

A MOZGÁSKORLÁTOZOTT SZEMÉLYEK GÉPJÁRMŰ VEZETÉSI TANULÁSI FOLYAMATÁNAK VIZSGÁLATA A RÉSZTVEVŐK SZUBJEKTÍV JÓLLÉTÉNEK SZEMSZÖGÉBŐL

Author(s) / Szerző(k):

Oravecz Adrienn (Ph.D.)

Semmelweis Egyetem

E-mail:

oravecz.adrienn@semmelweis.hu

Cite: Oravecz Adrienn (2025): A mozgáskorlátozott személyek gépjármű vezetési tanulási folyamatának vizsgálata a résztvevők szubjektív jóllétének szemszögéből. *OxIPO – Interdiszciplináris tudományos folyóirat*, VII. évfolyam 2025/1. szám. 25-33.
Idézés: Doi: <https://www.doi.org/10.35405/OXIPO.2025.1.25>



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.

EP / EE: Ethics Permission / Etikai engedély: KFS/2025/0002

Reviewers: *Public Reviewers / Nyilvános Lektorok:*

- Lektorok:**
1. Estefánné Varga Magdolna (Ph.D.), Eszterházy Károly Katolikus Egyetem
 2. Révész-Kiszela Kinga (Ph.D.), Eszterházy Károly Katolikus Egyetem

Anonymous reviewers / Anonim lektorok:

3. Anonymous reviewer (Ph.D.) / Anonim lektor (Ph.D.)
4. Anonymous reviewer (Ph.D.) / Anonim lektor (Ph.D.)

Absztrakt

A kutatás során célunk volt, hogy feltérképezzük, hogy a jogosítvány és a saját tulajdonú személygépkocsi megléte miként hat a mozgássérült személyek életminőségére. A kutatás elővizsgálatában 5 oktatót és 9 mozgássérült személyt kérdeztünk meg egyéni tapasztalataikról a jogosítvány szerzés szakaszaival kapcsolatban. A kérdőíves vizsgálat (n = 61 fő) fókuszában a B kategóriás járművezetővé válás tanulási folyamatának elemeit vizsgáljuk meg alaposabban az egyén szubjektív jóllétének (elégedettség és biztonságérzet, szorongás) szemszögéből.

Kulcsszavak: mozgássérült személyek, jogosítvány, életminőség, kérdőíves vizsgálat

Diszciplína: gyógypedagógia

Abstract*EXAMINATION OF THE VEHICLE DRIVING LEARNING PROCESS OF PERSONS WITH PHYSICAL DISABILITIES FROM THE PERSPECTIVE OF PARTICIPANTS' SUBJECTIVE WELL-BEING*

The goal in the research was to explore how having a driver's license and owning a personal vehicle impact the quality of life of individuals with physical disabilities. In the preliminary phase of the research, we interviewed 5 educators and 9 individuals with physical disabilities about their personal experiences regarding the stages of obtaining a driver's license. The focus of the questionnaire-based study ($n = 61$ persons) is to examine the elements of the learning process involved in becoming a category B driver in greater detail, from the perspective of an individual's subjective well-being (satisfaction, sense of safety, and anxiety).

Keywords: Individuals with physical disabilities, driver's license, quality of life, questionnaire-based study

Discipline: Special Education

Mind hazai, mind nemzetközi szinten nagyon kevés az olyan szakirodalom, amely a mozgássérült személyek személygépjármű vezetését vizsgálja, pedig a társadalmi integrációjuk és az önálló életvitelük szempontjából, ez kiemelten fontos volna.

A tudományos közlemények egyik csoportja az önvezető autókat tartja megoldásnak a problémára (például: Petrović és mtsai 2022; Cordts és mtsai 2021; Golbabaie és mtsai 2024).

A közlemények másik része pedig, szimulátor segítségével vagy valós környezetben vizsgálja a vezetéshez szükséges készségeket. Lásd például: Falkmer és Gregersen 2001; Lafrance és mtsai 2017; Couture és mtsai 2021.

A gépjárművezetés azonban a fogyatékossággal élő személyek szubjektív jóllétének aspektusából is vizsgálható lehet.

Jelen kérdőíves vizsgálat fókuszában a személygépkocsi vezetésére jogosító B kategóriás járművezetővé válás tanulási folyamatának elemei állnak a mozgássérült személyek szubjektív jóllétének (elégedettség és biztonságérzet, szorongás) szemszögéből.

Célok és hipotézisek

A kutatás során annak feltérképezése volt a cél, hogy a jogosítvány és a saját tulajdonú személygépkocsi megléte miként hat a mozgássérült személyek életminőségére. Célunk volt továbbá, hogy egy átfogó képet kapjunk a mozgássérült személyek elégedettségével kapcsolatban a gépjárművezetővé válás folyamatával kapcsolatban. A stressz faktor jelenlétét is lényegesnek tartottuk megvizsgálni az adatgyűjtés során.

Hipotézisek:

H1: Feltételeztük, hogy a mozgássérült személyek elégedettebbek lesznek életminőségükkel a jogosítvány megszerzése után, mint amikor még nem volt B kategóriás vezetői engedélyük.

H2: Feltételeztük, hogy a kérdőíves felmérés női résztvevői elégedettebbek a folyamat különböző szakaszaival (orvosi alkalmassági vizsgálat, KRESZ tanfolyam, vezetési gyakorlat), mint a férfi válaszadók.

H3: Feltételeztük, hogy a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők elégedettebbek lesznek a gépjármű vezetővé válás különböző állomásaival, mint a kevésbé tanult mozgássérült személyek.

H4: Feltételeztük, hogy a kitöltők többsége átlagosan stresszesebbnek élte meg a forgalmi vizsgát, mint a KRESZ vizsgát.

H5: Feltételeztük, hogy eltérés tapasztalható a stressz mértékében a különböző gépjárművezetői vizsgáknál a fogyatékoság eredetének típusa szerint.

Minta

A vizsgálati mintát $n = 61$ mozgássérült személy alkotta. A minta nemek szerinti eloszlása alapján a két nem közel azonos módon képviseltette magát a kérdőíves kutatásban. A férfiak közül $n = 32$ fő válaszolta meg, míg a nők közül $n = 29$ fő töltötte ki.

Fogyatékoság eredetének típusa szerinti eloszlás alapján a legkevésbé a született fogyatékosággal élők ($n = 17$) vettek részt a felmérésben. Balesetből származó fogyatékosággal $n = 19$ fő rendelkezett. A

legtöbb válaszadó betegségből adódó fogyatékosággal élt ($n = 25$).

Az iskolai végzettség szerinti eloszlásnál fontosnak tartjuk megjegyezni, hogy a minta elemszámai az egyes csoportokban nagyon eltérőek voltak, az általános iskolai végzettséggel rendelkezők csoportjában csupán két válaszadó volt. Szakiskolai végzettsége hét kitöltőnek volt. Középiskolai végzettséggel rendelkeztek a legtöbben ($n = 26$). Egyetemi vagy főiskolai végzettséggel $n = 13$ fő rendelkezett.

Módszer

A kutatás elővizsgálatában 5 oktatót és 9 mozgássérült személyt kérdeztünk meg egyéni tapasztalataikról a jogosítvány szerzés szakaszaival kapcsolatban. Az elővizsgálat eredményei egyrészt 2024.04.12-én kerültek bemutatásra Hajdúböszörményben a IX. *Különleges Bánásmód Interdiszciplináris Konferencián*; másrészt pedig Oravecz (2024) művében kerültek publikálásra.

Jelen – kérdőív felvétellel történő – adatgyűjtés a közösségi média (témához kapcsolódó) tematikus csoportjainak segítségével történt, a 2024.04.12.-2024.06.12. közötti időszakban. A kitöltés önkéntesen és anonim módon valósult meg.

A Google Drive kérdőívszerkesztő programmal szerkesztett és közreadott kérdőív 50 kérdésből állt. Többségében feleltválasztós zárt és Likert skála típusú kérdéseket tartalmazott. Rövid szöveges válasz lehetőségre 4 alkalommal volt lehetőség a kitöltés során. A kapott adatokat leíró és következtető statisztikai eljárásokkal ele-

meztük ki az SPSS 22 statisztikai program segítségével. Következtető statisztikák közül T-próbákat, és varianciaanalízis (ANOVA-t) használtunk. Szignifikancia szintnek a társadalomtudományokban elfogadott és alkalmazott 5 százalékos hibahatárt ($p \leq 0,05$) vettük alapul.

Eredmények

Az életminőséggel való elégedettséggel kapcsolatos eredmény: az összefüggő mintás t-próba eredményei alapján szignifikáns különbséget találtunk az élettel való megelégedettség tekintetében a jogosítvány megszerzése előtti ($M = 3,44$; $SD = 1,323$) és utáni ($M = 4,51$; $SD = 0,849$) időszakban. A hatásméret mutató ($r = 0,515$) alapján megállapíthatjuk, hogy a jogosítvány megszerzése közepesen befolyásolta az elégedettséget. A kutatásban résztvevők szignifikánsan elégedettebbek lettek életükkel, miután megszerezték B kategóriás vezetői engedélyüket $t(60) = -4,656$; $p < 0,05$; $r = 0,515$. A t-próba eredményei alapján H1 hipotézist sikerült igazolni (lásd az 1. táblázat).

1. táblázat: Az összefüggő mintás t-próba eredményei Forrás: a Szerző

N	M	SD	t	df	p	r
61	-1,066	1,788	-4,656	60	0,000	0,515

A jogosítványszerzési folyamattal való elégedettség terén tapasztalható nemek közötti különbségekkel kapcsolatos eredmény: a legnagyobb eltérés a férfiak és nők között a gépjármű alkalmassági vizsgálattal való elégedettség

esetében volt megfigyelhető, a nők ezzel elégedettebbek voltak. A vezetési gyakorlattal és a KRESZ tanfolyammal közel azonos mértékben voltak elégedettek a férfiak és a nők (részleteket lásd a 2. táblázatban).

2. táblázat: A leíró statisztika eredményei a H2-es hipotézisre vonatkozóan Forrás: a Szerző

Jogosítványszerzési folyamat eleme	Nem	N	M	SD
Gépjármű alkalmassági vizsgálat:	férfi	32	3,19	1,491
	nő	29	3,79	1,236
KRESZ tanfolyam:	férfi	32	4,53	0,718
	nő	29	4,69	0,604
Vezetési gyakorlat:	férfi	32	4,28	0,958
	nő	29	4,24	1,215

A Levene-teszt eredményei alapján mindhárom vizsgált változó esetében teljesül a szóráshomogenitás mint feltétel, ezért egyforma varianciákat feltételezhetünk.

A független mintás t-próba eredményei alapján nem találtunk szignifikáns különbséget a férfiak ($n = 32$) és nők ($n = 29$) csoportja között az alábbi függő változók mentén:

a) gépjármű alkalmassági vizsgálat: $t = -1,717$; $M_{\text{férfiak}} = 3,19$; $SD_{\text{férfiak}} = 1,49$; $M_{\text{nők}} = 3,79$; $SD_{\text{nők}} = 1,23$.

b) KRESZ tanfolyam: $t = -0,928$; $M_{\text{férfiak}} = 4,53$; $SD_{\text{férfiak}} = 0,718$; $M_{\text{nők}} = 4,69$; $SD_{\text{nők}} = 0,604$.

c) vezetési gyakorlat: $t = 0,143$; $M_{\text{férfiak}} = 4,28$; $SD_{\text{férfiak}} = 0,958$; $M_{\text{nők}} = 4,24$; $SD_{\text{nők}} = 1,215$.

A független mintás t-próba eredményi alapján nem tudtuk igazolni a (H2) hipotézist, ami szerint a nők a gépjármű alkalmassági vizsgálattal, a KRESZ tanfolyammal, valamint a vezetési gyakorlattal is elégedettebbek lesznek, mint férfi társaik. Nincsen statisztikailag kimutatható kapcsolat a válaszadók neme és az elégedettségük között.

Az iskolai végzettség hatásával kapcsolatos (H3 hipotézisre vonatkozó) eredmény: nem sikerült igazolni a hipotézist, ami szerint a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők elégedettebbek lesznek a gépjármű vezetővé válás különböző állomásaival, mint a kevésbé tanult mozgássérült személyek. A varianciaanalízis eredményei alapján nem találtunk összefüggést az iskolai végzettség és az elégedettség között lásd a 3. táblázatot.

A forgalmi és a KRESZ vizsga miatt átélt stressz különbségével kapcsolatos (H4) hipotézisre vonatkozó eredmény: az összefüggő mintás t-próba eredményei alapján $t(60) = -0,943$ nem találtunk szignifikáns különbséget arra vonatkozóan, hogy a kitöltők a forgalmi vizsgát ($M = 2,51$; $SD = 1,059$) vagy a KRESZ vizsgát ($M = 2,62$; $SD = 1,240$) élték meg stresszesebb élményként. A H4 hipotézis tehát nem nyert alátámasztást.ünk nem igazolódott be.

3. táblázat: A varianciaanalízis (ANOVA) eredményei az iskolai végzettség jogosítvány-szerzési folyamat elemeivel való elégedettségre gyakorolt hatásával kapcsolatban. Forrás: a Szerző

Jogosítványszerzési folyamat eleme	Szórás-homogenitás vizsgálat		ANOVA	
	Levene-teszt	p	F	p
Elégedettség gépjármű alkalmassági vizsgálattal:	0,980	0,381	0,927	0,401
Elégedettség KRESZ tanfolyammal:	0,716	0,493	0,063	0,939
Elégedettség vezetési gyakorlattal:	0,174	0,841	0,109	0,897

A mozgássérülés eredetének hatása a gépjárművezetési folyamata egyes elemei kapcsán átélt stresszélményre (H5 hipotézis):

Szignifikáns különbségeket találtunk az elemzésben résztvevő, a mozgássérülés eredete alapján kialakított csoportok között a KRESZ vizsga által okozott stressz mértékében ($F = 3,645$; $p < 0,05$; lásd: 4. táblázat). Annak feltárására, hogy mely csoportok között található szignifikáns eltérés, Tukey HSD utóelemzést végeztünk. A Tukey HSD vizsgálat eredményei alapján a született fogyatékossgal rendelkező kitöltők ($M = 3,18$; $SD = 1,074$) szignifikánsan ($p < 0,05$) nagyobb stresszt éltek át a KRESZ vizsga kapcsán a balesetből származó fogyatékossgal élők ($M = 2,11$; SD

4. táblázat *A varianciaanalízis (ANOVA) eredményei a mozgássérülés eredetének a jogosítványszerzési folyamat elemei során megélt stresszre gyakorolt hatásával kapcsolatban* Forrás: a Szerző

Jogosítványszerzési folyamat eleme által okozott stressz	Szórás-homogenitás		ANOVA		
	vizsgálat				
	Levene				
	-teszt	p	F		p
KRESZ vizsga stressz:	3,167	0,049	3,645	0,032	
Forgalmi vizsga stressz:	3,320	0,043	1,292	0,282	

= 1,411) csoportjához képest. A Tukey HSD post-hoc vizsgálat eredményei: átlagok közti eltérés = 0,071; $SE = 0,397$; $p = 0,024$)

Az eredmények tükrében elmondható, hogy a H5-ös hipotézist részben sikerült igazolni, mert önbevallásuk alapján a KRESZ vizsgánál a balesetből származó fogyatékkal élő személyek szignifikánsan kevésbé stresszeltek, mint született fogyatékkal élő társaik.

A kérdőív kitöltőinek jó tanácsai azoknak a mozgássérült személyeknek, akik még csak tervezik a jogosítvány megszerzését: a kutatásban nagyon értékes tanácsokat és tapasztalatokat osztottak meg a válaszadók, amelyekből néhányat kategorizálva az 5. táblázat ismertet. Hasonlóan az előkutatásban készített interjúkhoz, nagyon fon-

tosnak tartják az oktató személyiségét. A „milyen a jó vezetésoktató” téma mellett hangsúlyosan jelent meg a vezetés önbizalom növelő hatása is a válaszokban (egy jó oktató egyszerre ad önbizalmat és kellő rutint is).

Összefoglalás:

Noha hazai kutatások már vizsgálták meg a gépjármű vezetők/tanulók sajátosságait, ám ezek a vizsgálatok kizárólag az ép vezetőkre fókuszáltak (Hőgye-Nagy, 2016; Ádámné Juhász, 2023). Tudomásunk szerint eddig nem született olyan tudományos munka, amely a mozgássérültek életminőségét a vezetés szempontjából vizsgálta volna. A fogyatékkal élő (szűkebb értelemben pedig a mozgássérültek) körében végzett jelen vizsgálat így újszerű megközelítésnek tekinthető.

A kutatás eredményei rávilágítanak arra, hogy a gépjárművezetői engedély megszerzése valóban pozitívan befolyásolja a mozgássérült személyek önálló életvitelét. Ezért volna kiemelten fontos támogatni azt, hogy minél több mozgássérült személy, akit az orvosi bizottság alkalmasnak ítélt szerezhessen B kategóriás jogosítványt. Az egyik válaszadó így foglalt össze mindezt: a jogosítvány „A független és önálló élet kialakításához nagyon sokat hozzátesz. Sokban segít a gépkocsi vezetői engedély. Nagy mértékben lecsökkenti a kiszolgáltatottságot a közlekedésben, és csomagok magunkkal vitelét is sokkal egyszerűbbé teszi. Megkönnyíti a hétköznapi bevásárlásokat, vagy egyéb intéendőket is, de éppúgy ki-rándulások, nyaralások megvalósításában is óri-

5. táblázat: B kategóriás gépjárművezetői jogosítvánnyal már rendelkező mozgássérültek javaslatai a jogosítványszerzés előtt álló mozgássérült társaik számára. Forrás: a Szerző

Szabadság /függetlenség/ önállóság megélése	Gyakorlati tanácsok/tapasztalatok	A vezetés önbizalom növelő hatása
„Vágjanak bele és ne féljenek, csak bátran! Nagyon jó érzés, hogy nem kell napokkal előtte megkérni az akadálymentes autóbuszigényt, a mozgás szabadsága felbecsülhetetlen!”	„Olyan oktatót válasszon, aki nem dohányzik, hogy ne kelljen 20 percenként megállni bagózni a tanuló idejének rovására. Ha nem elégedett az oktatóval, merjen váltani. Sajnos sok a korrupt oktató, aki összejátszik a vizsgabiztossal.”	„Mindenképpen hasznos megtanulni vezetni, szabadságot ad, növeli az önbizalmat. Nem szabad stresszelni.”
„Nagyon segíti az önállóságot, és költséghatékonyabb, mintha valakinek vinnie kell. Saját autóm van, amiben utas-ként tudok utazni. Nem szabad az orvosokra és másokra ráhagyni, ha lemondóan nyilatkoznak. Én tudom, hogy vezetni fogok, csak Magyarországon sokkal nehezebb, mint pl. Németországban.”	„Válasszanak jó, nyugodt oktatót, beszéljenek rutinos mozgássérült vezetővel!”	„Sose adja fel, ha eltervezte és, ha úgy érzi képes autót vezetni ne adja fel. Az autóvezetés mindenképpen önállósít és segíti az önértékelést, nagy önbizalom növelő hatása van tapasztalatom szerint. Viszont mindig körültekintően vezessen.”
„Teljesen megváltozik az életminősége az embernek, ha van jogosítványa. Én mindenkit csak rábeszélni tudok. Önállóan eljutni valahova fantasztikus dolog. Szabadságot ad, a korlátozott életemben.”	„Szerintem keressenek egy jó autóiskolát, figyelmes, kedves, segítőkész oktatóval. Ha az orvos az orvosi alkalmassági vizsgálaton engedi a manuális váltós autót, akkor is szerintem először sokkal könnyebb megtanulni, elsajátítani a vezetést automata váltós autón.”	„Eleinte nagyon bátortalan voltam, de aztán egyre ügyesebb lettem a saját autómmal is, ami nagyon jót tett az önbizalmamnak.”

ási segítséget jelent. Társadalmi vonzata pedig a barátok, baráti társaság összetartását is elősegítheti, sőt még az épekkel való kapcsolatokat is erősíti. A kormány mögött, az utakon mindenki egyenlő.”

Irodalom

- Ádámné Juhász, A. (2023). *A közlekedési baleset okozása következtében traumatizált gépjárművezetők járművezetési alkalmasságának alakulása az időmúlás függvényében*. Doktori (PhD) értekezés. Nemzeti Közszolgálati Egyetem. Megnyitva: 2025.03.23. URL: https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/Adamne_Juhasz_ANiko_disszertacio.pdf
- Cordts, P., Cotten, S. R., Qu, T., & Bush, T. R. (2021). Mobility challenges and perceptions of autonomous vehicles for individuals with physical disabilities. *Disability and Health Journal*, 14(4), Doi: <https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2021.101131>
- Couture, M., Vincent, C., Gélinas, I., & Routhier, F. (2021). Advantages of training with an adaptive driving device on a driving simulator compared to training only on the road. *Disability and Rehabilitation. Assistive Technology*, 16(3), 309–316.
- Falkmer, T., & Gregersen, N. P. (2001). Fixation patterns of learner drivers with and without cerebral palsy (CP) when driving in real traffic environments. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4(3), 171–185. Doi: [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(01\)00021-3](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(01)00021-3)
- Golbabaei, F., Paz, A., Dwyer, J., Gomez, R., Peterson, A., Cocks, K., & Bubke, A. (2024). Enabling mobility and inclusion: Designing accessible autonomous vehicles for people with disabilities. *Cities*, 154. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105333>
- Hőgye- Nagy, Á. (2016). *A biztonságos közúti viselkedést befolyásoló tényezők és a közlekedés biztonsági kultúrájának vizsgálata, módszertani megfontolása*. Doktori (PhD) értekezés. Debreceni Egyetem. Megnyitva: 2025-03-23- URL: <https://dea.lib.unideb.hu/server/api/core/bitstreams/e28dddc6-1493-4193-972b-4585eb6b9b56/content>
- Lafrance, M.E., Benoit D., Dahan, O. N., & Gélinas I. (2017). Development of a driving readiness program for adolescents and young adults with cerebral palsy and spina bifida.. *British Journal of Occupational Therapy*, 80(3), 173–182. Doi: <https://doi.org/10.1177/0308022616672480>
- Oravecz Adrienn (2024): Mozgássérült személyek jogosítvány szerzési és B kategóriás gépjármű vezetési tapasztalatai az érintettek és az oktatók szemszögéből. *OxIPO—interdiszciplináris tudományos folyóirat*, 2024/2.43-57. Doi: <https://doi.org/10.35405/OXIPO.2024.2.43>

Petrović, Đ., Mijailović, R. M., Pešić, D.
(2022). Persons with physical
disabilities and autonomous vehicles:
The perspective of the driving status.

*Transportation Research Part A: Policy and
Practice*, 164, 98-110. Doi:
[https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.08.
009](https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.08.009)