

## **Egy nemzetközi felmérés eredményei (Az ESRA projekt: E-Survey of Road Users' Attitudes: A közlekedők magatartásának és attitűdjének elektronikus felmérése.)**

**Prof. Dr. Holló Péter**

kutató professzor  
az MTA doktora

**Pauer Gábor**

tudományos munkatárs

# Tartalom

1. A felmérésről (3. oldal)
2. Eredmények (6. oldal)
3. Következtetések (16. oldal)

# 1. A felmérésről/1.

Az **ESRA** (elektronikus felmérés a közlekedők attitűdjéről) 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 a következők:

- önbevalláson alapuló magatartás,
- attitűdök és vélemények a veszélyes közlekedési magatartásról,
- rendőri ellenőrzésre vonatkozó tapasztalatok,
- közlekedéspolitikai intézkedések támogatása.

# 1. A felmérésről/2.

A kérdőív különféle közlekedésbiztonsági problémákat vizsgál, mint pl.

- 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.

# 1. A felmérésről/3.

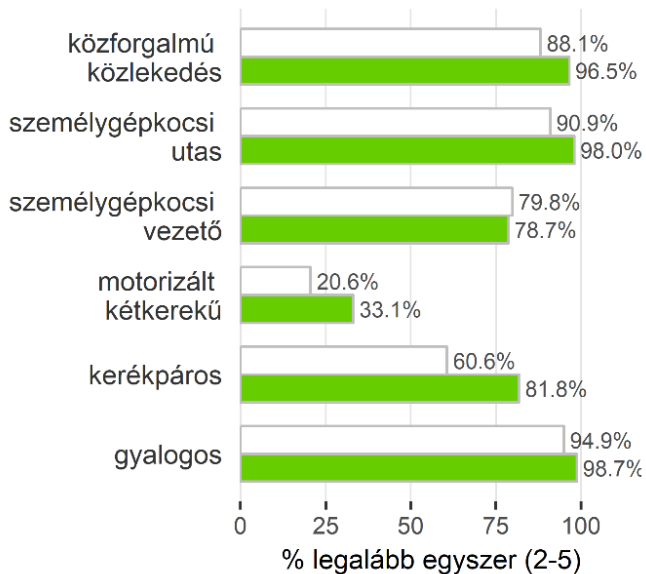
Az előadás a második ESRA felmérés legfontosabb eredményeibe nyújt betekintést. Az adatgyűjtést 2018-ban végezték 32 országban. Az online felmérés összesen 35000 közlekedő válaszait gyűjtötte össze, ebből Magyarországról 1014 személyét. Fontos következtetések vonhatók le a hazai eredmények és az európai átlagértékek összehasonlításából. A következő ábrákon a magyar adatokat a zöld oszlop, míg az ESRA2 felmérés európai átlagértékeit 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/1.

Önbevalláson alapuló magatartás.

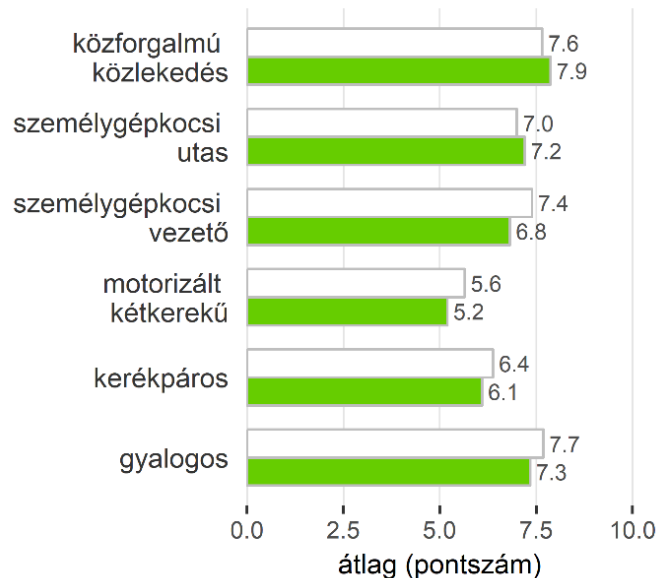
### Közlekedési mód

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



### Biztonságérzet

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

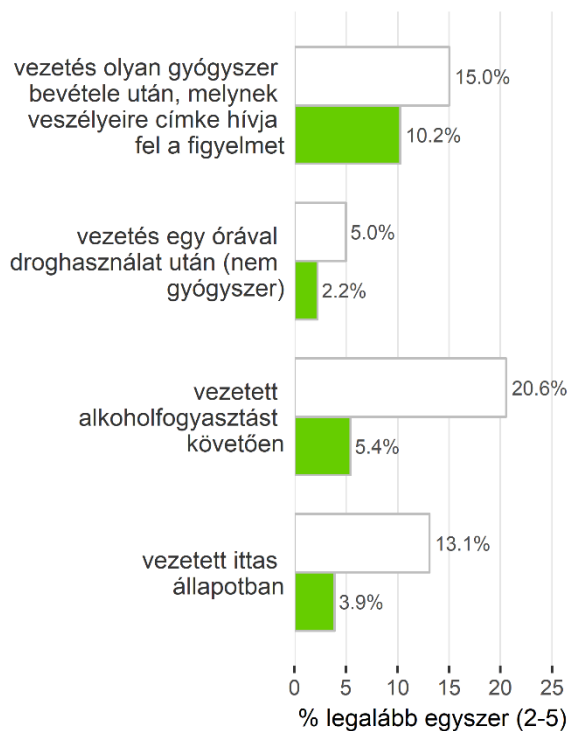


## 2. Eredmények/2.

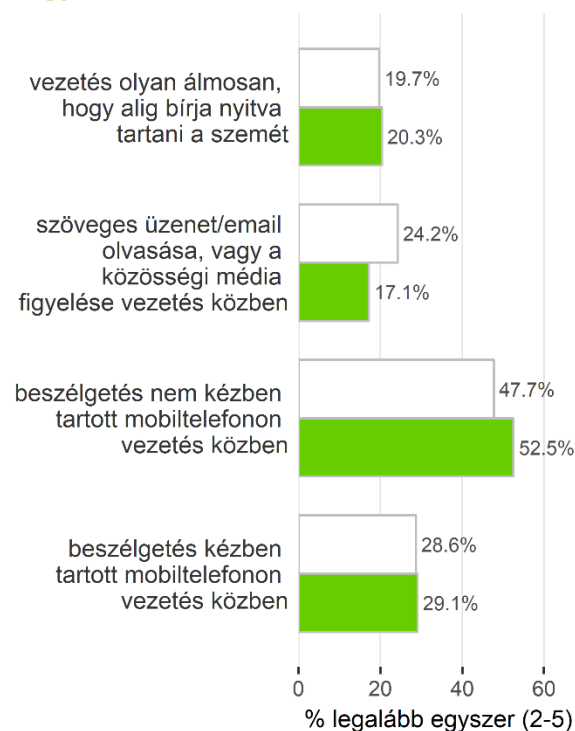
### Önbevalláson alapuló magatartás.

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

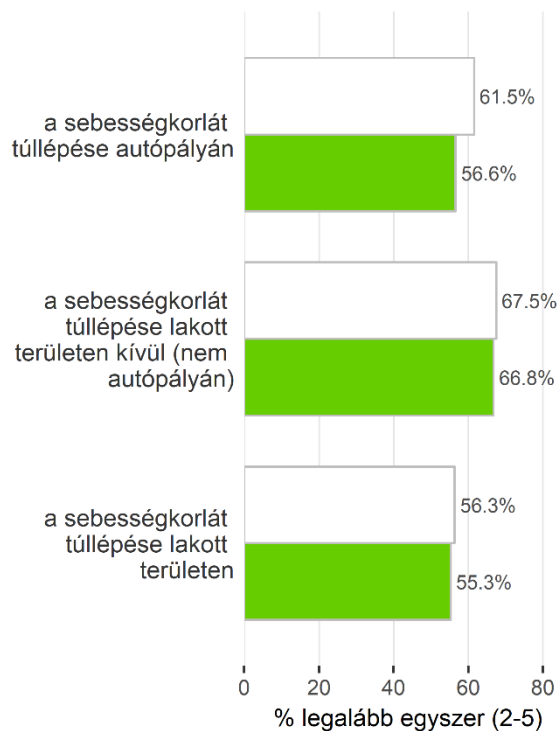


## 2. Eredmények/3.

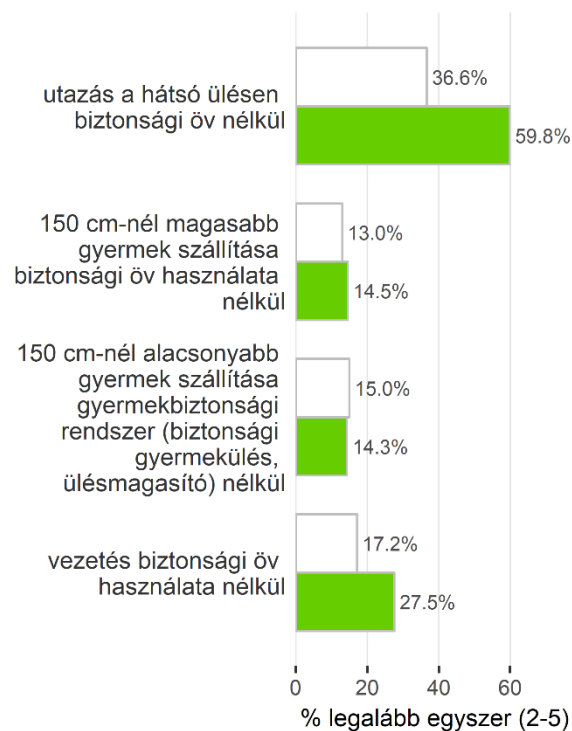
### Önbevalláson alapuló magatartás.

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

#### gyorshajtás személygépkocsi vezetőként



#### biztonsági öv használata személygépkocsiban



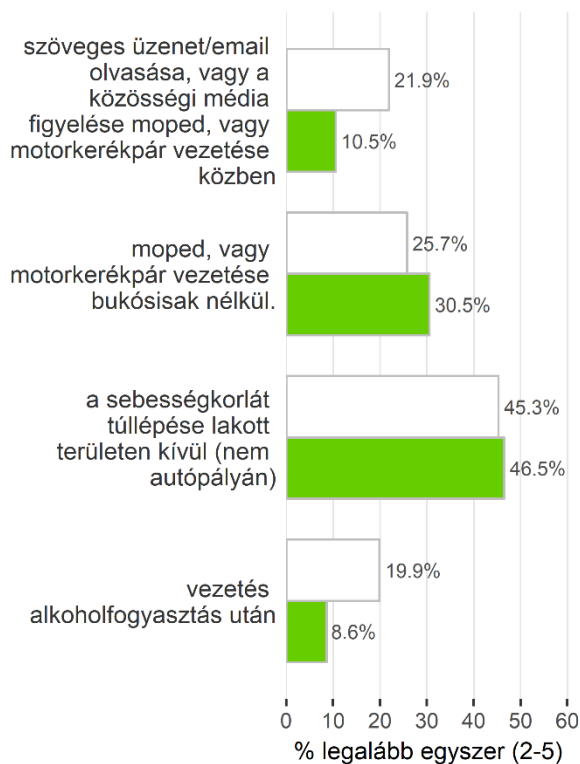


## 2. Eredmények/4.

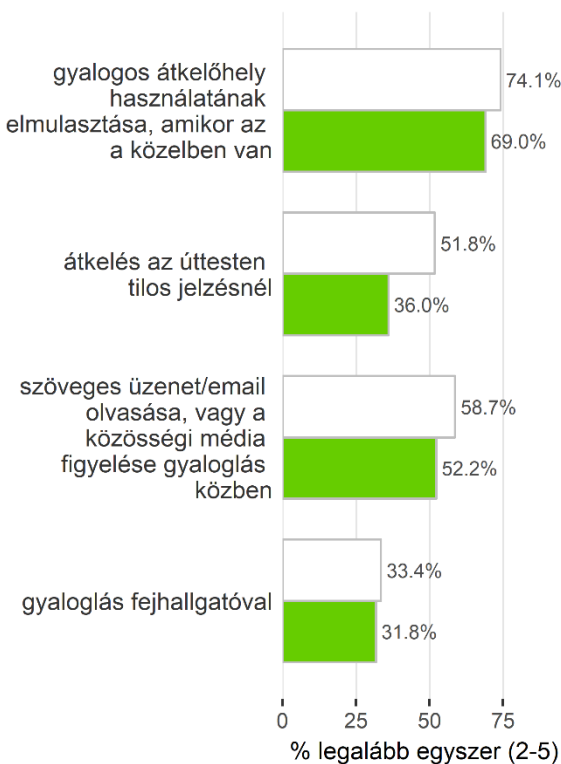
### Önbevalláson alapuló magatartás.

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

#### motorizált kétkerekű



#### gyalogos



## 2. Eredmények/5.

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

### kerékpáros

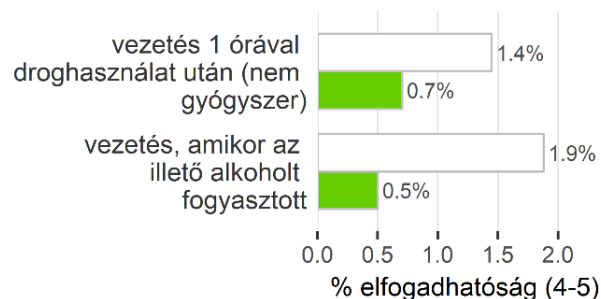


## 2. Eredmények/6.

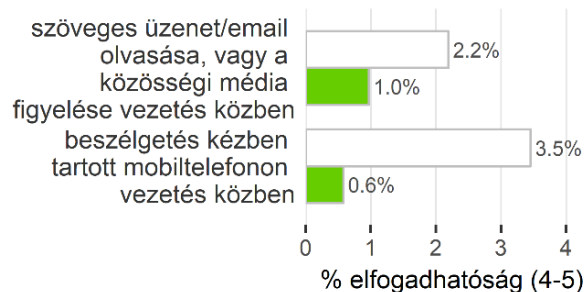
### Személyes elfogadhatóság

Mennyire érzi elfogadhatónak, ha egy személygépkocsi vezetője az alábbi teszi? (5 pontos skála, 1=elfogadhatatlan, 5=elfogadható)

#### befolyásoltság alatti vezetés



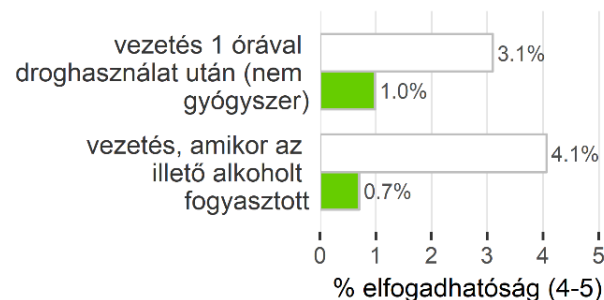
#### figyelemelterelés



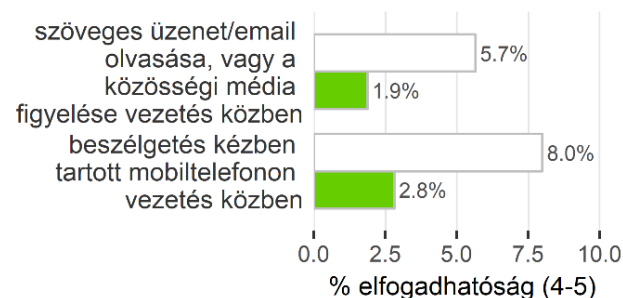
### Mások elfogadhatósága

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



#### figyelemelterelés

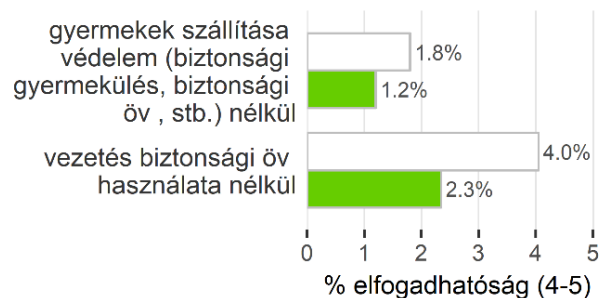


## 2. Eredmények/7.

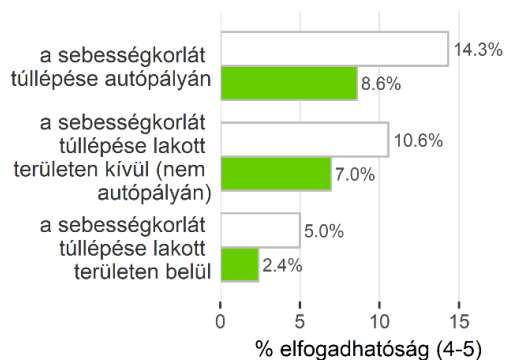
### Személyes elfogadhatóság

Mennyire érzi elfogadhatónak, ha egy személygépkocsi vezetője az alábbi teszi? (5 pontos skála, 1=elfogadhatatlan, 5=elfogadható)

#### biztonsági öv



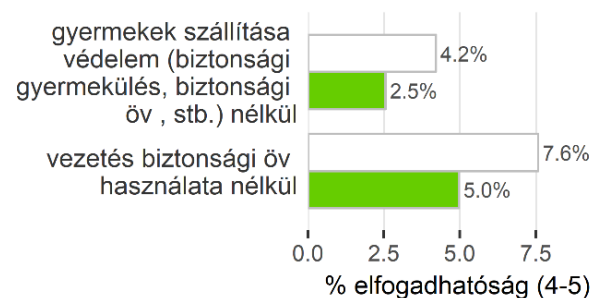
#### sebesség



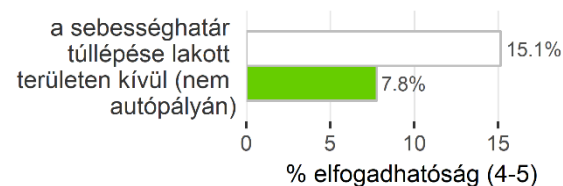
### Mások elfogadhatósága

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



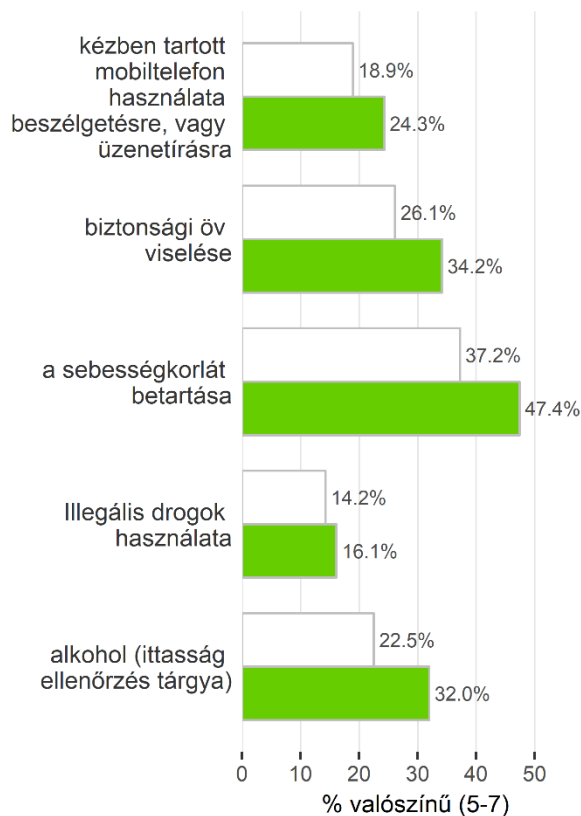
#### sebesség



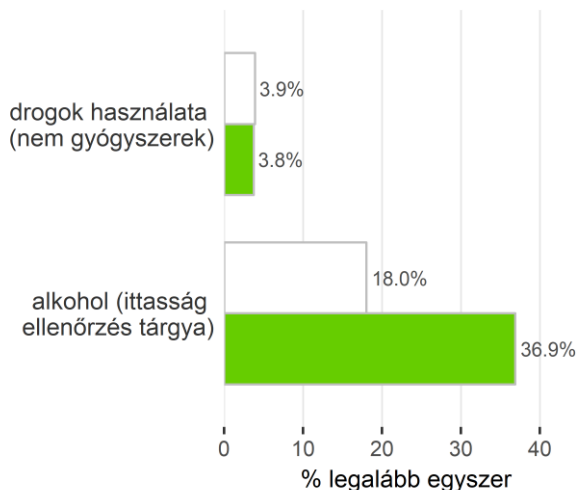
## 2. Eredmények/8.

### 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)



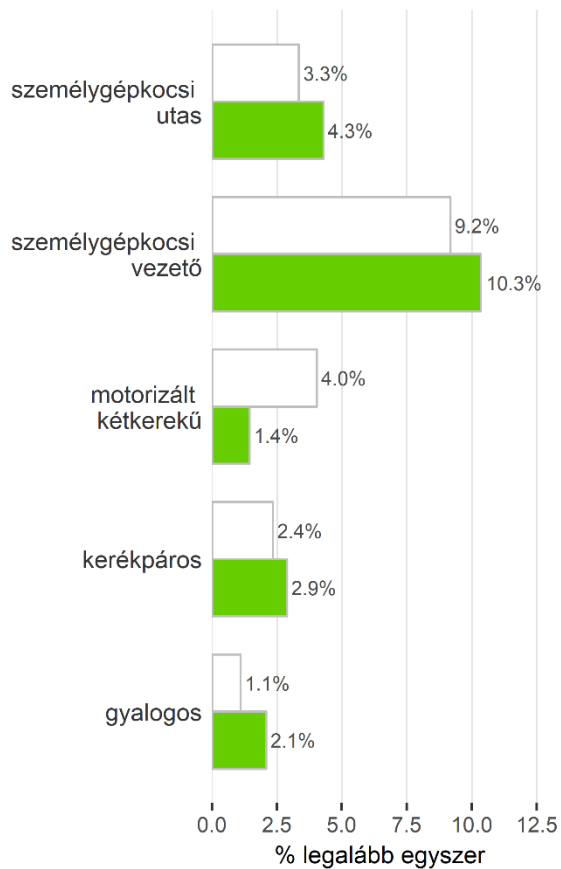
Az elmúlt 12 hónapban (gépkocsi vezetőjeként) hányszor ellenőrizte Önt a rendőrség..... (szám)



## 2. Eredmények/9.

### Részvétel közúti balesetben

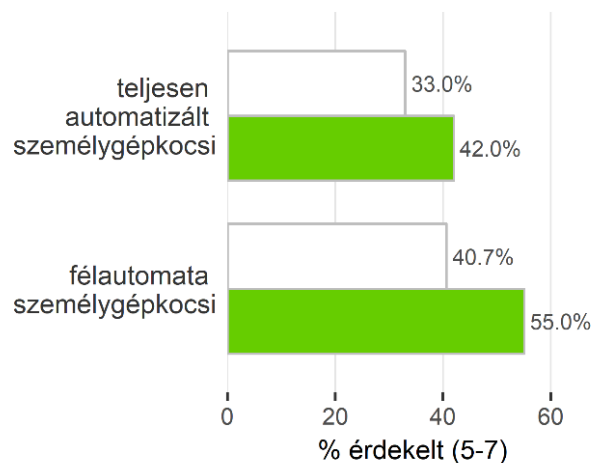
Az elmúlt 12 hónapban hányszor volt közúti baleset részese, mint.....? (szám)



## 2. Eredmények/10.

### Jármű automatizálás

Mennyire érdekelné Önt egy.....használata? (7 fokozatú skála, 1 = egyáltalán nem érdekel, 7= nagyon érdekel)



## 3. Következtetések/1.

Közlekedési mód:

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 nagyobb az európai átlagnál.

Biztonságérzet:

Jelentősebb eltérés itt sem tapasztalható. Legkevésbé a motorkerékpárok és mopedekek 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. Következtetések/2.

Önbevalláson alapuló magatartás.

Személygépkocsi vezetése befolyásoltság alatt:

Itt a hazai adatok minden tekintetben jelentősen kedvezőbbek az európai átlagnál. Azok aránya, akik alkoholfogyasztás után gépjárművet vezettek, mintegy egynegyede Magyarországon az európai átlagnak. (Más országokban őszintébbek, vagy ez valóban kedvező arány?)

Személygépkocsi vezető fáradtsága, figyelemelterelése:

Álmosság 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.

## 3. Következtetések/3.

Gyorshajtás személygépkocsi vezetőként:

Itt is 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.

Biztonsági öv használata személygépkocsiban:

Itt 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 az övet nem viselők aránya Magyarországon 28%, míg az európai átlag 17%.

## 3. Következtetések/4.

### Motorizált kétkerekű

A gyorsajtás 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.

### Gyalogos

A hazai szabálybetartási szint 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.

## 3. Következtetések/5.

### Kerékpáros

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).

## 3. Következtetések/6.

### Személyes elfogadhatóság

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

### Mások elfogadhatósága

A magyar válaszadók itt is minden tekintetben szigorúbbak az európai átlagnál.

## 3. Következtetések/7.

### Rendőri ellenőrzés

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.

## 3. Következtetések/8.

Részvétel közúti balesetben

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

Jármű automatizálás

Mind a félautomata, mind a teljesen automatikus gépkocsik iránti érdeklődés nagyobb mértékű Magyarországon az európai átlagnál (Mit jelent az érdeklődés? Vásárolna? Utazna vele?).

## 3. Következtetések/9.

Az ESRA2 felmérés szerint a katasztrofálisnak 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.



# Köszönöm a figyelmet!

[hollo.peter@kti.hu](mailto:hollo.peter@kti.hu)