

Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index (KB-KKI), 2024

A Közlekedéstudományi Egyesület megbízásából – a Közlekedési Kultúra Napja országos eseménysorozat keretében, annak tudományos megalapozása céljából – 1000 fős országosan reprezentatív telefonos kutatás készült 2024 tavaszán a magyarországi közlekedési kultúráról és a közlekedésbiztonság társadalmi megítéléséről. A kutatás keretében Magyarországon először került kísérleti jelleggel a Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index (KB-KKI) kidolgozásra. Az Amerikai Egyesült Államokban több mint egy évtizede évről évre kiadott közlekedésbiztonsági kultúra index adaptációja során a kutatás készítői arra törekedtek, hogy a magyar közlekedési szokásokat figyelembe véve készítsék el saját első, kísérleti jellegű indexet.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság, közlekedési kultúra, baleseti okok, veszélyes magatartási formák, KB-KKI index

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2024.5.1>

Szabó Andrea¹ – Bíró József²

¹ Szociológus, politikatudós, a politikatudományok doktora. A HUN-REN Társadalomtudományi Kutatóközpont Politikatudományi Intézet tudományos főmunkatársa, igazgatója, az ELTE ÁJK Politikatudományi Intézet habilitált egyetemi docense.

² A BFKH Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály nyugalmazott főosztályvezetője, a Közlekedéstudományi Egyesület társelnöke, örökös tagja. Építőmérnök, forgalomtechnikai szakmérnök, szakközgazda, A Közlekedési Kultúra Napja eseménysorozat ötletgazdája, főszerzője

1. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA INDEX ELŐZMÉNYE ÉS HÁTTERE

Az Amerikai Egyesült Államokban az AAA Foundation for Traffic Safety Egyesület több mint egy évtizede készíti el az éves Traffic Safety Culture Index (TSCI) felmérését, és próbálja ezen keresztül megérteni az amerikai közlekedésbiztonsági kultúrát. Kutatásunkban kísérletet tettünk a Közlekedésbiztonsá-

gi és Közlekedési Kultúra Index (KB-KKI) adaptálására. Az eredeti amerikai megoldások ugyanakkor nem egy az egyben vehetők át, a két ország közötti kulturális, gazdasági és társadalmi különbségek miatt. Az amerikai modellt alapul véve, egy kifejezetten magyarországi közlekedési viszonyokat tükröző index létrehozását tűztük ki célul.

Ahogy véget értek a koronavírusjárvány kezelésére szolgáló intézkedések (kijárási tila-

1. táblázat: Halálos közúti balesetek száma 2015–2023

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Összesen	592	572	576	568	531	427	467	479	441

Forrás: Magyar Közút <https://www.kozut.hu/download/kozuti-kozlekedesi-balesetek-statisztikai-adatai/>.

2. táblázat: Közúti balesetben elhunytak száma 2015-től 2023-ig, régióként

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Változás 2015- 2023
Budapest	52	57	51	48	50	32	43	51	44	84,6
Közép-Magyarország	137	143	128	146	130	106	109	117	109	79,6
Észak-Magyarország	60	64	75	66	64	48	62	63	50	83,3
Észak-Alföld	99	88	107	88	95	67	92	58	75	75,8
Dél-Alföld	103	104	111	98	80	66	84	115	85	82,5
Közép-Dunántúl	81	66	70	103	90	77	79	65	55	67,9
Dél-Dunántúl	74	66	64	62	55	48	64	57	50	67,6
Nyugat-Dunántúl	97	83	72	72	89	49	54	66	57	58,8
Összesen	651	614	627	635	603	461	544	541	481	73,89

Forrás: Magyar Közút <https://www.kozut.hu/download/kozuti-kozlekedesi-balesetek-statisztikai-adatai/>.

lom, a mozgás szabadságának korlátozása, az utazás korlátozása) újra elkezdett nőni a halálos balesetek száma Magyarországon (1. táblázat). Azonban a statisztikák összességében javuló tendenciát mutatnak, hiszen a halálos közúti balesetek száma nem éri el a 2020 előtti szintet.¹ Ha pedig a halálos közúti balesetekben elhunytak számát vizsgáljuk (2. táblázat) kitűnik, hogy 2015-höz képest minden régióban csökkent az elhunytak száma, azonban a 2020-as, különleges évhez képest

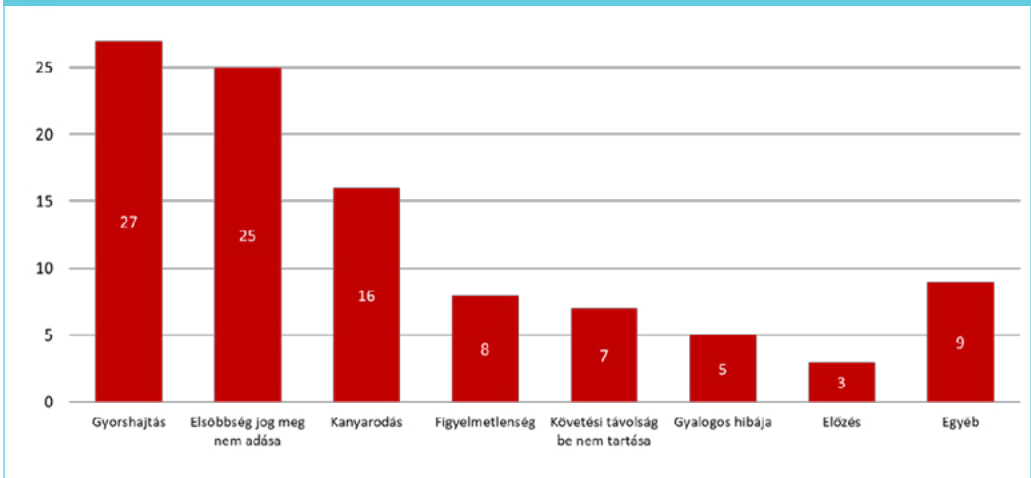
az adatok kedvezőtlenebbek. Az ország demográfiai helyzetét (csökkenő gyermekszám, növekvő kivándorlás) figyelembe véve, még a jelenlegi statisztikák is problémásnak tekinthetők. A közlekedési balesetek alakulása és ezen belül is a halálos kimenetelű balesetek száma egy közúti közlekedési járványhoz hasonlítható, amely tovább súlyosbítja az amúgy is kedvezőtlen demográfiai reprodukciós mutatókat.²

Ezt a „járványt” alapvetően két tényező, a gyorsajtás és az elsőbbségi jog meg nem adása magyarázza Magyarországon (1. ábra). Ebből az első az USA-ban is alapvető probléma, így a AAA Foundation for Traffic Safety jelentés is kiemel-

¹ Ha azonban az Európai Unió statisztikáit vizsgáljuk, a 2022-es adatok alapján Magyarország az alsó harmadban helyezkedik el az egymillió főre vetített közúti balesetben elhunytak száma alapján. 2022-ben a 27 tagállamból mindössze 6 olyan ország volt, az előzetes adatokat figyelembe véve, ahol többen haltak meg közúti balesetben, mint Magyarországon. Ezek Görögország, Litvánia, Portugália, Horvátország, Bulgária és Románia. Adatok forrása: <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/kozuti-halalozasok-alakulasa-az-europai-unioban-a-2022-evi-elozetes-adatok-alapjan/>

² Lásd például a 2023. februári KSH-adatokat: népesség: <https://www.ksh.hu/gyorstajekoztatok/nep/nep2402.html>; vándorlás: https://www.ksh.hu/stadat_files/nep/hu/nep0030.html.

1. ábra: Személyesüléssel járó közúti balesetek okai Magyarországon, 2023



ten foglalkozik a témakörrel.³ A jelentés szerint egyébként olyan nem biztonságos vezetési magatartásformák, mint például a gyorskanyarodás, az alkoholfogyasztás és a biztonsági öv használatának elmulasztása, játszanak döntő szerepet a halálessel végződő amerikai balesetekben.

1.1. Az adatfelvétélről

A Közlekedéstudományi Egyesület megbízásából egy 1000 fős mintára épülő, telefonos (CATI) módszertannal készített reprezentatív vizsgálat adatfelvételét a Magyar Target-Pulzus Média Kutató Kft. (korábban SzondaPhone Kft.) készítette el 2024. február 23. és 2024. március 11-e között. A Computer Assisted Telephone Interviewing (CATI, azaz számítógéppel támogatott telefonos interjú) adatfelvételi technika számítógéppel támogatott telefonos lekérdezést jelent. A CATI típusú kutatás előnye, hogy az adatfelvételi idő viszonylag gyors, mert személyesen nem kell felkeresni a válaszadókat. Az automatikus számítógépes rögzítés miatt pedig lehetőség nyílik a folyamatos ellenőrzésre, a hibák azonnali korrigálására.

³ David Yang, a AAA Foundation for Traffic Safety elnöke és ügyvezető igazgatója szerint a „száguldó sofőrökre való összpontosítás elriasztja az egyéb kockázatos vezetési magatartásokat is, például a különböző vezetési zavarokat és a piros lámpán való áthaladást” (Gross, 2023). Ezért azt javasolja, hogy rövidtávon a gyorskanyarodás elleni küzdelemre összpontosítson minden közlekedésbiztonsággal foglalkozó kampány.

Az adatfelvétel elindítását megelőzően, 2024. február 22-én 10 próbainterjú készült, amelynek célja a kérdőív tesztelése volt. A próbainterjúk jelezték, hogy a véletlenszerűen felhívott kérdezők a kérdőívet értik, a kérdőívben található léptetések logikusak, a kérdezők gördülékenyen zajlik.

A mintavétel alapját a Központi Statisztikai Hivatal 2021-es népszámlálási adatai képezték. A mintát az adatfelvevő cég alakította ki. A minta reprezentatív a 18 éven felüli magyar lakosságra három szempont alapján: nem, korcsoport és település típusa.

2. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA INDEX OPERACIONALIZÁLÁSA

AAA Foundation for Traffic Safety Egyesület éves Traffic Safety Culture Index (TSCI) felmérése önbevalláson alapul. Öt alapkérdést tesznek fel, amelyekben egyesével 13 vagy 14 állítást tesztelnek négy témakörben. Ezek a témakörök a zavart vezetési magatartás (4 állítás), az agresszív vezetési stílus (4 állítás), a korlátozott figyelmű vezetési magatartás (4+1 állítás) és az egyéb magatartási formák (1 állítás). Összességében, minimum 55 itemet vizsgálnak a kérdőívben.

3. táblázat: A magyar vizsgálatban tesztelt kockázatos vezetési magatartási formák és az eredeti amerikai állítások viszonya

	Állítás	Új	Szó szerint átvéve	Módosított állítás
1	Egy járművezető mobiltelefont tart a kezében és beszél rajta		+	
2	Egy járművezető „mobilozik” (SMS-t ír, híreket olvas, internetezik telefonon keresztül)		+	
3	Egy járművezető kihangosítva használja a telefonját			+
4	Egy járművezető túllépi a megengedett sebességhatárt			+
5	Egy járművezető átmegy a pirosra váltó lámpán, amikor biztonságosan megállhatna.		+	
6	Egy járművezető agresszíven vezet (gyors sávváltás, nem tartja be a megfelelő követési távolságot, büntetőfékez)		+	
7	Egy járművezető nem adja meg az elsőbbséget az útkereszteződésben	+		
8	Egy járművezető nem adja meg az elsőbbséget a gyalogosnak kijelölt gyalogos-átkelőhelyen	+		
9	Egy járművezető alkoholt fogyaszt a járművezetés előtt			+
10	Egy járművezető bódult állapotban (drogok hatása, gyógyszer hatása) vezet			+
11	Egy járművezető nem kapcsolja be a biztonsági övét		+	

Forrás: Közlekedéstudományi Egyesület, 2024 (Magyar Target-Pulzus Média Kutató Kft.)

A feltett kérdések:

1. „Mennyire érzi veszélyesnek a következő vezetési magatartásformákat?
2. Mennyire valószínű, hogy egy járművezetőt a következő magatartásformák miatt kap el a rendőrség?
3. Mit gondol, az Ön számára fontos emberek mennyire helyeselnék az alábbi magatartásformákat?
4. Az elmúlt 30 napban milyen gyakran folytatta Ön ...?, valamint
5. Mennyire támogatja vagy ellenzi...?”

Magyarországon az első, pilot évben két kérdést vett át a kutatás, és egyesével 11, a magyar viszonyokra adaptált állítást tesztelt. A vizsgált két kérdés:

- „Ön mennyire érzi veszélyesnek a következő viselkedési formákat? Kérem értékelje úgy, hogy az 1-es azt jelenti, hogy egyáltalán nem veszélyes, az ötös pedig, hogy nagyon veszélyes. Termé-

szetesen köztes értékeket is adhat.” (1–5 skála), illetve

- „Ön milyen gyakran találkozott az elmúlt 3 hónapban az alábbi magatartásformákkal? Egyáltalán nem találkozott velük, ritkán találkozott, gyakran találkozott vagy nagyon gyakran találkozott az alábbi magatartási formákkal.” (1–4 skála)⁴

A két kérdés egyben azt is jelzi, hogy az első évben inkább a problémakör megismerésére törekedtünk, tehát elsősorban azt vizsgáltuk, hogy az emberek mennyire tartják veszélyesnek az adott magatartási formákat, illetve azt, hogy milyen gyakori ez a kockázatos vezetési forma a magyar utakon. Felmerült az is, hogy önbevallás alapján a saját, kockázatos magatartás gyakoriságát is vizsgáljuk a magyar kutatásban, de ezt a hazai válaszolási szokások sajátossága miatt, első alkalommal elvetettük. Magyarországon ugyanis a kuta-

⁴ Az eredeti amerikai modell ugyanezen skálákkal vizsgálta az állításokat.

4. táblázat: Kockázatos vezetési magatartási formák és a hozzá tartozó állítások

Állítás	Magatartási forma
Egy járművezető mobiltelefont tart a kezében és beszél rajta	Megosztott figyelmű vezetés (3 állítás)
Egy járművezető „mobilozik” (SMS-t ír, híreket olvas, internetezik telefonon keresztül)	
Egy járművezető kihangosítva használja a telefonját	
Egy járművezető túllépi a megengedett sebességhatárt	Agresszív vezetési magatartás (3 állítás)
Egy járművezető átmegy a pirosra váltó lámpán, amikor biztonságosan megállhatna.	
Egy járművezető agresszíven vezet (gyors sávváltás, nem tartja be a megfelelő követési távolságot, büntetőfékez)	
Egy járművezető nem adja meg az elsőbbséget az útkereszteződésben	Önző, törtető vezetési magatartás (2 állítás)
Egy járművezető nem adja meg az elsőbbséget a gyalogosnak kijelölt gyalogos-átkelőhelyen	
Egy járművezető alkoholt fogyaszt a járművezetés előtt	Módosult tudatállapotú vezetési magatartás (2 állítás)
Egy járművezető bódult állapotban (drogok hatása, gyógyszer hatása) vezet	
Egy járművezető nem kapcsolja be a biztonsági övét	Önveszélyes vezetési magatartás (1 állítás)

Forrás: Közlekedéstudományi Egyesület, 2024 (Magyar Target-Pulzus Média Kutató Kft.)

tásokba kerülő személyek egyes érzékeny kérdéseket hajlamosak kikerülni, vagy középre húzó válaszokkal „megúszni”. Önmaguk magatartását pedig viszonylag nehezen tudják önreflexíven, hovatovább kritikusan megítélni. Ezt nagyon pontosan jelzi a kutatás azon része, amelyben azt teszteltük, hogy mennyire tekinthetők szabálykövetőnek és/vagy kulturálnak a közlekedés aktorai, benne külön is a megkérdezettek. Ebben az esetben minden közlekedési aktort összevetve minden egyes itemnél a kérdezett önmaga volt messze a közlekedés legszabálykövetőbb és legkulturáltabb szereplője. A válaszok semmilyen önreflexióra nem utaltak.

A kétszer 11 állítás – hasonlóan az eredeti amerikai mérési eszközhöz – öt jól elkülöníthető veszélyes vezetési magatartási formát takar.

Az amerikai modellhez képest a legfontosabb eltérés az önző, törtető vezetési magatartás bevezetése, azaz az elsőbbségi szabályrend-

szer felrúgásának tesztelése, amit indokol, hogy amint az az 1. ábrából kitűnt, Magyarországon éppen ez a második leggyakoribb közlekedési balesetet okozó magatartás. A többi esetben vagy kevesebb állítással, vagy kissé finomítva az amerikai állítást, de átvettük a veszélyes vezetési magatartás index itemeit.

Az elemzés során első lépésként bemutatjuk a két kérdés – az adott magatartás veszélyességének mértéke és észlelt gyakorisága – eredményeit magatartási formák alapján (ezek önmagukban 0–100 fokú transzformált skálák). Második lépésként a páronkénti 0–100 fokú indexek alapján létrehozott Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Indexek (KB-KKI) eredményeit vizsgáljuk. Az öt darab KB-KKI index a kétszer 100 fokú skála számtani átlagával jött létre, azaz

veszélyesség szintje + észlelt gyakoriság

2

5. táblázat: Veszélyes vezetési magatartási formák megítélésének megoszlása (százalék) és átlaga (0–100 fokú skála) (az említések a kérdőívben feltett sorrendben találhatók)

		Egyáltalán nem veszélyes	Kevésbé veszélyes	Veszélyes meg nem is	Veszélyes	Nagyon veszélyes	NT	NV	Átlag
Megszórtt figyelmű vezetés									
1	Egy járművezető mobiltelefon tart a kezében és beszél rajta	1	2	5	20	72	0		91
2	Egy járművezető „mobilizik” (SMS-t ír, híreket olvas, internetezik telefonon keresztül)	0	1	2	7	90	0		96
3	Egy járművezető kihangosítva használja a telefonját	14	32	31	13	9	1		43
Agresszív vezetési magatartás									
4	Egy járművezető túllépi a megengedett sebességhatárt	1	5	16	28	49	1		80
5	Egy járművezető átmegy a pirosra váltó lámpán, amikor biztonságosan megállhatna.	1	1	4	17	77	0	0	93
6	Egy járművezető agresszíven vezet (gyors sávváltás, nem tartja be a megfelelő követési távolságot, büntetőfékez)	1	0	1	13	85	0		95
Önző vezetési magatartás									
7	Egy járművezető nem adja meg az elsőbbséget az útkereszteződésben	1	0	2	16	81	0		94
8	Egy járművezető nem adja meg az elsőbbséget a gyalogosnak kijelölt gyalogos-átkelőhelyen	1	1	3	16	79	0		94
Módosult tudatállapotú vezetési magatartás									
9	Egy járművezető alkoholt fogyaszt a járművezetés előtt	0	1	2	11	86	0		95
10	Egy járművezető bódult állapotban vezet (drogok hatása, gyógyszer hatása)	1	0	1	5	93	0		98
Önveszélyes vezetési magatartás									
11	Egy járművezető nem kapcsolja be a biztonsági övét	1	3	14	36	45	1		80

Forrás: Közlekedéstudományi Egyesület, 2024 (Magyar Target-Pulzus Média Kutató Kft.)

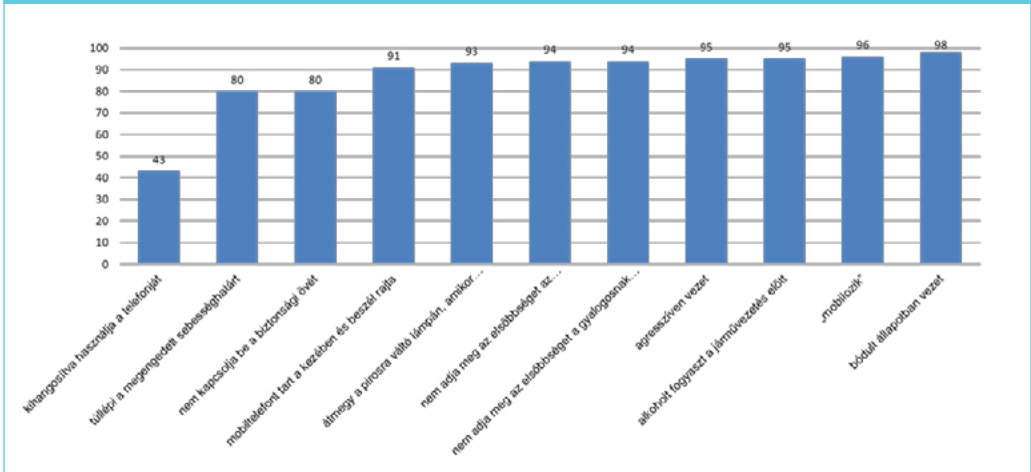
3. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA INDEX EREDMÉNYEI

Veszélyes közlekedési magatartási formák

Magyarországon a felnőtt lakosság nagyon világosan, bizonytalanság nélkül kijelöli azokat

a vezetési magatartás típusokat, amelyek veszélyesek a közutakon. Az 5. táblázat mutatja, hogy alig-alig volt „nem tudja” kategóriát választó kérdezett, és a válaszmegtagadók aránya is elhanyagolható, alapvetően nullának tekinthető. Vagyis nagy biztonsággal állíthatjuk, hogy a kapott eredmények a társadalomban lévő konszenzust jelzik a közúti maga-

2. ábra: Kockázatos vezetési magatartásformák (0–100 fokú skálák átlagai alapján képzett sorrend) – Egy járművezető ...



tartások kockázatoságával kapcsolatban. Az Amerikai Egyesült Államokban végzett kutatás is azt jelezte, hogy a válaszadó népesség tisztában van a közlekedés kockázatos magatartási formáival, ezért a veszélyek felvállalása, a szabályok megsértése lényegében tudatos magatartásnak tekinthető. A 2022-es Traffic Safety Culture Index szerint az amerikaiak 93 százaléka tartja veszélyesnek a vezetés közbeni mobilozást, ennek ellenére 30–35 százalékuk folytat ilyen tevékenységet. Egy másik példa is hasonló jelenségre utal. Az amerikaiak 83 százaléka a piros lámpánál való áthajtást vagy az agresszív vezetést, beleértve a gyors sávváltást és a más járművek mögött való szoros haladást (89%) nagyon vagy rendkívül veszélyesnek tartja, mégis mintegy ötödük folytatott ilyen veszélyes magatartást a vizsgálatot megelőző egy hónapban. De ami talán a legérdekesebb adat ebből a szempontból, hogy az amerikai járművezetők túlnyomórészt nagyon vagy rendkívül veszélyesnek ítélték meg a rendkívül fáradt, alig éber vezetést (95%); ugyanakkor a járművezetők 18%-a számolt be arról, hogy az elmúlt 30 napban tanúsított ilyen magatartást.

A magyar adatok arra is utalnak, hogy a felsorolt 11 állítás döntő részét, egészen pontosan 8 kijelentést kifejezetten veszélyesnek tartanak a megkérdezettek. Ezekben az esetekben

a „nagyon veszélyes” kategória választottsága 70 százalék feletti, a „veszélyes” értékkel együtt pedig eléri, illetve meghaladja a kilencven százalékot.

A legveszélyesebbnek a bódult állapotú vezetést tartják a magyar társadalom tagjai (nagyon veszélyes=93%), amit a „mobilozás” (nagyon veszélyes=90%), az alkoholos állapotú (nagyon veszélyes=86%) és az agresszív vezetés (nagyon veszélyes=85%) követ. Ezt a sorrendet jelzi a skálaátlagok alapján kialakított 2. ábra is. Az amerikai vizsgálatban az alkoholos vezetés (nagyon veszélyes=75%), az extrém fáradt vezetés (nagyon veszélyes=73%) és a kézben tartott telefonálás, SMS küldés (nagyon veszélyes=72%) volt a veszélyességi sorrend.

A felsoroltak közül a legkevésbé veszélyes magatartási forma a kihangosító eszközön keresztüli telefonálás (nagyon veszélyes=9%), míg közepesen veszélyesebbnek, de a legveszélyesebb formáknál kevésbé kockázatosnak tűnik a biztonsági öv be nem kapcsolása (nagyon veszélyes=45%), illetve a megengedett sebességhatár túllépése (nagyon veszélyes=49%). Az amerikai sofőrök körében a legkevésbé veszélyes magatartási forma – hasonlóan a magyar véleményekhez – a kihangosító használata volt (nagyon

6. táblázat: Mennyire tartja veszélyesnek, ha egy járművezető ... (ANOVA elemzés – skála-átlagok eltérései) csak azon állítások, ahol legalább öt dimenzióban van statisztikai eltérés a válaszok között – hőtérekép

	mobiltelefont tart a kezében és beszél rajta	„mobilozik” (SMS-t ír, híreket olvas, internetezik telefonon keresztül)	kihangosítva használja a telefonját	túllépi a megengedett sebességhatárt	átmegy a pirosra váltó lámpán, amikor biztonságosan megállhatna	nem kapcsolja be a biztonsági övét
átlag	91	96	43	80	93	80
férfi	88	95	39	79	91	78
nő	93	97	46	82	94	83
18–39 éves	87	95	44	80	90	78
40–59 éves	90	96	38	79	91	79
60+ éves	95	98	47	83	97	85
legfeljebb 8 osztály	93	98	47	85	96	84
szakképzés érettségi nélkül	92	95	41	82	92	83
érettségi	88	96	41	79	91	78
diploma	90	97	42	75	93	78
alsó osztályok	90	96	43	83	92	80
alsó középszint	87	94	37	77	91	76
középszint	94	98	45	82	94	84
felső középszint, felső osztály	85	96	44	71	94	74
van jogosítvány	90	96	39	76	92	78
nincs jogosítvány	92	97	49	87	94	84
inkább gyalogos vagyok	92	97	46	87	94	84
inkább utas vagyok	91	96	47	82	92	80
inkább kerékpáros vagyok	92	98	46	86	95	84
inkább gépjárművezető vagyok	88	96	34	71	92	76

Bold: $p \leq 0,05$ szinten nem szignifikáns összefüggés.

Forrás: Közlekedéstudományi Egyesület, 2024 (Magyar Target-Pulzus Média Kutató Kft.)

veszélyes=10%), míg ez előtt helyezkedett el a megengedett sebesség túllépése 15 mérföld/óra, illetve lakott területen 10 mérföld/óra (nagyon veszélyes=20%; 28%).

Külön érdemes a megengedett sebesség túllépését vizsgálni, hiszen, mint azt fentebb láttuk, Magyarországon épp ez a halálos közúti balesetek legfontosabb oka, ráadásul ez glo-

bális problémának tűnik. A megkérdezettek 7 százaléka nem, vagy kevésbé tartja veszélyesnek a gyorsajtást, 16 százalék veszélyesnek tartja meg nem is, és valamivel több mint háromnegyedük ítéli kifejezetten veszélyesnek a megengedett sebességhatár túllépését. Érdeemes megjegyezni, hogy nem specifikáltuk, hogy a sebességet milyen környezetben (lakott terület, autópálya, egyéb közút) lépi túl a gépjárművezető.

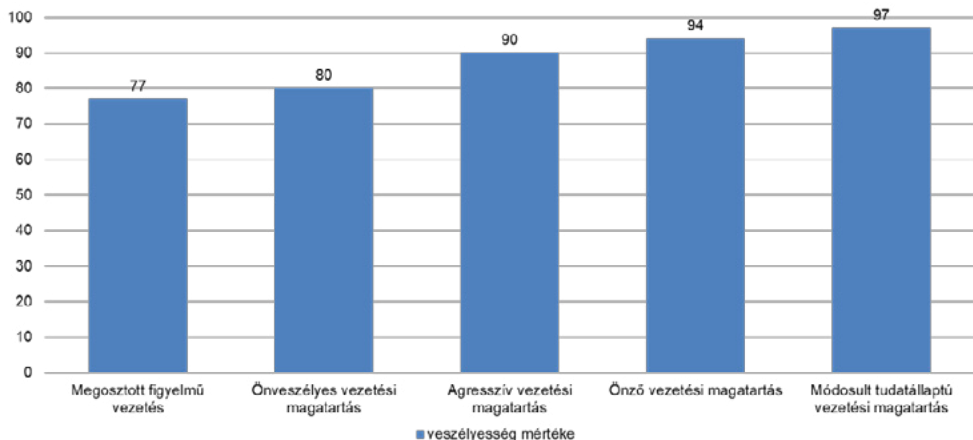
Szociodemográfiai és szociokulturális dimenziók, valamint a közlekedéssel kapcsolatos általános fogalmak (jogosítvány megléte, közlekedési státus) mentén vizsgálva a kockázatos magatartási formákat, megállapítható, hogy egyetlen olyan kérdés sincs, amely mentén a 11 állítás mindegyike eltérést mutatna. A kissé talán bonyolult megfogalmazás leegyszerűsítve azt jelenti, hogy van néhány olyan kockázatos vezetési magatartási forma, amelyet nemtől, kortól, iskolázottságtól, település típusától, jogosítvány meglététől függetlenül veszélyesnek tartanak a magyar társadalom tagjai. Ezek leginkább az agresszív vezetés, az elsőbbség meg nem adása gyalogátkelő helyen vagy útkereszteződésben, az alkohol vagy a bódult állapotú vezetés. Ennél a négy, – illetve öt – állításnál tehát a vélemények megítélése konszenzusos jellegű.

A 6. táblázat azokat az állításokat mutatja be, ahol többnyire van eltérés a különböző szociodemográfiai, szociokulturális és más tényezők alapján. Ahol az egyes cellák zöld színűek – minél zöldebb, annál inkább –, ott az adott csoport véleménye az átlaghoz képest még erősebb, még inkább veszélyesnek tartják az adott magatartási formát. A piros pedig azt jelzi, hogy az átlaghoz képest kisebb az adott vezetési magatartás veszélyessége. A 6. táblázat jelzi, hogy a nők, a 60 éven felüliek, a legfeljebb 8 osztályt végzettek, azok, akiknek nincs jogosítványa, az önmagukat gyalogosnak, illetve önmagukat kerékpárosnak identifikálók az átlaghoz – és egyébként a többi csoporthoz képest is – mindig veszélyesebbnek tartják a felsorolt vezetési magatartási formákat.

Ezzel szemben a férfiak, az érettségizettek, az alsó középosztály tagjai, a jogosítvánnyal rendelkezők, valamint – és ez igencsak érdekes – az önmagukat gépjárművezetőnek definiálók azok, akik kevésbé tartják veszélyesnek a jelzett magatartási mintázatokat. Tehát éppen azok, akik nagy valószínűséggel elkövetik a szabálytalanságokat.

Az egyes, külön-külön vizsgált kockázatos vezetési magatartásformákat az 5. táblázat, illetve az eredeti amerikai koncepció alapján öt

3. ábra: Kockázatos vezetési magatartástípusok sorrendje (átlagpontok alapján) a Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index első eleme



7. táblázat: Kockázatos vezetési magatartási formák észlelési gyakorisága az utóbbi három hónapban, megoszlás (százalék) és átlag (0–100 fokú skála)

		Egyáltalán nem találok	Ritkán találok	Gyakran találok	Nagyon gyakran találok	NT	NV	Átlag
Megosztott figyelmű vezetés								
1	Egy járművezető mobiltelefont tartott a kezében és beszélt rajta	15	31	34	15	5		51
2	Egy járművezető „mobilozott” (SMS-t írt, híreket olvasott, internetezett telefonon keresztül)	27	31	19	10	12	0	38
3	Egy járművezető kihangosítva használta a telefonját	17	25	28	9	20	1	45
Agresszív vezetés								
4	Egy járművezető túllépte a megengedett sebességhatárt	10	22	42	22	4		60
5	Egy járművezető átment a pirosra váltó lámpán, amikor biztonságosan megállhatott volna.	24	42	23	7	4		38
6	Egy járművezető agresszíven vezetett (gyors sávváltás, nem tartotta be a megfelelő követési távolságot, büntetőfékezett)	18	33	33	13	3		48
Önző vezetési magatartás								
7	Egy járművezető nem adta meg az elsőbbséget az útkereszteződésben	24	45	21	6	4		37
8	Egy járművezető nem adta meg az elsőbbséget a gyalogosnak kijelölt gyalogos-átkelőhelyen	17	43	28	9	3		43
Módosult tudatállapotú vezetési magatartás								
9	Egy járművezető alkoholt fogyasztott a járművezetés előtt	38	14	6	2	38	2	17
10	Egy járművezető bódult állapotban vezetett (drogok hatása, gyógyszer hatása)	44	12	3	2	38	1	13
Önveszélyes vezetési magatartás								
11	Egy járművezető nem kapcsolta be a biztonsági övét	24	32	22	6	16	0	37

Forrás: Közlekedéstudományi Egyesület, 2024 (Magyar Target-Pulzus Média Kutató Kft.)

fő magatartási típusba soroltuk. Az egyesével mért 100 fokú skálákat átlagoltuk, így mind az öt esetben egy-egy 100 fokú index jött létre. 0 az index értéke, ha az adott magatartási típus egyáltalán nem veszélyes, és maximálisan 100, ha minden külön-külön mért kockázati magatartás nagyon veszélyes volt. Ezek a magyarországi Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index első elemei.

A veszélyesség mértéke alapján az ötféle vezetési magatartási típusnak a következő sorrendje alakult ki (3. ábra). Legveszélyesebb a módosult tudatállapotú vezetés (beleértve az alkoholos befolyásoltságot és a bódult állapotot) 97 pont, a szóba jöhető 100-ból. Második az általunk önző, törtető vezetési magatartási típusnak nevezett forma 94 ponttal, ami tartalmazza az elsőbbségi kötelezettség elmulasz-

tását. Ezt követi 90 ponttal az agresszív vezetés (gyorshajtás, piroson áthaladás, agresszív vezetés). Ehhez képest 10 ponttal alacsonyabb az önvészélyes magatartás típus, azaz a biztonsági öv be nem kapcsolása, és a legkevésbé veszélyesnek a megosztott figyelmű vezetést tartják a magyar társadalom vizsgált tagjai (77 pont 3 itemmel: kézben tartott mobiltelefonon keresztüli telefonálás, „mobilozás” és kihangosító eszközön keresztüli telefonálás).

Veszélyes közlekedési magatartási formák észlelési gyakorisága a közutakon

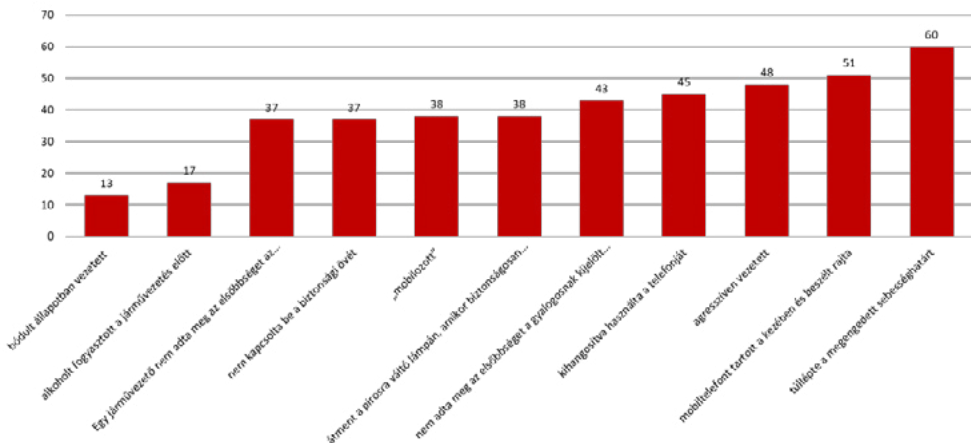
Ahogy jeleztük, nemcsak az egyes kockázatos vezetési magatartás formákat és az abból készített típusokat vizsgáltuk, de azok előfordulási gyakoriságát is. Egész pontosan azt, hogy az utóbbi három hónapban milyen gyakran találkozott a kérdezett az egyes inkriminált esetekkel.

Míg a kockázatos magatartásformák megítélése nem okozott különösebb nehézséget a kérdezettek számára, addig annak gyakoriságával kapcsolatosan már sokkal több volt a bizonytalan vélemény és a válaszmegtagadás is. Ez persze érthető, ha valaki keveset mozdul ki az otthonából, keveset közlekedik, különösen, ha a decemberi – februári időszakban, amikor

a kérdés vonatkozott. Az is gondot okozhat a kérdezett számára, ha nincs jogosítványa, vagyis egyes kérdések vonatkozásában nem lehet teljesen autentikus véleménye. A legnagyobb nehézséget az alkoholos befolyásoltsággal, valamint a bódult állapotban történt vezetés megítélése okozta a kérdezettek számára. Ennél a két itemnél 40 százalék körül volt az ismeretlen válaszok aránya. A kihangosító készülék használata melletti vezetés vonatkozásában is 20 százalék feletti volt a bizonytalan vagy válaszmegtagadó kérdezettek aránya (ami hiteles is lehet, hogy legfeljebb szájmozgásról beazonosítható utazás közben).

Az előzőeket figyelembe véve a legtöbben gyorshajtással találkoztak a magyar utakon a kérdéskört megelőző három hónapban. Valamivel több mint minden ötödik válaszadó nagyon gyakran, további 42 százalék pedig gyakran tapasztalta, hogy a gépjármű vezetői átléplik a megengedett sebesség határt (összességében hátról két ember gyakran vagy nagyon gyakran találkozott ezzel a jelenséggel a kérdéskört megelőző három hónapban). Ezt követi a mobiltelefonon történő telefonálás úgy, hogy a gépjárművezető vezetés közben a kezében tartja mobilkészülékét (minden második ember találkozott ilyenekkel), míg az agresszív vezetési stílus a harmadik leggyakoribb, 46 százalék-

4. ábra: Ön milyen gyakran találkozott az elmúlt 3 hónapban az alábbi magatartásformákkal? (1–100 fokú skála átlagpontjai alapján képzett sorrend) – Egy járművezető ...



8. táblázat: Ön milyen gyakran találkozott az elmúlt 3 hónapban az alábbi magatartásformákkal? Egy járművezető ... (ANOVA elemzés – skálaátlagok eltérései) – hőtérkép

	mobil- telefont tartott a kezében és beszélt rajta	„mobi- lozott”	kihan- gosítva haszná- lta a telefon- ját	túllépte a meg- engedett sebes- séghatá- rt	átment a pirosra váltó lámpán, amikor bizton- ságon megáll- hatott volna.	agresz- szíven vezetett	nem adta meg az elsőbbsé- get az útke- reszte- ződé- sben	elsőbbség meg nem adása gyalo- gos- átkelő- helyen	alkoholt fogyasz- tott a jármű- vezetés előtt	bódult állá- potban vezetett	nem kapcsol- ta be a bizton- sági övét
átlag	51	38	45	60	38	48	37	43	17	13	37
férfi	55	43	50	64	41	52	41	47	21	14	42
nő	46	33	41	56	35	44	33	40	15	12	33
van jogosít- ványom	55	42	51	67	41	55	38	46	20	14	40
nincs jogosít- ványom	44	33	39	48	33	37	35	39	14	10	33

Dőlt: $p < 0,05$ szinten nem szignifikáns összefüggés.

Forrás: Közlekedéstudományi Egyesület, 2024 (Magyar Target-Pulzus Média Kutató Kft.)

kal. A mobiltelefon használata kapcsán jegyezzük meg, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület társadalmi célú civil kezdeményezésként már 2004-ben felhívta a figyelmet a közlekedés közbeni mobiltelefon használat jelentős terjedésének közlekedésbiztonsági kockázataira⁵, amelynek széles körű tudatosítása – jelen kutatás vonatkozó adatsora alapján – továbbra is aktuális balesetmegelőzési feladat.

Ha ezeket az eredményeket értékelni akarjuk, az látszik, hogy egyes veszélyes vezetési magatartásformák nagyon gyakoriak a magyar közutakon, így az, hogy a személyi sérüléssel járó baleseteknek európai összehasonlításban relatíve nagy a száma és aránya, nem tekinthető véletlennek.

A legkevesebben (5%) bódult állapotú vezetővel találkoztak a közutakon, míg 8 százaléknyi kérdezett feltételezhetően alkoholos befolyásoltságú sofőrt látott az utakon. Emlékeztetőül, éppen ennél a két állításnál volt a legnagyobb bizonytalanság, ezért a kapott

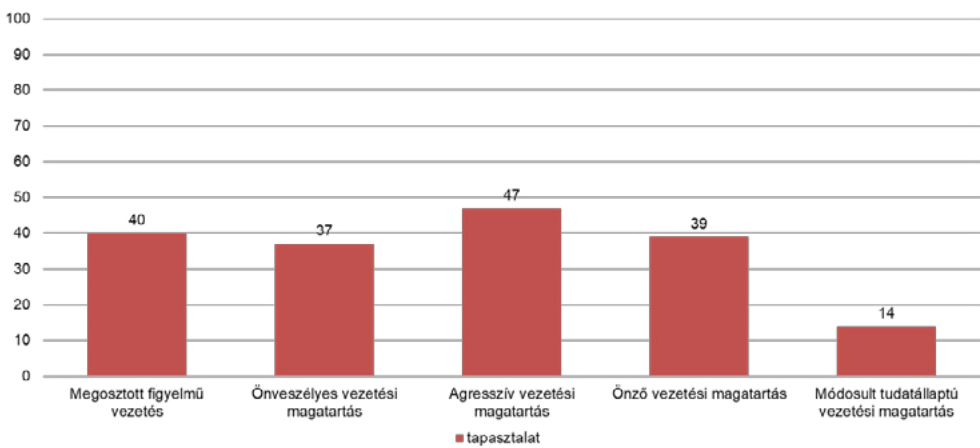
eredményeket kellő óvatossággal érdemes kezelni. Mindenesetre az átlagpontok alapján képzett sorrendben e két, egyébként nagyon kockázatosnak tartott magatartás szerepel leg hátul, a gyorshajtás pedig legelől (4. ábra).

Mindössze két olyan dimenzió regisztrálható, ami mentén érdemben szegmentálhatók a kapott válaszok (8. táblázat). Ez a biológiai nem és a jogosítvány megléte vagy hiánya (a két változó közötti Pearson korreláció=0,116**). Részben ide sorolható az életkor is, de ebben az esetben 11 állításból 3 vonatkozásában nincs szignifikáns eltérés a válaszokban.

A kapott eredmények teljesen intuitívak, azaz a férfiak és a jogosítvánnyal rendelkezők találkoznak leginkább veszélyes magatartási formákkal az utakon, míg a nők és azok, akiknek nincs jogosítványuk, kevésbé. Ha pedig még az életkori csoportokat is vizsgáljuk kitűnik, hogy mindig a 40 éven aluliak veszélyes vezetési magatartás érzékelése a legmagasabb, a 60 éven felülieké pedig a legalacsonyabb. A középkorúak minden állításnál középen helyezkednek el a fiatalok és az idősebbek között.

⁵ Bíró József (2004): A közlekedés közbeni mobiltelefon-használat kultúrája, kockázatai. Közlekedéstudományi Szemle LVII. évfolyam 1. szám.

5. ábra: Kockázatos vezetési magatartástípusok megjelenése (átlagpontok alapján) a Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index második eleme



Az öt kockázatos magatartási típus észlelése igen eltérő a magyar közutakon (ez a Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index második eleme). Fontos jelezni, hogy itt nem százalékos megoszlásokat, hanem 0–100 fokú skála átlagait közöljük, azért, hogy a veszélyesség és a gyakoriság ugyanazon mérőeszközön, skálán legyen mérve, így indexé formálható legyen.

A legnagyobb pontszámmal (47 átlagpont) az agresszív magatartás áll (gyorshajtás, piros lámpán való áthaladás és agresszív vezetés), amit a megosztott figyelmű vezetés követ 40 ponttal (telefonálás mobil készülékkel a kézben, „mobilozás” és kihangosítón keresztül telefonálás). Ugyan, itt átlagpontokról beszélünk, de ahogy a korábban közölt 7. táblázat mutatta, az átlagpontok a tényleges gyakoriságot meglehetősen nagy biztonsággal leképezik, ezért a magas átlagpontot nyugodtan interpretálhatjuk relatív magas gyakoriságként is.

Az önző és az önveszélyes vezetési magatartás gyakorisága hasonló (39–37 átlagpont), míg a legkisebb a módosult tudatállapotú vezetési magatartás megjelenése a magyar utakon (14 átlagpont a 0–100 fokú skálán). Még egyszer érdemes azonban megjegyezni, hogy éppen

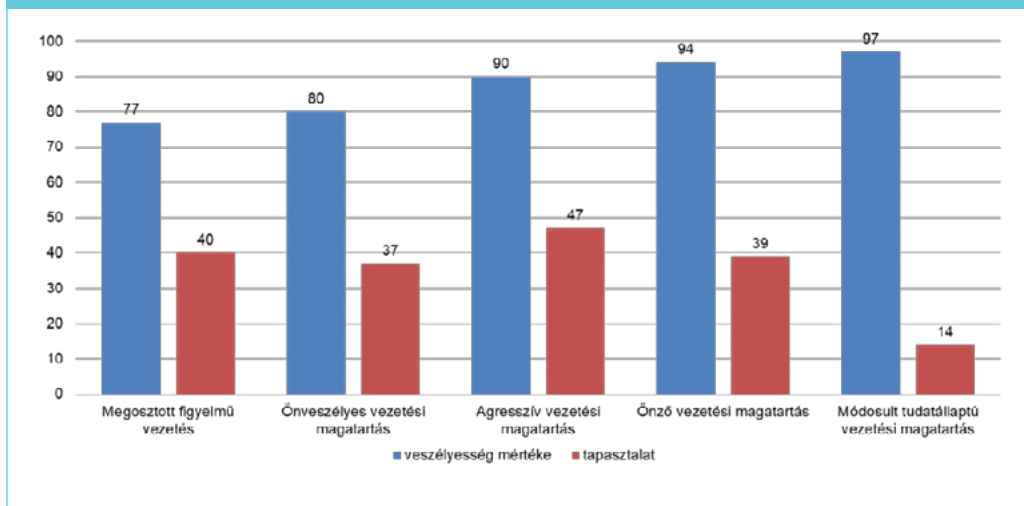
ez esetben nagyon magas volt a bizonytalan válaszok aránya.

4. KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA INDEXEK (KB-KKI INDEXEK)

Második elemzési lépésként az öt-öt darab kockázatos magatartási típust és azok észlelési gyakoriságából képzett 0–100 fokú indexeket páronként összeadtuk és átlagoltuk, így öt darab 0–100 fokú Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index jött létre (a páronkénti indexértékeket a 6. ábra tartalmazza).⁶ Ennek tartalma tehát, hogy mennyire tartják veszélyesnek a kérdezettek az adott magatartásformák összességét és egyébként milyen rendszerességgel találkoztak vele a közutakon. Értelemszerűen minél magasabb az index értéke, annál valószínűbb, hogy veszélyes és gyakori vezetési magatartási típusról beszélünk. A hangsúly tehát az „és” logikai műveleti reláción van.

⁶ Az egyes páronkénti indexek közötti Pearson korreláció értékét a melléklet tartalmazza (M1 táblázat). Ez alapján az önző vezetési magatartás és a módosult tudatállapotú magatartás között a legszorosabb a korreláció, de szorosnak tekinthető az agresszív vezetés és az önző vezetés, valamint az agresszív vezetés és a módosult tudatállapotú vezetés közötti együttjárás is.

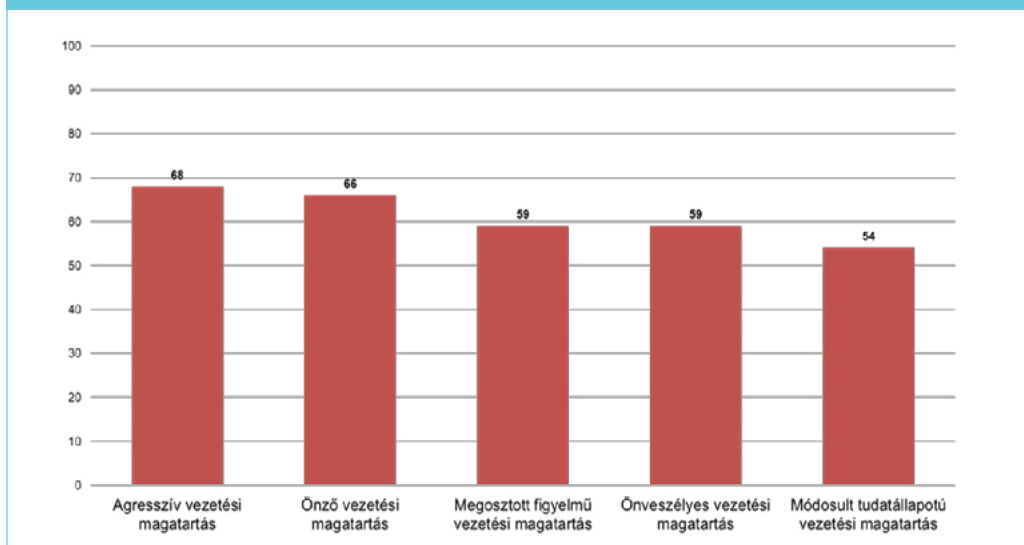
6. ábra: Kockázatos vezetési magatartások veszélyessége és észlelt gyakorisága Magyarországon (0–100-ig terjedő index átlagai)



A 7. ábra jelzi a Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Indexek (KB-KKI) átlagértékeit. A kísérleti módszertan alapján képzett indexek eredményei szerint Magyarországon az agresszív magatartás okozhatja a legnagyobb problémát (gyorshajtás, agresszív

vezetés, piroson történő áthaladás). Ezt meglehetősen veszélyesnek és kiemelkedően gyakorinak tartják a kérdezettek (összességében 68 átlagpont). Ettől statisztikai értelemben alig marad el az önző vezetési magatartás, ami az elsőbbségi szabályok figyelmen kívül hagyá-

7. ábra: Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Indexek átlagértékei Magyarországon (0–100-ig terjedő index átlagai)



9. táblázat: Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Indexek átlagértékei (ANOVA elemzés – skálaátlagok eltérései) csak azon állítások, ahol legalább két index esetében van statisztikai eltérés a válaszok között – hőtérkép

	Agresszív vezetési magatartás	Önző, törtető vezetési magatartás
átlag	68	66
férfi	69	68
nő	67	65
legfeljebb 8 osztály	68	66
szakképzés érettségi nélkül	67	67
érettségi	67	66
diploma	71	68
van jogosítványom	70	67
nincs jogosítványom	65	65
inkább gyalogos vagyok	67	65
inkább utas vagyok	67	65
inkább kerékpáros vagyok	67	67
inkább gépjárművezető vagyok	70	68

Megjegyzés: az önvészélyes vezetési magatartás index, a megosztott figyelmű index és a módosult tudatállapotú index nem szerepel a táblázatban, mert ott nincs eltérés a válaszokban.

Bold: $p \leq 0,05$ szinten nem szignifikáns összefüggés.

Forrás: Közlekedéstudományi Egyesület, 2024 (Magyar Target-Pulzus Média Kutató Kft.)

sát jelenti. Fontos megjegyezni, hogy az indexek tökéletesen visszaadják a hivatalos közúti baleseti indokok első két helyezettjét, vagyis a gyorsajtást és az elsőbbség meg nem adását. A társadalmi attitűdök tehát jól reflektálnak a regisztrált objektív mutatókra, ebben az értelemben az indexek validitása nagyon magas.

Jól láthatóan – hasonlóan egyébként a mintaként szolgáló amerikai tapasztalatokhoz – Magyarországon a közlekedés biztonságát és a közlekedés kultúráját úgy lehet a leginkább javítani, ha erre a két területre koncentrálnak a Közlekedéstudományi Egyesület vagy más szereplők által finanszírozott kampányok.

A két legmagasabb értéket felvevő indexhez képest kisebb problémát jelez a megosztott figyelmű vezetési magatartás és az önvészélyes magatartás. Mindkettő esetében kisebb koc-

kázat nagyobb észlelési gyakorisággal párosul a válaszok alapján.

Végül a Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index ötödik eleme a módosult tudatállapotú vezetési magatartás (54 átlagpont), amit kiemelkedően veszélyesnek tételeznek a magyar társadalom tagjai, viszont az észlelési gyakoriság lényegesen alacsonyabb (fontos jelezni, hogy ebbe olyan magatartásformák tartoznak, mint alkoholos állapotú vagy bódult vezetés, amit ténylegesen sokkal nehezebb észlelni, mint egy gyorsajtást vagy mobilozást).

A korábban bevont szociodemográfiai és szociokulturális tényezők, valamint a közlekedéshez kötődő mutatók (jogosítvány, közlekedési szerepkör), kevésbé szegmentálják a Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra indexeket. Ez pedig azt jelenti, hogy a kapott

eredmények konszenzuális társadalmi véleményyt tükröznek. Az önvészélyes vezetési magatartás, a módosult tudatállapotú vezetési magatartás és a megosztott figyelmű vezetési magatartás indexeiben nincs vagy szinte nincs eltérés az egyes társadalmi csoportok véleményében.

Az agresszív és az önző vezetési magatartásnál jelezhetünk néhány statisztikailag szignifikáns eltérést (9. táblázat). Az agresszív vezetési magatartás KB-KKI index magas, 70 pont feletti azok körében, akiknek van jogosítványuk, önmagukat gépkocsivezetőként definiálják, illetve akiknek felsőfokú végzettségük van. Az önző vezetési index is hasonló mintázatokat mutat: a gépjárművezetők, a jogosítvánnyal rendelkezők, valamint a férfiak az átlagosnál is magasabbra értékelik ennek veszélyességét és észlelési gyakoriságát. Hangsúlyozzuk azonban, hogy az öt KB-KKI index közül háromban szociológiai dimenziókat tekintve nincs eltérés a válaszokban, és a másik kettőben is az egyes rétegek közötti véleménykülönbségek árnyalatnyiak, bár statisztikailag érzékelhetők.

5. ÖSSZEFOGLALÁS

Tanulmányunkban arra tettünk kísérletet, hogy bevezessünk egy, az Amerikai Egyesült Államokban már több mint 10 éve alkalmazott módszertant a közlekedésbiztonság mérésére. Az AAA Foundation for Traffic Safety éves Traffic Safety Culture Index (TSCI) jelentése meghatároz veszélyes vezetési magatartás típusokat és formákat, amelyeket évről évre vizsgál, és ez alapján ajánlásokat fogalmaz meg a közlekedési hatóságok és a döntéshozók számára.

A Közlekedéstudományi Egyesület megbízásából – A Közlekedési Kultúra Napja eseménysorozat keretében – 2024-ben kísérletet tettünk a közlekedésbiztonsági és közlekedési kultúra index magyar társadalmi, gazdasági és mindenekelőtt közlekedési viszonyokhoz való adaptálására. A tanulmányban részletesen kifejtettük a két metódus közötti hasonlóságokat és különbségeket. Hangsúlyozzuk, hogy 2024 egy pilot év, amelynek tapasztalatai alapján a következő években érdemes finomítani a köz-

lekedésbiztonsági és közlekedési kultúra indexeket és annak létrehozási módszertanát.

A kapott eredmények mindenesetre meggyőzőek. Úgy tűnik, hogy a magyar társadalom igen nagy arányban és igen nagy biztonsággal ki tudja jelölni a közlekedés veszélyes magatartási formáit, és jelentős részben azt is meg tudja mondani, hogy ezekkel milyen gyakran találkozunk az utakon. Két lépcsőben, kétszer 11 állítást aggregálva hoztuk létre az öt darab közlekedésbiztonsági és közlekedési kultúra indexet, amelyek tartalmuk szerint azt jelentik, hogy a magyar társadalom tagjai mennyire tartják veszélyesnek az adott magatartásformák összességét és milyen rendszerességgel találkoztak vele a közutakon. A 0–100 fokú indexeken a magasabb értéket a magas veszélyességet és gyakori észlelést jelenti. Az összegzés alapján Magyarországon, a közutakon az agresszív vezetés és az önző vezetés messze a legveszélyesebb és legáltalánosabb jelenség, amellyel érdemes részletesen foglalkozni. Középső szinten a megosztott figyelmű vezetési magatartás és ugyanilyen indexértékkel az önvészélyes magatartás helyezkedik el. Végül a módosult tudatállapotú vezetési magatartás pontszáma bár alacsonyabb, ez egyértelműen módszertani okokkal magyarázható. Kevesebben voltak ugyanis, akik azonosítani tudtak ilyen magatartásformákat az utakon, és ugyan nagyon veszélyesnek vélik a bódult vagy alkoholos befolyásoltaságú vezetést, kevesen találkoztak közvetlenül olyan sofőrökkel, akik maguk fogyasztottak volna ilyen szereket. Különösen ez utóbbi index mérésekor a jövőben érdemes néhány pontosító kérdéssel finomítani az eredményeket.

Úgy tűnik, hogy az az elképzelés, hogy a másikra odafigyelő, udvarias, határozott és szabálykövető – egyszóval kulturált – közlekedési szereplő magatartása kiszámítható, modellezhető, belátható, ezért nagyban javítja a közlekedés biztonságát, validálható a fenti adatok tükrében. A két fogalom között erős szinergia fedezhető fel. A közlekedési kultúra tudatos fejlesztése, erősítése nélkül a közlekedés biztonsága európai összehasonlításban is csak ad hoc jelleggel, kampányszerűen javulhat, jelentős és tartós eredmények nem várhatók.

MELLÉKLET

MI. A KB-KKI indexek közötti korrelációk (Pearson-r értékek)

	Önveszélyes vezetési magatartás	Megosztott figyelmű vezetési magatartás	Agresszív vezetési magatartás	Önző, törtető vezetési magatartás	Módosult tudatállapotú vezetési magatartás
Önveszélyes vezetési magatartás	1	.343**	.402**	.339**	.313**
Megosztott figyelmű vezetési magatartás		1	.527**	.419**	.418**
Agresszív vezetési magatartás			1	.540**	.544**
Önző vezetési magatartás				1	.561**

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Gross, Andrew (2023): Risky Business – More than Half of All Drivers Engage in Dangerous Behavior. <https://newsroom.aaa.com/2023/11/risky-business-more-than-half-of-all-drivers-engage-in-dangerous-behavior/>
- [2] KTI közlekedésbiztonsági jelentés (2023): Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzetének alakulása 2023-ban <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/magyarorszag-kozuti-kozlekedesbiztonsagi-helyzetenek-alakulasa-2023-ban-a-rendorseg-által-gyujtott-elozetes-statisztikai-adatok-valamint-az-intezkedesimutatok-es-egyeb-szemponatok-alapjan/>
- [3] Bíró József (2004): A közlekedés közbeni mobiltelefon-használat kultúrája, kockázatai. Közlekedéstudományi Szemle LVII. évfolyam 1. szám.



Traffic Safety and Traffic Culture Index (KB-KKI), 2024

Keywords: road safety, traffic culture, causes of accidents, dangerous behaviours, KB-KKI (Traffic Safety and Traffic Culture) Index

On behalf of the Traffic Science Association, a nationally representative telephone survey of 1,000 people on traffic culture and social assessment of traffic safety in Hungary was conducted in spring 2024 as part of the national Traffic Culture Day event series to create a scientific basis for the event. As part of the survey, an attempt was made to create the Traffic Safety and Traffic Culture Index (KB-KKI) for the first time in Hungary. By adapting the Traffic Safety Culture Index, which has been published annually in the United States for more than a decade, the authors of the study strove to create a first experimental index considering Hungarian traffic habits.



Index für Verkehrssicherheit und Verkehrskultur (KB-KKI), 2024

Schlüsselwörter: Verkehrssicherheit, Verkehrskultur, Unfallursachen, gefährliche Verhaltensweisen, KB-KKI (Verkehrssicherheits- und Verkehrskultur) -Index

Im Auftrag des Verkehrswissenschaftlichen Vereins wurde im Frühjahr 2024 im Rahmen der nationalen Veranstaltungsreihe des Tages der Verkehrskultur eine landesweit repräsentative telefonische Befragung von 1.000 Personen zur Verkehrskultur und zur gesellschaftlichen Beurteilung der Verkehrssicherheit in Ungarn durchgeführt, um eine wissenschaftliche Grundlage für die Veranstaltung zu schaffen. Im Rahmen der Befragung wurde erstmals in Ungarn der Versuch unternommen, den Verkehrssicherheits- und Verkehrskulturindex (KB-KKI) zu erstellen. Mit der Adaptation des Index für Verkehrssicherheit und Verkehrskultur, der in den Vereinigten Staaten seit mehr als einem Jahrzehnt jährlich veröffentlicht wird, waren die Autoren der Studie bestrebt, unter Berücksichtigung der ungarischen Verkehrsgewohnheiten einen ersten experimentellen Index zu erstellen.