



NÉHÁNY KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TELJESÍTMÉNYMUTATÓ ALAKULÁSA 2015 VÉGÉN – 2016 ELEJÉN

A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TELJESÍTMÉNYMUTATÓKRÓL ÁLTALÁBAN

Számos közlekedésbiztonsági teljesítménymutató létezik, fontosságuk eltérő. Általában egy teljesítménymutató fontossága abból ítélhető meg, hogy mennyire szorosan függ össze a balesetek, sérülések okozásával, jelentős szerepet játszik-e a balesetek bekövetkezésében, és befolyásolható-e közlekedésbiztonsági programokkal és intézkedésekkel. A leggyakrabban használt közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók elsősorban a gépjárművezető, illetve utasai magatartását, viselkedését jellemzik (pl. sebesség megválasztása a sebességkorláthoz képest, ittas vezetés, biztonsági öv használata). Ezeken túl is kiterjedten alkalmaznak teljesítménymutatókat a közlekedésbiztonság egyéb összetevőinek jellemzésére, például az infrastruktúrával, a járművel, valamint a sürgősségi ellátással kapcsolatos körülmények leírására, értékelésére. A teljesítménymutatók elemzésével, körének bővítésével lehetővé válik a közlekedésbiztonság javítását célzó kezdeményezések hatásainak részletesebb, célra orientált értékelése, valamint a közlekedésbiztonsági problémák okainak mélyebb feltárása, megértése. A teljesítménymutatók körének bővítésén kívül az eredményesség javítható a közlekedésbiztonsági akcióprogramokba történő szerves beépítésükkel, a célkitűzések számszerű megfogalmazásával, mérhetővé tételével.

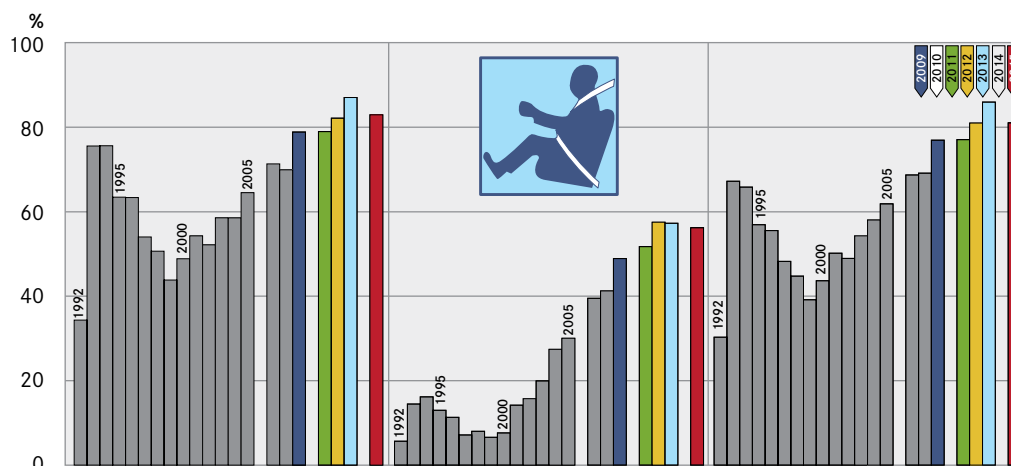
A teljesítménymutatókkal szemben támasztott legfontosabb követelmények a következők (Safety Net, 2006):

1. a balesetek és az áldozatok (meghaltak, sérültek) számával oksági összefüggésben álljon;
2. közlekedésbiztonsági programokkal és intézkedésekkel befolyásolható legyen;
3. megbízhatóan és egyszerűen mérhető legyen.

Az alábbiakban a teljesség igénye nélkül adunk áttekintést a témakörben folyt kutatások eredményeiről.

BIZTONSÁGI ÖVEK

A biztonsági övet viselők aránya az egyik, ha nem a legfontosabb – a gépjárművezetők, illetve gépjármű utasok szabálykövetési szintjét, valamint a tudatformálás és rendőri ellenőrzés hatékonyságát tükröző – közlekedésbiztonsági teljesítménymutató. Magyarország e tekintetben szinte egyedülállóan hosszú és megbízható idősorokkal és a legjobb EU-gyakorlatok (best practices) közé sorolható adatgyűjtési módszerekkel rendelkezik.



1. ábra: Átlagos biztonsági övviselési arányok Magyarországon 1992 és 2015 között.
 1. oszlop: első ülések, 2. oszlop: hátsó ülések, 3. oszlop: összes átlaga. Forrás: Prof. Dr. Holló Péter

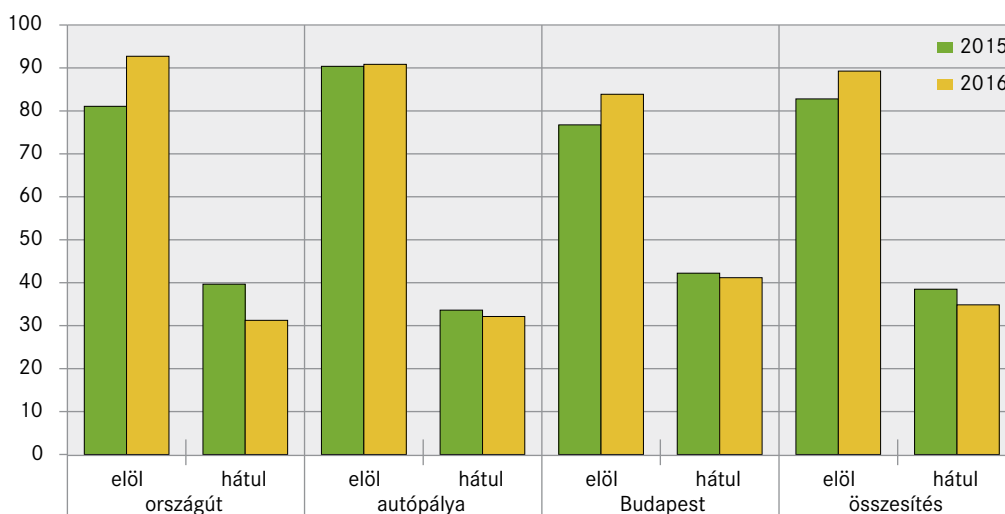


2013 után, egy év kihagyással, 2015 végén került sor több közlekedésbiztonsági teljesítménymutató, köztük a biztonsági övet viselők arányának országos, reprezentatív minta alapján történő felmérésére. A munka során útkategóriánként (autópályán, lakott területen kívüli országúton, lakott területen) 1040, összesen 3120 személygépkocsi út menti megfigyelésére került sor [1].

Az 1. ábra a személygépkocsi-vezetők és –utasok biztonsági övviselési arányát szemlélteti az első és hátsó üléseken, illetve az összes ülésen 1992 és 2015 között. Az 1992 óta – néhány év kihagyással – végzett megfigyelések tanúsága szerint az 1999. évi mélypontot követően mind az első, mind a hátsó üléseken növekvő irányzatot mutatott a biztonsági övet viselők aránya. Az 1995. évi megelőző, 2013-as megfigyelt értékek a legmagasabbak voltak az addig vizsgált időszakban. Jól látható, hogy az egyébként viszonylag ritkán használt hátsó üléseken maradt még nagyobb lehetőség a biztonsági övviselési arány növelésére. Az arányok 1999-től 2013-ig tartó növekedése mindenképpen kedvező jelenség volt, még akkor is, ha a közlekedésbiztonság területén vezető országoktól még e tekintetben is elmaradunk. Sajnos a 2015. évi megfigyelések azt mutatták, hogy a korábbi évek szinte folyamatos növekedése megtorpant. Ebben az évben az első üléseken utazók 82,8 %-a, a hátsó ülésen utazók 56,23 %-a, míg valamennyi személygépkocsiban utazó 80,99%-a csatolta be szabályosan biztonsági övét. Ezek az értékek egyértelműen kisebbek voltak a 2013. éviéknél.

2016 elején – igaz kisebb mintanagyság (útkategóriánként legalább 360 jármű) alapján – újabb megfigyeléseket végeztünk [2]. Ugyan ez a darabszám jelentősen elmaradt a korábbi megfigyelések mintanagysága mögött, ennek ellenére ez a felmérés is alkalmat adott bizonyos változások észlelésére, következtetések levonására. Úgy véljük, a kisebb mintanagyság miatt nem lett volna helyes tovább rajzolni az 1. ábra görbéit, azonban a tapasztalt változások mindenképpen figyelmet érdemelnek. 2016 első negyedévében ugyanis komoly javulást tapasztaltunk. Minden ülés helyen egyaránt 10 % körüli volt a használati arányok növekedése. Közel ugyanilyen mértékű javulás volt tapasztalható a gyermekbiztonsági rendszerek alkalmazása terén is.

A változásokat a 2. ábrán szemléltettük.



2. ábra: Biztonsági övviselési arányok (%) változása a személygépkocsik első és hátsó ülésein.
Forrás: Prof. Dr. Holló Péter

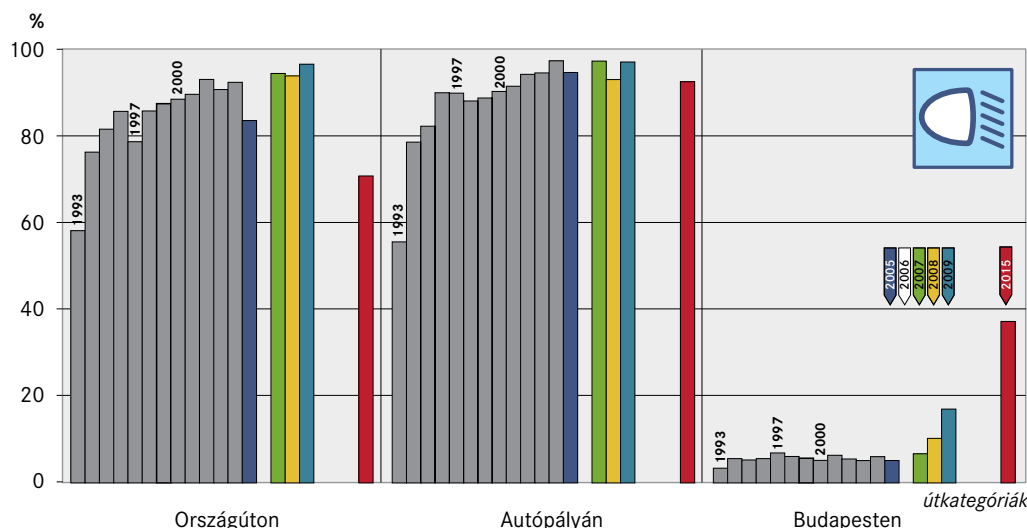
Hangsúlyozzuk, hogy a két felmérés mintaszáma között nagy különbség van, így ezek az eredmények inkább csak a változások irányára utalhatnak, azok igazi mértékét nem jelezhetik pontosan.

A fél éven belüli nagymértékű javulás okaként elsősorban azt a körülményt említhetjük, hogy a felmérést közvetlenül az új „VÉDA” elnevezésű intelligens kamerarendszer „élesítése” előtt végeztük, és ez valószínűleg hozzájárult a szabálykövető magatartás gyakoribbá válásához. A híradások szerint ugyanis a kamerarendszer képes lesz érzékelni a biztonsági öv viselésének elmulasztását, ami automatikus pénzbüntetéssel jár majd. Ezt ugyan kétségesnek tartjuk, hiszen az út szélén állva, kifejezetten erre koncentrálna is gyakran nehéz eldönteni, hogy visel-e valaki biztonsági övet, vagy sem. Bizonyos fényviszonyok esetén pedig egyenesen lehetetlen belátni a gépkocsiba a tükröződések miatt. Tovább rontják a helyzetet az egyre népszerűbb sötétített üvegek, de azt sem szabad elfelejteni, hogy a kamerák - elhelyezésük miatt - a hátsó ülésekre nem is „látnak rá”. Mindenesetre a köztudatba átment az információ, és egyelőre lehet hatása.



Hosszabb távon azonban feltétlenül szükségesnek tartjuk a rendszeres (nem csupán néhány napos) közúti ellenőrzést és szükség esetén a szankcionálást, valamint a folyamatos felvilágosítást, tudatformálást.

GÉPJÁRMŰVEK NAPPALI KIVILÁGÍTÁSA



3. ábra: Nappal, jó látási viszonyok között is szabályszerűen kivilágított személygépkocsik aránya különböző kategóriájú utakon 1993 és 2015 között. Forrás: Prof. Dr. Holló Péter

Szintén magatartás-vonatkozású közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a tompított fényszóró (most már nappali menetlámpa is megengedett) nappal, jó látási viszonyok közötti használati aránya, ami Magyarországon a gépjárművezetők számára – a motorkerékpárosok kivételével – csak lakott területen kívül kötelező.

Ez a mutató fokozatosan veszít jelentőségéből. Ennek oka, hogy az EU előírása szerint minden újonnan forgalomba helyezett személygépkocsit el kell látni automatikus (tehát a gyújtással működésbe lépő) nappali menetlámpával. Így egyrészt a világítás felkapcsolása nem felejtendő el, tehát a mutató már nem magatartás-vonatkozású. Másrészt, az újonnan forgalomba helyezett gépkocsik lassan, fokozatosan kiszorítják a régebbieket, ami hosszú idő alatt oda vezet majd, hogy a teljes személygépjármű-állományt ellátják automatikus nappali menetlámpákkal. Svédországban pl. már régóta nem figyelik ezt a mutatót, hiszen az gyakorlatilag közel 100%, és annyi is marad.

Ennek ellenére, mivel 2009 óta csak 2015-ben történtek új megfigyelések, érdemes megvizsgálni, hogyan változtak a nappal, jó látási viszonyok között is szabályszerűen kivilágított személygépkocsik részarányai a különböző kategóriájú utakon.

A gépjárművek nappali kivilágításával kapcsolatban a legutolsó adat – a 2015. évi felmérést megelőzően – 2009-ből áll rendelkezésre. Sajnálatosnak mondható, hogy a 2015-ös felmérés szerint az elmúlt hat évben a nappal, jó látási viszonyok mellett is szabályosan kivilágított gépjárművek aránya jelentősen visszaesett. Ezek közül is az országúton mért 71,25 %-os érték jelent szignifikáns eltérést a 2009-ben rögzített 96,5 %-os értékhez képest. Érdekes módon a budapesti adat 2016 első negyedévében csökkenést mutatott az elmúlt évihez képest, az országúti 94,17 % és az autópályán tapasztalt 95,56 % viszont már közelíti az eddigi legjobb hazai nappali kivilágítási arányokat.

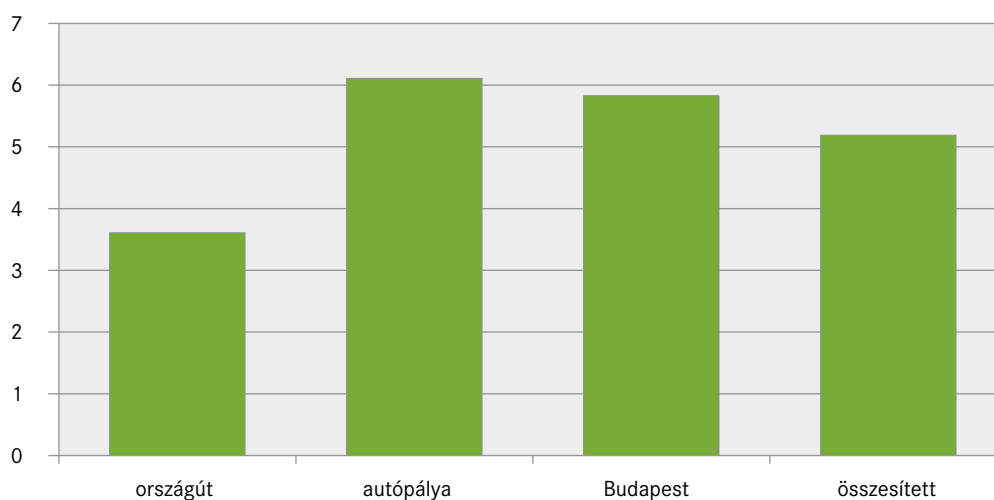
A fél éven belüli nagymértékű javulás okaként három tényező valószínűsíthető. Az egyik az, hogy a téli, kedvezőtlen fényviszonyok miatt sokkal többen „szoktak rá” a világítás bekapcsolására, és ez a beidegződés megmaradt egy ideig. A másik, hogy a felmérést közvetlenül az új intelligens ellenőrző kamerarendszer („VÉDA”) működésbe lépése előtt végeztük, és ez valószínűleg hozzájárult a szabálykövető magatartás gyakoribbá válásához, ugyanúgy, mint a biztonsági övviselési arányok alakulása terén. A harmadik tényező az újonnan forgalomba helyezett – már automatikus nappali menetlámpával felszerelt – gépkocsik arányának növekedése lehet [3].



KÉZBEN TARTOTT MOBILTELEFON HASZNÁLATA

A 2015-ös tanulmányban közölt adatok bázisként tekinthetők a 2016-ban rögzített adatok értékeléséhez.

A megfigyelések kiértékelésekor azonnal feltűnt, hogy a különböző helyszíneken hasonló arányban használtak mobiltelefont a járművezetők vezetés közben. Ez az arány átlagosan 5,5 % volt, amihez képest az idei 5,19 % halvány javulást mutat, jellemzően a budapesti arány csökkenése miatt, az autópályán és országúton kapott értékek enyhe romlása ellenére. Összességében azonban szignifikáns változás ezen a területen nem történt.



4. ábra: Vezetés közben kézben tartott mobiltelefont használó gépjárművezetők aránya (%) 2016. I. negyedévében útkategóriánként. Forrás: Prof. Dr. Holló Péter

Egy korábbi felmérés [2] során megállapítottuk, hogy a férfiak jellemzően nagyobb arányban használnak vezetés közben kézben tartott mobiltelefont, mint a nők. A nemenkénti használati valószínűségek meghatározásához azonban szükség lesz a teljes minta nemek szerinti megoszlására. Ez ugyan jelentős többletfeladatot ró majd a megfigyelést végzőkre, ennek elvégzése mégis szükséges lesz.

IRODALOMJEGYZÉK

[1] Utas védő berendezéseket, nappali világítást és kézben tartott mobiltelefont használó gépjárművezetők arányainak felmérése. Részjelentés. Tanulmány a 2015. IV. negyedévi felmérés alapján. Készítette: Dr. Véssey Tamás, Budapest, 2016.

[2] Utas védő berendezéseket, nappali világítást és kézben tartott mobiltelefont használó gépjárművezetők arányainak, motorkerékpárosok és kerékpárosok biztonsági jellemzőinek felmérése. Részjelentés. Tanulmány a 2016. I. negyedévi felmérés alapján. Készítette: Dr. Véssey Tamás, Budapest, 2016.

[3] Prof. Dr. Holló Péter, Dr. Véssey Tamás: Néhány közlekedésbiztonsági teljesítménymutató alakulása 2015 végén. Közlekedésbiztonság, 2016/1. sz., 12-15. old.

[4] Közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók és egyéb indikátorok felvétele. Záródokumentáció. Készítette: Prof. Dr. Holló Péter és Szendrő Gábor, KTI Nonprofit Kft., Budapest, 2016.

Szerzők: Prof. Dr. Holló Péter és Dr. Véssey Tamás