



A közlekedők magatartásának, attitűdjének elektronikus felmérése(ESRA projekt: E-Survey of Road Users' Attitudes)

Holló Péter¹, Pauer Gábor¹

¹ Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Közlekedésbiztonsági
Kutatóközpont

E-mail: hollo@kti.hu, pauer.gabor@kti.hu

DOI: [10.36246/UL.2020.1.03](https://doi.org/10.36246/UL.2020.1.03)

KIVONAT

Az ESRA a világ minden táján megtalálható közlekedésbiztonsági és közszolgálati intézmények, kutatóközpontok és magán támogatók közös kezdeményezése. Célja: közlekedésbiztonsági teljesítményre vonatkozó összehasonlítható adatok gyűjtése és elemzése. Az ESRA projekt kezdeményezője és koordinátora a belga Vias Institute (Brüsszel), együttműködve 11 irányító partnerrel, köztük olyan nagynevű kutatóintézetekkel, mint a BAST, BfU, KfV, SWOV, stb.

Az ESRA „lelke” a közösen kifejlesztett és szakemberek által nemzeti nyelvre fordított kérdőív, melynek témái az önbevalláson alapuló magatartás, az attitűdök és vélemények a veszélyes közlekedési magatartásról, a rendőri ellenőrzésre vonatkozó tapasztalatok, továbbá a közlekedéspolitikai intézkedések támogatása. A kérdőív különféle közlekedésbiztonsági problémákat vizsgál, mint például gépjárművezetés alkohol, drog, vagy orvosság hatása alatt, gyorsajtás, biztonsági öv, gyermekülés használata, figyelemelterelés. A megkérdezettek a személygépkocsiban utazók, motorkerékpár és moped-vezetők, kerékpárosok és gyalogosok voltak.

A felmérés eredményei alapján a baleseti adatok szerint kedvezőtlen hazai közlekedési morál nem rosszabb az európai átlagnál az önértékelésen alapuló válaszok szerint. További kutatást igényel azonban, hogy az online felmérés eredményei mennyire tükrözik a valóságot az egyes magatartási jellemzők esetén.

Kulcsszavak: gépjárművezetői attitűd, önbevalláson alapuló közlekedési magatartás, közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók, rendőri ellenőrzés, önvezető gépjárművek

ABSTRACT

ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes) is a joint initiative of road safety institutes, research centres, public services, and private sponsors, from all over the world. The aim is to collect and analyse comparable data on road safety performance, in particular road safety culture and behaviour of road users. The ESRA data are used as a basis for a large set of road safety indicators. These provide scientific evidence for policy making at national and international levels. Vias institute in Brussels (Belgium) initiated and coordinates ESRA, in cooperation with eleven core group partners (e.g. BAST, BFU, KFV, SWOV, etc.).

At the heart of ESRA is a jointly developed questionnaire survey, which is translated into national language versions. The themes covered include: self-declared behaviour, attitudes and opinions on unsafe traffic behaviour, enforcement experiences and support for policy measures. The survey addresses different road safety topics (e.g. driving under the influence of alcohol, drugs and medicines, speeding, distraction) and targets car occupants, motorcycle and moped drivers, cyclists and pedestrians. According to the survey results, traffic morale in our country is not worse than the European average based on the self-reported responses. However, further research is needed to determine the extent to which the results of the online survey reflect the real behaviour of road users.

Keywords: driver attitude, self-reported traffic behaviour, road safety performance indicators, police control, autonomous vehicles

Prof. Dr. Holló Péter

Okleveles gépész- és gazdasági mérnök, az MTA doktora, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. kutató professzora.

Pauer Gábor

Okleveles közlekedésmérnök, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. tudományos munkatársa, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Gépjárműtechnológia Tanszékének PhD hallgatója.

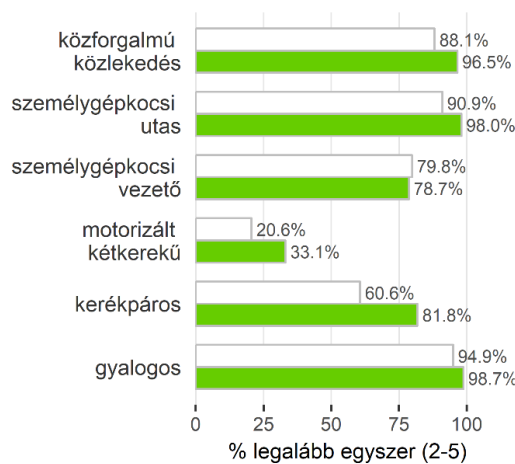
1. HÁTTÉR:

Jelen cikk a második ESRA felmérés legfontosabb eredményeibe nyújt betekintést. Az adatgyűjtést 2018-ban végezték 32 országban. Az online felmérés összesen 35 000 közlekedő válaszait gyűjtötte össze, ebből Magyarországról 1014 személyét. Fontos következtetések vonhatók le a hazai eredmények és az európai átlagértékek összehasonlításából. A következő ábrákon a magyar adatokat a zöld oszlop, míg az ESRA2 felmérés európai átlagértékeit a fehér oszlop jelzi. Az ESRA2 európai átlagértékeket azon 20 európai ország adataiból határozták meg, amelyek részt vettek a felmérésben, vagyis: Ausztria, Belgium, Cseh Köztársaság, Dánia, Finnország, Franciaország, Németország, Görögország, Magyarország, Írország, Olaszország, Hollandia, Lengyelország, Portugália, Szerbia, Szlovénia, Spanyolország, Svédország, Svájc, Egyesült Királyság.

2. EREDMÉNYEK:

Közlekedési mód

Milyen gyakran használta az elmúlt 12 hónapban a következő közlekedési módokat? (5 pontos skála, 1 = soha, 5= legalább 4-szer egy héten)

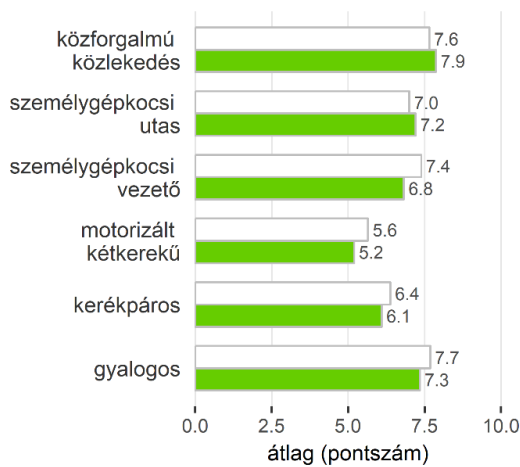


1. ábra: A különböző közlekedési módok használati arányai

A különböző közlekedési módok használati arányában nincs jelentős eltérés az európai átlag és a hazai érték között. A motorizált kétkerekű járművek és a kerékpárok használati aránya Magyarországon nagyobb az európai átlagnál.

Biztonságérzet

Mennyire érzi magát biztonságban a következő közlekedési mód használatakor? (11 pontos skála, 0=nagyon bizonytalan, 10=nagyon biztonságos)



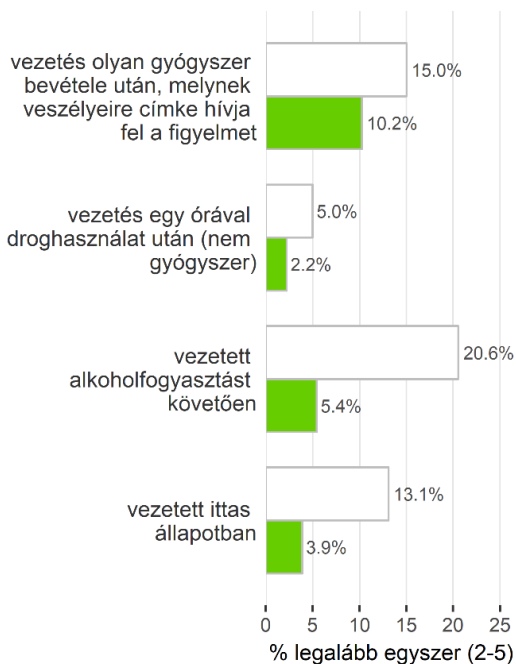
2. ábra: Szubjektív biztonságérzet

Jelentősebb eltérés itt sem tapasztalható. Legkevésbé a motorkerékpárok és mopedek vezetői, leginkább a közforgalmú közlekedést használók érzik magukat biztonságban. Alig marad el mögöttük a gyalogosok biztonságérzete, ami a baleseti statisztikai adatok szerint nem tükrözi a valós baleseti kockázatot.

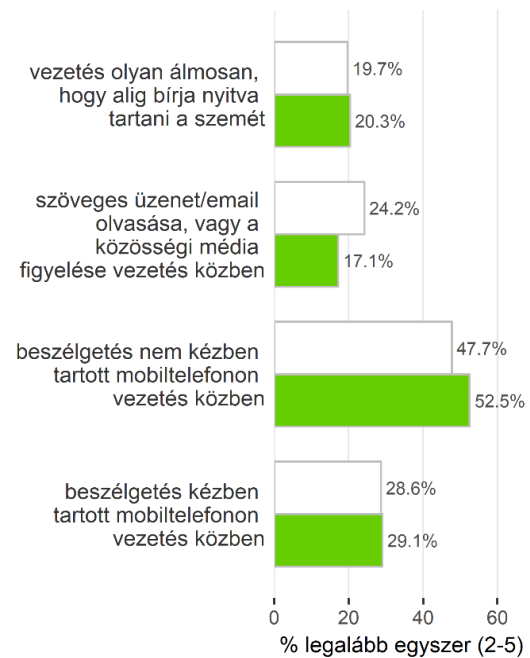
3. ÖNBEVALLÁSON ALAPULÓ MAGATARTÁS:

Az elmúlt 30 napban milyen gyakran fordult elő Önnel?
(5 pontos skála, 1=soha, 5=(majdnem) mindig)

személygépkocsi vezetése befolyásoltság alatt



személygépkocsi vezető fáradtsága, figyelemelterelése



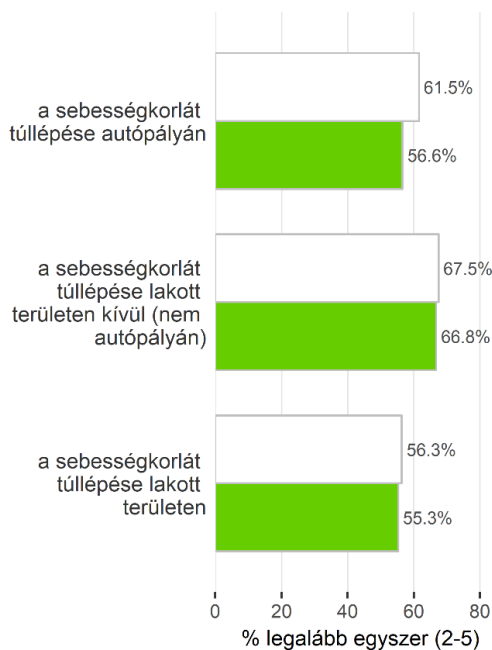
3. ábra: Önbevalláson alapuló magatartás (1)

A befolyásoltság alatti személygépkocsi vezetést illetően a hazai adatok minden tekintetben jelentősen kedvezőbbek az európai átlagnál. Azok aránya, akik alkoholfogyasztás után gépjárművet vezettek, mintegy egynegyede Magyarországon az európai átlagnak. (Ennek nem csak a szigorú hazai szabályozás lehet az oka, hanem az is, hogy más országokban őszintébbek a válaszadók.)

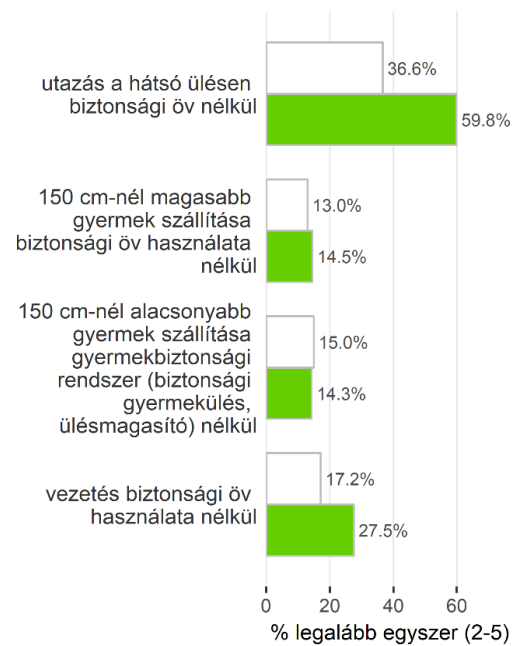
Álmoság tekintetében nincs különbség, mint ahogy a kézben tartott mobiltelefonon való beszélgetés tekintetében sem, annak ellenére, hogy ez utóbbit nálunk jogszabály tiltja. A nem kézben tartott mobiltelefonon hazánkban kissé többen beszélnek vezetés közben, de ezt a jogszabály engedélyezi. Az okostelefonok egyéb funkcióinak használata vezetés közben Magyarországon némileg kedvezőbbnek tűnik az európai átlagnál.

Az elmúlt 30 napban milyen gyakran fordult elő Önnel?
(5 pontos skála, 1=soha, 5=(majdnem) mindig)

gyorshajtás személygépkocsi vezetőként



biztonsági öv használata személygépkocsiban



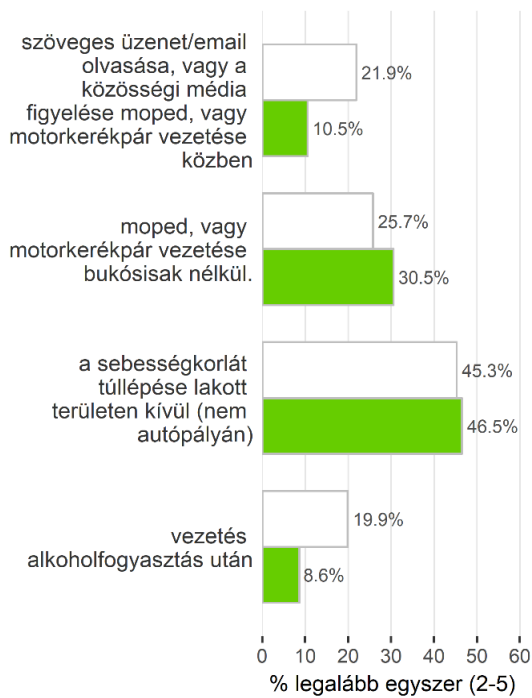
4. ábra: Önbevalláson alapuló magatartás (2)

A gyorshajtást illetően szintén alig van eltérés az európai átlag és a hazai értékek között. Annak ellenére van ez így, hogy a tettenérés tényleges valószínűsége kutatási eredmények szerint Magyarországon számottevően kisebb, mint a környező országokban.

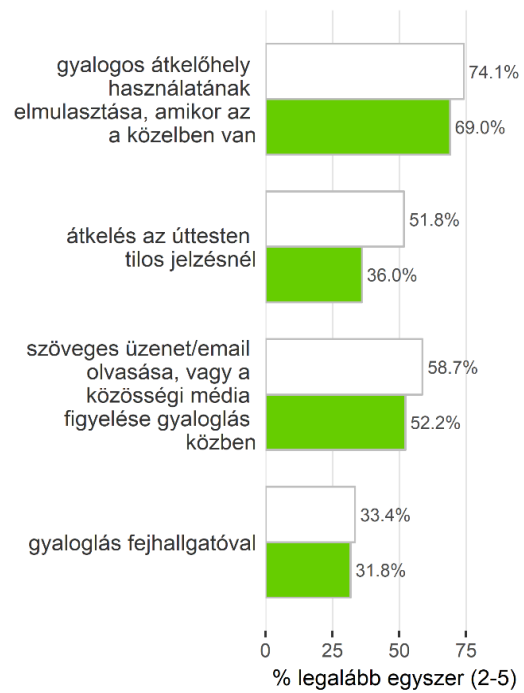
Személygépkocsiban a biztonsági öv használata tekintetében szignifikáns különbség mutatkozik, főként a hátsó ülések tekintetében. Magyarországon a hátul utazók közel 60%-a – saját bevallásuk szerint – nem visel biztonsági övet. (Hasonlót erősítettek meg az út menti felmérések is). A gépjárművezetők biztonsági övviselési aránya is kedvezőtlenebb némileg az európai átlagnál, ha nem is olyan mértékben, mint a hátsó ülések utasainál. Itt a biztonsági övet nem viselők aránya Magyarországon 28%, míg az európai átlag 17%.

Az elmúlt 30 napban milyen gyakran fordult elő Önnel?
(5 pontos skála, 1=soha, 5=(majdnem) mindig)

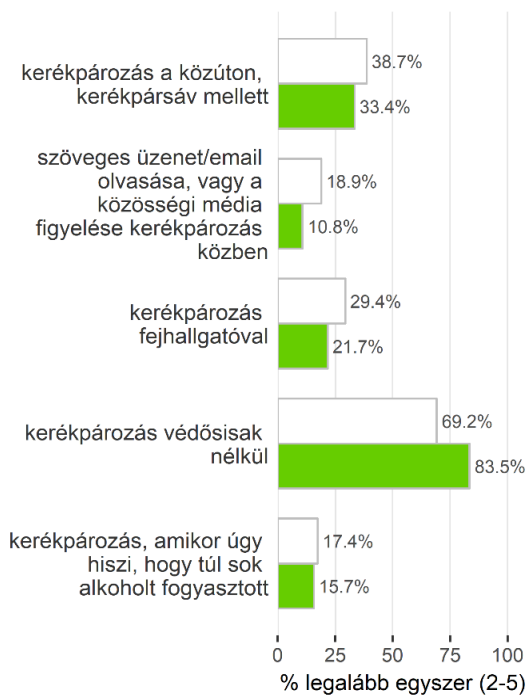
motorizált kétkerekű



gyalogos



kerékpáros



5. ábra: Önbevalláson alapuló magatartás (3)

A motorizált kétkerekűek gyorsajtása tekintetében nincs értékelhető különbség. A bukósisak viselési hajlandóság Magyarországon némileg kisebb az európai átlagnál. Az ittas vezetés ritkábban fordul elő hazánkban az európai átlagnál, mint ahogy az okostelefonok beszélgetésen kívüli funkcióinak menet közbeni használata is.

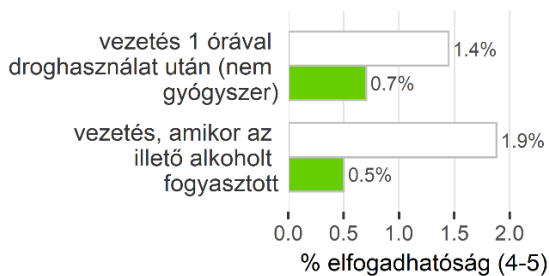
A gyalogosok hazai szabálybetartási szintje valamennyi kérdésben kissé jobb az európai átlagnál, egyedül a tilos jelzésnél való átkelés esetében tapasztalható nagyobb hazai előny, amit a személyes tapasztalatom nem igazán erősít meg.

A kerékpározásra adott válaszok alapján majdnem minden kérdésnél kismértékű hazai előny mutatkozik, még az ittas kerékpározás esetén is, ami meglehetősen hihetetlen, ismerve a hazai szabályozást. Egyedül a védősisak viselési hajlandóság tekintetében vannak jelentősebb hátrányban a hazai kerékpárosok az európai átlaghoz képest (69, illetve 84% nem visel védősisakot).

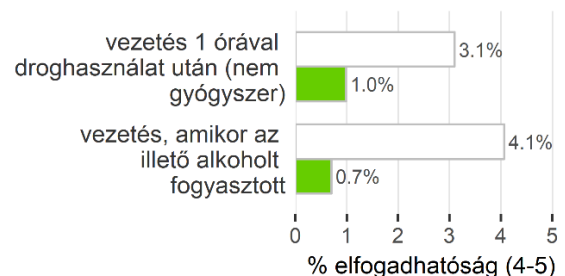
4. SZEMÉLYES ELFOGADHATÓSÁG, ILLETVE MÁSOK ELFOGADHATÓSÁGA:

Mennyire érzi elfogadhatónak, ha egy személygépkocsi vezetője az alábbi teszi? (5 pontos skála, 1=elfogadhatatlan, 5=elfogadható)	Az Ön környezetében a többi ember mennyire tartja elfogadhatónak, ha egy személygépkocsi vezetője az alábbi teszi? (5 pontos skála, 1=elfogadhatatlan, 5=elfogadható)
---	---

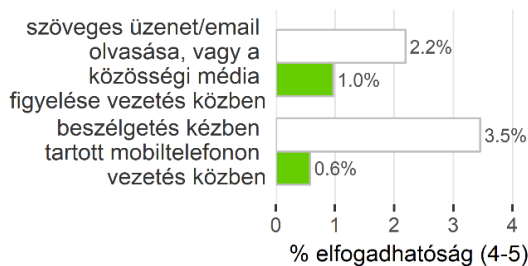
befolyásoltság alatti vezetés



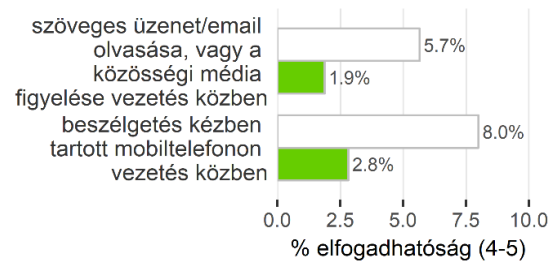
befolyásoltság alatti vezetés



figyelemelterelés



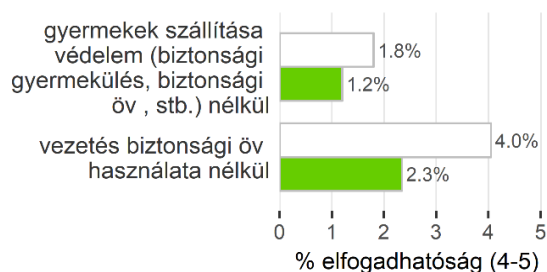
figyelemelterelés



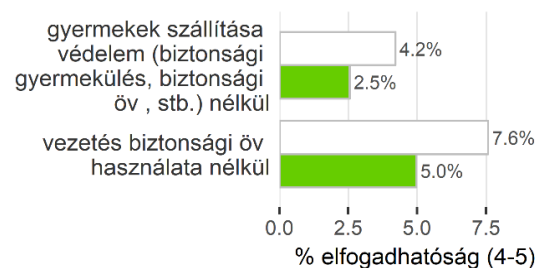
6. ábra: Személyes elfogadhatóság, illetve mások elfogadhatósága (1)

Mennyire érzi elfogadhatónak, ha egy személygépkocsi vezetője az alábbi teszi? (5 pontos skála, 1=elfogadhatatlan, 5=elfogadható)	Az Ön környezetében a többi ember mennyire tartja elfogadhatónak, ha egy személygépkocsi vezetője az alábbi teszi? (5 pontos skála, 1=elfogadhatatlan, 5=elfogadható)
---	---

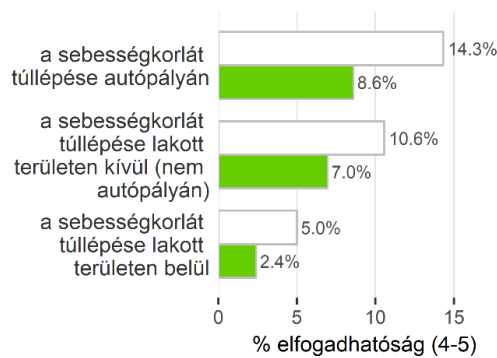
biztonsági öv



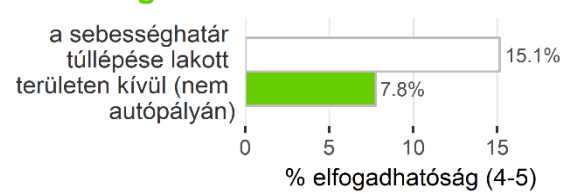
biztonsági öv



sebesség



sebesség



7. ábra: Személyes elfogadhatóság, illetve mások elfogadhatósága (2)

A személyes elfogadhatóság értékelése alapján a hazai válaszadók sokkal kevésbé toleránsak minden egyes kérdésben (befolyásoltság alatti vezetés, figyelemelterelés, biztonsági öv, sebesség), mint az európai átlag.

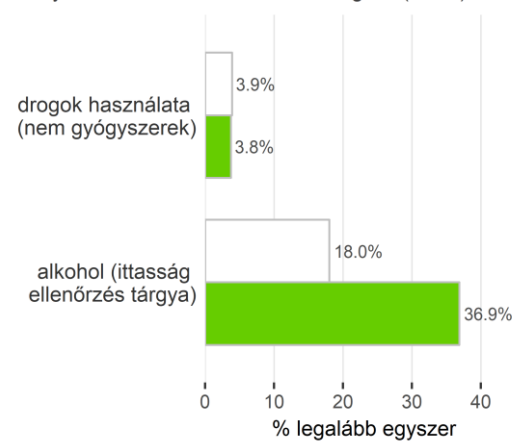
A többi közlekedő megítélése során (mások elfogadhatósága) a magyar válaszadók szintén minden tekintetben szigorúbbak az európai átlagnál.

Rendőri ellenőrzés

Mennyire tartja valószínűnek, hogy egy szokásos utazása közben gépkocsi vezetőjeként a rendőrség ellenőrzi Önt.....(7 fokú skála, 1=nagyon valószínűtlen, 7=nagyon valószínű)



Az elmúlt 12 hónapban (gépkocsi vezetőjeként) hányszor ellenőrizte Önt a rendőrség..... (szám)

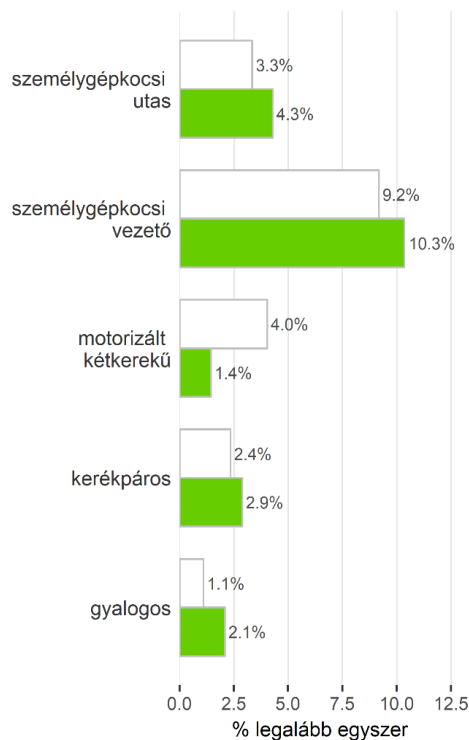


8. ábra: Rendőri ellenőrzésre vonatkozó kérdések eredményei

Meglepő, hogy a hazai vélemények majd minden tekintetben nagyobb ellenőrzési valószínűséget mutatnak, mint az európai átlag. Adatok igazolják, hogy ez sajnos nem valós fenyegetettség. A leginkább meglepő, hogy a megkérdezettek csaknem 37%-át legalább egyszer ellenőrizte a rendőrség ittasság szempontjából. A droghasználat ellenőrzési gyakorisága megfelel az európai átlagnak.

Részvétel közúti balesetben

Az elmúlt 12 hónapban hányszor volt közúti baleset részese, mint.....? (szám)



9. ábra: Válaszadók érintettsége közúti közlekedési balesetekben

Egyedül a motorizált kétkerekűek baleseti részesedése mutatkozik kisebbnek az európai átlagnál.

5. KÖVETKEZTETÉSEK:

Az ESRA2 felmérés szerint a katasztrófálisnak mondott és a baleseti adatok szerint valóban kedvezőtlen hazai közlekedési morál – legalább is az önértékelésen alapuló válaszok szerint – nem rosszabb az európai átlagnál.

Korábbi kutatásaink során megállapítottuk, hogy pl. a biztonsági öv viselési és gyermekülés használati arány tekintetében nincs szignifikáns különbség az online felmérés és az út menti megfigyelések eredményei között, Kérdés, hogy ez mennyire igaz a többi magatartási jellemző esetén? Erre csak további kutatások adhatnak választ.

A szerzők fontosnak tartják a közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók minél nagyobb körének út menti megfigyelésekkel való felmérését, mert az itt bemutatott adatok alapján élnek a gyanúperrel, hogy több kérdés esetén a kapott eredmény erősen ellentmond a mindennapi tapasztalatnak, vagyis, a megkérdezettek – nem lévén biztosak a felmérés anonim voltában - több esetben kedvezőbb választ adnak a valóságnál. Ez szintén további kutatásokat igényel.

6. FELHASZNÁLT IRODALOM:

Holló, P., Henézi, D. & Berta, T. 2018: Comparison of Self-reported and Observed Road Safety Performance Indicators, Periodica Polytechnica Transportation Engineering, Vol 46 No 3 (2018), <https://doi.org/10.3311/PPtr.12127>

Vias institute 2019: Country fact sheet Hungary. ESRA2_2018survey (E-Survey of Road User's Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute.