



EMLÉKEZTETŐ

az MTA Közlekedéstudományi Bizottság 2017. május 11-i üléséről

Összeállította: *Dr. Tóth János*, a bizottság elnöke és titkára

A bizottság ülését *Dr. Tóth János* elnök-titkár nyitja meg köszöntve a tagokat és meghívottakat, majd elfogadtatta a napirendet. A Bizottság ülése csatlakozott a Közlekedési Kultúra Napjának május 11-i rendezvénysorozatához.

Az első napirendi pont *Emberi tényező szerepe a közlekedésbiztonságban*. A referátumot *Siska Tamás* – közlekedésszichológiai szakértő tartja, melynek címe: *A közlekedésszichológia hozzájárulása a biztonságosabb közlekedéshez*.

Rövid bemutatkozást követően definiálja a közlekedésszichológia fogalmát. Bemutatja az információfeldolgozás két alapvető folyamatát, szemlélteti a felismerési folyamat sémákhöz kötődését, amelyeket fényképekkel illusztrál. Kiemeli az önmagát magyarázó út fontosságát. Ismerteti az egyik nagyszabású amerikai vizsgálat eredményeit. A vizsgálat szerint a balesetek csaknem 80 százalékában, a balesetet megelőző pillanatokban a gépkocsivezető nem nézte az utat, a figyelmetlenség (figyelemelterelődés) valamelyik formája volt tapasztalható. A figyelemelterelődés lehet a jármű vezetésével összefüggő tevékenység (pl. műszerfalra pillantás), illetve valamilyen másodlagos tevékenység eredménye (pl. autórádió kezelése). Legnagyobb arányban a másodlagos tevékenységekhez kapcsolódó figyelemelterelődés (pl. mobil kommunikációs eszköz használata, utassal történő beszélgetés) fordult elő a baleseteket megelőzően (34%).

Magyarországon végzett szimulátoros vizsgálatok eredményei azt mutatták, hogy a zavaró melléktevékenységek mindegyike hatással volt a vezetési feladatra, de a telefonálás és az üzenetírás okozott legnagyobb változást a vezetési teljesítményben (reakcióidő, fékezési idő, hibázás). Telefonálás közben a hibázások száma szignifikánsan, 12%-kal növekedett. Az átlagos reakcióidő értékek ivás közben 8%-os, telefonálás közben 17%-os, SMS írás közben pedig 40%-os növekedést mutattak.

Az előadó megállapítja, hogy nem a képességek szintje döntő a biztonságos vezetés vonatkozásában, hanem az, hogy a járművezető mennyire tudja a képességek (teljesítőképeség) szintjéhez igazítani a vezetési feladat által támasztott követelményeket. A magasabb kockázatot vállaló magatartásnak a közlekedési helyzetek hibás észlelése az eredménye.

Kiemeli, hogy a közlekedésre nevelés illetve a járművezető képzés során sokkal nagyobb hangsúlyt kellene fektetni az extra motivációk (sietés, feltűnési vágy, megfelelés mások elvárásának, negatív érzelmek) tudatosítására, hatásuk csökkentésére.

A biztonságos járművezetés feltétele, hogy a járművezetőnek meg kell tanulnia felismerni azokat az ingereket, jelzéseket, amelyek előre jelzik a veszélyeket. Fontos, hogy már a gépjárművezető-képzés során gazdag asszociációs kapcsolat alakuljon ki a jelző ingerek és potenciálisan veszélyes helyzetek között.

Megállapítja, hogy a szabálytartó magatartás következtében létrejövő balesetmentes közlekedést természetes állapotként fogjuk fel, meglétét nem tekintjük jutalom értékűnek. Továbbá a szabály betartása gyengül, ha a szabálykövető magatartás a környezetből nem kap megerősítést.

Előadása végén részletezi a szabályok betartásának növelése érdekében szükséges teendőket, kitérve az emberi hibázás valószínűségének csökkentésére, amit pl. az infrastruktúra fejlesztésével is el lehet érni (önmagát magyarázó út), valamint intelligens járműfunkciók közlekedésbiztonsági szerepére.

Az első napirendi ponthoz tartozó korreferátumot *Recsákné Mazányi Judit*, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Pályaalkalmassági Vizsgálati Hatósági Főosztály, pszichológusa tartja, melynek címe: *A hatósági tevékenység a közlekedésbiztonság szolgálatában: a közlekedési pályaalkalmassági vizsgálat.*

A közlekedési rendszer elemei közül az emberrel foglalkoznak, akinek képességei, személyisége határozza meg, hogy milyen eleme lesz ennek a rendszernek. Bemutatja a közlekedési pályaalkalmassági vizsgálatot, kezdve a jogszabályi háttértől a vizsgálat lezárásáig. A PÁV vizsgálat célja annak eldöntése, hogy a jelöltek rendelkeznek-e a biztonságos közlekedéshez szükséges: pszichológiai kompetenciákkal, megfelelő észlelési, döntési és cselekvési készségekkel. Ez jelent műszeres vizsgálatokat (képesség- és személyiségtesztek), illetve pszichológiai interjút.

A pályaalkalmassági vizsgálat nem csak meghatározott járműkategóriák vezetésére, szállítási feladatok teljesítésére jogosító vezetői engedély megszerzéséhez előírás, hanem speciális esetekben (forgalmi vizsgán ötszöri bukás, súlyos közlekedési esemény okozása, súlyos egészségügyi probléma jelentkezése).

Részletesen ismerteti az egyes tesztek, amelynek eredményeként megszületik a döntés az alkalmasságról, vagy alkalmatlanságról.

Dr. Tóth János elnök-titkár megköszöni az előadásokat, és lehetővé teszi a kérdés, hozzászólás lehetőségét a jelenlévők számára.

Dr. Horváth Balázs köztestületi tag a házi orvosoknak nyújtható segítség lehetséges módjára kérdez rá. Egyrészt a leendő, új járművezetők esetében egyfajta pszichológiai szűrési protokoll kialakítása, másrészt az időskori betegségek (stroke, demencia stb.) kezelése az egészségügyi alkalmasság során megoldható-e?

Recsákné Mazányi Judit válaszában jelzi, hogy a házi orvosoknál egy egyszerűsített pszichológiai vizsgálat lenne elképzelhető, de ez nem helyettesítheti azt a komplex vizsgálatot, amit a PÁV során alkalmaznak. Ezen vizsgálatok alkalmával, ha egy-egy

elemében gyengén teljesít a jelentkező, az nem jelent kizárást. Reakció idő vizsgálatot végeznek, ha az túl hosszú, akkor elgondolkodnak az alkalmasság megadásán.

Siska Tamás jelezte, hogy a statisztikai adatok alapján az idősek nem vezetnek veszélyesebben, ők valamilyen módon kompenzálnak (pl. csúcsforgalmi időszakon kívül vezetnek, nagyobb követési távolságot tartanak). Ha nem kompenzál az baj, ilyenkor a hozzátartozóknak tűnhet fel a képességek megváltozása, amit jelezniük kell az idős járművezetőnek. Az orvoshoz nem biztos, hogy eljutnak ezek az információk, ezért ők információs füzeteket osztanak az idős járművezetőknak, többek között felhívják a figyelmet a vezetés kiváltására.

Recsákné Mazányi Judit arra is felhívta a figyelmet, hogy a mobilitási igényeik kielégítése okán az idősek nagyon gyakran rá vannak szorulva arra, hogy vezessenek (más alternatíva nem áll rendelkezésre, vagy nem tudják igénybe venni). Ugyanakkor a tapasztalatuk, hogy sok idős ügyes a PÁV teszteken.

Dr. Bessenyei Gábor köztestületi tag egyben az Autóklub elnökségének is tagja összeállított egy anyagot az Autóklub által a téma területén elvégzett tevékenységről, ami az emlékeztető melléklete. 12 éve indították el közlekedésbiztonsági roadshow-jukat. Fontosnak tartja az időseknél az önfelismerés képességét, ugyanakkor a járművek állapota is belyásolja a közlekedés biztonságát. Hiányolja a gépjárművezető oktatók képzését, a gépjárművezetők továbbképzését, amihez a hazai vezetéstechnikai pályák - köztük az Autóklubé - hozzájárulhatnak. Általában az oktatás és képzés területén kellene előrelépni, hiszen jelentős technikai fejlődés tapasztalható (pl. e-kerékpár).

Kucsera Zoltán meghívott, aki a közlekedésbiztonsággal önszorgalomból foglalkozik, megemlíti a becslés fontosságát, ami vezetés közben a látás és hallás alapján érzékelt forgalmi helyzetből szerzett információk feldolgozása során létrejött eredmény. Kérdés, hogy a járművezetőnek ez a képessége mennyire jó, ezt fejleszteni kell. Az utazások tervezhetőségének nehézségére hívja fel a figyelmet, az alternatív lehetőségek gyakori hiányára és a gyakorlatban tapasztalható - időnként indokolatlan - sebességkorlátozásra.

Siska Tamás megemlíti, hogy a távolságbecslés nagyon nehéz, a GPS navigáció ebben segít. Sokkal inkább a követési idő alkalmazása a megfelelő, ami 2 sec. Az előttes jármű egy jól azonosítható keresztmetszeten történő áthaladása után a követő járműnek legalább ennyi idő múlva szabad odaérkeznie.

Dr. Orosz Csaba bizottsági tag gratulál a főosztály megtartásához. Felhívja a figyelmet arra, hogy az idősek vizsgálata óvatosan történjen, ne erőszakkal, mert lehetővé kell tenni mobilitási igényeik kielégítését, és az elhangzottak alapján ők kompenzálnak is. *Recsákné Mazányi Judit* előadásában elhangzott, hogy a járművezető képzés kormányzati támogatása miatt egyszerre nagy mennyiségű (6000 fő) vizsgálat volt, ebből mennyi volt a sikeres?

Recsákné Mazányi Judit válaszában jelezte, hogy megpróbálnak a jogszabály változásokra rugalmasan reagálni. Kötelező volt a nagy mennyiségű vizsgálat, de a sikerességre vonatkozó iránymutatást nem kaptak. Az előzetes jelentkezők közül nem mindenki ment el a vizsgálatra,

illetve voltak alacsony értelmi színvonalú résztvevők is. A bukási arány ennek ellenére nem volt magasabb az átlagostól (kb. 20%).

Dr. Tóth János az idő előrehaladta okán lezárta a vita részt. Ismét megköszöni az előadók színvonalas prezentációját, és rátér az Egyebek napirendi pontra.

Budapest, 2017. május 27.