

PRAKTINIO VAIRAVIMO EGZAMINO REZULTATŲ APIBENDRINAMOJI ANALIZĖ

Valentinas Tumas¹
Aurelija Morkūnienė²

^{1,2}Mykolo Romerio Universiteto Viešojo saugumo fakulteto
Specialaus fizinio rengimo katedra

V. Putvinskio g. 70, LT-44211 Kaunas
Telefonas (8~37) 30 36 52
Elektroninis paštas tumas.valent@mruni.eu

Pagrindinės sąvokos: *praktinio vairavimo egzaminas, transporto priemonė.*
Key words: practical examination of driving, mode of transport.

S A N T R A U K A

Tyrimo tikslas – atlikti asmenų, siekiančių gauti vairuotojo pažymėjimą, praktinio egzamino vertinimo rezultatų apibendrinamąją analizę. Tyrime įvertinti 520 asmenų (amžiaus vidurkis – 25 metai), siekiančių gauti vairuotojo pažymėjimą, praktinio egzamino vertinimo rezultatai, tarp jų – 251 moters (amžiaus vidurkis – 26,6 metai) ir 269 vyrų (amžiaus vidurkis – 23,32 metai). Rezultatai analizuojami vertinant pagal klaidas, susijusias su įvairiais egzaminuojamojo atliekamais veiksmais. Egzamino metu padarytos klaidos (kritinės klaidos, nekritinės klaidos, specifinės pasikartojančios klaidos) ir jų skaičius lemia galutinį egzamino rezultatą. Praktinio egzamino metu tikrinant egzaminuojamųjų sugebėjimus ir įgūdžius vairuoti transporto priemonę nustatyta, kad dažniausiai daromos klaidos, susijusios su transporto priemonės valdymu (70,1%).

ĮVADAS

Transporto priemonės valdymas, adekvatus eismo sąlygoms, atitinkantis transporto priemonės charakteristikas – svarbi eismo dalyvio gebėjimų charakteristika, tiesiogiai įtakojanti eismo keliuose kokybę. Lyginant su Europos šalimis (pagal Lietuvos autotransporto kelių direkcijos eismo saugumo tarnybos paruoštą „Autoavarijų (eismo įvykių – aut. past.) statistika Lietuvoje 2001 m.“ duomenis) Lietuvoje situacija išlieka viena iš blogiausių: pagal žuvusiųjų skaičių 1 milijonui gyventojų. Žinant kitų šalių aukštą automobilizacijos ir motorizacijos lygį yra pakankamai aišku, kad ne transporto priemonių skaičius ir transporto eismo intensyvumas yra

pagrindinė avaringumo priežastis. Vakarų Europoje, nepaisant sparčiai augančio automobilių skaičiaus, maždaug nuo aštuntojo dešimtmečio vidurio žuvusiųjų skaičius pradėjo mažėti, ir per 25 metus žuvusiųjų skaičius sumažėjo beveik per pusę (41 %), nors automobilių skaičius išaugo dvigubai.

Visomis prasmėmis labai brangiai kainavęs ir nepasiteisinęs eksperimentas „universalus policininkas“, tikėtina, kad bus baigtas. Specializuoto padalinio su puikiai savo darbo specifiką išmanančiais pareigūnais būtinumas patvirtino aukšto profesinio parengimo kartele. Saugų eismą keliais veikia daug komponentų, kuriuos galima sutelkti į glaudžiai susijusią visumą, išskiriant tris jos sudedamąsias dalis: eismo dalyvis, transporto priemonė, kelias. Šios sistemos sudedamąsias dalis galima veikti įvairiomis teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis, mokslo tiriamaisiais darbais. Visų šių sudedamųjų dalių įtaka saugiam eismui yra vienodai svarbi ir tiesiogiai priklauso nuo šalies ekonomikos, valstybės skiriamų lėšų, gyventojų kultūros, jų saugaus eismo sampratos, valstybinių ir visuomeninių institucijų požiūrio sprendžiant eismo saugumo problemas. Pastaraisiais metais Lietuvoje kiekvieną dieną automobilių avarijose žūsta du žmonės. Tad saugus eismas tikrai turėtų tapti prioritetine sritimi, kur aktyvų vaidmenį vaidina ir eismo priežiūros pareigūnas.

Europos šalių transporto ministrai 2003 metais priėmė Veronos deklaraciją, kurioje numatė iki 2010 metų dvigubai sumažinti eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių. 2005-07-08 patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005 – 2010 metų programoje siekiama sudaryti kryptingo ir ilgalaikio saugaus eismo gerinimo sąlygas, numatyti ir įgyvendinti atitinkamas priemones, padėsiančias sumažinti avaringumą keliuose, kad eismo sauga keliuose būtų pasiekta ne mažinant žmonių judėjimo laisvę, bet padarant ją saugesnę. Programoje, pastarųjų metų eismo įvykių statistikos analizė rodo, kad apie 87% eismo įvykių Lietuvoje įvyksta dėl žmogaus (eismo dalyvio) kaltės. Programoje taip pat konstatuojama, kad nemažai eismo nelaimių įvyksta dėl to, kad eismo dalyviai stokoja žinių, praktinių įgūdžių, nesugeba tinkamai vertinti konkrečios eismo situacijos ir kelio sąlygų. Vairuotojų rengimo ir kvalifikacijos kėlimo procese taip pat daug spragų.

Tyrimo tikslas – atlikti asmenų, siekiančių gauti vairuotojo pažymėjimą, praktinio egzamino vertinimo rezultatų apibendrinamąją analizę.

Tyrimė įvertinti 520 asmenų (amžiaus vidurkis – 25 metai), siekiančių gauti vairuotojo pažymėjimą, praktinio egzamino vertinimo rezultatai, tarp jų – 251 moters (amžiaus vidurkis – 26,6 metai) ir 269 vyrų (amžiaus vidurkis – 23,32 metai). Rezultatai analizuojami vertinant pagal

klaidas, susijusias su įvairiais jo atliekamais veiksmais. Egzamino metu padarytos klaidos (kritinės klaidos, nekritinės klaidos, specifinės pasikartojančios klaidos) ir jų skaičius lemia galutinį egzamino rezultatą.

Visi egzaminuojamųjų veiksmai buvo vertinami pagal konkrečių mokėjimų ir vairavimo įgūdžių požymius, suskirstytus į dvi grupes (1 lentelė). Pirmoje grupėje vertinamos klaidos, susijusios su transporto priemonės valdymu, t.y. papildomi valdymo įtaisai, sankaba, išjungta sankaba, užgesintas variklis, akseleratorius, pavaros, vairo valdymas, stabdymas, padėtis važiuojamojoje dalyje, padėtis manevruojant, padėtis prieš posūkį į dešinę, padėtis po posūkio į dešinę, padėtis prieš posūkį į kairę, padėtis po posūkio į kairę. Antrajai klaidų grupei, priskiriamos klaidos, atpažįstant pavojus/priimant sprendimus: stebėjimas ir žvalgymasis, žvalgymasis per petį, veidrodžiai, įspėjamųjų signalų rodymas, eismo pavojai, sprendimų priėmimas, saugus atstumas, greitėjimas, signalai/ ženklai/ ženklinimas, nuoseklumas.

1 lentelė. Asmenų, laikančių vairavimo egzaminus, mokėjimų ir įgūdžių vertinimų skirstymas

Transporto priemonės valdymas	Pavojaus atpažinimas/ sprendimai
Papildomi valdymo įtaisai	Stebėjimas ir žvalgymasis
Sankaba	Žvalgymasis per petį
Išjungta sankaba	Veidrodžiai
Užgesintas variklis	Įspėjamųjų signalų rodymas
Akseleratorius	Eismo pavojai
Pavaros	Sprendimų priėmimas
Vairo valdymas	Saugus atstumas
Stabdymas	Greitėjimas
Padėtis važiuojamojoje dalyje	Signalai, ženklai, ženklinimas
Padėtis manevruojant	Nuoseklumas
Padėtis prieš posūkį į dešinę	
Padėtis po posūkio į dešinę	
Padėtis prieš posūkį į kairę	
Padėtis po posūkio į kairę	

Siekiant išsamiai ir objektyviai įvertinti egzaminuojamojo transporto priemonės valdymo įgūdžius ir gebėjimus, praktikos egzamino metu tikrinama, kaip egzaminuojamasis sugeba pasiruošti ir saugiai vairuoti pasirinktos kategorijos transporto priemonę. Praktikos egzamino metu turi būti patikrinta, kaip egzaminuojamasis sugeba surasti, valdyti/sureguliuoti egzaminuotojo nurodytus transporto priemonės valdymo įtaisus/ įrangą arba patikrinti jų būklę ir

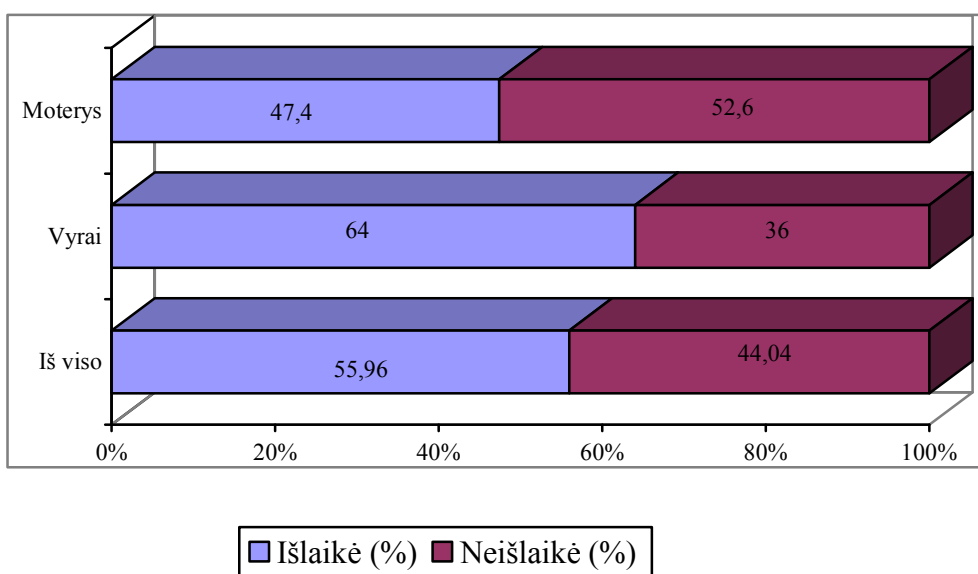
pasirengti saugiai važiuoti. O taip pat praktikos egzamino metu turi būti patikrinta, kaip egzaminuojamasis sugeba atlikti specialius važiavimo manevrus. Šie manevrai atliekami tam pritaikytoje specialioje aikštelėje ir (arba) kelyje.

Egzaminuojamojo įgūdžius ir elgseną parodo jo veiksmai. Egzamino metu vertinami klaidingi ar netinkami egzaminuojamojo veiksmai skirstomi į kritines klaidas, nekritines klaidas arba specifines pasikartojančias klaidas. Kritinė klaida (KK) – tai veiksmas, kuris parodo netinkamą egzaminuojamojo įgūdžių lygį ar elgseną, sudaro potencialiai pavojingą situaciją. Nekritinė klaida (NK) – veiksmas, kuris parodo nepakankamą egzaminuojamojo įgūdžių lygį, bet vienas pats nekelia grėsmės jokiam eismo dalyviui ar netrukdo saugiai valdyti transporto priemonės. Specifinės pasikartojančios klaidos (SPK) - tai šešios nekritinės klaidos atliekant tą patį vertinamą veiksmą. Egzaminas vertinamas kaip neišlaikytas, jei egzaminuojamasis padaro: devynias ir daugiau NK; šešias NK, kurios vertinamos kaip viena SPK. Egzaminas nutraukiamas ir vertinamas kaip neišlaikytas, jei egzaminuojamasis patikrinimo prieš važiavimą metu padaro keturias ir daugiau NK arba padaro vieną KK bei kitais numatytais atvejais.

TYRIMO REZULTATAI

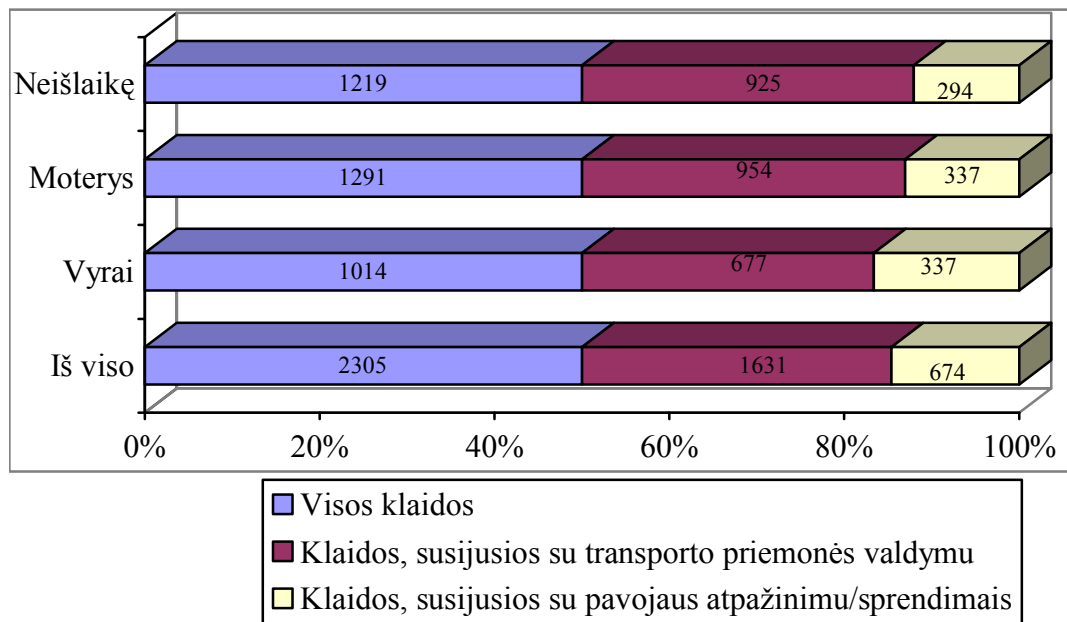
Praktinį egzaminą iš karto išlaikė šiek tiek daugiau nei pusė (55,96%) jį laikiusiųjų (1 pav.)

1 pav. Egzamino išlaikymo rodikliai



Analizuojant rezultatus nustatyta, kad tiriamieji praktinio egzamino metu iš viso padarė 2305 klaidas. Dažniau pasitaikiusios klaidos – iš pirmosios klaidų grupės, t.y. klaidos, susijusios su transporto priemonės valdymu (2 pav.). Šios klaidos sudaro 70,76% visų klaidų. Neišlaikiusių tarpe – daugiau nei 76%. Dažniausiai klydo praktinio egzamino neišlaikiusios moterys – jos padarė 762 klaidas (tai 33% visų – padarytų klaidų). Joms taip pat didžiausias problemas kėlė transporto priemonės valdymas (78% jų padarytų klaidų).

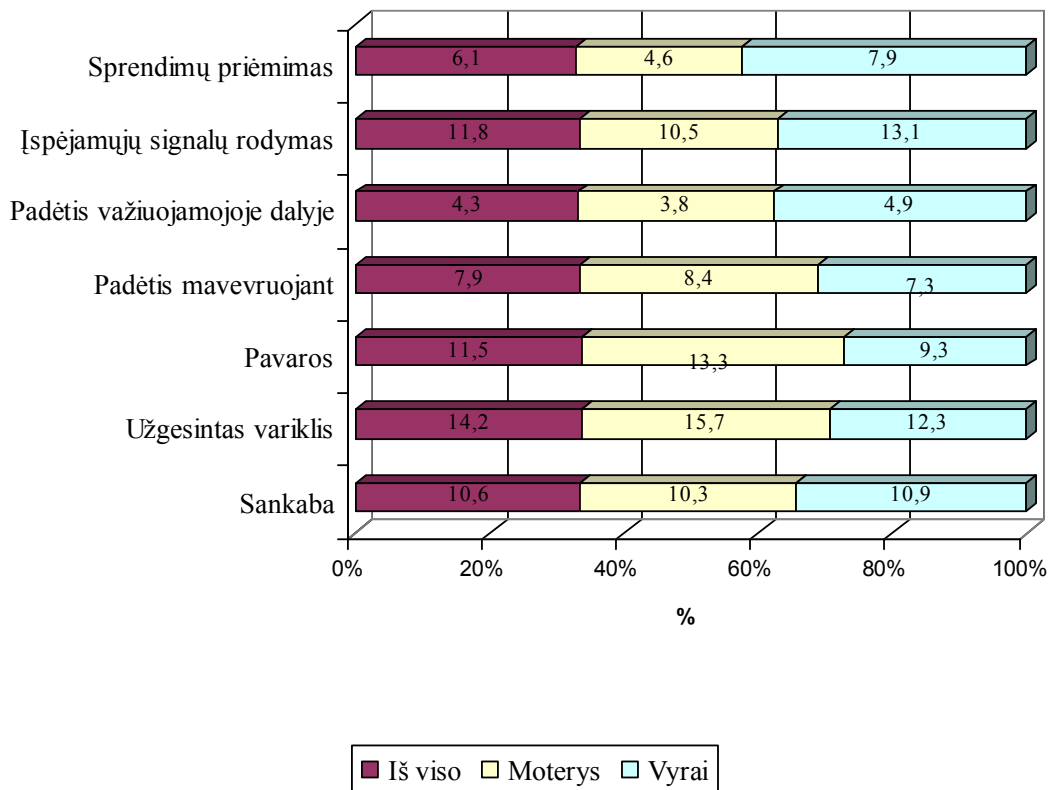
2 pav. Klaidos praktinio egzamino metu



Rezultatai parodė, kad du trečdalius klaidų (nuo 66,76% tarp išlaikiusių vyrų iki 78% tarp neišlaikiusių moterų) sudaro klaidos, tiesiogiai susijusios su gebėjimu valdyti transporto priemonę važiavimo sąlygas atitinkančiu būdu. Gauti rezultatai leidžia teigti, kad daugiausiai problemų tiek vyrams, tiek moterims sukelia gėstantis variklis sankryžoje ir važiuojant ant estakados arba į įkalnę (3 pav.). Moterims ne ką mažesnė problema – pavaros pasirinkimas, atitinkantis transporto priemonės greitį ir technines charakteristikas bei eismo sąlygas. Reikia pažymėti ir sankabos valdymo problemas tiek tarp vyrų, tiek tarp moterų. Šios klaidų grupės susijusios, nes sankabos valdymas važiavimo sąlygas atitinkančiu būdu užtikrina sklandų galios perdavimą varantiesiems ratams ir leidžia perjungti pavaras. Vertindami situaciją ir priimdami

sprendimus egzaminuojamieji dažniausiai klysta netaisyklingai naudodami (arba nepanaudodami laiku) išpėjamosius signalus. Šios klaidos būdingos tiek vyrams, tiek moterims. Galima pažymėti, kad moterims šiek tiek geriau sekasi priimti sprendimus tinkamai įvertinus greitį ir atstumą iki bet kokio eismo objekto, persirikiuojant, važiuojant per sankryžą. Būsimieji vairuotojai geriausiai moka naudotis užpakalinio vaizdo veidrodžiais kaip neatsiejama transporto priemonės valdymo sistemos dalimi vertindami bet kokį esamą ar potencialų pavojų – nei vienos klaidos.

3 pav. Klaidų analizė



Pagal Kauno VPK Eismo priežiūros tarnybos statistinius duomenis per 2008 metų šešis mėnesius Kauno mieste įvyko 388 įskaitiniai eismo įvykiai, kurių metu buvo sužeisti 435 žmonės ir 10 žuvo. Pagrindinės šių eismo įvykių priežastys: pareigų pėstiesiems nevykdymas (96), reikalavimo duoti kelią nevykdymas (78), saugaus greičio ir atstumo nesilaikymas (76), dėl pėsčiųjų kaltės (56). Pastarųjų metų eismo įvykių pagal rūšis statistikos analizė rodo, kad keliuose dažniausi eismo įvykiai, kuriuose dalyvauja pėstieji (vidutiniškai 35,5% visų eismo įvykių). Mūsų tyrime nustatyta 10 atvejų, kai egzaminuojamieji nepraleido pėsčiųjų arba pravažiavo per perėją degant raudonam šviesoforo signalui (pažymėtina, kad 9 tokio pobūdžio

klaidas padarė vyrai). Tai sudaro 0,43% visų padarytų klaidų. Galima teigti, kad tiek teorinių žinių, tiek praktinių įgūdžių vertinant situaciją kelyje naujiesiems eismo dalyviams pakanka, tačiau tapus vairuotoju nesilaikoma ne tik elementariausio mandagumo kelyje, bet ir ignoruojami kelių eismo taisyklių reikalavimai.

IŠVADOS

1. Praktinio egzamino metu tikrinant egzaminuojamųjų sugebėjimus ir įgūdžius vairuoti transporto priemonę nustatyta, kad dažniausiai daromos klaidos, susijusios su transporto priemonės valdymu (70,1%). Šių klaidų prevencijai reikėtų daugiau dėmesio skirti asmenų, siekiančių gauti vairuotojo pažymėjimą, mokymo procese.
2. Transporto priemonės valdymas, adekvatus eismo sąlygoms, atitinkantis transporto priemonės charakteristikas – svarbi būsimojo eismo dalyvio gebėjimų charakteristika. Užgesintas variklis bei netinkamas pavarų pasirinkimas – dažniausiai pasitaikančios klaidos, kurias būtina ištaisyti dar mokymosi metu.
3. Policijos pareigūnų rengime būtina atkreipti dėmesį į priemones, būdus, leidžiančius efektyviai garantuoti kelių eismo taisyklių reikalavimų laikymąsi.

LITERATŪRA

1. Europos tarybos direktyva 91/ 439/EEB, 1991-07-29, dėl vairuotojų pažymėjimų.
2. Europos bendrijų komisijos direktyva 2000/56/EB, 2000-09-14, iš dalies pakeičianti tarybos direktyvą 91/439/EEB dėl vairuotojų pažymėjimų.
3. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas 2000-10-12 d. Nr. VIII-2043 (nauja redakcija 2007-11-22 d. įstatymo Nr. X-1337 // Valstybės žinios, 2007, 128-5213).
4. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002-12-11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (nauja redakcija 2008-07-16 d. nutarimo Nr. 768 // Valstybės žinios 2008, Nr. 88-3530).
5. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008-09-10 d. įsakymas Nr. 1V-329 „Dėl motorinių transporto priemonių vairuotojų egzaminavimo sąlygų ir tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2008, Nr. 106-4061.
6. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2006-06-02 d. įsakymas Nr. 5-V-347 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų egzaminavimo“ // Valstybės žinios, 2006, 86-3392.

7. www.regitra.lt
8. www.lrs.lt
9. www.europarl.europa.eu

RESULTS PRACTICAL EXAMINATION OF DRIVING

Aurelija Morkūnienė¹
Valentinas Tumas²

^{1,2}Mykolas Romeris University

S U M M A R Y

***Aim of research** – make a persons whom wants get a driving licence, practice driving exam results summary of analysis. In research were evaluated 520 persons (age average 25 years), whom wants get a driving licence, practice driving exam results, amongst them 251 womens (age average 26,6 years) and 269 mans (age average 23,4 years). Results analyses evaluation of mistakes, witch are conected with diverse action of executable person under examination. Mistakes wich are made on exam (critical mistakes, notcritical mistakes, specifics repeting mistakes) and number of it is deciding factor of finale exam score. Acording research the most chieffy mistakes were attendant with a mode of transport driving (70,1%).*