

A fiatal korosztály közlekedésbiztonsági helyzetének értékelése

A védtelen közlekedők, köztük a fiatalok biztonságának növelése mind az Európai Unió, mind a hazai közlekedéspolitikának egyik kiemelt pillére. A fiatalok jelenlegi közlekedésbiztonsági helyzetének elemzését a személyesérüléses közúti baleseti adatok átfogó vizsgálatán keresztül értékelik. 2015-2019 között a balesetek 18%-ában volt érintett 18 évesnél fiatalabb közlekedő.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2021.4.6>

Krizsik Nóra¹ – Pauer Gábor¹ – Hamza Zsolt¹ – Berta Tamás²

¹KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont

²KTE Közlekedéstudományi Egyesület. Közlekedésbiztonsági Tagozat

e-mail: krizsik.nora@kti.hu, pauer.gabor@kti.hu, hamza.zsolt@kti.hu, bertatamasnak@gmail.com

1. BEVEZETÉS

A közúti közlekedés biztonsága mind az egyén, mind a társadalom szempontjából kiemelt fontosságú. A közúti közlekedési balesetek a személyes tragédiákon túl jelentős nemzetgazdasági veszteséget is jelentenek (ennek értéke 2020-ban 513 milliárd Ft-ra becsülhető). [1] A közúti közlekedésbiztonsági folyamatok vizsgálatát érdemes a közúti közlekedési rendszerelemek (út, jármű, ember) oldaláról értékelni. Most elsősorban az emberi tényező szerepét vizsgáljuk. A fiatal korosztály közlekedési baleseteinek elemzése mellett bemutatjuk a fiatal közlekedők ismeretszintjének, közlekedésben tanúsított magatartásának és szabálykövetési hajlandóságának felmérésének eredményeit is. A közölt eredmények bemutatásra kerültek a X. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencián.

2. NEMZETKÖZI CÉLKITŰZÉSEK

Az Európai Unió 2021-2030 közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági politikájának

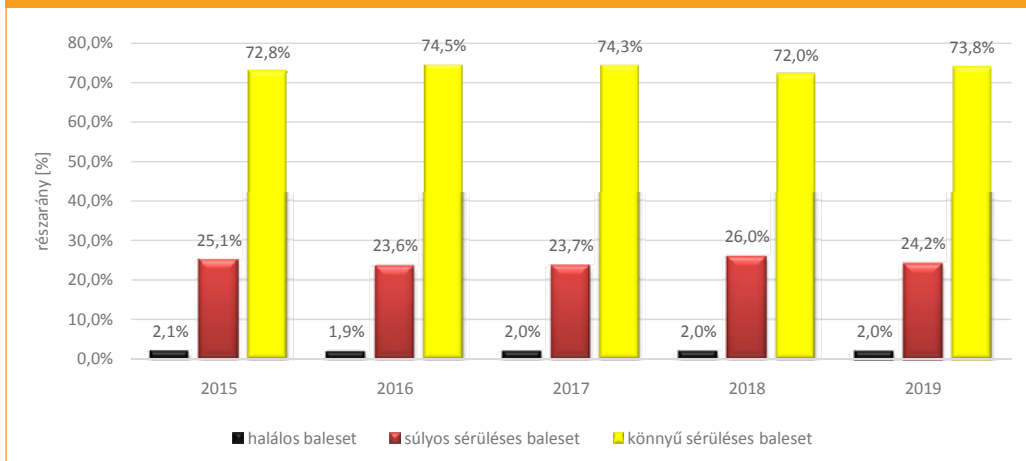
fő célkitűzése a halálos és súlyos sérültek számának 50%-os csökkentése. Ennek elérésére számos területen kell beavatkozásokat eszközölni [1]. Látnunk kell azonban, hogy a legnagyobb kihívást az emberi tényező fejlesztése jelenti, amit az egyes teljesítménymutatók alakulása jól szemléltet. A stratégia külön hangsúlyt fektet a gyermekek, fiatalok biztonságos, balesetmentes közlekedésének kialakítására.

Az Európai Unió célokhoz illeszkedik a magyar közlekedéspolitika is [3],[4], amelyben többek között szerepel a személyi tényező fejlesztése, az emberi hibából adódó balesetek megelőzése, kimeneteleinek enyhítése. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2020 – 2022 fókuszában a gyermekek biztonságos közlekedése, baleseti számainak csökkentése áll.

3. A KUTATÁSUNK CÉLJA

Ahhoz, hogy a fiatal közlekedők magatartását a közúthálózaton biztonságosnak, bizton-

1. ábra: Fiatal közlekedőket érintő balesetek súlyosságának megoszlása (2015-2019)



ságtudatosnak tekinthessük, korosztályonként eltérő és egymásra épülő közlekedési ismeretszint növekedése várható el. Ennek tükrében kutatásunk célja a fiatal korosztály (5-18 évesek) elméleti és gyakorlati közlekedési ismeretszintjének, közlekedésben tanúsított magatartásának, valamint szabálykövetésének vizsgálata. Az eredmények alapot nyújtanak a közlekedésre nevelés fejlesztésére vonatkozó, célirányos beavatkozások kidolgozásához.

Ahhoz azonban, hogy meghatározzuk a fejlődési irányokat látnunk kell a jelenlegi közlekedésbiztonsági állapotot is. Kutatásunk további céljai között szerepelt ezért a magyar közlekedéspolitikához illeszkedően, a fiatalok részvételével történt közúti személysérüléses balesetek részletes elemzése.

4. A FIATAL KOROSZTÁLY KÖZLEKEDÉSI BALESETI HELYZETKÉPE

A közúti balesetekben meghaltak száma világszerte növekszik. A WHO kutatása szerint 2016-ban 1,35 millió ember vesztette életét a közutakon. A közúti közlekedési balesetek a teljes népességet tekintve a 8. vezető haláloknak számítanak. A fiatalok (5-29 évesek) körében ugyanakkor a közúti közlekedési balesetek jelentik a leggyakoribb halálozási okot [5].

4.1. Átfogó elemzés

A fiatalokat érintő balesetek elemzéséhez a jelenleg használatos baleseti adatlapon felvett adatokból képzett nyilvántartásokból dolgoztunk. Kutatásunk során fiatal közlekedőknek a 18 évnél fiatalabb korosztályba tartozókat tekintettük.

A 2015-től 2019-ig tartó 5 éves időszakban 83 025 személysérüléssel járó közlekedési baleset történt Magyarország közúthálózatán, amelyek során 14 937 esetben fiatal sérültje is volt a balesetnek. Ez a balesetek 18%-át jelenti, vagyis majdnem minden 5. eset fiatalokat érint. Ez a részarány sajnos nem mutat javulást. 2015-ben a bekövetkezett balesetek 18,2%-a, míg 2019-ben 18,1%-a során volt fiatal résztvevője a baleseteknek. A bekövetkezett gyermekbalesetek súlyosságának megoszlása sem mutat lényeges változást. A balesetek kimenetele szerint 2%-a halálos, 24,5%-a súlyos sérüléssel, 73,5%-a könnyű sérüléssel járt.

4.2. Részletes elemzés

A fiatalokat érintő baleseteket legnagyobb számban személygépjárművek okozták, általában 65% körüli értékkel. A második legnagyobb számban a kerekpárosok felelősek (11,8%) a balesetekért.

1. táblázat: Fiatal közlekedők részvételével történt balesetek okozói (2015-2019)

	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2019
Gyalogos	8,8%	8,6%	9,8%	8,5%	8,0%	8,7%
Kerékpáros	13,7%	11,8%	11,3%	11,4%	10,7%	11,8%
Segédmotoros kerékpáros	3,6%	3,1%	2,7%	3,4%	3,1%	3,2%
Személygépjármű-vezető	63,6%	64,6%	65,4%	66,9%	68,9%	65,9%
Egyéb	10,4%	11,9%	10,8%	9,8%	9,3%	10,4%

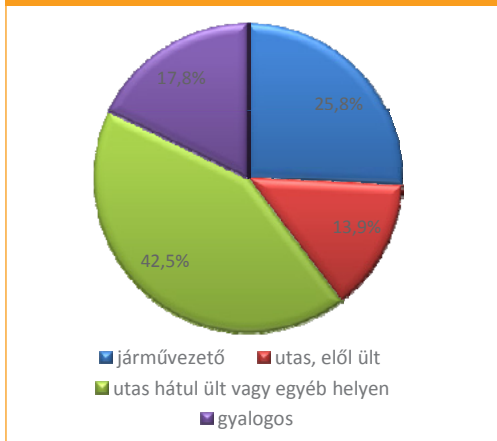
2. táblázat: Fiatal közlekedőket érintő balesetek elsődleges ok-csoportjai (2015-2019)

	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2019
sebesség nem megfelelő alkalmazása	23,2%	23,4%	23,0%	23,8%	23,8%	23,4%
előzés szabályainak meg nem tartása	6,2%	6,5%	5,3%	5,4%	5,1%	5,7%
elsőbbség meg nem adása	25,7%	25,4%	25,5%	26,3%	27,3%	26,0%
irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba	24,2%	25,2%	25,3%	25,1%	25,1%	25,0%
gyalogosok hibája	8,4%	8,2%	9,4%	8,1%	7,7%	8,4%

A fiatal közlekedőket érintő balesetek elsődleges ok-csoportjainak arányait a 2. táblázat szemlélteti. A táblázatban az 5%-nál nagyobb aránnyal rendelkező csoportokat tüntettük fel. Látható, hogy a balesetek elsődleges ok-csoportjai közül kiemelkedik az elsőbbség meg

nem adása (2015-2019 között 26%), az irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba (25%) továbbá a sebesség nem megfelelő alkalmazása (23,4%). Mivel a fiatalok koruknál fogva nem önálló közlekedőként vannak jelen a közlekedésben ez megegyezik az országos statisztikára jellemző három vezető baleseti okkal.

2. ábra: Fiatal közlekedők forgalomban betöltött szerepe közúti közlekedési baleset során (2015-2019)

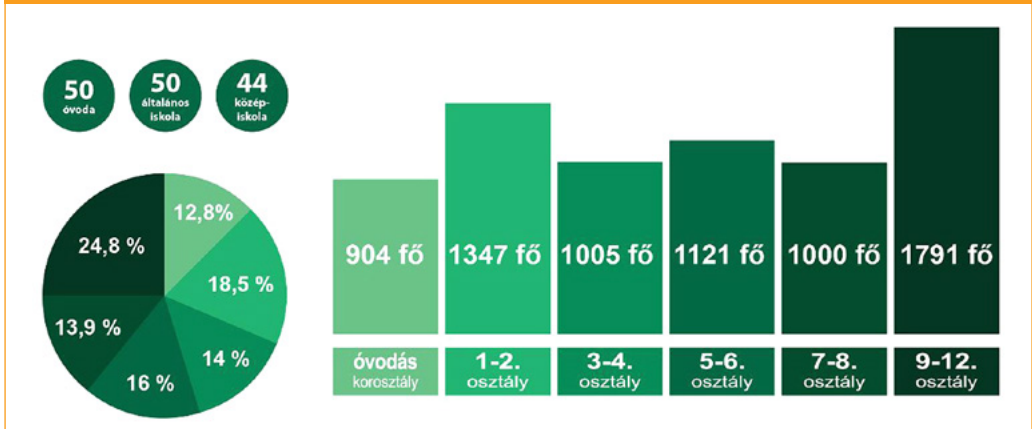


A gyermekek életkoruknál fogva általában nem önálló közlekedőként vesznek részt a közlekedésben, így a balesetek során kiszolgáltatottak. A 2015-2019 közötti időszakban balesetet szenvedett fiatalok 56,4%-a jármű utasa volt.

5. A KÖZLEKEDÉSRE FELKÉSZÍTÉS MONITORINGJA

A baleseti statisztikákat, adatokat elemezve a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. a 2019-es évben kutatást végzett a fiatal közlekedők, valamint a felnőtt lakosság körében [6], amelynek célja a közlekedők aktuális ismeretszintjének, valamint a mindennapi közlekedésben tanúsított magatartásának, szabálykövetésének felmérése volt.

3. ábra: A kutatásban részt vett fiatalok száma



5.1. A felmérésben résztvevők köre

A kutatás során a megkérdezett gyermekek számát a felmérés megvalósíthatóságát szem előtt tartva úgy határoztuk meg, hogy a kapott eredményeket általános érvényűnek tekinthessük. A mintavételi eljárás során kvótás mintavételt alkalmaztunk, figyelembe véve:

- az adatok elemezhetőségének regionalitását,
- a települések típusát,
- az oktatási intézmények típusát,
- az oktatási intézményekben tanulók számát.

A mintavételi eljárás eredményeként 144 intézmény 7168 tanulóját kérdeztük meg (3. ábra). Az intézmények között 50 óvoda, 50 általános iskola és 44 középiskola szerepelt.

5.2. A mérési módszertan ismertetése

A gyermekektől elvárt közlekedési ismeret-szintet az „Élet Úton program” alapján határoztuk meg [7], amely az elvárásokat a korosztályok tulajdonságait, közlekedési viselkedési jellemzőit figyelembe véve állapítja meg. Minden korosztályban kiemelten fontos témakör a gyalogos és a kerékpáros közlekedés, valamint az utasként való közlekedés (utazás személy-

gépjárműben, közforgalmú közlekedési eszközön) szabályainak ismerete. A korcsoportokat az eredmények változásának nyomon követése érdekében osztályok szerint bontottuk tovább (3. ábra).

A felső tagozatosok és középiskolások esetében a közlekedési ismereteken túl közlekedési attitűd, magatartás vizsgálatot is végeztünk. Ennek fő témakörei a mobiltelefon használat, a láthatóság, a gyorsajtás és az ittas vezetés.

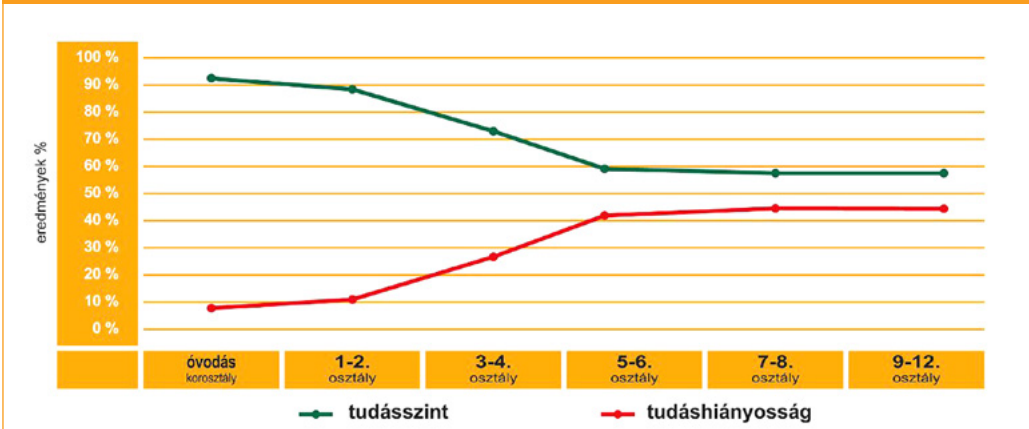
6. EREDMÉNYEK A KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYISMERET TERÉN

A felmérés eredményei alapján a fiatalok ismeretének legnagyobb hiányosságai a gyalogos közlekedés területén az úttesten való szabályos átkeléssel, kerékpáros közlekedés esetében a kötelező felszerelések és jelzőtábla ismeretével, míg utasként való közlekedés esetében a személygépjárművekben elöl utazás szabályaival kapcsolatosak.

6.1. A korcsoportos változás bemutatása

A közlekedési ismeretek szintjét a mért eredmények alapján százalékos skálákra képeztük le. Az elvárt tudásanyagot 80%-ban határoztuk meg. A korosztályok közül a legjobb eredményt az óvodások, illetve az 1-2. osztályosok

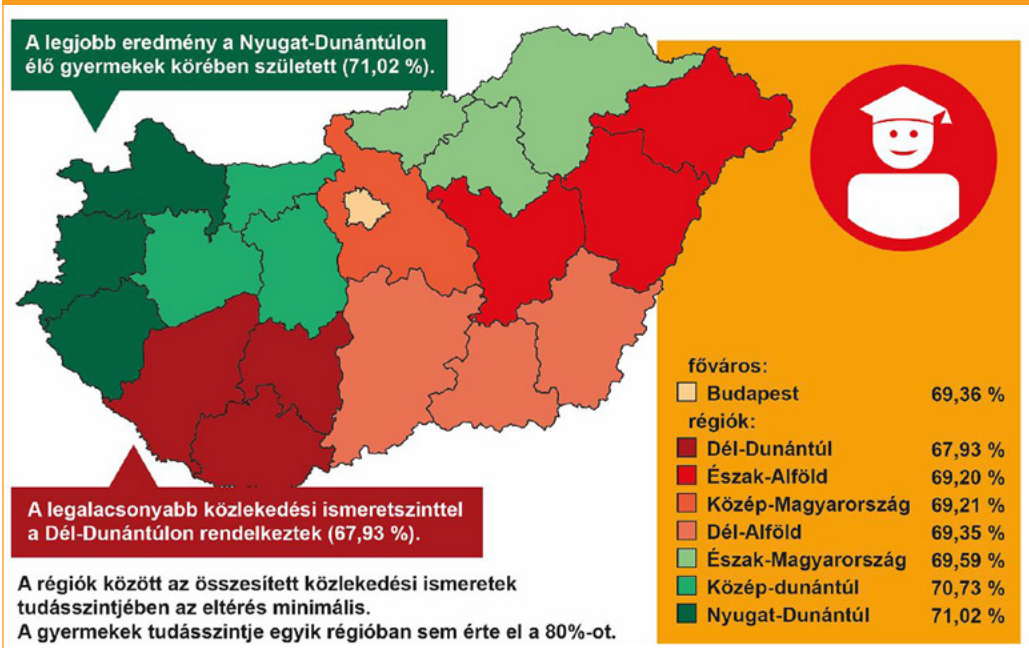
4. ábra: Közlekedési ismeretszint változása az elvárt ismeretszínhez képest



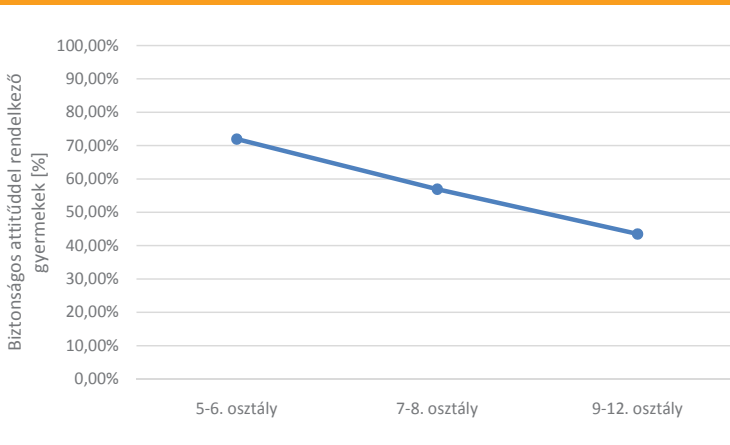
érték el. Az ő esetükben 80% feletti eredményeket kaptunk. A többi korcsoport esetében jóval alacsonyabb értékeket mértünk, 9-12. osztályban a tudásszint mindössze 57% volt. Az eredmények azt mutatták, hogy a gyermekek ismeretszintje a kora előrehaladva csök-

kenő tendenciát mutat (4. ábra). A kérdésekre adott válaszok elemzése alapján azt tapasztaltuk, hogy a gyermekek kisiskoláskorban megszerzett tudása megmarad ugyan, azonban azt nem fejlesztik tovább.

5. ábra: Átlagos közlekedési ismeretszint (óvodás kortól 12. osztályig)



6. ábra: Biztonságtudatos attitűd változása a 2019-es felmérés alapján



6.2. Régiós eredmények összefoglalása

A közlekedési ismereteket régiós szinten is megvizsgáltuk és összehasonlítottuk (5. ábra). Az összesített eredmények alapján a régiók között a tudásszintbeli eltérés minimális volt. A legalacsonyabb közlekedési ismeretszinttel a Dél-Dunántúlon rendelkeztek a gyermekek. A régió fiatal korosztályának összesített tudásszintje 67,93% volt. A legjobb eredmény a Nyugat-Dunántúlon élő gyermekek körében született (71,02%).

7. A KÖZLEKEDÉSBEN TANÚSÍTOTT MAGATARTÁS VIZSGÁLATA

A felmérés eredményei alapján kiemelt problémaként azonosítható, hogy a fiatal közlekedők korosztálytól függetlenül a biztonságos magatartásformák közé sorolták a fejevédő sisak nélküli kerékpározást, a megfelelő láthatóság biztosítása nélküli éjszakai gyalogolást a kerékpározást, valamint a külterületi gyorsajtást.

7.1. A korcsoportos változás bemutatása

A korcsoportok kinyilvánított, a közlekedésben tanúsított magatartása figyelmeztető képet mutat. A tudásszinthez hasonlóan a fiatalok biztonságos közlekedéshez kapcsolódó

magatartása az életkor előrehaladtával romlik (6. ábra). A kinyilvánított viselkedésük, a közlekedési helyzetekről, viselkedésekről alkotott véleményük egyre inkább a veszélyesség felé mozdul el. Az idősebb gyermekekre kockázatosabb magatartásforma jellemző.

7.2. A régiós eredmények összefoglalása

A közlekedésben tanúsított magatartást régiós szinten is megvizsgáltuk (7. ábra). A gyermekek (korcsoportos súlyozott értékei) között biztonságos attitűddel legkevésbé a Dél-Alföldön élők rendelkeztek (47,91%). A legkedvezőbb értékeket a Nyugat-Dunántúlon élő gyermekek körében mértük, itt a fiatalok 61,52%-a rendelkezett biztonságos attitűddel.

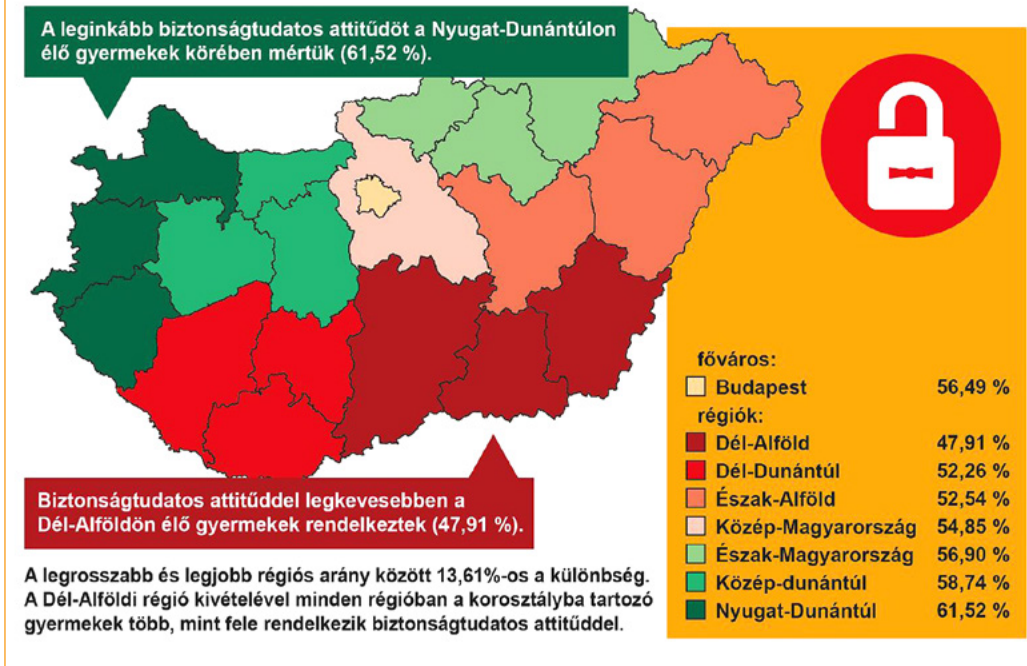
8. KONKLÚZIÓ

Kutatásunk eredményeként bemutattuk a fiatal közlekedőket érintő közúti közlekedési balesetek fő jellemzőit. Elemeztük a 2015-2019 között bekövetkező és a nyilvántartásban szereplő baleseteket. Feltártuk, hogy a vizsgált 5 év alatt a közúti személysérüléssel járó balesetek 18%-ában 18 évesnél fiatalabb közlekedő is érintett volt. A fiatalokat érintő balesetek részaránya sajnos nem mutat javulást.

Megállapítottuk, hogy a balesetek elsődleges okcsoportjai megegyeznek a magyarországi közúti személysérüléssel járó balesetek elsődleges okcsoportjaival. Feltártuk továbbá, hogy a fiatalokat érintő baleseteket legnagyobb számban személygépjárművekkel okozták, 65% körüli értékkel. A második legmagasabb számban pedig a kerékpárosok felelősek (11,8%) a balesetekért.



7. ábra: Átlagos biztonságtudatos attitűd (5-12. osztályig)



A baleseti statisztikai elemzések során kapott értékek alapján bemutattuk a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. 2019-ben elvégzett kutatását, amely a fiatalok mindennapi közlekedési ismereteit és magatartását vizsgálta. Az eredmények alapján megállapítottuk, hogy a gyermekek közlekedési ismeretszintje a kor előrehaladásával csökkenő tendenciát mutat, a kisiskoláskorban megszerzett tudás megmarad ugyan, azonban ezt nem fejlesztik tovább. Mindemellett a nyilvánított viselkedés, a közlekedési helyzetekről, viselkedésekről való vélemények egyre inkább a veszélyesség felé mozdulnak el, azaz az idősebb gyermekekre az elvárthoz képesti alacsonyabb ismeretszint mellett kockázatosabb magatartásforma jellemző.

A kutatási eredményeink jelentős hiányosságokra, problémákra utalnak a közlekedésre való felkészítés terén. A gyermekek biztonságának fokozása érdekében fontosnak tarjuk az ismertetett tendencia megváltoztatását,

javítását. A baleseti adatok alapján látható ugyanakkor, hogy a fiatalok többségében nem önálló közlekedőként vannak jelen a közlekedésben. Mindezeket figyelembe véve a gyermekek közlekedési ismeretszintjének növelése, a közlekedői attitűd javítása, valamint a felnőttek szabálykövetésének és felelősségvállalásának fokozása a baleset-megelőzés leghatékonyabb, hosszú távú eszköze.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont: Baleseti veszteségértékek aktualizálása, Budapest, 2019
- [2] European Commission: Commission staff working document- EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", Brüsszel, 2019
- [3] Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ: Nemzeti Közlekedési Stratégia, Budapest, 2019

- [4] Innovációs és Technológiai Minisztérium - Belügyminisztérium: Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2020-2022, Budapest, 2020
- [5] World Health Organization: Global status report on road safety 2018, Genneva, 2018
- [6] KTI Közlekedéstudományi Intézet Non-profit Kft. Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont: Közlekedésre felkészítés monitoringja, Budapest, 2019
- [7] Nemzeti Fejlesztési Minisztérium – Belügyminisztérium: Együttműködési stratégia az ÉLET ÚTON programhoz, Budapest



Assessment of the road safety situation of the young age group.



Bewertung der Situation der Verkehrssicherheit von der jungen Altersgruppe.

