A következőkben néhány gondolat az attitűd-ismeret-képesség metszetről.

#### 3.a) Közlekedési attitűdök

A közlekedés társadalmi tevékenység, mely egyénekhez kötött formában jelenik meg. Résztvevőire hat a társadalmi (külső) kontroll, a szubjektum oldaláról pedig a tanulással-gyakorlással szerzett, az egyenre jellemző, ám változó attitűdök, szokások (belső szűrő). A tapasztalt vagy tanult tudás (e fogalom most tág értelemben értendő) alapján kialakult attitűd, beállítottság, helyzethez való viszony azt teszi lehetővé, hogy a korábbi hasonló situáció pozitív vagy negatív hatásait erősítendő vagy kerülendő magatartásunk időlegesen vagy tartósan, esetenként állandósult szokásként épül be személyiségünkbe, és ennek megfelelően befolyásolja viselkedésünket. E funkciója legtöbbször nem tudatosul, épp ezért jelentős a közlekedési problémaszituációk megoldásának döntési szakaszában.

A közlekedésben résztvevő esetében beszélhetünk önmagára vonatkozó attitűdökről, melyek saját adottságait, képességeit, tudását, reakcióképességét, önmagáról alkotott, vélt vagy valós „bizonyítványát”, magabiztosságát stb. foglalják magukban. Ezek azért fontosak, mert az egyén saját szubjektumán át befogadva, majd átértékelés után kivetítve alakítja ki a most már külső tényezőkre ható beállítottságait, mint a partnerattitűdők (viszony a többi közlekedőhöz), a normaattitűdők (közlekedésetikai vonatkozások), szabályattitűdők (elfogadásuk és betartásuk), feladat- és helyzetattitűdők (komplex típus-helyzetek, hasonlóságok, különbözőségek, optimális viselkedési módok stb.).

### 3.b) Közlekedési ismeretek és képességek

Alapvetően szabályozó funkciót látnak el, melyek a KRESZ-ben normatívaként rögzítettek. Az előbbieken tárgyalt attitűdők jelentős része épp ehhez a területhez való viszonyulást jelenti. Másképp kell azonban a nevelési folyamatban kezelni és közelíteni e kérdést a különböző életkorokban. Természetes, hogy óvodás és kisiskolás korban a közlekedési kommunikációs formákból a szenzoros képzetek (jelképek, környezet, járművek, helyzetek) kapnak hangsúlyt, melyeknek jelentését, utasító vagy eligazító tartalmát elsősorban érteni, állandósítani kell. Nem lehet cél a szabályok, normák, deklarált élvék vagy közlekedési alapfogalmak verbálisan hibátlan tanítása. Erre 10 éves korig a gyermekek többsége egyébként is képtelen lenne. (Sokszor a felnőttek is.) *A cél* az lehet, hogy ezek a tartalmak viselkedésszabályozó szerepet töltsenek be. Ezzel elértünk ahhoz a ponthoz, amely kulcskérdés a közlekedésre nevelésben: *a szabálytudat és attitűdők által kiváltott döntések-beavatkozások sorozata eredményeként kialakítandó a képességek, a tanult magatartásminták rendszere, amelyekkel a pszichés és motoros működések a kívánt és elvárt tevékenységben valósulnak meg.* Pozitív közlekedési attitűdők kialakítása és képességek fejlesztése esetén a közlekedési ismeretek köztes funkciót, eszközjellegűt öltenek. (Ami szintén nem a verbális oldal szorgalmazása mellett szól.)

A téma vázlatos kifejtése is kellően alátámasztja, hogy a közlekedésre nevelés tervezett, szervezett, mindenkire kiterjedő munkát igényel.

### 4. Előzmények és kilátások

Művelődéspolitikusaink, belátva a közlekedésbiztonság területén fennálló siralmas helyzet tarthatatlanságát, kezdeményező lépéseket tettek. A 2012/1985/VI. 11./ Mt. sz. határozat így fogalmaz: „A gyerekek közlekedésre nevelését már óvodás kortól kell kezdeni és fejleszteni a tanulóiifjúság körében. A feladat végrehajtása érdekében az az illetékes társmisztériumokkal közösen a szükséges lépéseket megtettük, amelynek keretében az iskolákban folyó közlekedési oktatás, helyes közlekedésre nevelés, a közúti balesetek megelőzése érdekében végzendő felvilágosító propagandatevékenység összhangját kívánjuk megteremteni.” Sajnos, a kezdeti lépések ellenére ez nem sikerült. Megjelent néhány mozaikszerű téma az alsó és felső tagozatos tantervekben, majd ezek is elhaltak. Nem segített az sem, hogy a pedagógusképző intézményekben 1977–86 között 4870 hallgató kapott közlekedési szakreferensi képesítést. Nem volt mit, kinek és kivel koordinálni.

Most jelentős változás előtt állunk. Az országgyűlés megalkotta az 1988. I. törvényt „A közúti közlekedésről”, s minisztertanácsi rendelettel rendelkezett a törvény végrehajtásáról. A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium kézbe vette a szakmai és pénzügyi irányítást, melynek eredményeként kidolgozták az óvodáktól a középiskolákkal bezárólag a közlekedésre nevelés tantervét 2–2 változatban, komplex oktatócsomagokat állítottak össze (tanterv, tankönyvek, olvasókönyvek, videoszalagok, társas-

játékok, bábok stb.). Telepíthető KRESZ-konténereket és a gyakorláshoz szükséges kerékpárokat biztosítanak. 50 intézményben 1988-tól megszervezték a kísérleti oktatást, nevelést. A törvény végrehajtási utasításának megfelelően a közlekedésre nevelés-or-  
szágos programjának indítását 1994-től kívánják egységesen bevezetni.

Annak érdekében, hogy a sokoldalúan megalapozott és kidolgozott terv ne jusson elődjei sorsára, már harmadik éve végezzük a felkészítő folyamatot főiskolánkon. Valamennyi hallgató órarendi keretben félében át heti egy órában (háromfokozatú gyakorlati jegy minősítéssel) készül az újszerű feladatok ellátására.

## IRODALOM

A beállítódás pedagógiájának időszerű kérdései., Acta Pedagogica Debrecina 58. Szerk. Kelemen László. Debrecen, 1973. 90 l.

A beállítódás pszichológiája., Szerk. Molnár István. Bp. 1971. Akadémiai Kiadó. 406 l.

F. Várkonyi Zsuzsa: Tájékozottság és kompetencia., Bp. 1978. Akadémiai Kiadó. 127 l. 1988. I. tv. A közúti közlekedésről.

30/1988. (IV. 21.) MT r. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról.

---

CSERNÉ ADERMANN GIZELLA

Janus Pannonius Tudományegyetem

Pécs

## Gondolatok a szak módszertani oktatás helyéről a tanárképzésben

A tanárképzés területén az utóbbi időben számos változás, átalakulás következett be, s ezek szükségessé teszik az eddigi szervezeti keretek újragondolását egyes részterületeken is. Néhány olyan fejleményt említenék csak, mint például a főiskolák törekvése az egyetemi szinthez való közeledésre, a tanárképzés felvételének választhatóvá tétele az egyetemeken a korábbi tipikus tanári szakokon is, vagy az oktatás-szervezésben a hallgatók számára nagy önállóságot biztosító, de a hagyományos szervezési kereteket alapjaiban megváltoztató tanegységrendszer. Egyes intézmények már tapasztalatokkal is rendelkeznek az átalakulás folyamatáról, mások még előtte állnak. A cikk írója olyan egyetemen dolgozik, amely az utóbbi évtizedben járta be azt az utat, amit más főiskolák talán gyorsabban fognak megtenni. A Pécsi Tanárképző Főiskola első nagy átalakulását JPTE Tanárképző Karára egyúttal egyetemi szintű tanári diploma kiadására jogosult intézménnyé válása jelentette. Az „egységes” tanárképzés (általános és középiskolai tanításra egyaránt jogosító diploma) mint kezdeti fő funkció mellett azonban egyre több olyan igény jelentkezett, amely az egyetemhez kötődött, de nem feltétlenül volt kapcsolatban a tanárképzéssel. A sokféle érdeket, a főiskolai jelleget struktúrájában tovább őrző karon már igen nehéz volt összeegyeztetni, ezért célszerűnek tűnt a hagyományos egyetem mintájára két kar, a Bölcsészettudományi Kar és a Természettudományi Kar megalakítása. A tanárképzés szempontjából a legnagyobb változást az jelentette, hogy míg korábban az intézmény fő profilja a jövőben pedagógusok felkészítése volt, az új szervezeti keretek között természetesen más szakterületek is teret kaptak és kapnak az egyetemi oktatásban. Szükségszerű következménye az átalakulásnak a szaktudományi területek erősödése, a kutatómunka felértékelődése stb. Ezek a jelen-