

A motorkerékpáros közlekedés fejlesztésének lehetőségei a szakoktató képzésben

Szerző: Homonnai Péter PhD. hallgató
e-mail: homonnaip@mail.bme.hu

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar

Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdaságtan Tanszék

Kivonat: a hazai közúthálózaton a motorkerékpáros közlekedés jelenleg inkább hobby, mint életforma, azonban a balesetekben bekövetkezett 10%-os részvételi arányuk mindenképpen indokolja annak vizsgálatát, hogy hogyan tudnánk azt a lehető legbiztonságosabbá tenni. A mai korszerű és technikailag jól felszerelt, nagy teljesítményű motorkerékpárok járműtechnikai kezelése, közúti közlekedésben való alkalmazása hatékony felkészülést igényel. Ezért a járművezetőknek életbevágóan fontos, hogy felgyorsult közlekedésünk kihívásaira megfelelően tudjanak reagálni.

1. BEVEZETÉS

Napjaink folyamatosan és dinamikusan növekvő motorkerékpár használata, azok egyre nagyobb teljesítménye és a fejlődő szakaszában lévő motoros kultúra miatt fontos téma a motorkerékpáros balesetek elemzése, azok megelőzésének csökkentése. A motorkerékpáros közlekedés virágkorát éli Magyarországon és Európa közútjain, azonban hazánkban még mindig csak kialakulóban lévő motoros közlekedési kultúráról beszélhetünk. Nélkülözhetetlen, hogy már a jogosítvány megszerzésénél a lehető legjobb alapokat teremtsük meg és a megfelelő tudást adjuk át a motorozni vágyóknak, akik később az itt megszerzett gyakorlati tapasztalataikat fejleszthetik tovább. Ehhez azonban magas szakmai tapasztalattal és a megfelelő gyakorlati tudással rendelkező közlekedési szakemberekre van szükség.

A motorkerékpárral történő közlekedés komolyabb körültekintést, figyelmet és több önuralmat igényel, mint a személygépkocsi vezetése. A motorosok nagyobb teljesítményt kell, hogy uraljanak, ezzel együtt az egyik legsérülékenyebb résztvevői is a közlekedésnek. Az irányadó európai uniós álláspont szerint egy motorkerékpáros (segédmotor-kerékpáros) halálozási kockázata 18-szor nagyobb, mint egy személygépkocsi-vezetőé. [1]

Ez a kiemelt kockázati tényező a gépkocsira jellemző passzív biztonsági eszközök hiányából, a méretbeli különbségek miatti korlátozottabb észlelhetőségből, vezetés-technikai hibából és a motor instabilitásából adódik.

Kutatásom mind a tanuló, mind a szakoktató szemszögéből vizsgálja a képzés gyakorlati lebonyolítását, kitér a jogszabályi keretekre, alkalmazhatóságuk hatékonyságára. Betekint a szakoktató képzés alapjaiba, a képzésben való részvétel szigorú feltételeire, illetve saját tapasztalataimból merítve szubjektív megfigyeléseket, javaslatokat tesz a rendszer hatékonyabb működésére. Kidolgoz egy másféle

értékelési, minősítési módszert, amivel objektív módon lehetne mérni a képességeket, továbbá a képességek változását a gyakorlás és a vizsga folyamán.

1.1 Az “A” kategóriás vezetői engedély

Az elmúlt évek során több alkalommal módosította a jogalkotó a motorkerékpár vezetéséhez szükséges feltételeket és a vezetői engedélybe bejegyezhető kategóriák típusait, ezért szükséges áttekinteni, hogy a jelenleg érvényes szabályozás szerint ki és milyen kategóriájú motorkerékpárt vezethet.

A motorkerékpár vezetésének jogszabályi feltételeit a 326/2011. (XII.28) Kormányrendelet szabályozza. A rendelet létrehozását (egyebek mellett) az Európai Parlament és a Tanács vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelveknek való megfelelés indokolta.

Ennek alapján „AM” kategóriába tartoznak a segédmotoros kerékpárok (robogók), ami magában foglalja a kétkerekű segédmotoros kerékpárokat (L1e kategória), a háromkerekű segédmotoros kerékpárokat (L2e kategória), amelyek legnagyobb tervezési sebessége 45 km/h (a 25 km/h-nál alacsonyabb, vagy azzal megegyező legnagyobb tervezési sebességű segédmotoros kerékpárok kivételt képeznek), és az alábbi jellemzőkkel rendelkeznek:

„a) kétkerekű típusnál a motor:

– hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm³-nél a belsőégésű motorok esetében, vagy

– folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítménye nem több 4 kW-nál elektromos motor esetében;

b) háromkerekű típusnál a motor:

– hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm³-nél a külső gyújtású motorok esetében,

– legnagyobb hasznos teljesítménye nem több 4 kW-nál egyéb belsőégésű motorok esetében, vagy

– folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítménye nem több 4 kW-nál elektromos motorok esetében;
Könnyű négykerekű motorkerékpárok, amelyek terheletlen tömege kevesebb 350 kg-nál (L6e kategória), a 45 km/h-t meg nem haladó legnagyobb tervezési sebességű elektromos járművek esetében az akkumulátorok tömegét nem számítva, és amelyek
– hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm³-nél a külső gyújtású motorok esetében;
– legnagyobb hasznos teljesítménye nem több 4 kW-nál egyéb belsőégésű motorok esetében, vagy folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítménye nem több 4 kW-nál elektromos motorok esetében.” [2]

Az „AM” kategória 2013. január 19-től lépett életbe, korábban ez nem létezett. A nemzetközi követelményeknek megfelelően a megszűnő „M”(moped) kategóriát váltotta. [3]
Az „A1” korábban is létező kategória volt, 2013. január 19-től annyival egészült ki a korábbi szabályozás, hogy maximum 0,1 kW/kg teljesítmény/saját tömeg arányú motorkerékpár, illetve 15 kW-ot meg nem haladó teljesítményű motoros tricikli vezethető ezzel az alkategóriával. A vezetett motorkerékpár hengerűrtartalma továbbra is legfeljebb 125 cm³ lehet.

Újdonságként megjelent az „A2” alkategória. Ennek megszerzésével olyan motorkerékpár nyergébe ülhet a motoros, „amelyek teljesítménye a 35 kW-ot, teljesítmény/saját tömeg aránya pedig a 0,2 kW/kg-ot nem haladja meg, és amelyet nem kétszer akkora teljesítményű járműből alakítottak át.” [4] Megalkotását szintén a nemzetközi követelményeknek való megfelelés indokolta.

A korábbiakhoz képest nem változott az „A” korlátozott kategória. Ezzel továbbra is maximum 25 kW teljesítményű és 0,16 kW/kg teljesítmény/saját tömeg arányt meg nem haladó motorkerékpár vezethető.

„A” kategória meghatározása korábban (2013. január 19. előtt) a „motorkerékpár” megnevezést takarta. Ez lényegében nem változott, a hatályos kormányrendelet szerint kivételt csak a fent felsorolt kategóriák képeznek. („A1”, „A2” és „A” korlátozott kategória, valamint a 15kW-nál nagyobb teljesítményű motoros tricikli.)

1.2 Életkori és jártassági feltételek

Az adott kategóriába tartozó motorkerékpár vezetéséhez a motor teljesítményén túl bizonyos életkori és jártassági feltételeknek is meg kell felelni. A különböző teljesítményű gépi meghajtású járművek vezetéséhez, megtartásához egy kamasz esetében nemcsak a fizikai adottságok, hanem sok esetben képességek is hiányoznak. Az Európai Parlament és a Tanács vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelveknek (10) – (13) pontjaiban ír az életkori határok emelésének és a járművezetési jogosultság fokozatos megszerzésének szükségességéről. [5] Ezért köti a jogalkotó a motorkerékpárok vezetését is életkori és a járműkategóriában szerzett jártassági feltételekhez.

Életkor tekintetében feltétel a 14. életév betöltése az „AM” kategória esetén.

Az „A1” alkategóriába tartozó gépjárművet csak 16. életév, az „A2” és az „A” korlátozott” alkategóriába tartozó motorkerékpárt (triciklit vagy quadot) csak 18. életév betöltése után vezethet a motoros. Az a személy, aki motorkerékpár vezetésében nem rendelkezik gyakorlattal, 24. életévének betöltése előtt nem vezethet „A” kategóriába tartozó motorkerékpárt. Viszont itt is szerepet kap az „A2”-es vezetői engedély, hiszen aki annak megszerzése után 2 éves gyakorlatra tett szert – a 24 éves korlátozást felülírva – akár már 20 évesen megszerezheti az „A” kategóriát.

Ez az engedély a korábbi szabályozásban is létezett. Az akkor még 21 éves kortól megszerezhető „A” kategória, már 18 éves kortól bejegyezhető volt, ha a gépjárművezető két éve rendelkezett „A” korlátozott kategóriával, vagy „A1” alkategóriával. Kiemelném, hogy a jogalkotó 2013. január 19-e előtt az „A” kategória korábbi megszerzéséhez az „A” korlátozott és az „A1” alkategóriákra érvényes vezetői engedély meglétét írta elő, míg a változást követően *vezetési gyakorlathoz* köti a jogosultságot. Igaz, hogy ez ellenőrizhetetlen, de a jogalkotó utal a vezetési gyakorlat megszerzésének fontosságára. Tehát ezentúl is már 20 évesen felülhet a legnagyobb teljesítményű motorra az, aki 18 éves korában megszerezte az „A2” alkategóriát, majd két évig motorkerékpár közelébe sem ment, de az életkori határok megemlése mindenképpen üdvözlendő dolog. Az a két év, amellyel az előző szabályozáshoz képest később kaphat „A” kategóriát a fiatal, sokat számít abban a pszichés érettségben, amely a nagy teljesítményű motorkerékpár vezetéséhez szükséges.

Jártassági feltételek között már tényszerűen csak azt rögzíti a 326/2011 (XII. 28) Korm. Rendelet, hogy csak az a személy kaphat „A” kategóriára érvényes bejegyzést, aki legalább két éve rendelkezik „A2” alkategóriába tartozó gépjárműre érvényesített bejegyzéssel, vagy a 24. életévét betöltötte, és külön vizsgát tett a kategóriára jellemző vezetői jártasságáról. (Elgondolkodtató, hogy ebben az esetben, vagyis a 24. életév betöltése után a kormányrendelet nem követel meg korábbi, kisebb kategóriás gyakorlatot.)

2. MÓDSZERTAN

A kutatás alapja a KSH statisztikai, valamint a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont adatbázisa. A kutatás a segédmotor és motorkerékpár vezetők által okozott személysérüléssel járó balesetek statisztikai vizsgálatára terjedt ki.

- A KSH statisztikai adatbázisban megtalálható balesetekben a motorkerékpár vezetők hibáiból előforduló személyi sérüléssel járó balesetek elemzése

- A motorkerékpáros balesetek számának, a baleset elsődleges oka szerint történő meghatározása.
- A balesetek csökkentése szempontjából legfontosabb baleset fajták megállapítása.
- Az „A” kategóriás képzésben alkalmazott trajektóriák vizsgálata, pályatervezés

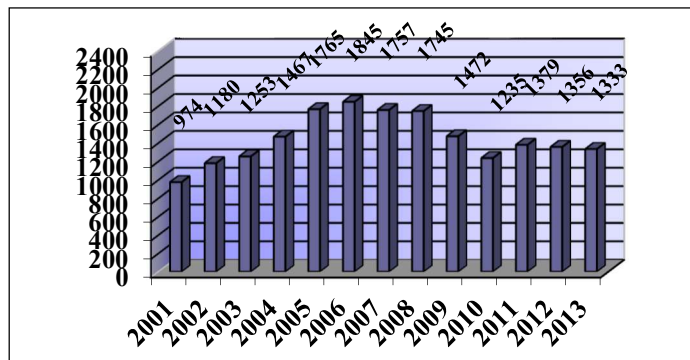
	Okozott baleset	Összes	%
2010	571	16 308	3,50%
2011	668	15 827	4,22%
2012	681	15 174	4,49%
2013	658	15 691	4,19%
2014	597	15 847	3,77%
2015	638	16 331	3,91%
2016	639	16 627	3,84%
2017	600	16 489	3,64%

1. táblázat: a motorkerékpár vezetők által okozott személysérüléses közúti közlekedési balesetek 2010 és 2017 között

3. KUTATÁSI EREDMÉNYEK

A releváns és értékelést igénylő statisztikai adatok közül elsőként a motorkerékpárosok részvételével bekövetkezett személyi sérüléses balesetek számait szükséges áttekinteni. [6] Ez a legtagabb kategória, minden baleset feltüntetésre került, amelyben motorkerékpáros érintett volt. Megállapítható, hogy a 2001-es évtől kezdődően, mely során 974 esemény történt, a tendencia folyamatosan növekvő. A motorkerékpárosok érintettségét jelző baleseti számsor a 2006-os évben mutatta a legsötétebb képet. Ekkorra a 2001-es baleseti szám majdnem duplájára emelkedett: 1845 alkalommal volt érintett motorkerékpáros személyi sérüléses közlekedési balesetben. A 2007 -2008-as évek stagnálása után látványos visszaesés következett: a 2010-es 1235-ös esetszámhoz képest az elmúlt két évben ismét mérsékelt növekedés következett be.

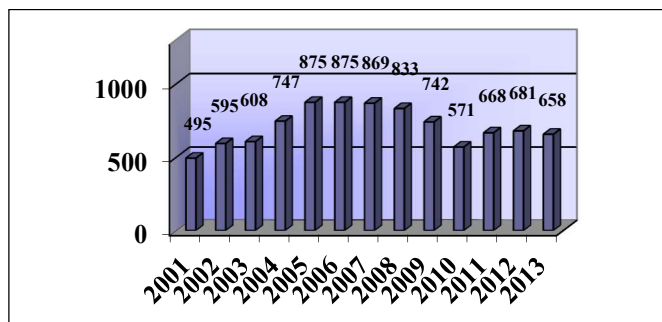
Jóllehet a 2001-es évhez képest a 2013-as adatok 37%-os emelkedést mutatnak, az összképet árnyalja, hogy rövidebb időtávon, például a 2006-es évhez képest 2013-ra 28 %-os csökkenést realizálhatunk.



2. táblázat: motorkerékpárosok részvételével bekövetkezett személyi sérüléses balesetek száma 2001-2013

Szűkebb kategória, ha csupán azon szempont szerint vizsgálódunk, hogy hány személysérüléses baleset következett be a motorkerékpárt vezető személy hibájából. A 2001-es 495-ös esetszám meredek emelkedést mutat, és majdnem megduplázódik 2005-ig, amikor 875 esetben volt motoros a feltételezett okozó.

A 2005-2007-es évek szintén stagnálást mutatnak, majd 2008-tól kezdődően nagy visszaesés következik: a 2010-ben okozott 571 baleset a 2006-es mutatóhoz csupán 82 %-a. 2011-től évi 660-680 eset körül állandósult a motorosok által okozott baleseti mutató. (Ez a jelentős csökkenés az objektív törvény bevezetésének köszönhető.)



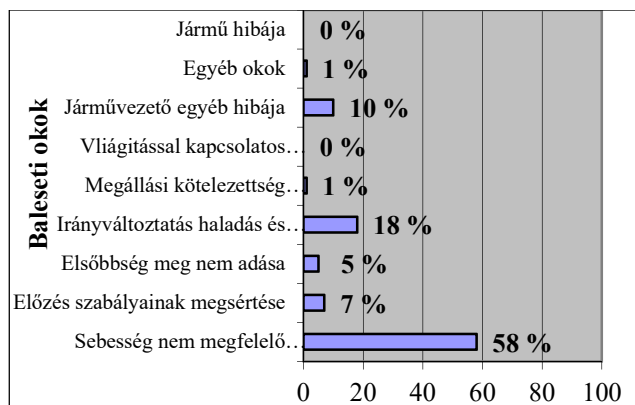
3. táblázat: Motorkerékpárosok által okozott személysérüléses balesetek száma 2001-2013

Szót kell ejtenünk a balesetek okairól is. Az alábbi grafikonon a 2013-ban bekövetkezett motorkerékpáros balesetek okainak százalékos megoszlása látható. Ezek alapján az esetek döntő többségében a sebesség nem megfelelő megválasztása vezetett az incidenshez. A jellemzően nagyobb sebességgel közlekedő kétkerekűek esetében ez nem különösebben meglepő.

A problémát nem csak a megengedett sebességhatárok be nem tartása okozza. Ide sorolhatjuk azokat a baleseteket is, amikor a relatív gyorsajtás vezet a konfliktushelyzet kialakulásához. (Tehát a jármű sebessége ugyan a megengedett határon belül marad, de forgalmi, látási, időjárási és útviszonyokat tekintve mégis a sebesség nem megfelelő megválasztása vezet a balesethez.

Ez nem önálló ok, de jelentős szerepe van a baleset bekövetkezésében.)

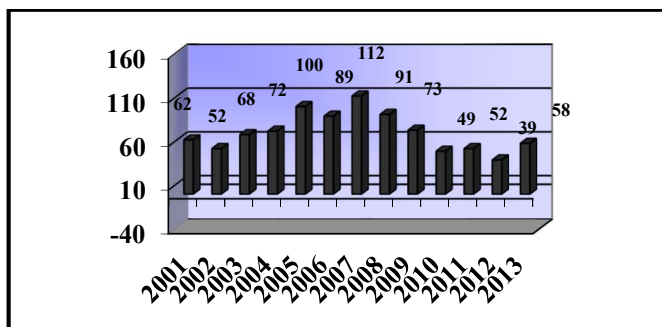
Kiemelendő még, hogy az irányváltoztatás, haladás, kanyarodás (18%) és az előzés (7%) szabályainak megsértésén túl is legtöbbször a motoros tehet a balesetről. A jármű hibájából bekövetkezett konfliktusok száma statisztikailag nem mérhető.



4. táblázat: Motorkerékpárosok által okozott balesetek a 2013-as évben, a baleset oka szerint, %-os megosztásban

3.1 Tragikus kimenetelű balesetek

A 2001-es 62 halálesethez képest 2002-ben „csupán” 52 történt, de itt is meredek emelkedés következik. 112 tragédia teszi a 2007-et a motorosok fekete évévé, ami az öt évvel korábbi adatokhoz képest 116 %-os emelkedés. Az ekkor következő csökkenés ebben a számsorban is 2010-ig tart. A 2011-ben bekövetkezett 52 halállal végződő motoros baleset pontosan megegyezik a 9 esztendővel korábbi számokkal. Ugyanakkor szomorú tény, hogy a 13 vizsgált év alatt 917 személy, egy község lakosságának megfelelő számú ember halt meg idő előtt, és 17649 személy szenvedett kisebb, vagy súlyosabb sérüléseket!



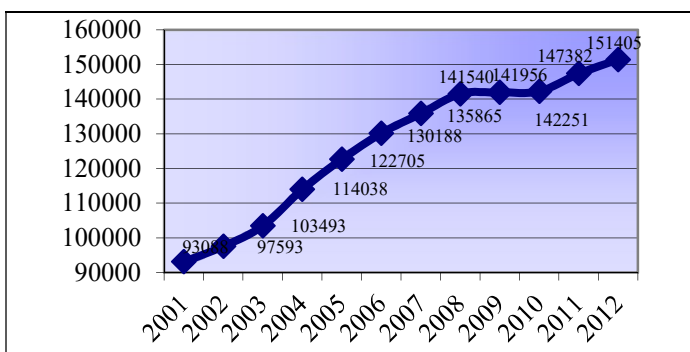
5. táblázat: közúti balesetben elhalálozott motorosok száma, 2001-2013

Összességében tehát az elmúlt 13 év viszonylatában minden baleseti mutatóról elmondható, hogy folyamatos emelkedést követően a 2005-2007-es évek voltak a legsötétebbek motoros közlekedés szempontjából,

majd néhány év javulást követően ismét emelkednek a baleseti adatok. Ez több tényezőre vezethető vissza.

Kétségtelen, hogy a 2008-ban bevezetett objektív felelősség intézménye fontos reform volt a közlekedésbiztonság terén és valóban jelentősen visszavetette a közlekedési balesetek számát.

A másik oka a 2008-tól bekövetkező kedvező fordulatnak, a 2008 nyarán kezdődő gazdasági válság, melynek következtében kevesebb ember kevesebb időt töltött a motor nyergében, ezért értelem szerűen a balesetek száma is csökkent. A motorkerékpározás ugyanis praktikumán túl igazából egy viszonylag költséges hobbi, melyet anyagi lehetőségeihez mérten ki alacsonyabb, ki magasabb szinten művel. Hogy mennyivel kevesebben ültek motorra 2008-2009-ben azt jól szemlélteti a Magyarországon forgalomba helyezett motorkerékpárok számát mutató diagram.



6. táblázat: Magyarországon forgalomba helyezett motorkerékpárok száma 2001-2012

Eszerint a korábbi évek dinamikus növekedéséhez képest 2008 és 2010 között alig több, mint 700 darabbal gyarapodott a hazai motorkerékpár-állomány. A meglévő saját tulajdonú, vagy hitellel terhelt motorkerékpárok tulajdonosai sem feltétlenül a motorozásnak szentelték idejüket ezekben a gazdaságilag nehéz időkben, hanem inkább próbáltak túladni kedvenc járművükön, vagy az üzemeltetési költségen spóroltak oly módon, hogy nem használták azt. Ez pedig kétségtelenül visszaköszön a kedvező baleseti statisztikákban. A gazdasági válság ugyan elhúzódott, de hatásai enyhültek, a motorosok pedig visszatértek az utakra, amit a forgalomba helyezett motorkerékpárok számának újbóli növekedése mellett a romló baleseti statisztikák is jól mutatnak.

4. Motoros közlekedésbiztonsági programok hazánkban

2012-ben az ORFK-OBK támogatásával, eddig egyedülálló kezdeményezés során közúti ellenőrzések alkalmával felmérést végeztek motorosok körében, ebből következtetni lehetett a motorosok által megszerzett vezetési rutinra és ki lehetett mutatni a megtett kilométereket. A felmérés szerint a megkérdezettek 62%-a 5.000 kilométernél kevesebbet vezet évente. Ez alapján elmondható, hogy a nagy többség csak alkalmi szinten, hobbiból ül motorra, és ezen alkalmakkor kisebb távolságokat tesz meg.

24 % vezet 5-10.000 kilométert évente, 10-15.000 kilométert a válaszadók 6 % -a tesz meg egy szezon alatt.

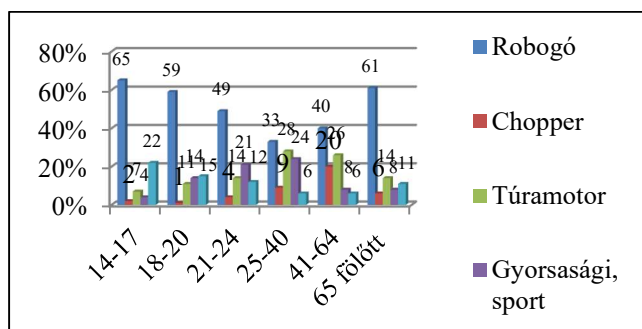
A 15.000 kilométernél többet motorozók aránya (vagyis az a csoport, aki valószínűleg egész évben és nagy távolságokat tesz meg, ezáltal rutinos vezetőnek mondható) csupán 8 %.

A megtett kilométerek számának és az életkor összevetéséből megállapítható, hogy a 41-64 éves korosztály a legaktívabb motoros: 7.762 kilométer az évente átlagosan megtett távolság. Őket a 25-40 éves korosztály követi, évi 6643 km-rel.

A kérdőív vizsgálta a jármű típusának, hengerűrtartalmának, illetve a sofőr életkorának összefüggéseit is. Ezek alapján elmondható, hogy motoros közlekedés során legjellemzőbb járműfajta a robogó, a válaszadók 40%-a vallotta ezt közlekedési eszközének. A kérdőívet kitöltők 24%-a túramotor, 17%-a gyorsasági, 10%-a pedig chopper nyergében ült.

A különböző korosztályok által használt típusok vizsgálata során azt a nem meglepő következtetést lehet levonni, hogy a legfiatalabb, 14-17 éves korosztály szinte kizárólag segédmotor-kerékpárral közlekedik. Ebben valószínűleg a jogszabályi környezetnek is szerepe van, hiszen ezek a fiatalok még nem is vezethetnek nagymotort. Az életkor előrehaladtával csökken a robogók aránya, és növekszik a túra és gyorsasági motorra váltók száma: a 25-40 év közötti motorosok 52%-a már ilyen típussal közlekedik. A tendencia a 40-dik életév után fordul meg ismét: a megfontolt, rutinos közlekedővé érett vezetők nagy része a mérsékelttel teljesítményű chopperre vált, vagy ismét robogóra ül. A 65 év felettiek körében pedig a járműfajta tekintve már ismét a robogó az egyeduralgó. (10. ábra)

Ennek megfelelően a hengerűrtartalom alapján végzett osztályozás sem tartogat nagy meglepetéseket: a 250 cm³ alatti járművek 41%-al vannak jelen, melynek nagy része robogó. A 750 cm³ alatti nagymotorok aránya 27 % ez kiegyenlített a 750 cm³ – nél nagyobb motorokkal, amely kategóriát használók aránya 25 %.



7. ábra: Korosztályonként jellemző motortípusok

- A motoros közlekedési balesetekre irányuló kiemelt figyelem és a nehezen javuló baleseti statisztikák miatt 2012-es évet a Motorosok Évének nyilvánították.

Azóta számos rendezvény került megrendezésre a motoros közlekedésbiztonság jegyében.

- Az ORFK-OBK támogatásával 2012-ben 35 helyen került elhelyezésre az országutak (főleg autópályák) mellett a következő óriásplakát: [7]



- 2014. március 5-6 –án Brüsszelben megrendezésre került az „Európai Motorkerékpárosok Fóruma”, melyhez kapcsolódóan Magyarországon is megvalósult egy kerekasztal beszélgetés/szakmai vita a KTI Nonprofit Kft. és az ITS Hungary Egyesület szervezésében, a motorkerékpáros közlekedés aktuális problémáiról [8]
- az ORFK-OBK és a KTI által készített felmérések is a védőruházat fontosságának felismerésén alapulnak.
- Az országban egyre több helyen kerülnek megrendezésre közlekedésbiztonsággal kapcsolatos motoros rendezvények. Például az ORFK-OBK szervezésében útjára indított BalatonRide, és egyre nagyobb számban jelennek meg a nyári szezonban megtartott motoros közlekedésbiztonsági napok.
- Az ORFK-OBK ezeken túl a SuliMoped program keretében támogatja az iskolások vezetői engedélyhez jutását, aminek azonban a gyermekek részéről feltétele a közlekedési ismeretek magasabb szintű elsajátítása. [9]

5. OKTATÁSMÓDSZETREN

A meglévő közlekedés biztonsági programok mellett a segédmotoros és motorkerékpáros kategóriás képzésben lehetne hatékonyabb eredményt elérni, az oktatásmódszertan fejlesztésével. Ez egy újfajta megközelítés, amely arra fókuszál, hogy a közlekedési szakember képzés és továbbképzés olyan programot valósítson meg, amely ténylegesen felkészíti és segíti a motorkerékpár tanuló vezetőket abban, hogy a vezetői engedély megszerzését követően biztonságosabban be tudjanak kapcsolódni a közúti forgalmi hálózatba.

Meg kell vizsgálnunk azt, hogy milyen folyamat vezet el odáig, amíg valakiből közlekedési szakember válik. Ez egy egyszerű folyamatábrával szemléltethető.

Törvény által meghatározott képzési
norma és szabályozás

Szakoktató képzés (közlekedési
szakember)

Motoros képzés (cél: a jogosítvány
megszerzése?)

8. ábra: Képzési és folyamatábra

Ezt a folyamatot kell elemezni ahhoz, hogy részletesebb betekintést kapjunk a motoros oktatás és képzés rendszerébe, meg tudjuk vizsgálni azt, hogy megfelelő-e a törvényi szabályozás, hatékony-e a szakoktató képzés, és ennek eredményeit milyen szinten tudja hasznosítani a végfelhasználó, vagyis a motoros.

5.1 Törvényi szabályozás

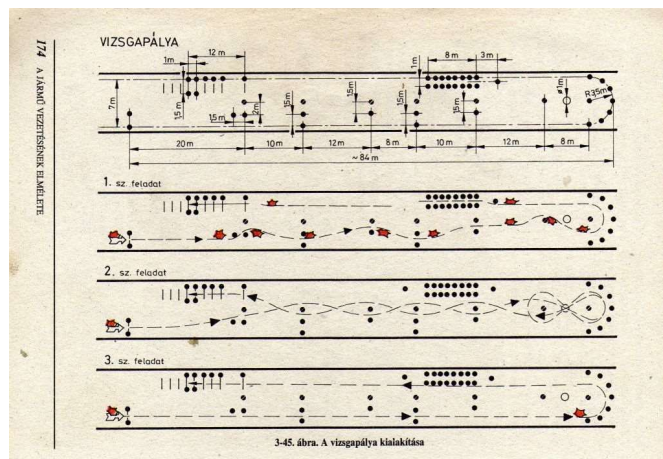
A közlekedési szakemberek képzését (szakoktatók) a 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló rendelet szabályozza. A rendelet kerettanterve határozza meg a tantervi és vizsgakövetelményeket, amelynek célja a közúti járművezetők oktatását végző szakemberek képzése és felkészítése. A leendő szakoktatók szerezzék meg azokat az ismereteket és készségeket, amelyekre szükség van a közúti járművezető szakoktatói munka keretében a tanulókkal való közvetlen foglalkozás megtartásához, a tudatos közlekedésre neveléshez, a közlekedés biztonságának fejlesztéséhez, a kulturált és biztonságos közlekedési morál kialakításához.

5.2 Szakoktató képzés

A szakoktatók képzését a Nemzeti Közlekedési Hatóság jogutódja, a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont végzi. Látható, hogy a hatóság törekszik arra, hogy a képzés magas színvonalú legyen, és ennek érdekében több törvényi módosítást is eszközöltek. A motorkerékpáros szakember képzésben azonban van egy súlyos hiányosság, mégpedig az, hogy nem kötelezi a szakoktatókat arra, hogy a kategóriás képzésben motorkerékpárral oktassanak. Ez jelentősen hátráltatja a képzés fejlesztését, és nem teszi lehetővé a továbbképzési rendszer bevezetését.

5.3 Motoros képzés, pályatervezés

Azontúl, hogy a szakoktatók képzése, továbbképzése fejlesztést, modernizálást igényel, ugyanígy van ez a rutin vizsga pályával és a gyakorlati feladatsorral.



9. ábra: az „A” kategóriás gyakorlati vizsgapálya

A jelenlegi vizsgapálya elavult, nem tartalmaz objektív elemeket, pusztán három feladatot kell végrehajtani, amelyek nem alapozzák meg a közúti forgalomba való becsatlakozást. Azonban meg kell említeni, hogy pozitív irányú változás is történt, a 3-as számú intenzív fékezési gyakorlatnál az 50 km/h sebességről történő fékutat 24 méterről 12 méterre csökkentették, ami indokolt volt.



10. ábra: fékezési gyakorlat egy modern pályán
sebességmérő berendezéssel

Ha meg akarunk felelni a kerettanterv előírásainak és célkitűzéseinek, akkor új pályára lesz szükségünk, ami követi és híven tükrözi a magas szintű elméleti tudás gyakorlati leképezését. Az eddig kizárólagosan alkalmazott szubjektív módszer nem zárható ki, ez továbbra is meghatározó szerepet tölt be, hiszen a vizsgabiztosnak minden vizsgázóról külön szakmai véleményt kell formálnia. Viszont ez a fajta szubjektivitás precízen kiegészíthető objektív elemekkel, amelyek használatával sokkal pontosabb végeredményt kaphatunk.

6. KÖVETKEZTETÉSEK

A szakoktatók alapképzését követően – a kerettantervben megfogalmazott szakmai színvonal fenntartása érdekében – létre kellene hozni egy továbbképzési keretrendszert, hatósági szabályozással. A továbbképzés célja a szakmai elméleti tudásszint fenntartása, az esetleges jogszabályváltozások ismertetése, valamint a motoros vezetés-technikai gyakorlat fejlesztése. Ez egyben egy ellenőrzési-értékelési rendszer is, amely alapján az illetékes hatóság meggyőződhet arról, hogy az oktató folyamatosan rendelkezik-e a megfelelő motorkerékpár vezetési gyakorlattal.

A motoros oktatásban akkor érhetnénk el jelentős eredményt, ha törvényi előírás lenne az, hogy a gyakorlati képzésben az oktatónak motorkerékpárral kell részt vennie. Jelenlegi törvényi normák engedik a gépkocsi használatot, így a legtöbb szakoktató a gépkocsiban ülve végzi az oktatói tevékenységét. **Véleményem szerint így nem lehet hatékony és hasznos gyakorlati oktatást végezni, mert ezzel kiiktattuk a bemutatást, mint didaktikai módszert.** Ezen kívül nem lehet megmutatni a tanulóknak a közúti vezetési gyakorlat során például azt sem, hogy hogyan lehet közlekedni autóbusz forgalmi sávban, vagy hogyan lehet előresorolni álló gépjármű oszlop mellett.

Természetesen ilyen magas követelmény rendszert csak akkor lehet támasztani, ha a gazdasági feltételek biztosítják a megfelelő motivációt. Vagyis ezt a szakmát választók részére biztosított a tisztességes megélhetéshez szükséges kereset, és a megfelelő profit elérése érdekében nem kell „trükkökhöz” folyamodni. Sajnos a gazdasági oldal rossz irányba mutat, ha megvizsgáljuk a piac nyújtotta lehetőségeket, akkor azt látjuk, hogy gyakran az autós iskolák egymás árai alá ígérnek, már-már olyan költség határig is lemennek, amivel még önköltségi áron sem lehet véghezvinni egy tanfolyamot. Ez pedig a képzési szint jelentős romlásának abszolút következménye, az oktató csak plusz órák bevezetésével tud némileg kompenzálni.

A megfelelő hatósági fix ár és az oktatók részéről kötelezően motorkerékpárral történő gyakorlati képzés biztosítaná a megfelelő motiváltságot a tanuló részéről arra, hogy magasabb összegért magasabb szintű szolgáltatás jár, illetve lehetővé tenne egyfajta magabiztosságot arra nézve, hogy az elsődleges cél nem az, hogy a jogosítvány a lehető legrövidebb időn belül megszerezhető legyen, hanem az, hogy a stabil és biztonságos motorozási alapokat a leghatékonyabban el lehessen sajátítani.

Hasonló motivációt kellene táplálni a motorosok részére a továbbképzési lehetőségekkel kapcsolatban. Nincs továbbképzési kötelezettség, minden motoros saját maga dönthet arról, hogy részt vesz-e vezetés-technikai képzéseken. Országos szinten több olyan iskola vagy egyéni vállalkozás is működik, amely motorosoknak kínál továbbképzési lehetőségeket.

Ezeknek a szolgáltatásoknak a rendszeres igénybevétele, vagyis a már jogosítvánnyal rendelkező motorosoknak a vezetés-technikai képzéseken való részvétele kiemelten fontos, hiszen a tanulni vágyók így fejleszthetik folyamatosan gyakorlati tudásukat és hasznosíthatják pozitív hozadékait, továbbá csökkenthető lenne a közúton bekövetkezett motoros balesetek száma.

Innovatív megoldást jelentene a hatóságok közötti együttműködés,

REFERENCES

- [1] A Magyar Rendőrség hivatalos honlapja:
<http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/kezdodik-a-motoros-szezon>
- [2] Nemzeti jogtár:
http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=140326.269301
- [3] Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőség Vezetőjének kiadványa:
http://www.kormanyhivatal.hu/download/6/07/70000/TAJEK_OZTATO_Jarmuvezeto_kepzes.pdf
- [4] Nemzeti jogtár:
http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=140326.269301
- [5] Az Európai Parlament és a Tanács vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelve:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:HU:PDF>
- [6] A Magyar Rendőrség hivatalos honlapja:
<http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/kezdodik-a-motoros-szezon>
- [7] Kiss Csaba r. alezredes úrnak Európai Motorkerékpárosok Fórumán elhangzott prezentációja alapján, Budapest, 2014.március 5-én
- [8] Dr Lindenbach Ágnes: ÖSSZEFOGLALÓ az „Európai Motorkerékpárosok Fóruma” – hoz kapcsolódó hazai szakmai rendezvényekről c. prezentáció, Budapest, 2014. március 16.
- [9] A Magyar Rendőrség hivatalos honlapja:
<http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/kampanyok/sulimoped-program>