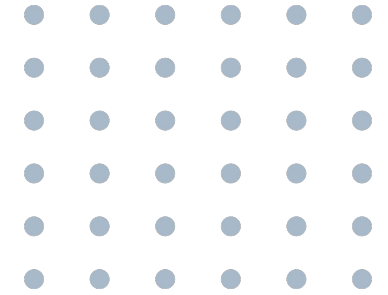




KTI
Alapítva - Since 1938

Magyar
Közlekedéstudományi
és Logisztikai Intézet



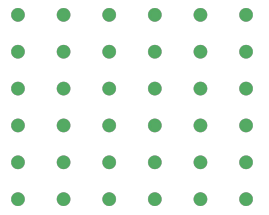
VI. Magyar Közlekedési Konferencia 47. Ütügyi Napok

Eger, 2023. október 17-19.

Közlekedési Szabálykövetés Magyarországon

Berta Tamás

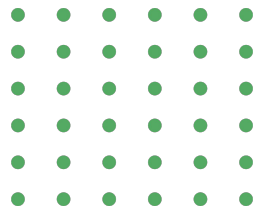
Közlekedésbiztonsági igazgató-helyettes



**A rossz szabálykövetés biztonsági problémákat eredményez.
A biztonsági szabályok korlátozó jellegűek, azok önkéntes követése
tudatosságot igényel.**

Min múlik, hogy érhető el ez a tudatosság?





Szabálykövetés: önkéntes jog- vagy norma követés, vagy szankció elkerülés?

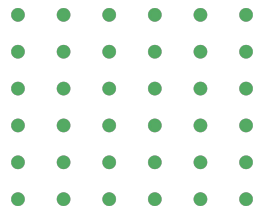
Szabálykövetéshez szükséges:

MEGFELELŐ

Attitűd – általános szabálykövetés (társadalmi norma)? – közlekedési szabálykövetés? -biztonságtudatosság?

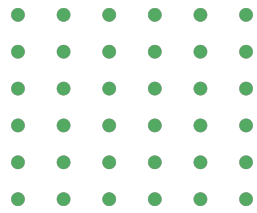
Szabályok – következetes?– elfogadott, életszerű? - bizalom?

Tudás – elegendő? – homogén?



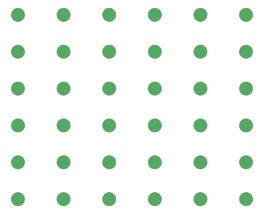
Magyarország értéktérképéről elmondható, hogy a korcsoportok szerinti bontás nem változtat szignifikánsan a kapott eredményeken, ha azonban a felsőoktatásban végzettséget szerzők közt végezzük el a kutatást, merőben más eredményeket kapunk. Ha a **zárt vagy nyitott gondolkodásról** van szó, **hazánkban jellemzően a zárt, magába forduló gondolkodásmód a meghatározó. Ebben az értelemben igen messze áll a nyugati gondolkodásmódtól, inkább közelebb áll a keletihez.** Ez a gyakorlatban az eddigi kutatások alapján azt jelenti, hogy a vallásosság mint érték jelenik meg (ugyanakkor a magyarok érdekes módon szekularizált gondolkodásúnak mondhatók), a család szerepe tradicionálisan kiemelten fontos az egyén életében, a társadalom tagjai inkább a tradicionális nemi szerepeket tartják ideálisnak, a nemzeti köteléket pedig a szabadságjogokkal szemben fontosnak tartjuk. Megállapítható az is, hogy a gazdaság fejlettségéhez mérten jóval zártabb a gondolkodásmód, az Inglehart által felfedezett összefüggés a gazdasági fejlettség és a nyitott gondolkodás közt (Inglehart, 1997:33) ránk kevésbé jellemző.

A felsőoktatásban részt vevők, részt vettek között inkább tolódik el a nyitott felé.



A **társadalmi tőke** az emberek közötti kapcsolatokban megbúvó erőforrás, mely a kapcsolatok mennyiségének, minőségének és struktúrájának függvénye.

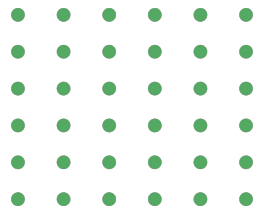
„...a társadalmi tőke jelentős hatással van a halálos balesetek és a halálos közlekedési balesetek számának csökkentésére, különösen azokban a helyzetekben, ahol a járművezetők interakciója szerepet játszik. Az eredmények alátámasztják a proszociális viselkedés hipotézisét, ami arra utal, hogy a társadalmi tőke közlekedésbiztonságra gyakorolt hatása inkább általános, mint a személyes kapcsolatokra jellemző. Az eredményeknek szakpolitikai következményei vannak, mivel azt sugallják, hogy a járművezetők közötti bizalom és együttműködés előmozdítása oktatással és célzott szakpolitikákkal hozzájárulhat a közlekedésbiztonság javításához. „



„a magyarok kétharmada (joggal vagy jogtalanul, nem tudjuk pontosan) úgy gondolja, hogy **ő ugyan tisztességes, de a többiek nem**” (Tóth, 2009:29)

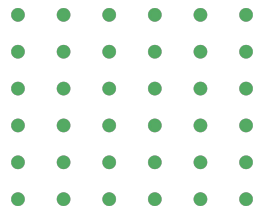
„Azt feltételezhetjük, hogy amikor **egy adott norma** mint viselkedési előírás **széles körben elfogadott**, de a társadalom tagjai úgy tartják, hogy magának a normának a **betartása nem általános, az nagymérvű frusztrációhoz vezethet.**” (Tóth, 2009:30.)

Magyarországról elmondható, hogy az egyének másokba és intézményekbe vetett **bizalma is igen alacsony**, valamint, hogy minél „átpolitizáltabbnak” vélnek egy adott intézményt, annál kevesebb bizalommal fordulnak felé. (Giczi – Sik, 2009.)



A bizalomhiány, a normaszegés és a jogkövetés szorosan kapcsolódik egymáshoz.

„Mindennek a jogkövetésre is van hatása: »**a magyar társadalomban egyre inkább a büntetéstől való félelmet tartják a normakövetés alapjának**«, ami egyébként a hazai helyzettől függetlenül is érthető, hiszen »az erkölcsi megfontolások tartalmuk miatt hiányoznak a modern jogszabályok többségéből. Az állami előírások döntő többségének koordinatív és technikai, illetve kockázatcsökkentő feladata van.«”
(Sajó, 1980:703, idézi: Boda, 2016.)



Egy 2021-es tanulmány (Laurent et al. 2021) tanulmány a közlekedési szabályok betartása és a közlekedésbiztonság közötti kapcsolatot vizsgálja.

A tanulmány rávilágít **a szabályok betartásának fontosságára, mint a társadalmi tőke és a kulturális normák összetevőjére**. Azt sugallja, hogy a koordináció és **a jobb eredmények könnyebben elérhetők, ha a szabályok betartásának közös normája van**, nem pedig a szabályokat betartó és nem betartó járművezetők keveréke.

A szabályok betartása és a balesetek közötti kapcsolat lehet monoton csökkenő vagy harang alakú. Az országok keresztmetszetéből származó empirikus bizonyítékok alátámasztják a szabályok betartása és a közúti balesetek halálos áldozatai közötti harang alakú kapcsolat meglétét.

A tanulmány rávilágít a szabályok betartásának fontosságára, mint a társadalmi tőke és a kulturális normák összetevőjére. Azt sugallja, hogy a koordináció és a jobb eredmények könnyebben elérhetők, ha a szabályok betartásának közös normája van, nem pedig a szabályokat betartó és nem betartó járművezetők keveréke.

Bauer Béla – Déri András:

A szabálykövetés kérdései a KRESZ-szabályozásokkal összefüggésben



Általános szabálykövetés

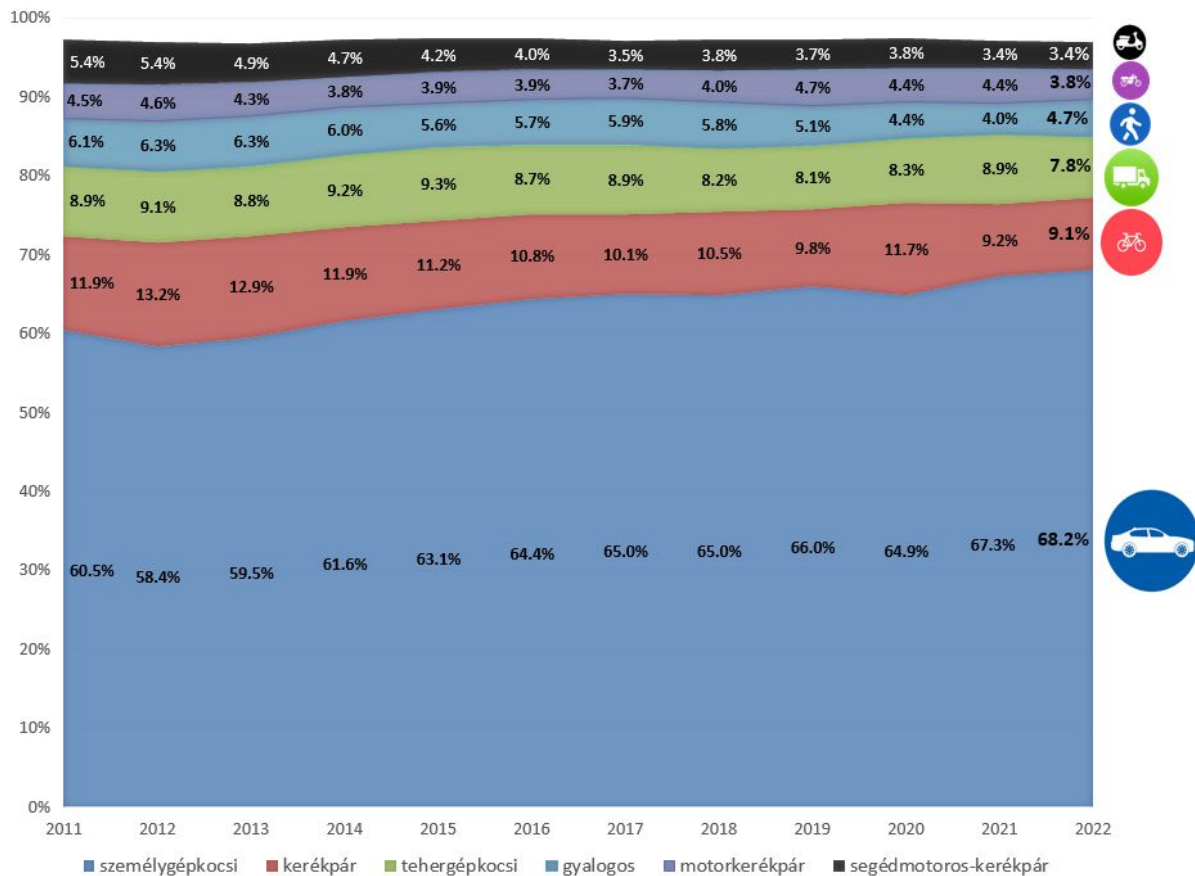
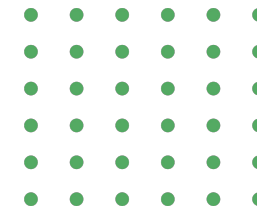
A jövedelemadó bevallások és az áfa befizetés adatainak vizsgálata azt mutatja, hogy az adóelkerülés még az alsó becslések szerint is jelentős mértékű Magyarországon. Az adóelkerülés számos nemzetközi becslés eredménye szerint nemzetközi összehasonlításban is nagymértékűnek tekinthető.

(Az adóoptimalizálástól az optimális adóig - az első lépés Adóelkerülés és a magyar adórendszer Krekó Judit és P. Kiss Gábor)

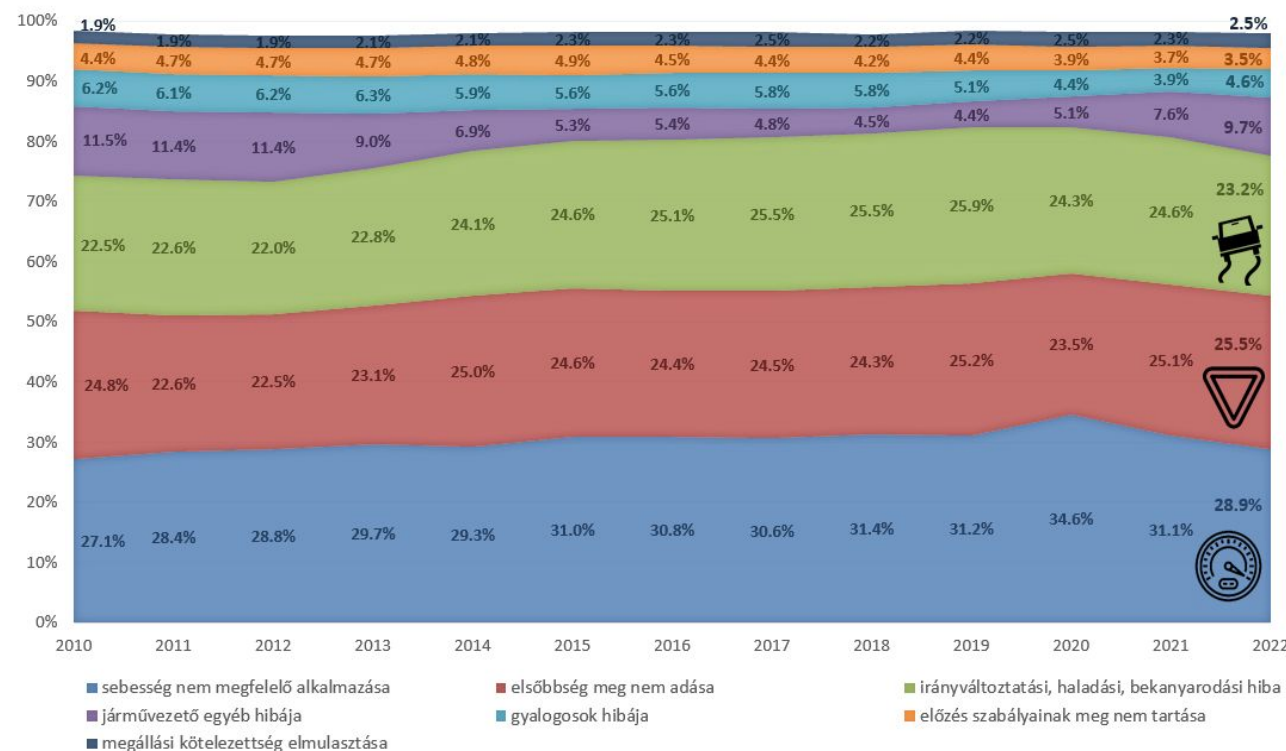
Ellenőrzött munkáltatók száma: 1095 Ebből szabálytalansággal érintett munkáltatók száma: 984 (86,86%)

(Összefoglaló jelentés „Építőipari kivitelezési tevékenységek munkavédelmi célvizsgálatáról (2021. május 2. - 2021. szeptember 30.)”)

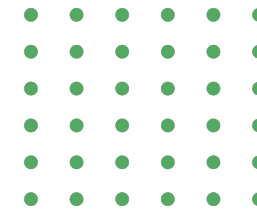
Vizsgáljuk a közlekedési szabálykövetést a sebességválasztáson keresztül!



Baleseti okozók és baleseti okcsoportok részarányainak alakulása Magyarországon (forrás: KTI)



Közlekedési szabálykövetés - Sebesség nem megfelelő megválasztása

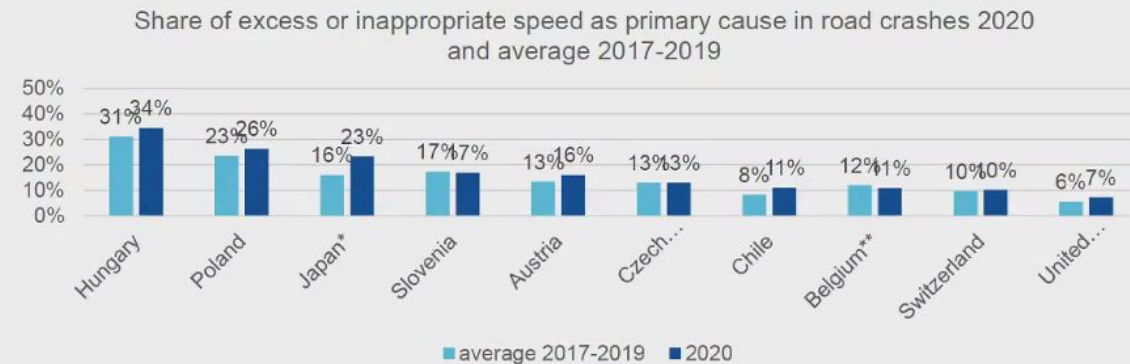


A nem megfelelő sebességválasztás miatti balesetek aránya (forrás: KTI gyűjtés, 2022)

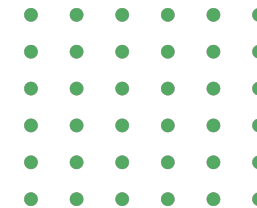
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Csehország | 18,26% | 17,74% | 15,30% | 14,54% | 14,45% | 13,80% | 13,22% | 12,44% | 13,26% | 13,58% |
| Lengyelország | 28,30% | 28,20% | 26,10% | 24,90% | 24,70% | 24,10% | 22,70% | 23,60% | 26,30% | 25,50% |
| Szlovénia | 16,40% | 18,50% | 17,80% | 17,50% | 18,80% | 17,30% | 17,90% | n.a. | n.a. | n.a. |
| Szlovákia | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 12% | 14% | 13% |
| Németország | 16,44% | 16,74% | 15,17% | 15,38% | 15,26% | 14,89% | 13,65% | 13,72% | 14,03% | 14,18% |
| Ausztria | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 13,60% | 13,80% | 16,20% | 13,90% |
| Magyarország | 28.82% | 29.67% | 29.27% | 30.98% | 30.81% | 30.62% | 31.37% | 31.16% | 34.55% | 31.06% |

A nem megfelelő sebességválasztás miatti balesetek aránya (forrás: KfV gyűjtés, 2021)

Share of excess or inappropriate speed as primary cause in crashes



*share of crashes that occurred at speeds exceeding the speed limit
 **share of crashes with lost control of steering as crash cause
 ***excess or inappropriate speed as contributing factor for road crash



Országos összesített biztonságiöv-viselési arány (2022)

Biztonsági öv helyes használata

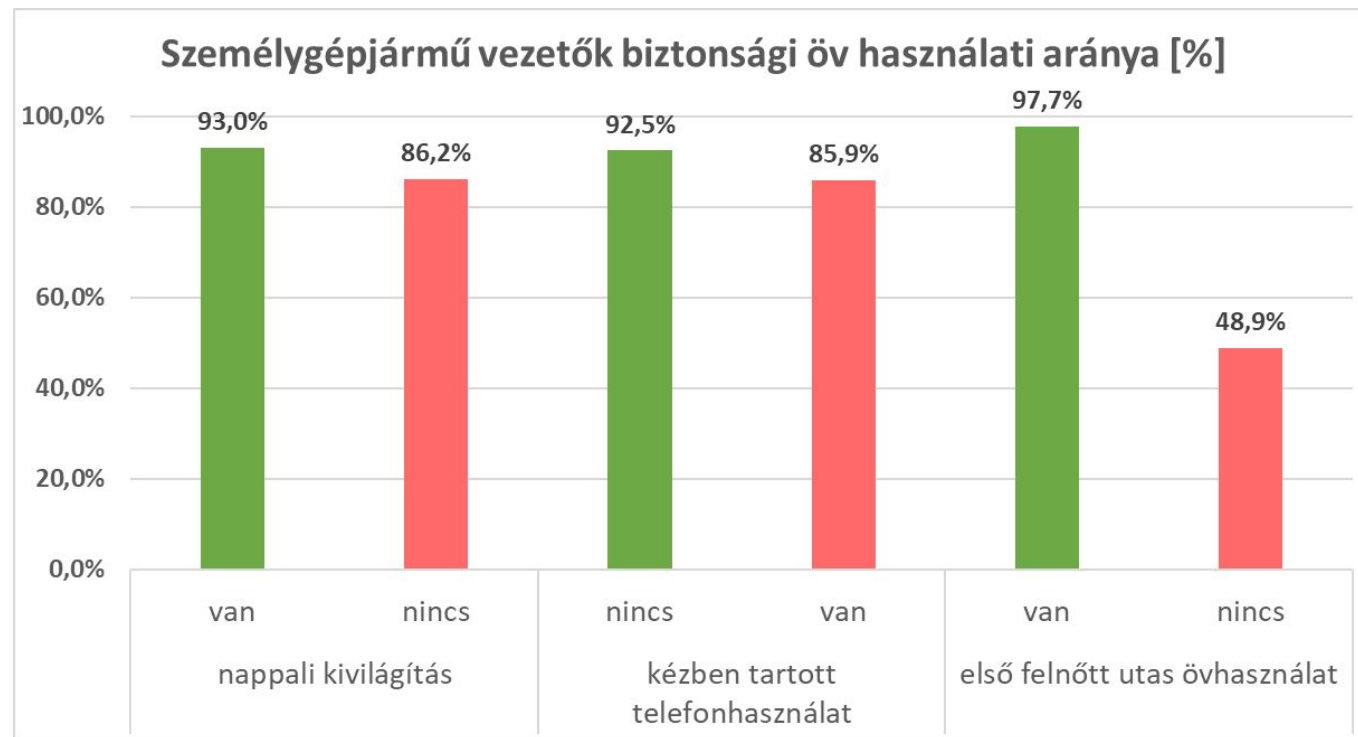
Járművezetők
88,5%

Első utasok
87,3%



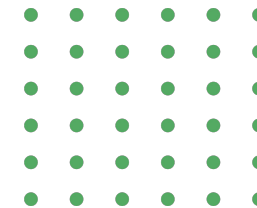
Hátsó utasok
57,1%

Gyermekbiztonsági rendszer helyes használata
60,9%



Forrás: HRSP, ORFK-OBB

Forrás: KTI kutatás,
kutatás vezetője: Krizsik Nóra



Sebességkorlátot átlépők arányának vizsgálata autópályánként (Forrás: KTI, MK. 2020. évi adatai alapján)

Hétköznapok

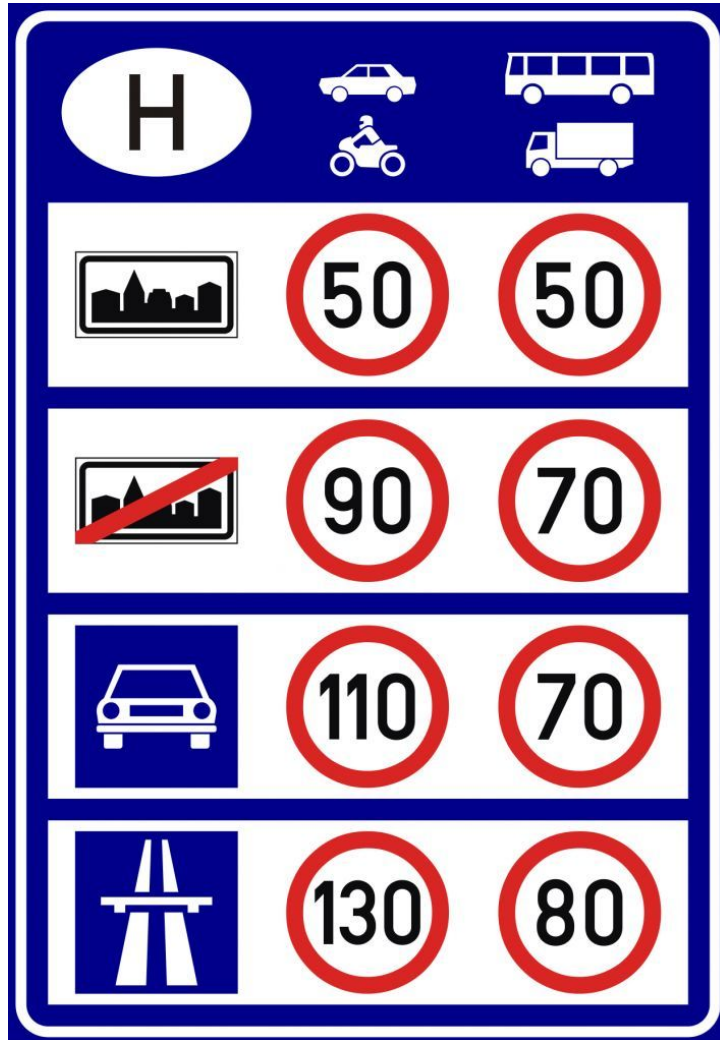
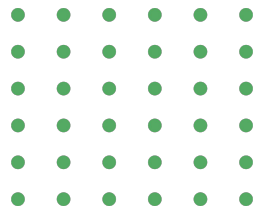
| Autópálya | Mérőhelyek száma | Sebességkorlátot átlépők arányainak átlaga | Sebességkorlátot átlépők legnagyobb aránya | Sebességkorlátot átlépők legkisebb aránya |
|-----------|------------------|--|--|---|
| M1 | 12 | 17,4% | 37,9% | 9,3% |
| M3 | 18 | 27,5% | 35% | 15,6% |
| M4 | 4 | 9,1% | 15,7% | 1,7% |
| M5 | 17 | 23,9% | 37% | 11,3% |
| M6 | 15 | 29,3% | 37,5% | 1,1% |
| M7 | 11 | 28% | 50,8% | 6% |
| M8 | 2 | 11,6% | 12,8% | 10,3% |
| M15 | 3 | 6,9% | 13,1% | 2% |
| M30 | 2 | 20,6% | 27% | 14,1% |
| M35 | 5 | 23,3% | 33,7% | 12,3% |
| M43 | 6 | 11,1% | 16,3% | 2,9% |
| M60 | 3 | 28,6% | 32,6% | 21,7% |

Szabad és munkaszüneti napok

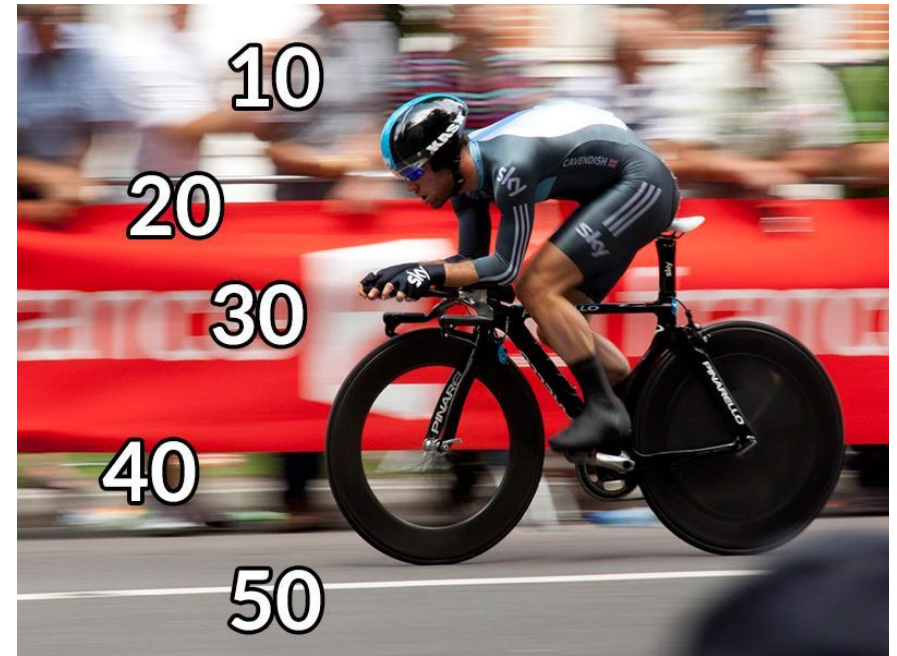
| Autópálya | Mérőhelyek száma | Sebességkorlátot átlépők arányainak átlaga | Sebességkorlátot átlépők legnagyobb aránya | Sebességkorlátot átlépők legkisebb aránya |
|-----------|------------------|--|--|---|
| M1 | 12 | 24% | 51,7% | 12,5% |
| M3 | 18 | 34,1% | 43,4% | 22,7% |
| M4 | 4 | 15,6% | 31,3% | 2,8% |
| M5 | 17 | 31,1% | 47,4% | 14,6% |
| M6 | 15 | 36% | 45% | 1,2% |
| M7 | 11 | 35,3% | 62,9% | 6,4% |
| M8 | 2 | 16,2% | 19% | 13,4% |
| M15 | 3 | 12,45 | 24,7% | 3,7% |
| M30 | 2 | 27,3% | 34,5% | 20,1% |
| M35 | 5 | 29,1% | 40,8% | 17% |
| M43 | 6 | 15,9% | 23,5% | 4,4% |
| M60 | 3 | 33,7% | 38,6% | 25,1% |

RBM értéke (2020):

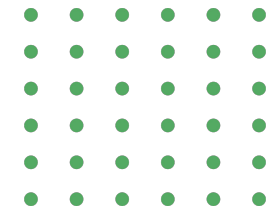
- Gyorshajtással leginkább érintett autópálya szakaszokon (30 szakasz): 0,41;
- Gyorshajtással legkevésbé érintett autópálya szakaszokon (31 szakasz): 0,27;
- Teljes országos autópálya-hálózaton: 0,35.



- 65 km/h
- 105 km/h
- 130 km/h
- 150 km/h



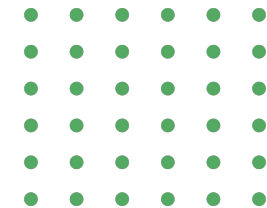
Forrás:
kerekgurublog.hu





KTI
Alapítva - Since 1938

Szabályok – bizalom



Baleset-megelőzés
Tegnap, 7:22 · 🌐

Alkalmi és profi gyorskocsik vigyázzatok!
<https://kreszvaltozas.hu/.../kirajzanak-a-traffipaxok-a-/>



KRESZVALTOZAS.HU
Kirajzanak a "traffipaxok" a héten! - kreszvaltozas.hu
Augusztus 8-14 között, tehát hétfőtől vasárnapig egyhetes fokozot...

Róbert

Kell a pénz...

Ennek semmi köze a balesetmegelőzéshez régóta!!! 🤔🤔



Tetszik Válasz 1 n.



Csaba

Akkor az autópályán 148-ra lassít mindenki?

Zoltán

Helyes helyes tegyék is a dolgokat

Zoltán

Van blokkolom jöhettek 🤔🤔

Tetszik Válasz 1 n.



Antal

Nagyon jól teszik hisz ez a dolguk, a másik meg hogy sokan azt hiszik tisztelet a kivételnek hogy rájuk nem vonatkozik a törvény és mennek mint az idióták, pedig csak a szabályokat kellene betartani.

Tetszik Válasz 1 n.



Zoltán [redacted]
Helyes helyes tegyék is a dolgokat

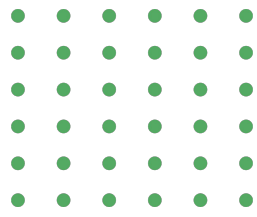
Csaba [redacted]
Akkor az autópályán 148 ra lassit mindenki?

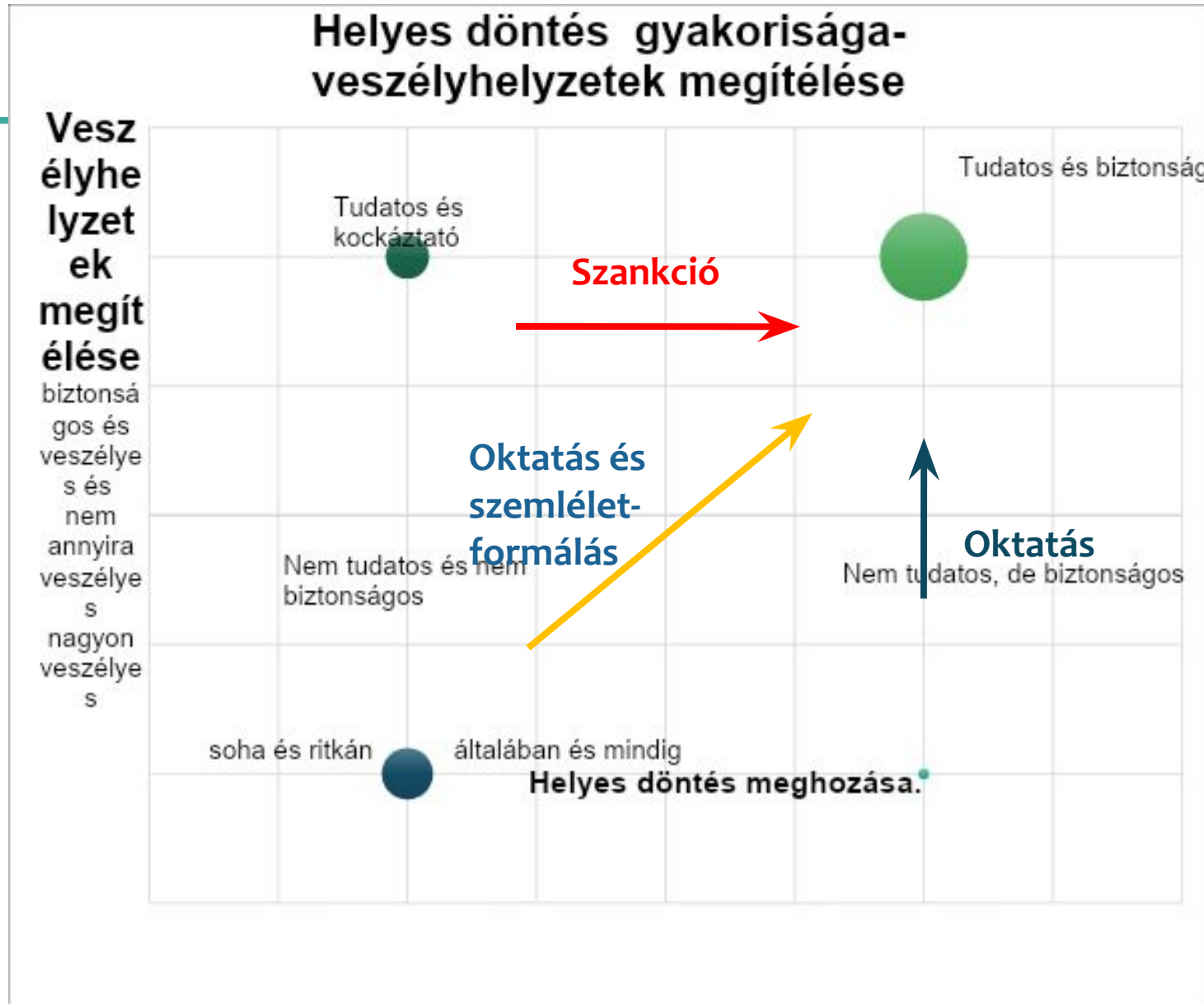
Róber [redacted]
Kell a pénz...
Ennek semmi köze a balesetmegelőzéshez régóta!!! 😡😡
Tetszik Válasz 1 n. 6

[redacted] Zoltán
Van blokkolom jöhettek 😂
Tetszik Válasz 1 n. 3

Helyes döntés gyakorisága- veszélyhelyzetek megítélése

Veszélyhelyzetek megítélése
biztonságos és veszélyes és nem annyira veszélyes nagyon veszélyes

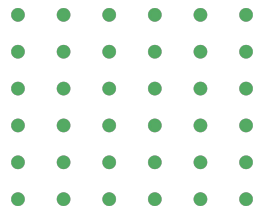






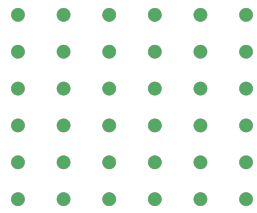
- Jó a jelenlegi megközelítésünk a szabályozásnál?
- Van alapvető társadalmi norma, amire építhetünk?
- Megfelelő a presztízse a szabályoknak? Javítható lenne?
- Lehet e a biztonságtudatosság a közlekedési szabálykövetés alapnormája? Mi kell ehhez?

- Minden feltételt megteremtettünk?
- Valós megoldásokat kínálunk?
- A jelenlegi szabályozási és szankcionálási filozófiánk a helyes?

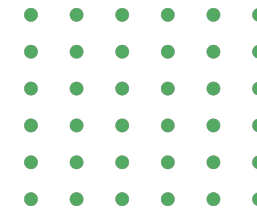


KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!

Berta Tamás
berta.tamas@kti.hu



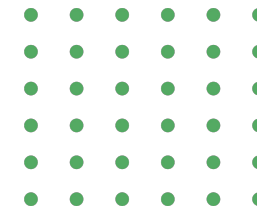
Ha még maradt egy kis idő...



Nagyon veszélyesnek ítéli a szituációt?

- Mobilhasználat közlekedés során: 47%
- Bukósisak nélkül kerékpározni: 9%
- Gyorshajtás: 28%
- Ittas vezetés: 49%





Mindig így cselekszik?

- Úttesten való átkelés előtt alaposan körülnéz: 81%
- Mobilozás mellőzése: 53%
- Biztonsági öv viselése: 71%
- Bukósisak viselése (kp): 13%

