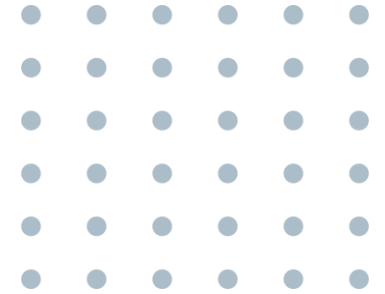




KTI
Alapítva - Since 1938

Magyar
Közlekedéstudományi
és Logisztikai Intézet



Új megoldások a közösségi közlekedésben

2023.11.08.

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, hogyan 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?



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 vizsgálta.

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.



Általános szabálykövetés

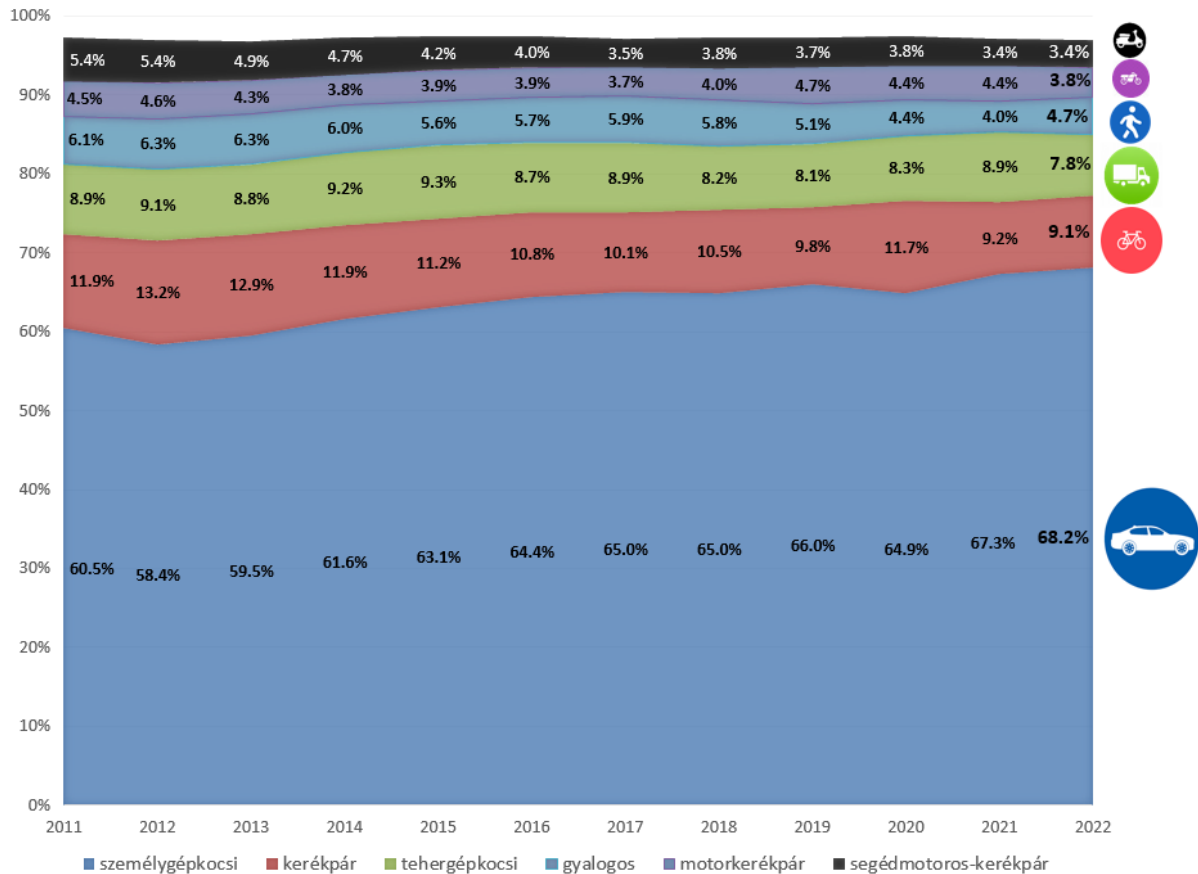
A jövedelemadó bevallások és az áfa befizetés adatainak vizsgálata azt mutatja, hogy az adóelkerülés még az alsó becslések szerint is jelentős mértékű Magyarországon. Az adóelkerülés számos nemzetközi becslés eredménye szerint nemzetközi összehasonlításban is nagymértékűnek tekinthető.

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

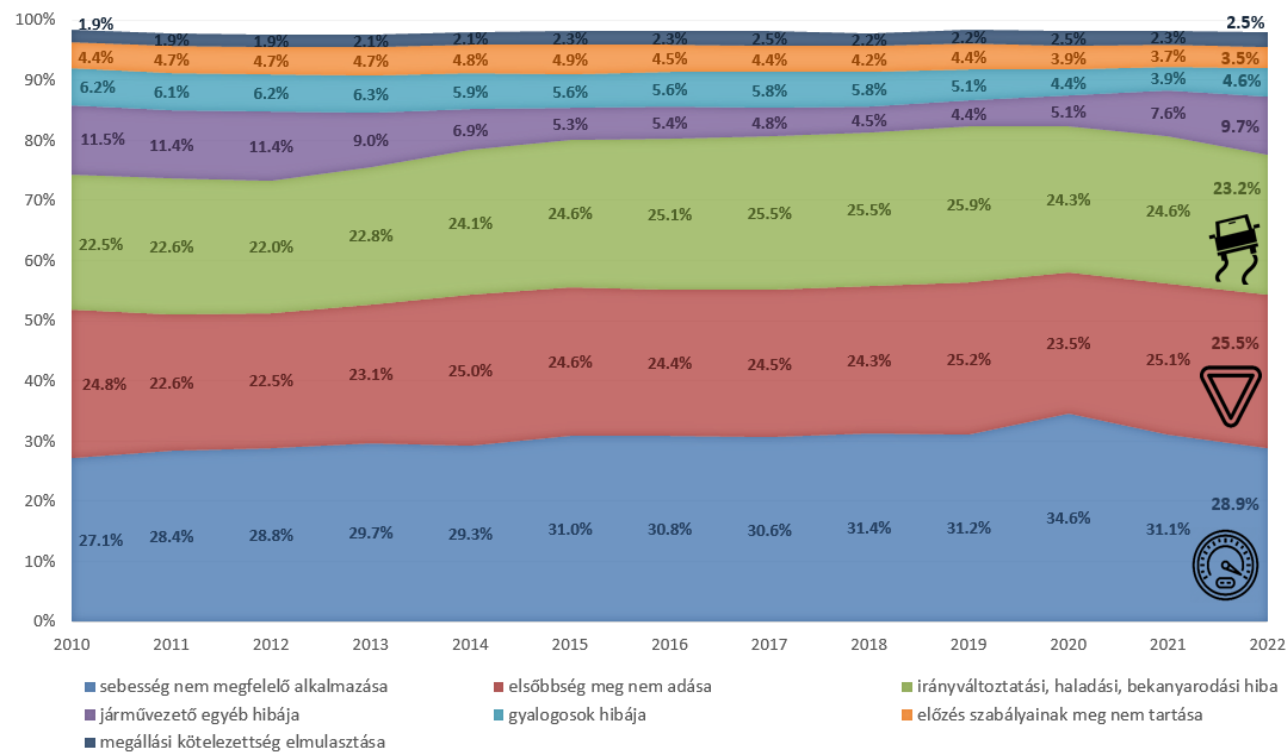
Ellenőrzött munkáltatók száma: 1095 Ebből szabálytalansággal érintett munkáltatók száma: 984 (86,86%)

(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)



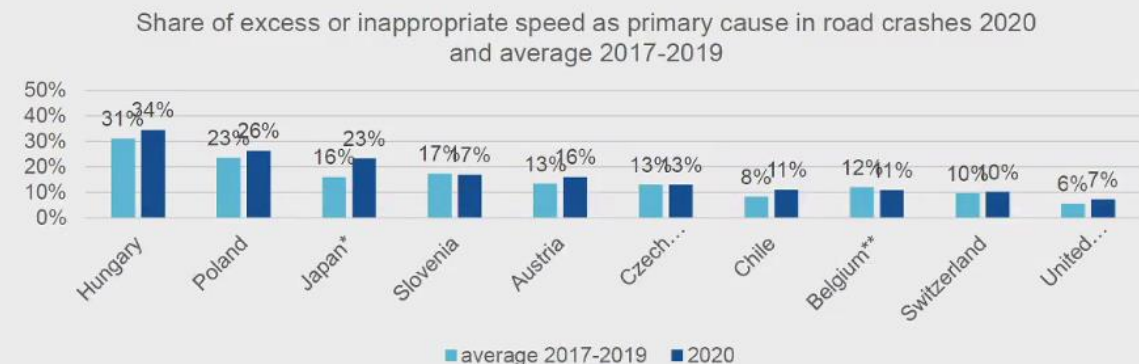


A nem megfelelő sebességválasztás miatti balesetek aránya (forrás: KTI gyűjtés, 2022)

	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

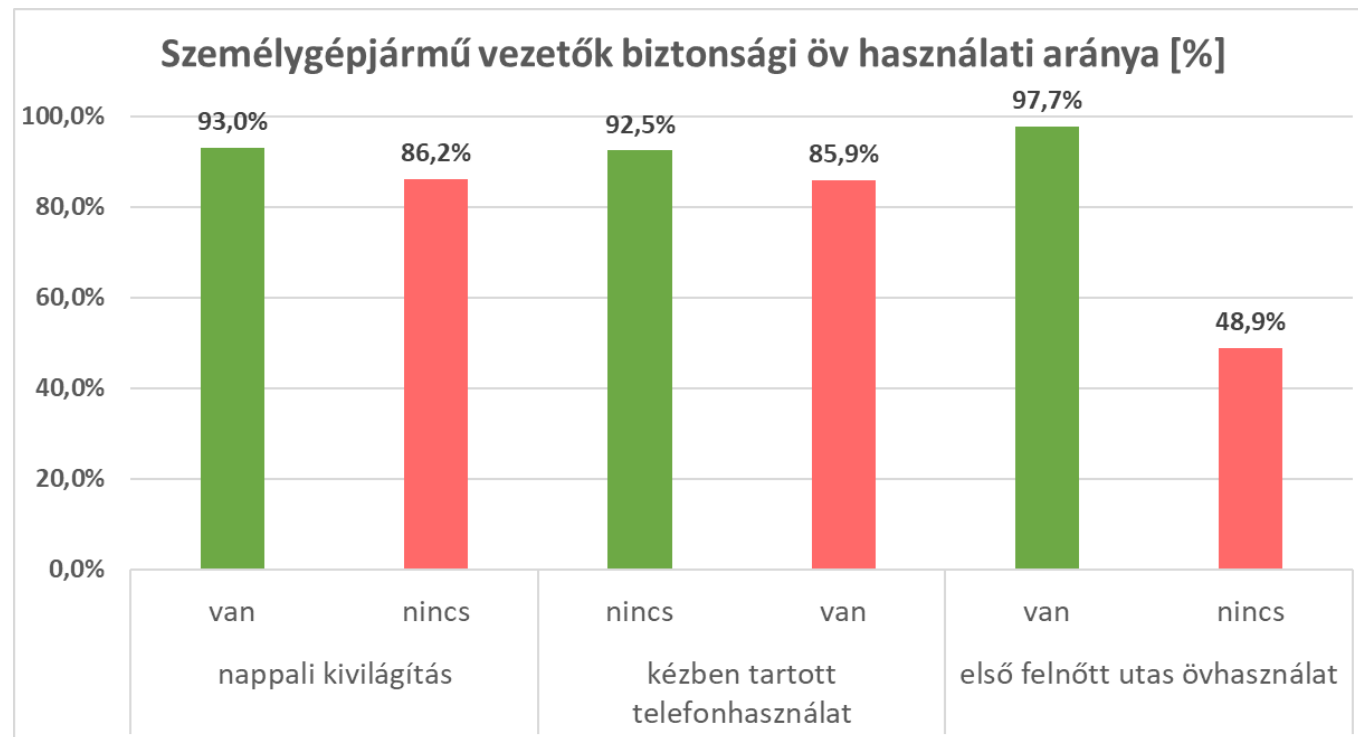
Járművezetők
88,5%

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

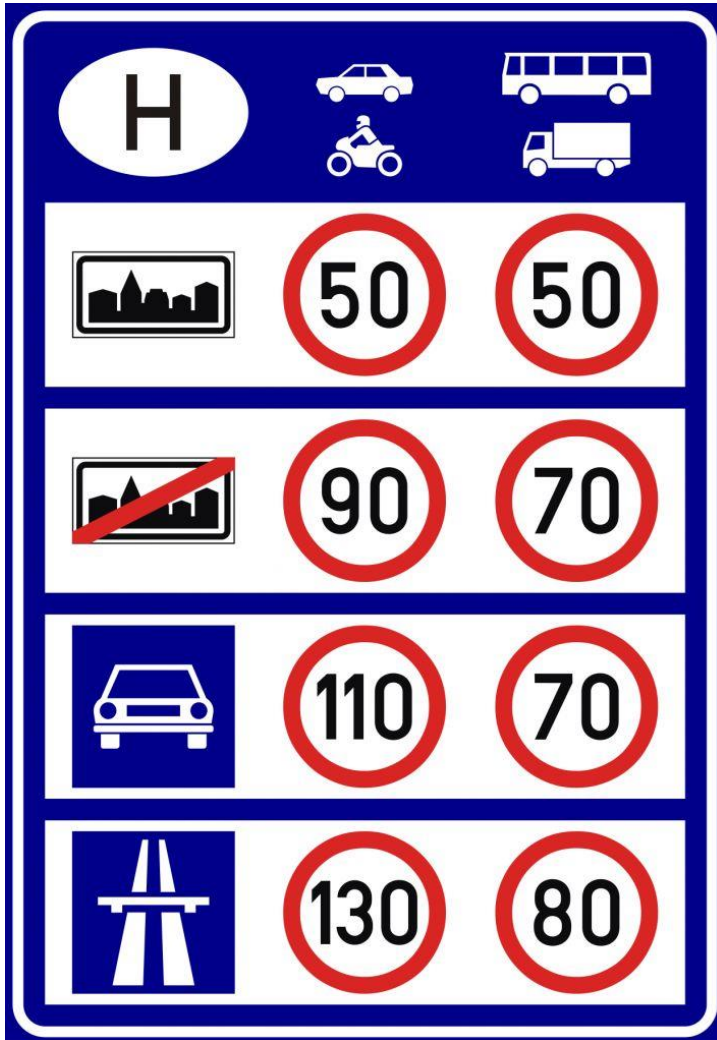
Autópálya	Mérőhelyek száma	Sebességkorlátot átlépők arányainak átlaga	Sebességkorlátot átlépők legnagyobb aránya	Sebességkorlátot átlépők legkisebb aránya
M1	12	17,4%	37,9%	9,3%
M3	18	27,5%	35%	15,6%
M4	4	9,1%	15,7%	1,7%
M5	17	23,9%	37%	11,3%
M6	15	29,3%	37,5%	1,1%
M7	11	28%	50,8%	6%
M8	2	11,6%	12,8%	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

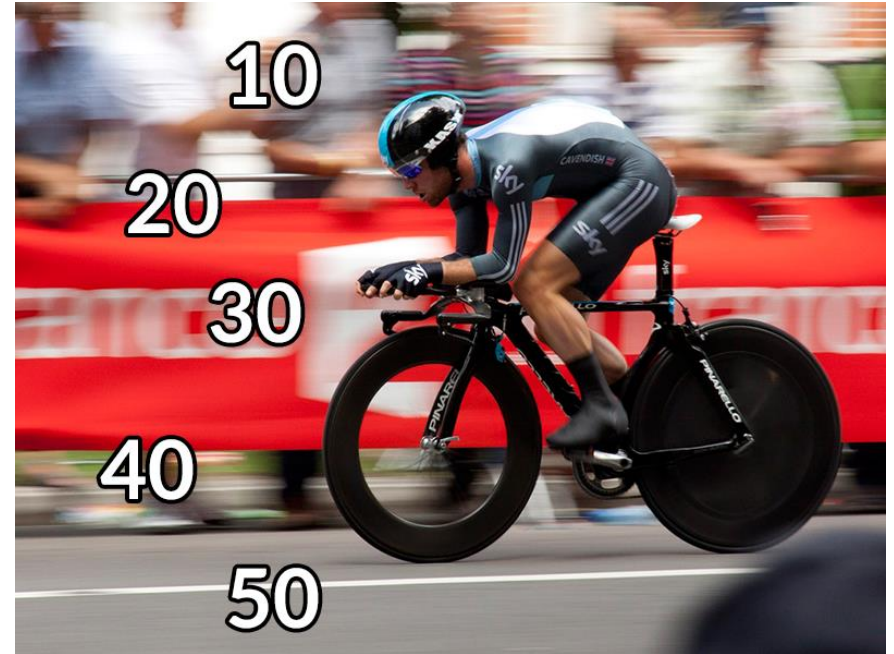
Autópálya	Mérőhelyek száma	Sebességkorlátot átlépők arányainak átlaga	Sebességkorlátot átlépők legnagyobb aránya	Sebességkorlátot átlépők legkisebb aránya
M1	12	24%	51,7%	12,5%
M3	18	34,1%	43,4%	22,7%
M4	4	15,6%	31,3%	2,8%
M5	17	31,1%	47,4%	14,6%
M6	15	36%	45%	1,2%
M7	11	35,3%	62,9%	6,4%
M8	2	16,2%	19%	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





Baleset-megelőzés
Tegnap, 7:22 · 🌐

Alkalmi és profi gyorshajtók 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 [redacted]
Kell a pénz...
Ennek semmi köze a balesetmegelőzéshez régóta!!! 😂😂
Tetszik Válasz 1 n.

Csaba [redacted]
Akkor az autópályán 148 ra lassit mindenki?
Tetszik Válasz 1 n.

Zoltán [redacted]
Helyes helyes tegyék is a dolgokat

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

Antal [redacted]
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. 30



Zoltán [redacted]
Helyes helyes tegyék is a dolgokat

Csaba [redacted]
Akkor az autópályán 148 ra lassít 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

veszélyes és nagyon veszélyes
biztonságos és nem annyira veszélyes

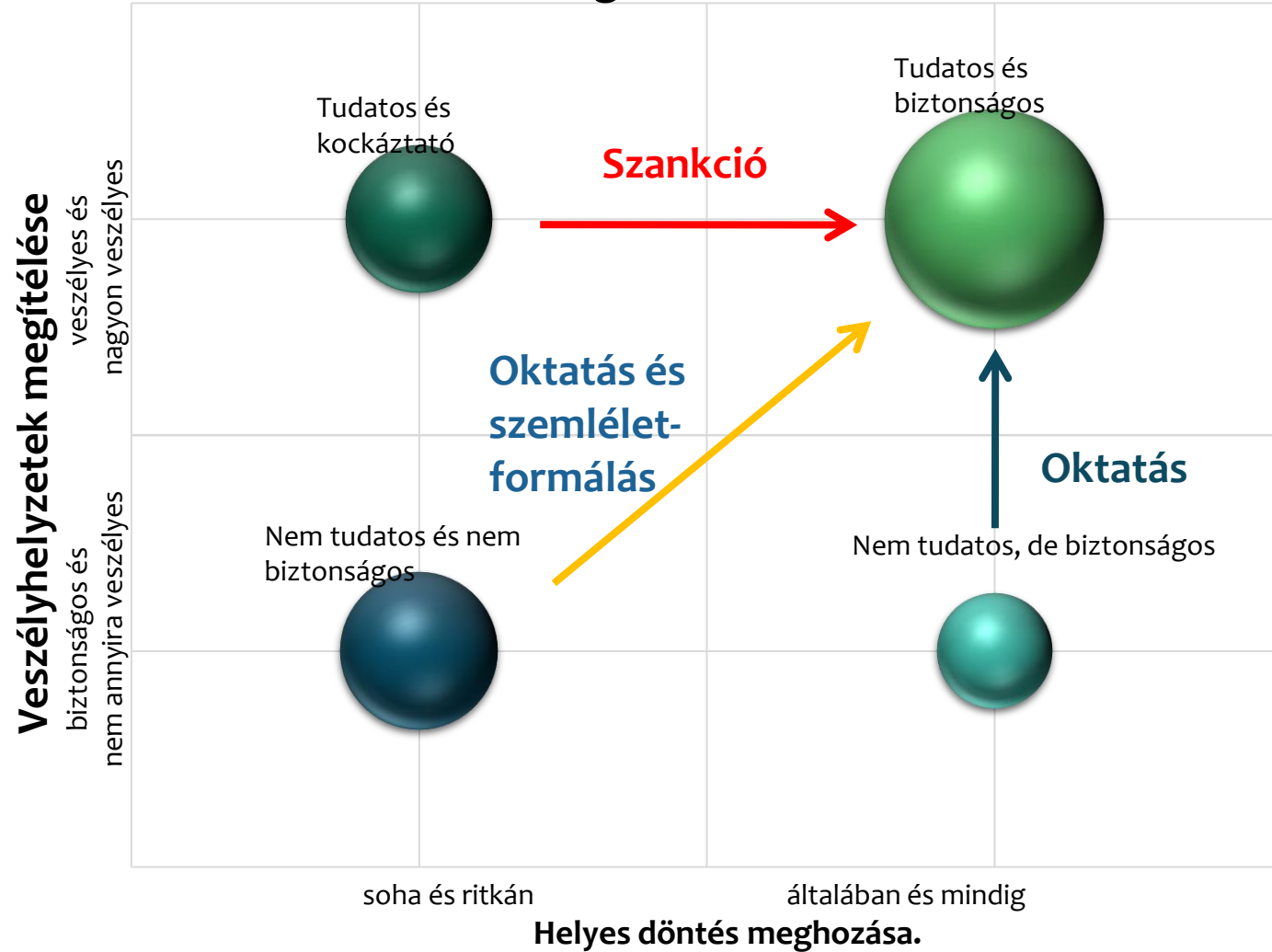


Lelkes rajongó
Gábor [redacted]
Rábaxtak, szervizben van a verdám. 😭🙌
Tetszik Válasz 1 n. 3

Helyes döntés meghozása.



Helyes döntés gyakorisága- veszélyhelyzetek megítélése





- 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?
- Jelenleg tekinthető társadalmi tőkének a bizalom?





KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!

Berta Tamás
berta.tamas@kti.hu