

Személygépjárművekben utazók biztonsági öv használata 2023

A közlekedésbiztonság teljesítménymutatói a közlekedésbiztonság javítása érdekében kifejtett tevékenység eredményességét mutatják meg. A mutatók a járművezetők magatartását jellemzik, így szemléltetve a közlekedők mindennapi közlekedési attitűdjét, viselkedését. A KTI 2023-ban új módszertan alapján mérte a mutatók alakulását a hazai közúthálózaton.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság, teljesítménymutatók, biztonsági öv, szabálykövetés

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2024.3.5>

Krizsik Nóra¹ – Hamza Zsolt² – Berta Tamás³

¹ szenior kutató, tudományos segédmunkatárs, KTI Nonprofit Kft., Mobilitás Kutatóközpont

PhD hallgató, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem,
Közlekedéstechnológiai és Közlekedésgazdasági Tanszék

² kutatóközpont vezető, KTI Nonprofit Kft., Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont;

³ közlekedésbiztonsági igazgatóhelyettes, KTI Nonprofit Kft.,

Stratégiai, Kutatás-Fejlesztési és Innovációs Igazgatóság

e-mail: krizsik.nora@kti.hu, hamza.zsolt@kti.hu, berta.tamas@kti.hu

1. BEVEZETÉS

Az aktuális közlekedésbiztonság szintjét, valamint annak javítása érdekében tett intézkedéseket mutatószámokkal mérjük [1]. Ezek a mutatószámok lehetnek abszolút és relatív mutatószámok attól függően, hogy azt leíró adatként vagy összehasonlító adatként értelmezzük. A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók a relatív mutatószámok közé tartoznak. Alapvető feladatuk a közlekedésbiztonság javítása érdekében kifejtett tevékenységek eredményességének jellemzése [2].

A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók közül kiemelkedően fontos szerepe van

a biztonsági öv használatának, hiszen az öv feladata a bekövetkező sérülések kimenetelének enyhítése [3]. A sérülések mérséklésén túl az övhasználat növekedésével bizonyítottan nő a túlélés valószínűsége is baleset esetén [4]. A biztonsági öv nemtől [5], testtömegtől [6], és életkortól [7] függetlenül is képes mérsékelni a halálos sérülés valószínűségét.

A biztonsági öv közlekedésbiztonságban betöltött szerepét felismerve a legtöbb országban kötelező annak használata üléspozíciótól függetlenül [8]. Hazánkban rendelet rögzíti a kötelező biztonsági öv

használatot.¹ A szabályok betartását, így a mutató értékét is általában helyszíni mérésekkel ellenőrzik, mivel az önbevalláson alapuló kérdőívek magasabb övhasználati arányt mutatnak [9]. A szigorú szabályozási környezet, valamint a szabályok betartása kiemelkedően fontos a közlekedésbiztonság területén [10] a sérülések mérséklése érdekében.

A szigorú szabályozások ellenére a biztonsági öv használata önkéntes alapú, amit az egyéni attitűd, a társadalmi norma [11], az észlelt kockázat [12], valamint a biztonsági övek hasznosságáról alkotott kép [13] is befolyásol. Ezek mellett kutatások bizonyították, hogy a személygépjárműben elfoglalt ülőpozíció is hatással van az övhasználatra [14]. Elöl ülők esetében magasabb, míg hátul utazók esetében általában alacsonyabb a használat aránya [15].

A KTI 2019 előtt évente mérte a személygépjárművekben utazók övhasználati szokásait [16]. A Covid-19 járvány időszaka alatt nem volt lehetőség a mutatók mérésére. Ezt követően az országos és régiós reprezentativitás biztosítása érdekében új mérési módszertant dolgoztunk ki, amely illeszkedik az új EU-s mérési metódushoz [14].

2. MÉRÉSI MÓDSZERTAN

A mérések előre meghatározott közúti helyszíneken történtek, amelyeket a személygépjárművek régiókra és úttípusokra jellemző futásteljesítménye alapján határoztunk meg. Budapestet és Pest megyét külön régióként értelmeztük a főváros sajátos jellegzetességei miatt mind a mérési helyszínek, mind az eredmények feldolgozása során. Autópályák, valamint egyéb gyorsforgalmi útszakaszok esetében úszókocsis mérést, míg külterületen és belterületen fix, helyszíni méréseket alkalmaztunk. Országosan összesen 17 autópálya szakaszon, 33 külterületi és 20 belterületi helyszínen mértünk. A mérések április-május hónapokban hétköznap munkanapokon (gyermekek

esetében hétvégén) valósultak meg a reggeli (7:00-9:00) vagy a délutáni (15:00-17:00) csúcsideőszakban, jó időjárási körülmények között.

A mérések során egy erre alkalmas mobil alkalmazás használatával rögzítettük a járművezetők és utasok biztonsági öv használati jellemzőit. A szoftver offline módon is képes volt működni, így nem volt szükség az adatok utólagos digitalizálására.

A felmérések időtartamában a mérési helyszíneken forgalomszámlálást is végeztünk. Ennek oka az volt, hogy utólagosan meg lehessen állapítani a mintavételi arányt, valamint a mérési adatok megbízhatósági (konfidencia) intervallumát. A forgalomfelvételek során csak azt az irányt és járműtípust rögzítettük, amelyre a teljesítménymutató felvétele is történt. Abban az esetben, ha csak egy irányban történt a személygépjárművek vizsgálata, akkor a mérés időtartamában csak annak az iránynak a személygépjármű forgalmát rögzítettük.

A mérések során rögzített adatokat országosan, úttípusok szerint, valamint régiók alapján is értékeltük. Minden csoport esetében képeztük a mutatókat ú.m.: személygépjármű vezetők övhasználat; személygépjármű első utasainak övhasználat; személygépjárműben elől ülő felnőttek (járművezető és első utas) övhasználat; személygépjárműben hátsó utasként utazók övhasználat; a személygépjárműben gyerekként utazók övhasználat.

3. HAZAI EREDMÉNYEK

A mérések során összesen 23 635 járművezető, 6813 első utas, 4008 hátsó utas és 4537 gyermek övhasználatára vonatkozó adatot rögzítettünk. Átlagosan a megfigyelt járművek és utasok 67,7%-ának biztonsági öv használatára vonatkozó adat került rögzítésre. Ez a mintavételi arány autópályák esetében nagyobb (81,9%), míg külterületi (66,1%) és belterületi (62,6%) utak esetében kisebb volt az átlagnál.

A személygépjárműben utazók biztonsági öv használatát az 1. táblázat tartalmazza. Az értékek alapján általánosságban megállapítható, hogy autópályák esetében nagyobb övhasz-

¹ 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

1. táblázat: Biztonsági övhasználat aránya, úttípusok szerint*

	országos*	autópálya*	külsőterület*	belterület*
szgk. vezető	92,2% ± 0,2%	95,3% ± 0,3%	93,0% ± 0,3%	89,4% ± 0,4%
szgk. első utas	90,5% ± 0,4%	92,5% ± 0,7%	90,9% ± 0,6%	88,0% ± 1,0%
szgk. elől ülő felnőttek	91,8% ± 0,2%	94,6% ± 0,3%	92,5% ± 0,3%	89,2% ± 0,4%
szgk. hátsó utas	65,1% ± 0,5%	79,0% ± 0,8%	65,5% ± 0,7%	55,9% ± 0,9%
szgk. gyerek	89,9% ± 0,3%	95,3% ± 1,2%	88,4% ± 0,5%	90,7% ± 0,4%

* α=0,05, z=1,96, konf.szint=95%

nálat, míg külsőterületi és belterületi utakon kisebb övhasználat jellemzi a közlekedőket. Ezek mellett - a gyermekek övhasználatának kivételével - a külsőterületi utakon nagyobb szabálykövetés jellemezte a közlekedőket, mint belterületi utakon. Legnagyobb övhasználatot a személygépjármű vezetői esetében, míg legkisebb teljesítménymutató értéket a hátsó ülésen utazó felnőtteknél mértünk.

A mérések lehetőséget adtak a régiók egymással való összehasonlítására is (2. táblázat). Az összes úttípust figyelembe véve a személygépjárművezetők, a személygépjárművek első utasai, valamint a személygépjárművekben elől utazók (vezető és utas) esetében a régiók hasonló értékekkel rendelkeztek (az egyes régiók 5%-nál nagyobb mértékben nem tértek el egymástól).

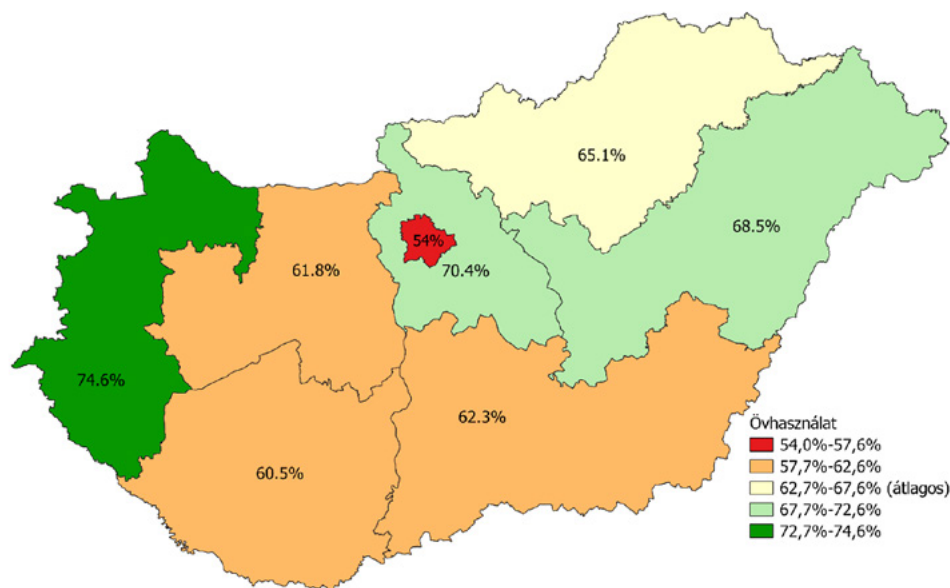
A hátsó utasok, valamint gyermekek esetében azonban a régiók között nagy eltérések voltak. A hátsó utasok és a gyermekek esetében a régiós eredményeket térképeken (1. ábra, 2. ábra) is bemutatjuk. A térképek színezése és intervallumbeosztása során az országos átlagtól maximum ± 2,5%-kal eltérő értékű régiókat „átlagos” jelzővel jelöltük meg. Az ettől nagyobb eltéréseket az országos átlagtól indulva 5%-os beosztással szemléltettük.

A hátsó ülésen utazók esetében a nyugati országrészben mértük a legmagasabb, míg Budapest esetében a legalacsonyabb övhasználati arányt. Mindezek mellett megfigyelhető volt, hogy az egymással szomszédos régiók hasonló övhasználati aránnyal rendelkeztek.

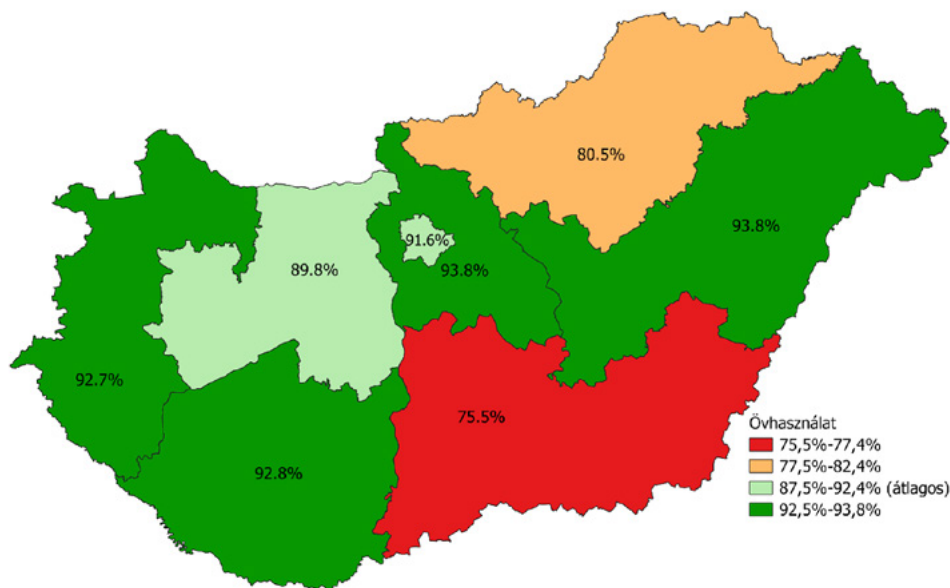
2. táblázat: Biztonsági övhasználat aránya, régiók szerint

	Dél-Alföld	Dél-Dunántúl	Észak-Alföld	Észak-Magyarország	Közép-Dunántúl	Nyugat-Dunántúl	Pest megye	Budapest
szgk. vezető	91,3%	94,2%	92,1%	92,7%	93,0%	91,6%	92,1%	90,5%
szgk. első utas	88,6%	92,5%	89,8%	92,0%	91,4%	89,0%	90,0%	90,8%
szgk. elől ülő felnőttek	90,7%	93,8%	91,6%	92,5%	92,6%	91,1%	91,6%	90,6%
szgk. hátsó utas	62,3%	60,5%	68,5%	65,1%	61,8%	74,6%	70,4%	54,0%
szgk. gyerek	75,5%	92,8%	93,8%	80,5%	89,8%	92,7%	93,8%	91,6%

1. ábra: Személygépjárműben hátul utazó felnőttek átlagos biztonsági öv használata régiók szerint, 2023



2. ábra: Személygépjárműben utazó gyermekek átlagos biztonsági öv használata régiók szerint, 2023



Gyermekek esetében a régiók közül három régió és Budapest tért el az országos átlagtól. Ebben az esetben a dél-alföldi régiót jellemezte a legalacsonyabb övhasználati arány.

4. HAZAI ÉRTÉKEK ÖSSZEHALONLÍTÁSA A 2022-ES ÉV ADATAIVAL

Az eredményeket összehasonlítottuk a 2022-ben rendőrségi megbízásból készült HRSP által elvégzett mérések eredményeivel is. Abban az évben hazánk úthálózata az EU-s módszertan alapján került mérésre, azonban kevesebb helyszínnel és mintaszámmal, mint az új 2023-as mérés.

Az összehasonlíthatóság érdekében feltüntettük a mért járművek és személyek számát is a táblázatban. A mérések során mindkét évben rögzítésre kerültek az alapsokasági értékek, ezért a konfidencia intervallumokat is jelöltük a táblázatokban (mindkét évben azonos megbízhatósági értékekkel, azonos konfidenciaszintekkel, hibahatárokkal). Mivel a két évben nem azonos mintaszám alapján készültek a mérések, ennek következtében a konfidencia intervallumok nagysága nem azonos. A táblázatokban zöld szín jelöli azokat az értékeket, ahol jobb eredményeket kaptunk, mint a 2022-es projektben, a sárga jelöli a két év megfeleltethetően azonos eredményeit.

3. táblázat: 2023-as és 2022-es év mérési adatainak összehasonlítása, országos út

mutató	2022-es mérés		2023-as mérés	
	mutató aránya [%]*	mért személy	mutató aránya [%]*	mért személy
vezető övhasználat	87,0% ± 2,6%	2 202	92,2% ± 0,2%	23 635
első utas övhasználat	86,1% ± 4,8%	752	90,5% ± 0,4%	6 813
hátsó utas felnőtt övhasználat	57,2% ± 13,0%	191	65,1% ± 0,5%	4 008
védtett gyermekek aránya**	65,4% ± 11,6%	242	89,9% ± 0,3%	4 537

* $\alpha=0,05$, $z=1,96$, konf.szint=95%

** két évben eltérő módszertan alkalmazása

4. táblázat: 2023-as és 2022-es év mérési adatainak összehasonlítása, autópálya

mutató	2022-es mérés		2023-as mérés	
	mutató aránya [%]*	mért személy	mutató aránya [%]*	mért személy
vezető övhasználat	93,3% ± 2,3%	1 088	95,3% ± 0,3%	4 085
első utas övhasználat	92,0% ± 4,1%	507	92,5% ± 0,7%	1457
hátsó utas felnőtt övhasználat	61,0% ± 12,9%	130	79,0% ± 0,8%	681
védtett gyermekek aránya**	65,5% ± 12,8%	144	95,3% ± 1,2%	300

* $\alpha=0,05$, $z=1,96$, konf.szint=95%

** két évben eltérő módszertan alkalmazása

5. táblázat: 2023-as és 2022-es év mérési adatainak összehasonlítása, külterületi utak

mutató	2022-es mérés		2023-as mérés	
	mutató aránya [%]*	mért személy	mutató aránya [%]*	mért személy
vezető övhasználat	90,5% ± 2,6%	1 142	93,0% ± 0,3%	11 589
első utas övhasználat	88,4% ± 4,6%	519	90,9% ± 0,6%	3 551
hátsó utas felnőtt övhasználat	59,3% ± 12,4%	166	65,5% ± 0,7%	2 216
védett gyermekek aránya**	63,2% ± 12,7%	132	88,4% ± 0,5%	2 053

* $\alpha=0,05$, $z=1,96$, konf.szint=95%

** két évben eltérő módszertan alkalmazása

6. táblázat: 2023-as és 2022-es év mérési adatainak összehasonlítása, belterület

mutató	2022-es mérés		2023-as mérés	
	mutató aránya [%]*	mért személy	mutató aránya [%]*	mért személy
vezető övhasználat	84,5% ± 2,9%	1 247	89,4% ± 0,4%	7 961
első utas övhasználat	84,4% ± 5,2%	468	88,0% ± 1,0%	1 805
hátsó utas felnőtt övhasználat	53,4% ± 12,5%	139	55,9% ± 0,9%	1 111
védett gyermekek aránya**	56,9% ± 11,6%	166	90,7% ± 0,4%	2 184

* $\alpha=0,05$, $z=1,96$, konf.szint=95%

** két évben eltérő módszertan alkalmazása

A táblázatok értékei alapján látható, hogy a 2023-as évben végzett mérések sokkal kedvezőbb képet adtak a közlekedők szokásairól országosan, mint a 2022-es év eredményei. Ez a javulás mind országosan, mind pedig úttípusokra bontva megfigyelhető volt (zöld színű jelölés a táblázatokban). A személygépjárművekben ülők esetében minden üléspozícióban a mutatók kedvezőbb értékkel rendelkeztek, mint a 2022-es évben. A védetten utazó gyermekek esetében (bár a módszertan eltérő volt) szintén javulás volt megfigyelhető a két év között.

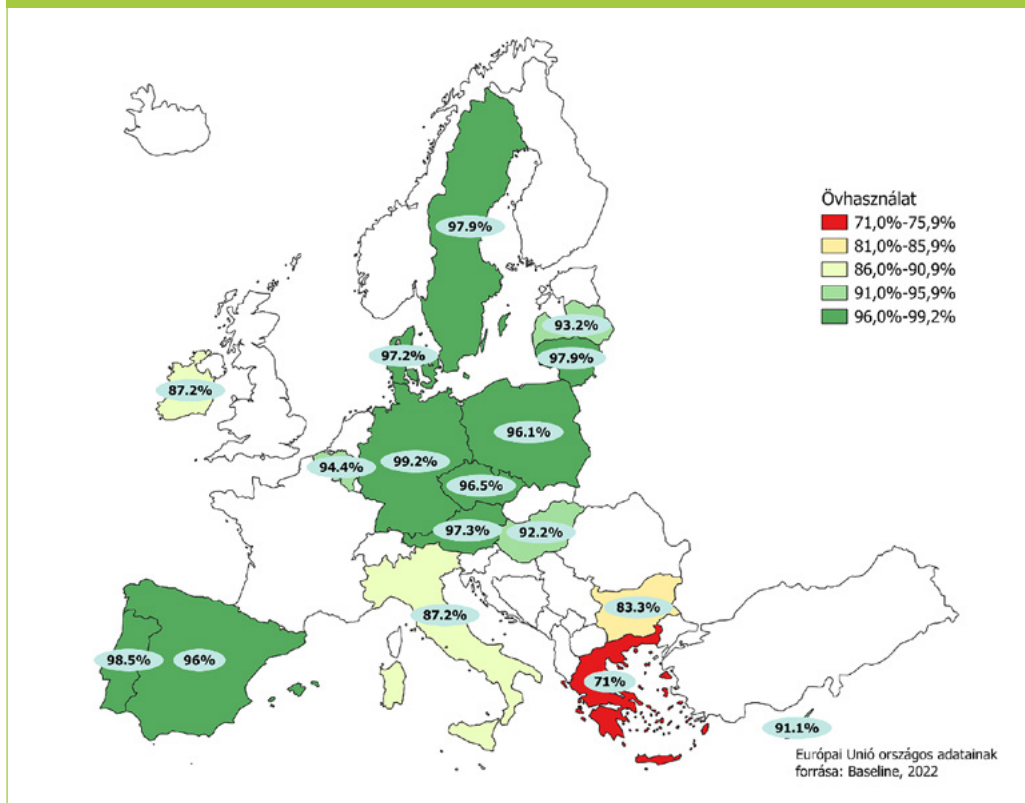
A javulás oka több mindenre vezethető vissza. Egyrészt a 2022-es év mérési adatai alapján a rendőri jelenlét, valamint a rendőrség

balesetmegelőző kampánya a biztonsági övvel fokozódott. Valószínűsíthető, hogy a kampány hatására a közlekedők nagyobb fokú szabálykövetést tanúsítottak a közutakon. A jobb eredmények másik oka lehetett, hogy a korábbi években kezdett közlekedésre nevelési kampányok, oktatási programok kezdenek „beérni” és a gyermekek egyre inkább felhívják szüleik figyelmét a biztonságos közlekedés fontosságára.

5. HAZAI ÉRTÉKEK NEMZETKÖZI ÖSSZEHASONLÍTÁSA (3. ábra)

A 2023-as országos reprezentatív mérésünk eredményeit összehasonlítottuk a nemzetközi

3. ábra: Személygépjármű-vezetők biztonsági öv használata – országos adat EU



értékekkel is. A nemzetközi adatokat a 2022-ben megvalósult Baseline projekt [14] eredményeiből használtuk fel.

Az egyes országok övhasználati arányát összehasonlítva hazánk a járművezetők esetében Ciprushoz (91,1%) és Lettországhoz (93,2%), első utasok esetében Csehországhoz (95,8%), elöl ülők esetében Ciprushoz (91,2%), hátul utazók esetében Litvániához (62,4%) és Ciprushoz (61,4%), míg gyermekek esetében Hollandiához (88,3%) hasonló mutatókkal rendelkezik.

A személygépjármű-vezetők biztonsági öv használatára vonatkozó országos adatokat részletesebben térképen is bemutatjuk. A térkép intervallumskáálázása során a legalacsonyabb értékkel rendelkező országtól indulva 5%-os osztásközt alkalmaztunk. Magyarországon az országok között magas övhasználati

értékkel rendelkezik (második legmagasabb intervallum), azonban az Európai Unió legtöbb országát tőlünk magasabb övhasználati arány jellemzi. A szomszédos országok közül Ausztria szerepelt egyedül a felmérésben. Itt a vezetők övhasználati aránya hazánktól 5,1%-kal nagyobb volt.

6. KONKLÚZIÓ

A 2023-ban elvégzett országos lefedettségű mérések lehetőséget biztosítottak a személygépjárműben utazók biztonsági öv használatának pontos feltérképezésére. A mérésben szereplő nagy mintaszám, valamint a mérések magas mintavételezési aránya a közlekedők attitűdjellegzőinek feltárását segítette.

Bár hazánkban rendelet szabályozza a biztonsági öv kötelező használatát, elemzésünk

azt mutatta, hogy ezt nem minden közlekedő tartja be. A járművezetők magas, valamint a hátsó utasok alacsony övhasználati arány inkább azt sugallja, hogy a közlekedők azokon az ülőpozíciókon hajlamosabbak bekötni az övüket, ahol valószínűbb a „lebukás” veszélye. Ezek az eredmények a nemzetközi adatokkal is összhangban vannak.

Gyermekek esetében a biztonsági öv használatát a saját tudatosságuk mellett a szülők felelős magatartása is meghatározza, hiszen a gyermekek legtöbbször szüleikkel utaznak. A mérések tapasztalatai, valamint eredményei alapján is az látszik, hogy a szülők gyermeküknek példát mutatnak. Tapasztalataink alapján azokban a járművekben voltak inkább a gyermekek bekötné, ahol a szülők is használták biztonsági övüket. A gyermekek fiatal korukból adódó sérülékenyséjük miatt azonban a balesetekben könnyen súlyos kimenetelű sérüléseket szenvedhetnek az övbekötés elmaradása miatt.

Kutatásunkat a jövőben tervezzük tovább folytatni. Egyik kutatási irányvonalnak a mérési helyek és a mért minta darabszámának csökkentését látjuk, hiszen ezzel a mérés költsége csökkenthető lenne. Másik kutatási lehetőség a mérési adatok további részletes elemzése. A mérések során más egyéb mutatót is rögzítettünk az egyénekről, amelyek elemzésével lehetőséget látunk arra, hogy a szabálykövető magatartás mélyelemzése, a keresztmutatók képzése megvalósuljon.

Kutatásunk eredményei a közlekedésbiztonság több területén is felhasználhatók. Az országos, valamint úttípus szerint értékelt teljesítménymutatók a rendőrség ellenőrzési tevékenységét segíthetik. Az övhasználat sűrűbb, célirányosabb ellenőrzésével a balesetek kimenetele mérsékelhetővé válhat. A teljesítménymutatók régiós szintű értékei lehetőséget biztosítanak az egyes régiók közlekedésbiztonsági helyzetképének értékelésére, valamint egymással való összevetésére. Eredményeinket az oktatás, nevelés területén is alkalmazhatónak tartjuk, hiszen a gyermekek és a szülők edukációjával a közlekedésben tanúsított attitűd befolyásolható.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Lévai Zsolt (2019): Közlekedésbiztonság, Dialóg Campus Kiadó, Budapest, ISBN: 978-963-531-012-8
- [2] Holló Péter – Eksler, Vojtech – Zukowska, Joanna (2010): Road safety performance indicators and their explanatory value: A critical view based on the experience of Central European countries, *Safety Science* 48:9, 1142–1150. DOI: <https://doi.org/dw7cgb>
- [3] Evans, Leonard (1996): Safety-belt effectiveness: The influence of crash severity and selective recruitment, *Accident Analysis & Prevention*, 28:4, 423–433, DOI: <https://doi.org/fftv49>
- [4] Vivoda, Jonathon M. – Eby, David W. (2011): Handbook of Traffic Psychology, Academic Press, ISBN 9780123819840
- [5] Febres, Juan Diego – García-Herrero, Susana – Herrera, Sixto – Gutiérrez, J.M. – López-García, J.R. – Mariscal, Miguel A. (2020): Influence of seat-belt use on the severity of injury in traffic accidents. *European Transport Research Review*, 12, 9. DOI: <https://doi.org/mssz>
- [6] Sivak, Michael – Schoettle, Brandon – Rupp, Jonathan (2010): Survival in Fatal Road Crashes: Body Mass Index, Gender, and Safety Belt Use, *Traffic Injury Prevention*, 11:1, 66–68. DOI: <https://doi.org/dptsdm>
- [7] McCratt, Anne T. – Northrup, Veronika Shabanova (2004): Factors related to seat belt use among fatally injured teenage drivers, *Journal of Safety Research*, 35:1, 29–38. DOI: <https://doi.org/fb26nc>
- [8] WHO (2011): Existence of a national seat-belt law, *National Legislation, Seat-belt*,
- [9] Lorini, C. – Pieralli, F. – Mersi, A. – Cecconi, R. – Garofalo, G. – Santini, M. G. – Bonaccorsi, G. (2014): Comparison of self-reported and observed prevalence of safety belt and helmet use in Florence, *Ann Ig.* 26:6, 499–506. DOI: <https://doi.org/mss2>
- [10] Borghebani, Rohallah – Dehghani, Seyyede Leila – Khanjani, Narges (2013): Safety belt use and its related factors: a study from Kerman, Iran, *Payesh* 2013; 12:2, 159–165.

- [11] Şimşekoğlu, Özlem - Lajunen Timo (2008): Social psychology of seat belt use: A comparison of theory of planned behavior and health belief model, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 11:3, 181-191. DOI: <https://doi.org/c7zcnj>
- [12] Bragg, Barry W. E. – Finn, Peter (1985): Influence of safety belt usage on perception of the risk of an accident, Accident Analysis & Prevention, 17:1, 15-23. DOI: <https://doi.org/ch4crb>
- [13] Calisir, Fethi – Lehto, Mark R. (2002): Young drivers' decision making and safety belt use, Accident Analysis & Prevention, 34: 6, 793-805. DOI: <https://doi.org/bgkpmr>
- [14] Van den Broek, B. – Aarts, L. – Silverans, P. (2022): Baseline report on the KPI Safety belt and Child restraint systems. Baseline project, Brussels: Vias institute
- [15] Yannis, G. – Laiou, A. – Vardaki, S. – Papadimitriou, E. – Dragomanovits, A. – Kanellaidis, G. (2011): Parameters affecting seat belt use in Greece, International Journal of Injury Control and Safety Promotion, 18:3, 189-197. DOI: <https://doi.org/c85fmh>
- [16] Holló Péter (2020): Biztonságiöv-viselési arányok Magyarországon és külföldön. Közlekedéstudományi Szemle, 70(6), 59–64. DOI: <https://doi.org/j9xp>



Seat belt use of driver and passenger in car 2023

Keywords (3–5): road safety, road safety indicators, seat belt use, rule compliance

Road safety performance indicators show the effectiveness of action taken to improve road safety. The indicators describe the behaviour of drivers, thus showing the everyday attitudes and behaviour of road users. In 2023, the CTI measured the trend of the indicators on the national road network using a new methodology. The measurements were conducted at predefined road locations (motorways: 17 locations, outlying areas: 33 locations, inland areas: 20 locations). We evaluated seat belt use by drivers and passengers of passenger vehicles nationally, by region and by road type. The data showed that there is significant variation in road user behaviour between road types and regions.



Benutzung von Sicherheitsgurten durch Pkw-Insassen 2023

Schlüsselwörter: Straßenverkehrssicherheit, Leistungsindikatoren, Sicherheitsgurt, Einhaltung der Vorschriften

Leistungsindikatoren für die Verkehrssicherheit zeigen die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Indikatoren beschreiben das Verhalten der Fahrzeuglenker und zeigen damit die alltäglichen Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Im Jahr 2023 hat KTI Institut für Verkehrswissenschaften mit einer neuen Methodik die Entwicklung der Indikatoren auf dem inländischen Straßennetz gemessen. Die Messungen erfolgten an vordefinierten Straßenstandorten (Autobahnen: 17 Standorte, Außerorts: 33 Standorte, Innerorts: 20 Standorte), wobei auf Autobahnen und anderen Schnellstraßenabschnitten mobile Messungen von mit dem Verkehr mitfahrenden Messwagen aus und auf Außerorts- und Innerortsstrecken stationäre Messungen durchgeführt wurden. Die Benutzung der Sicherheitsgurte durch Fahrer und Beifahrer von Personenkraftwagen wurde ebenfalls auf nationaler Ebene, nach Regionen und nach Straßentyp untersucht. Die Daten zeigen, dass das Verhalten der Verkehrsteilnehmer je nach Straßentyp und Region sehr unterschiedlich ist.