

Gépjárművezetés közbeni mobiltelefonálás hatásainak mérése és kiértékelése a gépjárművezetői teljesítményre

Mennyiben hat a gépjárművezetőkre a vezetés közbeni mobiltelefon használat? Erre a kérdésre kerestük a választ 2013. június 08-án a közlekedési felügyelőség békéscsabai járművezetői vizsgapályáján egy tesz- és kísérletsorozat keretében.



A Közlekedéstudományi Egyesületen belül Bíró József főtitkárhelyettes úr több alkalommal hívta már fel a figyelmet a mobiltelefonhasználat jármű vezetés közbeni veszélyeire. Főtitkárhelyettes úr gondolataival egyetértve, megpróbáltuk lemérni, hogy a mobiltelefon használata mellett mennyire tudnak koncentrálni a gépjárművezetők a tényleges közúti forgalmi feladatok elvégzésére.

E kísérletsorozat keretén belül kijelöltünk egy teljesítendő pályát, amelyhez kapcsolódott egy előre meghatározott gyakorlati vezetéstechnikai feladatsor. A feladatsor állt szlalomozásból,

két nyolcas teljesítéséből, nagy keresztbe előre- és hátramenetből, valamint egy úgynevezett csapdába való be- és kihajtásból. A kísérletben részt vevőnek 21 fő „B” kategóriás vezetői engedéllyel rendelkezőt kértünk fel, akik között volt gépjárművezető oktató, rutinos és kevésbé tapasztalt járművezető is. A kísérlet végrehajtásához a Csaba Autóház biztosított egy Skoda Octavia tesztautót. A pályát mindenki háromszor



teljesítette a rendelkezésünkre átadott személygépkocsival. Mobiltelefon használata nélkül, folyamatos kommunikáció mellett (előre összeállított kérdésekre válaszolva) kihangosított mobiltelefonnal, valamint kézben tartott mobiltelefonnal mértük meg a tesztben résztvevők feladat megoldásait. A pálya, amelyet a tesztre vállalkozók teljesítettek ugyanazon feladatokat tartalmazta mind a három esetben, csak a feladatok sorrendjét cseréltük fel, hogy a pálya megismerésének kísérletet befolyásoló hatását kiküszöböljük. A tesztvezetők eredményességét négy járművezetői vizsgabiztos értékelt. A kísérletben résztvevők figyelmét tudatosan megpróbáltuk elterelni a vezetéstől, a feltett kérdéseinkre a helyes válaszadás érdekében gondolkodniuk kellett.

A kérdések közül néhányat ismertetek: hány betűből áll a vezetékneved; hány lába van két lónak, három tyúknak és egy kutyának; melyik bolygó van a legközelebb a földhöz, stb.



Rögzítettük a feladatok végrehajtásának idejét, minőségét (bója érintések számát) és a vezetés közben feltett kérdésekre adott válaszok helyességét, gyorsaságát.

A kísérlet végrehajtásával két célunk volt, egyrészt létre akartunk hozni egy tényszerű adatokból kialakított adatbázist, amely kiértékelése után következtetéseket lehet levonni, hogy a vezetés közbeni mobilozás

milyen mértékben vonja el a figyelmet kihangosító használatával, illetőleg a mobiltelefont kézben tartva. Másrészt szeretnénk volna ismét ráirányítani a figyelmet a vezetés közbeni mobiltelefon-használat veszélyeire.

A kísérlet során alkalmazott módszerünk alapjai:

- 1 komplex gyakorlati feladatsor végrehajtása adott személygépkocsival, adott pályán;
- pontozólapon rögzítettük az elkövetett hibákat, a mért időt, a kérdésekre adott válaszok helyességét, gyorsaságát;
- 3 különböző szituáció (kézben tartott mobiltelefonnal; kihangosított mobiltelefonnal folyamatos kommunikáció mellett; zavaró tényezőktől mentesen);

A kísérletben résztvevők közül néhányan megosztották az első reakcióikat:

- „Képtelen voltam a kérdésekre és a válaszokra koncentrálni, összehasonlíthatatlan volt a két vezetés.” - fogalmazott az egyik oktató kolléga, aki egy perccel rosszabb idő alatt teljesítette a pályát mobiltelefonnal a kezében.
- „Kedvem lett volna megállni a pályán és végiggondolni, mi a helyes válasz a kérdésre, de erre nem volt mód.” - osztotta meg élményeit egy másik résztvevő.
- „A jobb kezemben volt a telefon, a ballal kormányoztam és váltottam, még jobb időt mentem, mint mobiltelefon nélkül, de a kérdésekre alig tudtam figyelni.”

A rögzített adatok, eredmények személyenkénti kiértékelését követően az eredmények összehasonlítására, statisztikai feldolgozására kerül majd sor. A következtetések levonása és az eredmények összefoglalása után dokumentálni is szeretnénk a tapasztalatokat.

Természetesen lehetőséget fogunk biztosítani a Közlekedéstudományi Egyesület tagjainak, hogy megismerhessék a kísérlet eredményét.

Békéscsaba, 2013. június 13.

Dobókői György

Benkő Mihály