

A forgalmi vizsgák sikertelenségének háttere

A közúti közlekedési balesetekben aránytalanul nagy részarányt képviselnek a fiatal, kezdő gépjárművezetők a lakosságon belüli számukhoz képest. Ahhoz, hogy ebben változást érjünk el, az alapokhoz kell visszamenni, ez esetben a gépjárművezető-képzéshez. A hazai „B” kategóriás gépjárművezető-képzés az elmúlt években számos változáson ment keresztül. Ezek a változások kiterjedtek mind az elméleti, mind a gyakorlati képzésre, ezen felül a vizsgáztatási rendszerre is.

DOI 10.24228/KTSZ.2019.2.4

Dr. Henézi Diána Sarolta

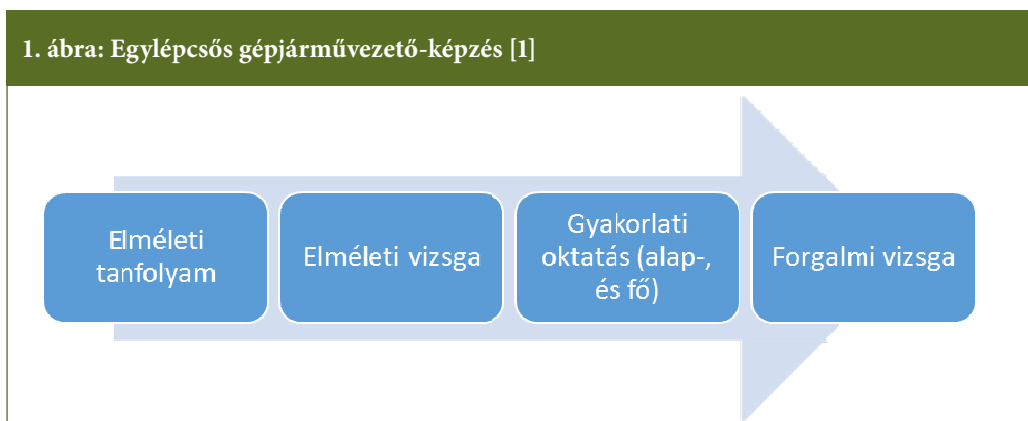
Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék
e-mail: kdiana@sze.hu

1. BEVEZETÉS

Magyarországon a „B” kategóriás gépjárművezető-képzés az egylépcsős képzések közé tartozik. Az egylépcsős rendszer jellemzője, hogy elméleti és gyakorlati képzésből áll, amelyek egymást követik. Az elméleti tanfolyam (28 óra) után a tanulóknak vizsgát kell tenniük, amely ha sikeres, következik a gyakorlati oktatás (29 óra). Amennyiben a tanulók a közúti

elsősegélynyújtó vizsgát is teljesítették, akkor kézhez kaphatják jogosítványukat. A „kezdő jogosítvány” korlátozása mindössze annyi, hogy két évig nem vontathatnak pótkocsit, illetve 18 év alatt csak belföldön vezethetnek. Arra vonatkozó korlátozás jelenleg még nincs, amely a vizsga után előírna egy minimálisan levezetendő kilométert belföldön, vagy feltételként szabná meg a kísérő jelenlétét vezetés közben, előre meghatározott időtartamra (pl. 1 év) [1].

1. ábra: Egylépcsős gépjárművezető-képzés [1]



2. A GÉPJÁRMŰVEZETŐ-KÉPZÉS GYAKORLATI OLDALA

A forgalmi oktatás és vizsgáztatás az elmúlt néhány évben radikális változásokon ment keresztül. Az egyik mérföldkő 2012. január 1-je, amikor is megszűnt a járműkezelési („rutin”) vizsga, valamint 2013. augusztus 15-e, amikortól kötelező legalább 580 km-t vezetnie a tanulóknak az oktatás során.

Volán mögé azok a tanulók ülhetnek, akik abszolválták az elméleti vizsgát. Annak ellenére, hogy a vizsgáztatás megváltozott, a meghirdetett „Tantervi és vizsgakövetelmények a „B” kategóriás járművezető-képző tanfolyamok számára” c. kiadvány szerint a gyakorlati oktatás a következő részekből áll:

- 9 óra vezetési gyakorlat – alapoktatás,
- 20 óra vezetési gyakorlat – főoktatás:
 - o legalább 14 óra városi forgalomban,
 - o legalább 4 óra országúti forgalomban,
 - o legalább 2 óra éjszakai vezetés [2].

A járműkezelési vizsga eltörlésének az oktatásban lehetett volna visszacsatoló hatása (elvi- leg), hiszen a követelmények szerint most is a 9 órás vezetési gyakorlattal, azaz alapoktatással kell(ene) kezdeni a gyakorlati részt, amit követ a főoktatás.

Az alapoktatás elsődleges célja, hogy a tanuló elsajátítsa a jármű biztonsági ellenőrzését, technikai kezelését, a jármű feletti uralom megtartását. Adottnak kell lenni a feltételeknek, úgymint a feladatok végrehajtásához alkalmas méretű és kialakítású gyakorlópálya, amely a forgalom elől elzárt, szilárd burkolatú (és időjárástól függetlenül alkalmas a gyakorlásra, az előírt feladatok biztonságos végrehajtására.) Az alapoktatás azon feladatokra összpontosít, amelyek a közlekedésben való részvételt alapjait határozzák meg (elindulás, megállás, jármű technikai kezelése, stb.) [2].

2012. január 1-je előtt a járműkezelési vizsga során a következő követelményeket kellett teljesíteni technikai kezelési és manőverezési vizsgafeladatokból [3]:

- elindulás – haladás – célmegállás
- elindulás – gyorsítás – megállás intenzív fékezéssel
- hátramenet legalább 20 méter hosszú egyenes szakaszon
- szlalom menet előre – megközelítés
- megállás – elindulás emelkedőn
- megfordulás útkereszteződésben hátramenettel
- beállás kapubejáróba hátramenetben balra – kiállás,
- beállás kapubejáróba előremenetben jobbra – kiállás
- megfordulás hátramenet közbeiktatásával.

Sikertelen volt a vizsga, ha a tanuló (teljesség igénye nélkül):

- a személygépkocsival a járdaszegélyre felhajt vagy felugrat,
- az elindulás előtt az irányjelzést vagy a körültekintést elmulasztja,
- balesetveszélyes manővere miatt a szakoktatónak be kell avatkoznia,
- a feladat végrehajtása során képtelen a kormányt, a gáz-, a tengelykapcsoló- és a fékpedált összehangoltan kezelni, és emiatt megállásra vagy korrigálásra kényszerül.

A járműkezelési vizsga 2012. január 1-je után beépült a forgalmi vizsgába. Ami annyit jelent, hogy időben a vizsga 10 perccel megnövekedett (40 percről 50 percre), és a vizsga ideje során előre nem meghatározott időben kettő manőverezési feladatot kell elvégezni a tanulóknak.

Az időbeli növekedés és a két vizsga összevonásának eredményeként a vizsgasikerességi mutató (VSM) leromlott, amelyet az 1. táblázatban láthatunk.

2012-2015-ig terjedő időszak a változás utáni (nincs járműkezelési vizsga), míg 2008-2011 a változás előtti időszak sikerességét mutatja be. Fontos megjegyezni, hogy a mintanagyságnak is szerepe van az elemzésben, amelyben a pozitív válaszok száma a sikeres vizsgákat jelenti. Az arányok között nincs nagy különbség,

1. táblázat: Konfidencia intervallumok

	Pozitív válaszok száma	Minta nagyság	Arány	Alsó 95% KI	Felső 95% KI
2008-2011	364587	659310	0.5530	0.5518	0.5542
2012-2015	292189	537872	0.5432	0.5419	0.5446

2. táblázat: Elemzett vizsgák megoszlása

2016. év	Siker	Sikertelen	Összesen	Sikeresség (%)
Április	111	84	195	56,92
Július	79	66	145	54,48
Október	68	98	166	40,96
December	109	102	211	51,66
Összesen	367	350	717	51,19

azonban ha a konfidencia intervallumok (KI) alsó és felső határait megvizsgáljuk, az intervallumok disztjunktak, tehát a különbség szignifikáns [1].

3. SIKERTELENSÉGET OKOZÓ HIBÁK A FORGALMI VIZSGÁKON

A forgalmi vizsga megváltozásának hatására már láthattuk, hogy a vizsgasikeresség negatív tendenciát mutat. Azonban olyan irányú kérdések is felvetődtek, hogy melyek azok a tipikus hibák, amelyeket a tanulók elkövetnek, és a vizsga sikertelenségét okozzák. A kutatás során összesen 717 forgalmi vizsgát elemeztem. A tanulók vizsgasikertelenségét két nagy csoportra oszthatjuk.

1. csoport: olyan hibát vét, amely miatt a vizsga azonnal sikertelen lesz,
2. csoport: a hibavonalakból több mint 10-et összegyűjt (elvéve jellemző)

Ebben a fejezetben az első csoportról lesz szó, amelybe olyan hibák tartoznak, amikor a tanuló:

- közlekedési szabályt sért,
- veszélyhelyzetet teremt, vagy balesetet okoz,
- balesetveszélyes manővere miatt a szakoktatónak be kell avatkoznia,
- figyelmét a technikai kezelés elvonja a forgalomtól,
- irányjelzést, vagy körültekintést elmulasztja,
- elsőbbségadási kötelezettségének nem tesz eleget stb.

A 2. számú táblázat foglalja össze az elemzett vizsgákat.

Az átlagos vizsgasikeresség 51,19%-os.

3.1. Manőverezési hibák miatti sikertelenség

Azon vizsgák arányát, amelyek a manőverezési feladatban (régén járműkezelési vizsgához tartozó) elkövetett hibák miatt sikertelenek a 3. táblázatban láthatjuk.

A sikertelen vizsgák számához képest 21,43% a manőverezési feladatban elkövetett hibák miatti bukás aránya.

3. táblázat: Manőverezési feladatban elkövetett hiba miatti sikertelen vizsgák

2016. év	Manőverezési feladatban elkövetett hiba miatti sikertelen vizsga	Sikertelen vizsgák száma
Április	20	84
Július	13	66
Október	26	98
December	16	102
Összesen	75	350
Arány (%)	21,43	

4. táblázat: Manőverezési hibák miatt sikertelenség aránya az összes vizsgához képest

2016. év	Manőverezési feladatban elkövetett hiba miatti sikertelen vizsga	Összes vizsga
Április	20	195
Július	13	145
Október	26	166
December	16	211
Összesen	75	717
Arány (%)	10,46	

Az összes vizsgához képest a sikertelenség aránya 10,46%. Amennyiben a járműkezelési vizsga nem szűnt volna meg, ezek a tanulók már az első körben ismétlő vizsgával jutottak volna tovább. A „rutin” vizsga, mint előszűrés elengedhetetlen feltétele lenne a gépjárművezető-képzésnek, ezáltal már az első fázisban kiszűrésre kerülnének a továbblépésre alkalmatlan gépjárművezető-jelöltek.

Jellemző hibák a manőverezési feladatok végrehajtása során: meghatározott feladatot nem képes végrehajtani; a szakoktatónak be kell avatkozni (ütközne, balesetet okozna); járdaszegélyre hajt; „másik autónak tolatna”; elindulás: jelzés, körütekintés nélkül. Ez csak néhány olyan eset, amely többször előfordult.

A járműkezelési vizsga megszűnése előtt a „rutin” vizsga sikeressége jobb volt, mint a forgalmi vizsgáé. Számszerű adattal alátámasztva: 2008. évben a járműkezelési vizsga sikerességének átlaga (alap-, és pótvizsga) 84,54% (a forgalmi vizsgák sikerességének átlaga 54,5%), amely eltérés összefüggésbe hozható az összes vizsgában bekövetkezett, manőverezési feladat miatti bukásokkal.

Kérdésként merülhet fel, hogy akkor egyáltalán miért engedik a szakoktatók a tanulókat vizsgáztatni? Ha a tanuló a kötelező óraszámot és kilométert levezette, akkor nincs olyan jogszabály vagy előírás, amely alapján a szakoktató ne engedhetné vizsgáztatni. Ez persze nem jelenti azt, hogy nem szólnak a tanulóknak a vizsga

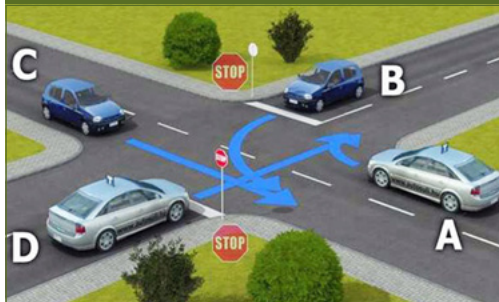
kimenetelének valószínűsége végett, illetve a baleseti kockázat miatt.

3.2. Egyéb hibák miatti vizsgasikertelenség

A manőverezési feladaton kívül a jellemzően az alábbi hibák vezettek a sikertelenséghez (egy tanulóhoz több hibavonal is tartozhat):

- balesetveszélyes manővere miatt a szakoktatónak be kell avatkoznia (90 alkalommal),
- közlekedési szabályt sért (51 alkalommal),
- az irányjelzést vagy körültekintést elmulasztja (45 alkalommal),
- elsőbbségadási kötelezettségének nem tesz eleget (43 alkalommal),
- nem a közút jelzésének megfelelően közlekedik (42 alkalommal),
- a besorolást, sávváltoztatást szabálytalanul, figyelmetlenül végzi el (38 alkalommal),
- a közlekedési helyzetet nem ismeri fel (38 alkalommal).

2. ábra: Vizsgahelyzet



A felsorolt jellemzőkön túl más típusú hibákat is elkövettek a tanulók, hiszen ebben a csoportban összesen 34 különböző hibát lehet a vizsgalapon megjelölni.

A 2. csoporthoz (hibavonalak száma meghaladja a tízet) elenyésző sikertelenségi arány tartozik. A megfigyelt időszak alatt mindössze négy olyan vizsga volt, amely a hibavonalak magas száma miatt nem sikerült.

4. A SIKERES VIZSGÁKON ELŐFORDULÓ HIBÁK

A 717 vizsga tanulmányozásánál, mint a sikereseknél is azokat a hibákat szintén megvizsgáltam, amelyek nem vezettek a vizsgák sikertelenségéhez, de szinte minden vizsgalapon megtalálhatók voltak (akár több alkalommal is). Kérdés lehet, hogy egyáltalán egy sikeres vizsgát miért analizálunk. Ahhoz, hogy a képzést jobbá és hatékonyabbá tegyük, fontos elem a visszacsatolás, ami alapján a szükséges változtatások bevezethetők.

3. ábra: Vizsgafeladat



Túlnyomó részt a következő hibákkal találkozhatunk:

- a közlekedési helyzetet lassan ismeri fel (399 alkalommal)
- a mögöttes és a jármű melletti forgalmat nem rendszeresen ellenőrzi (376 alkalommal)
- elinduláskor a motort lefullasztja (230 alkalommal)
- a közúti jelzésekre kissé késve, de helyesen reagál (167 alkalommal)
- álló járművek mellett a sebességhez mérten túl közel halad el (142 alkalommal).

A felsorolt jellemzők megléte a vizsgán, majd a kezdő vezetőknél egyértelműen a tapasztalat hiányának róható fel. A levezett járműkilométerrel, valamint a volán mögött töltött órák számával egyenes arányban ezek a hiányosságok valószínűleg mérséklődnek. A gyakorlati óraszám növelésével és a tényleges „kezdő jogosítvány” fogalmának bevezetésével a baleset-

ti kockázatot csökkenthetjük a kezdő gépjárművezetőknél (gondoljunk csak a közlekedési helyzet lassú felismerésére, a reakcióidőre, és a féktávolság hármasszorzatra).

A közlekedésbiztonság javítása érdekében a Legjobb közlekedésbiztonsági gyakorlatok c. kiadvány 120 óra vezetéssel javasol, de legalább 50 órát (oktató felügyelete mellett és kíséreléssel történő vezetésnél) [4]. Véleményem szerint a 29 órás forgalmi oktatással nem ad lehetőséget a gépjárművezető-jelölteknek megfelelő tapasztalatszerzésre ellenőrzött körülmények között.

5. KONKLÚZIÓ

Az Európai Unió által kitűzött cél, miszerint a halálos áldozatok számát a 2011-2020. évek között a felére kell csökkenteni, minden tagállamnak hatalmas kihívást jelent. A statisztikák elemzésénél csak számokat látunk. Azonban tudni kell, hogy minden egyes adat egy megváltozott emberi sorsot rejt magában, ami közvetlenül a gazdaságra, a társadalomra és legfőképpen a hozzátartozókra hat.

A balesetek számának csökkentése érdekében az alapokhoz kell visszamenni. Ez esetben a gépjárművezető-képzéshez, amely hatékonyságának egyik mércéje a vizsgák sikeressége. Ahhoz, hogy átfogó képet kapjunk a vizsgákon elkövetett hibákról 717 forgalmi vizsgát elemeztem ki. Először is a járműkezelési vizsga forgalmi vizsgába történő beépülésének hatását tanulmányoztam, valamint az olyan hibák előfordulását, amelyek a vizsga azonnali sikertelenségét vonják maguk után.

A járműkezelési vizsga megszűnése által nincs a folyamatban „előszűrés”. A vizsgált mintanagyságban 10,46%-a volt a sikertelenség aránya a manőverezési feladatban bekövetkezett hibák miatt (a tanuló képtelen végrehajtani egy parkolási feladatot, elvonja a figyelmét a jármű technikai kezelése, felhajt a járdára, stb.). Ezek alapján fontos lenne a gépjárművezető-képzési rendszerben egy elővizsga, amely az ilyen jellegű hibákat kiszűrné.

A sikeres vizsgákon elkövetett hibákat is megvizsgáltam, amely arra mutatott rá, hogy a 29 órás forgalmi oktatás nem elegendő a tanulóknak ahhoz, hogy a közlekedési helyzeteket időben és megfelelően felismerjék, illetve reakciójuk gyorsasága és megbízhatósága biztonságos legyen. Mindezen tapasztalatok alapján célszerű lenne a vizsgáztatási rendszer áttekintése, újragondolása.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Henézi Diána Sarolta: A gépjárművezető képzés jelenlegi helyzetének elemzése, javaslatok a továbbfejlesztésre, Doktori Disszertáció, Győr, 2017
- [2] Nemzeti Közlekedési Hatóság: Tantermi és vizsgakövetelmények a „B” kategóriás járművezető-képző tanfolyamok számára, 2016
- [3] Nemzeti Közlekedési Hatóság: 2/2007. Elnöki Szabályzat 3. számú függeléke a „B” kategóriás járműkezelési vizsgák rendjéről, 2007.
- [4] N. Sanders-J. Vissers: Best Practices in Road Safety, Luxembourg, 2007



The background of the failure of traffic tests



Der Hintergrund des Versagens bei den Prüfungen im Verkehr

E számunk lektorai

Horváth Ferenc ■ Dr. Katona András ■ Szűcs Lajos
Dr. Tiner Tibor ■ Dr. Tóth László