

# MAGYAR GERONTOLÓGIA

15. ÉVFOLYAM KONFERENCIA KÜLÖNSZÁM

2023. 15. évf. Konferencia Különszám

On-line verzió: ISSN 2062-3690

[www.https://ojs.lib.unideb.hu/gerontologia](https://ojs.lib.unideb.hu/gerontologia)

## Tapasztalatok és összefoglaló eredmények idős gépjárművezetők pályaalkalmasságvizsgálatáról

Gulyás Éva<sup>1</sup>, Wolf-Pintér Anikó<sup>1</sup>

<sup>1</sup>KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft., Pályaalkalmasság  
Vizsgálati Igazgatóság

**Kulcsszavak:** gépjárművezetés, közlekedésbiztonság, idős gépjárművezetők

Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) az idősödést 50 éves kortól számolja és nem a születéskor várható élettartamot, hanem az egészségesen eltöltendő élettartamot veszi alapul.

Az idős kor szakaszai:

- az áthajlás kora: 50–59 év;
- az idősödés kora: 60–74 év;
- az időskor: 75–89 év;
- az aggkor: 90–100 év;
- matuzsálemkor: 100 év felett (Széman, 2008)

Az emberi öregedési folyamat természetes jelenség. Az idős emberek nem azért betegszenek meg, mert idősek, hanem azért, mert szervezetükben kóros folyamatok alakulnak ki. Az emberi öregedés személyiségtipikusan zajló folyamat (Iván, 2002/2).

A gépjárművezetéshez szükséges képességek közül 30 éves kortól 90 éves korig a következő élettani változások figyelhetőek meg:

- csökken a gyors alkalmazkodás képessége;
- az agy súlya közel 30 dkg-al csökken;

- a látás-hallás csökkenése meghaladja a 85%-ot;
- az izmok ereje és tömege 30%-os csökkenést mutat;
- az idegtörzsekben az idegrostok száma 25%-al csökken (Iván, 2002/1.).

Az autóvezetésnek Magyarországon nincs életkori korlátja. Az idős vezetők száma az átlagéletkor emelkedésével növekszik – értelemszerűen minél több az idős ember, annál több az idős sofőr is. Magyarországon a 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet szól a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról. Az 5. § szerint az 1. alkalmassági csoportba tartozó közúti járművezetők közül az, aki

- a 60. életévét betöltötte, de a 70. életévét még nem töltötte be, 3 évenként;
- a 70. életévét betöltötte, 2 évenként kell, hogy egészségi alkalmassági vizsgálaton

részt vegyen.

A határidő lejárta előtti orvosi vizsgálat oka, ha az utolsó egészségi alkalmassági vizsgálata óta:

- eszméletvesztéssel járó rosszullete vagy sérülése volt,
- látásélességében szemüveggel nem javítható rosszabbodás, vagy hallásában a forgalom menetének észlelését zavaró csökkenés állott be,
- súlyos hipoglikémia fordult elő, vagy
- egészségi állapotában olyan állapotromlást észlel, amely a közúti járművezetésre átmenetileg vagy véglegesen egészségi szempontból alkalmatlanná teheti, illetve azt befolyásolhatja.

Ádány (2011) vizsgálata kimutatta, hogy a 75 éven felüli korcsoportba tartozó férfiak 88%-a, a nők 79%-a érintett az osteoarthritis (ízületi porckopás) betegségben, mely, elsősorban a kéz ízületeit érinti, de ugyanebben a korcsoportban mindkét nemnél kb. 50%-os az érintettség az alsó végtag kisízületeinek tekintetében. A 65 éven felüli korosztály esetében az érzékszervek funkciócsökkenése és a reakcióidő megnyúlása jelentős szerepet játszik a közlekedési balesetek kockázatának növekedésében. Ezen korosztály „tekintete átlagosan hosszabban időzik a kijelzőkön, mint a fiatalabb vezetőké, s ennek megfelelően az általuk vezetett autó átlagosan hosszabb távolságot tesz meg úgy, hogy a vezető nem az utat figyeli, ez jelentősen növeli a baleseti veszélyeztetettség mértékét” (Ádány, 2011. p. 383.).

Az NM rendelet melléklete kitér a mentális rendellenességekre és egészségügyi. orvosi vélemény kizárólag pszichiáter szakorvosi vélemény ismeretében adható ki:

- súlyos elmezavar,
- jelentős fokú gyengeelméjűség,
- a korrall járó, súlyos viselkedési probléma vagy

- az ítélőképességet, viselkedést vagy alkalmazkodóképességet súlyosan gyengítő személyiségzavar esetén.

Az idősek személyiségváltozására jellemző integritás hiány, az elhárító mechanizmusok és a rugalmatlan megküzdési módok növekedése is nagyfokú kockázatot jelent (Kerekes, 2015). Ezek vizsgálatára nem tér ki a rendelet és semmilyen formában nem történik meg a személyiséget is érintő változások vizsgálata annak ellenére, hogy már a kezdődő demencia is nagyfokú veszélyt jelent a gépjárművezetőre és a közlekedésre nézve is.

A közúti járművezetők közlekedépszichológiai alkalmasságvizsgálatát 1954-től végzik Magyarországon, melyet a 444/2017. (XII. 27.) Kormányrendelet szabályoz.

A pályaalkalmassági vizsgálatok célja, hogy közlekedépszichológiai szempontból feltárja, hogy a vizsgált személynél van-e kizáró oka annak, hogy egy meghatározott gépjárművezetői tevékenységet végezhesen. A vizsgálat kiterjed mindazokra a képességekre és személyiségvonásokra, melyek a biztonságos közlekedési magatartást befolyásolják. Jelenleg a jogszabályi háttér lehetőséget ad házi orvosoknak, orvosbizottságoknak, hogy döntésük elősegítésére rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot kérjenek pácienseiknek. Ezesetben a vizsgáló orvos segítséget kaphat páciensének bizonyos kognitív képességeinek, személyiségjellemzőinek változásairól.

Vizsgálataink is megerősítik, hogy a gépjárművezetéshez szükséges kognitív kompetenciák és végrehajtott funkciók a kor előrehaladtával egyre inkább csökkennek. Számos korábbi kutatás is rámutatott arra a tényre, hogy a dementiában, Alzheimer-kórban, funkcionális akadályozottságban szenvedők esetében rendkívül kockázatosá válik a gépjárművezetés (Anderson és mtsai. 2005). A pályaalkalmassági vizsgálatok során az idősebb korosztály esetében a kognitív képességek vizsgálatán túl sor kerül az egyén személyiségjellemzőinek feltérképezésére is. Az idősebb korosztály esetében megfigyelhető, hogy bár a fiatalabb korosztályhoz képest csökkent a kockázatvállalás, a személyiség egyre rugalmatlanabbá, merevvé válik, amely alkalmazkodási zökkenőkhöz vezethet. Csökkenhet a belátási képesség, illetve az önmagukkal szembeni kritikus gondolkodás, és az önuralom (Porter, 2011).

A korlátozó és kizáró okok a pályaalkalmasság vizsgálatok során azon képességek összefoglaló kifejezései, amelyek miatt alkalmatlan a gépjárművezető a további gépjárművezetésre. Ezek közé tartozik az elégtelen észlelési és információfeldolgozási teljesítmény, a döntéskivitelezés nem kielégítő szintje és a magatartást közvetlenül befolyásoló személyiségjellemzők. Az idősebb korosztály gépjárművezetői tapasztalata bizonyos szintig képes ellensúlyozni a képességek kisebb mértékű csökkenését, amely leginkább a gyakran használt, megszokott

útvonalakon érvényesülhet, de ez nem korrigálja a biztonságos gépjárművezetéshez szükséges reakcióidő, a figyelem, a döntésképeség és a funkcionális akadályozottság idősorral együtt járó nagymértékű és esetenként rohamos csökkenését.

Az idősődéssel járó - gépjárművezetést befolyásoló - kockázatok időben történő felismerésével az egészségügy és a közlekedépszichológia a jelenlegi helyzetnél sokkal többet tehetne a közlekedésbiztonságért, az idősebb generáció tagjainak biztonságáért.

Sürgető kérdésként jelentkezik, hogy hogyan készíthetőek fel az idősebb generáció tagjai arra, hogy ne érje őket sokk-ként, ha romló egészségi- és pszichés állapotuk miatt nem ülhetnek saját gépjárművük volánja mögé. Sokat segíthetne az időben történő felvilágosítás, ismeretterjesztő előadások megtartása az idősődéssel járó, élettani szempontból előforduló funkcionális akadályozottságról, a képességromlásról és mindezek gépjárművezetést is befolyásoló hatásairól; a digitális jártasság előmozdítása az elszigeteltség elkerülésére a fiatalabb generáció tagjainak bevonásával; a hozzátartozók támogató edukációja.

### **Irodalomjegyzék**

13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról  
444/2017. (XII. 27.) Korm. Rendelet a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról

Ádány, R. (2011). *Megelőző orvostan és népegészségtan. Medicina Könyvkiadó Zrt.* 10-490.

Anderson, Steven & Rizzo, Matthew & Shi, Qian & Dawson, Jeffrey. (2005). *Cognitive Abilities Related to Driving Performance in a Simulator and Crashing on the Road.*

Iván, L. (2002)/1. *A gerontológia újabb eredményei: az egészséges öregedés esélyei és kockázatai.* Hippocrates 2002. IV/6. 381-386.

Iván, L. (2002)/2. Az öregedés aktuális kérdései. *Magyar tudomány*, 2002(4). 412-418.

Kerekes, Zs. (2015.) *Az idősor, mint krízis.* In: Kiss, E. Cs.; Makó, H. (Eds) Gyász, krízis, trauma és a megküzdés lékektana. Pannónia Kiadó Alapítvány 182-219.

Porter, Bryan E. (2011). *Handbook of Traffic Psychology.* <https://doi.org/10.1016/C2009-0-01975-8>

Széman, Zs. (2008.) *Ki az idős? – az öregedés különböző szempontjai* Esély 2008/3.

A szerzők:

**Gulyás Éva**

szociálgerontológus, ápoló, mentálhigiénés tanácsadó

KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft., Pályaalkalmasság

Vizsgálati Igazgatóság

**Wolf-Pintér Anikó**

tanácsadó szakpszichológus

KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft., Pályaalkalmasság

Vizsgálati Igazgatóság