

# Biztonságiöv-viselési arányok Magyarországon és külföldön

Az egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a biztonságiöv-viselési arány. A hazai értékek alakulása és elemzése, más országokhoz történő viszonyítása fontos információkkal szolgál. Az írás a biztonságiöv-viselési arány hazai értékeinek alakulását elemzi más országokhoz képest. Erre az IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group), az OECD tagországok közötti forgalmi és baleseti adatbankja [1] ad lehetőséget, ugyanis ez az útkategóriák szerint tartalmazza a személygépkocsik különböző ülésein megfigyelt biztonságiöv-viselési arányokat.

DOI 10.24228/KTSZ.2020.6.5

**Prof. Dr. Holló Péter**

kutató professzor

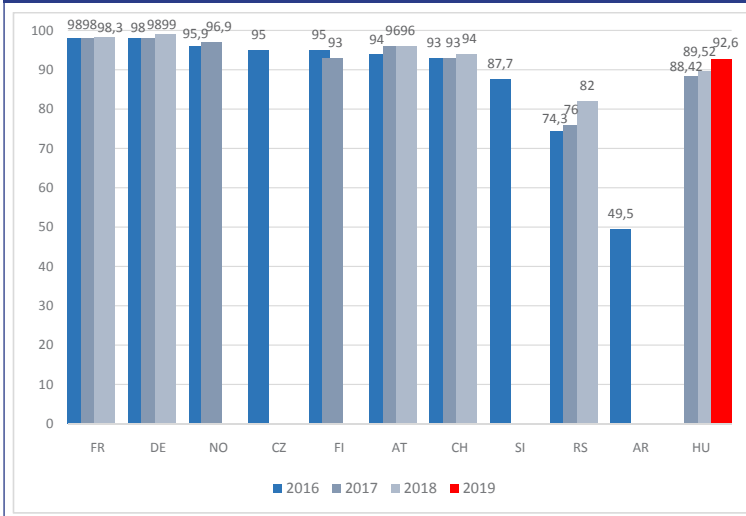
KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont

Az 1, 2. és 3. ábra a hazai biztonságiöv-viselési arányok alakulását mutatja nemzetközi összehasonlításban, útkategóriák szerint. Ezek az ábrák a gépjárművezetők biztonságiöv-viselési arányait szemléltetik.

Lakott területen belül (1. ábra) a hazai értékek folyamatos növekedést mutatnak. 2019-re még csak magyar adat állt rendelkezésre, ami kismértékű növekedést mutat a 2018. évihez képest. Ha a 2018. évi magyar értéket összevetjük más országokéval, megállapíthatjuk, hogy az csupán a szerb, szlovén és argentin értéknél nagyobb. A legmagasabb – legkedvezőbb – értékek Franciaországban és Németországban figyelhetők meg, némileg alacsonyabbak a norvég és osztrák értékek. Ezután a Cseh Köztársaság, Svájc és Finnország következik. A cseh érték meglepően magasnak tűnik első

látásra, ami adódhat az eltérő adatgyűjtési módszertanból, de az általános szabálybetartási szint hazainál magasabb értékéből is. (Ezt látszik megerősíteni az a személyes megfigyelés is, hogy például a gépjárművek nappali kivilágítási aránya is jelentősen nagyobbak tűnik a hazainál.) Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy az még nem tisztázott, hogy milyen módszerrel gyűjtött adatok adhatók meg az IRTAD adatbankban, illetve arról sincs ismeretünk, hogy az ott már nyilvántartott adatokat milyen módszerrel gyűjtötték. (Elképzelhető, hogy néhány ország csak becslést adott, de az is, hogy a baleseti adatokból vontak le erre vonatkozó következtetést. Véleményünk szerint egyik eset sem elfogadható. Az utóbbi azért nem, mert a balesetet szenvedettek mintája nem reprezentatív a teljes autós sokaság szempontjából. Ezt már szá-

**1. ábra: Biztonságiöv-viselési arányok nemzetközi összehasonlításban (személygépkocsi vezetők, lakott területen belül)**  
Adatok forrása: IRTAD



amelynek a szerző is tagja, napirendre tűzi az egységes adatgyűjtési módszertan kialakítását és bevezetését, így az eltérő adatgyűjtési módszertanból adódó torzítások kiszűrhetőek lesznek.

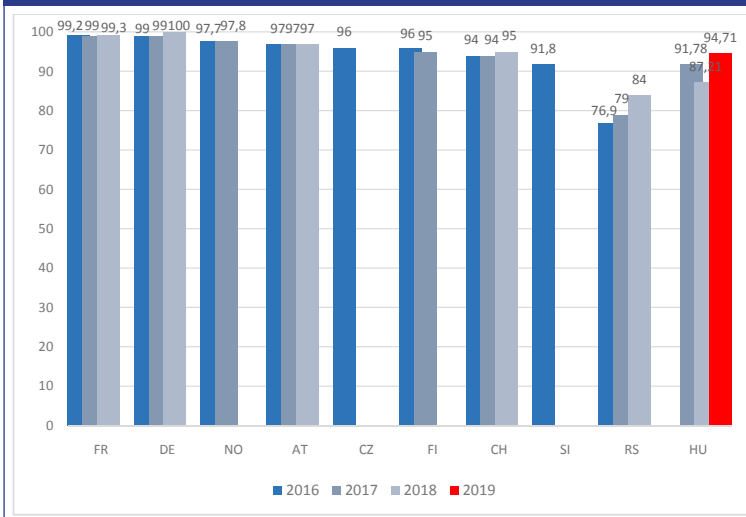
Lakott területen kívül (2. ábra) a 2017. évi növekedést 2018-ban sajnálatos visszaesés követte Magyarországon. Ennek azonnali következményeit a személygépkocsiban meghaltak és megsérültek számai is tükrözték. Ugyanakkor

mos kutatás bizonyította.) A hazai adatok út menti megfigyelés során kerültek megállapításra, ennek részleteit a vonatkozó tanulmány [2] tartalmazza. Jó hír, hogy az IRTAD egyik munkacsoportja (SPIs: Road Safety Performance Indicators: közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók),

2019-ben újra a biztonságiöv-viselési arány növekedése volt tapasztalható. A 2018. évi magyar értéknél (87,21%) egyedül Szerbia azonos évi értéke alacsonyabb, a többi országé mind magasabb. Különösen figyelemre méltó Franciaország és Németország 99,3, illetve 100%-os értéke, annál is inkább,

mert ezekben az országokban bizonyosan út menti megfigyeléssel állapítják meg ezeket a teljesítménymutatókat.

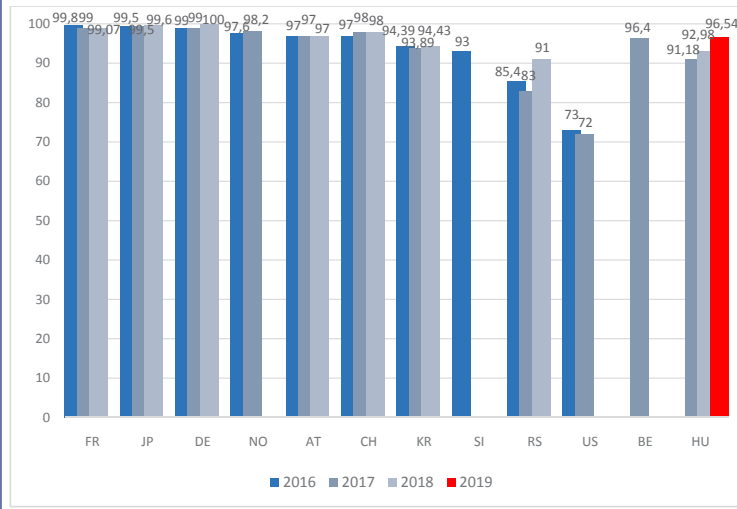
**2. ábra: Biztonságiöv-viselési arányok nemzetközi összehasonlításban (személygépkocsi vezetők, lakott területen kívül, országutakon)**  
Adatok forrása: IRTAD



Autópályákra (3. ábra) már sokkal kevesebb európai ország adatai álltak rendelkezésre az IRTAD adatbankban, ezért itt Japánt, az Amerikai Egyesült Államokat és Dél-Koreát is szerepeltettük. Kétségtelen, hogy autópályán – nagy sebesség mellett – sokkal nehezebb megbízhatóan megfigyelni a tényleges biztonságiöv-vi-



**3. ábra: Biztonságiöv-viselési arányok nemzetközi összehasonlításban (személygépkocsi vezetők, autópályákon)**  
Adatok forrása: IRTAD



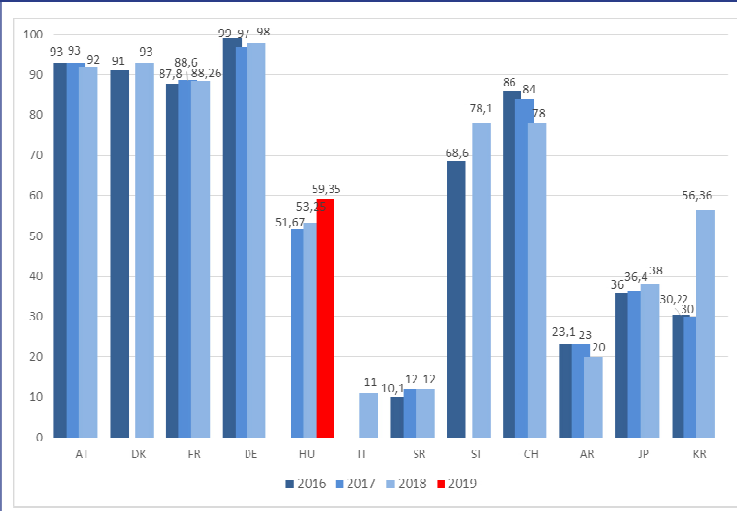
Ráadásul a magyar érték folyamatos növekedést mutat, ami kedvező. A dél-koreai érték csupán egy százalékkal haladja meg a magyart, a többi ország számai között nincs nagy különbség: 95 és 98% közé esik a rájuk jellemző adat.

Három ország azonban mindenképpen kiemelt érdemel: Franciaország és Japán az évek óta megfigyelt 99%-os értékkel, de még inkább Németország a maga 100%-os adatával. Ez azt jelenti, hogy a japán, francia és német autópályákon gyakorlatilag mindenki viseli biztonsági övét.

selési arányokat, mint más kiépítettségű utakon, azonban erre is van lehetőség. A magyar érték itt sem tartozik a legjobbak közé, autópályákon azonban már a szerb és amerikai érték is alacsonyabb nála. Pontosabban fogalmazva: a 2018. évi hazai arány ugyanakkora, mint a 2017. évi szlovén.

A 4. ábra a személygépkocsik hátsó ülésein megfigyelt összesített (útkategóriáktól független) biztonságiöv-viselési arányok alakulását szemlélteti. (Az IRTAD adatbankban csak ilyen adat állt rendelkezésre.)

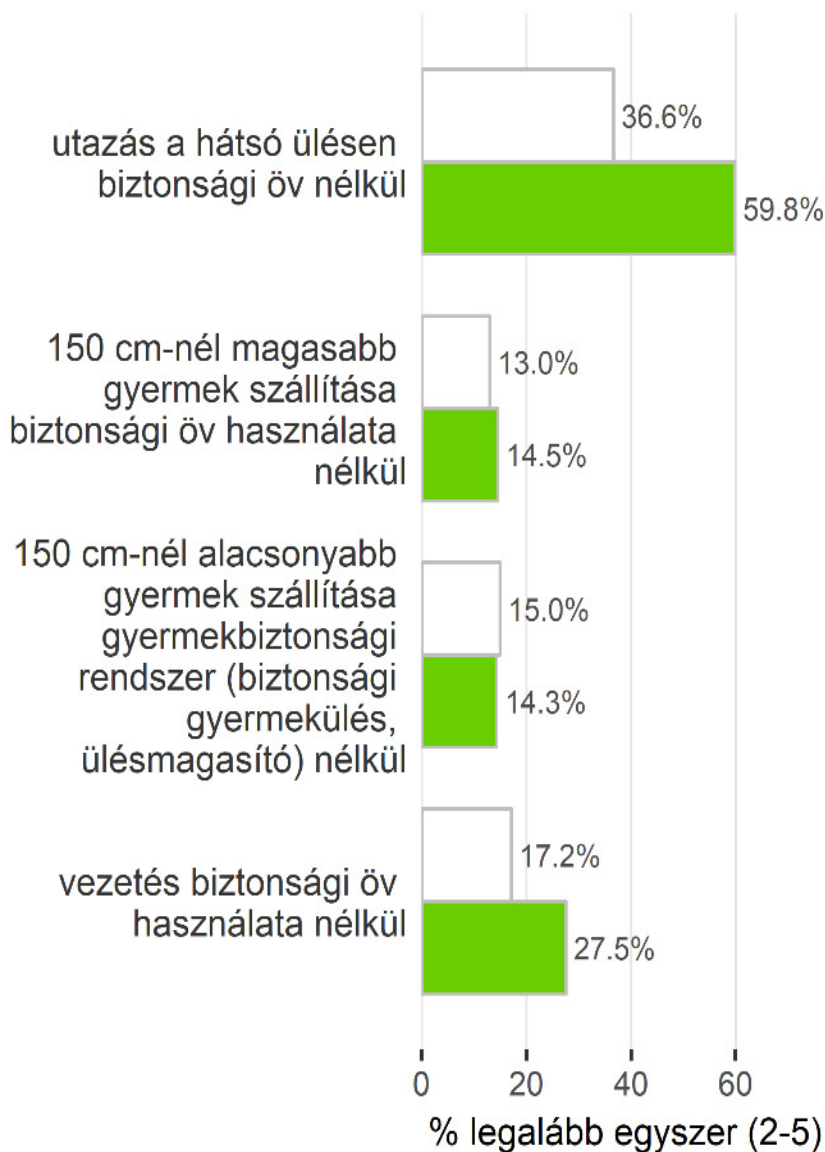
**4. ábra: Biztonságiöv-viselési arányok nemzetközi összehasonlításban (személygépkocsi utasok hátul).**  
Adatok forrása: IRTAD



ban csak ilyen adat állt rendelkezésre.) Noha a magyar értékek itt is folyamatos növekedést mutatnak, a vezető országokhoz képest (Németország, Ausztria, Franciaország, Dánia) még jelentős a lemaradásunk. A svájci és szlovén értékek is számottevően meghaladják a magyart. Míg Szlovéniában növekedett, Svájcban folyamatosan csökkent a hátul ülő utasok biztonságiöv-viselési aránya. Ez utóbbi változás ellentmondani látszik annak a ténynek, hogy Svájc már

5. ábra: Az ESRA2 felmérés egy részlete [3]

## biztonsági öv használata személygépkocsiban



felzárkózott a legjobb közúti biztonságú európai országok közé.

Ugrásszerű növekedés figyelhető meg Dél-Koreában, aminek részleteiről érdemes lenne többet tudni. Az argentin, szerb és olasz értékek megdöbbentően alacsonyak.

Az már most megállapítható, hogy a személygépkocsik hátsó ülésein jóval nagyobb lemaradást tapasztalunk a hazai biztonságiöv-viselési arányok tekintetében, mint a gépjárművezető esetén.

Ugyancsak nemzetközi összehasonlításra ad lehetőséget az ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes: A közlekedők magatartásának és attitűdjének elektronikus felmérése) projekt [3], amelynek célja a közlekedésbiztonsági teljesítményre vonatkozó összehasonlítható adatok gyűjtése és elemzése. Az ESRA projekt kezdeményezője és koordinátora a belga Vias Institute (Brüsszel), együttműködve 11 irányító partnerrel, köztük olyan nagynevű kutatóintézetekkel, mint a BAST, BfU, KfV, SWOV, stb. Az ESRA „lelke” a közösen kifejlesztett és szakemberek által nemzeti nyelvre fordított kérdőív, amely különféle közlekedésbiztonsági kérdéseket vizsgál, mint pl. a biztonsági öv és gyermekülés használata. Az adatgyűjtést 2018-ban végezték 32 országban. Az online felmérés összesen 35000 közlekedő válaszait gyűjtötte össze, ebből Magyarországról 1014 személyét. Fontos következtetések vonhatók le a hazai eredmények és az európai átlagértékek összehasonlításából. Az 5. ábrán a magyar adatokat a zöld oszlop, míg az ESRA2 felmérés európai átlagértékeit fehér oszlop jelzi. Az ESRA2 európai átlagértékeket azon 20 európai ország adataiból határozták meg, amelyek részt vettek a felmérésben, vagyis: Ausztria, Belgium, Cseh Köztársaság, Dánia, Finnország, Franciaország, Németország, Görögország, Magyarország, Írország, Olaszország, Hollandia, Lengyelország, Portugália, Szerbia, Szlovénia, Spanyolország, Svédország, Svájc, Egyesült Királyság.

Személygépkocsiban a biztonsági öv használata tekintetében szignifikáns különbség mutat-

kozik a hazai és európai átlagértékek között, főként a hátsó üléseken. Magyarországon a hátul utazók közel 60%-a – saját bevallása szerint – nem visel biztonsági övet. (Hasonlót erősítettek meg az út menti felmérések is). A gépjárművezetők biztonságiöv-viselési aránya is kedvezőtlenebb némileg az európai átlagnál, ha nem is olyan mértékben, mint a hátsó ülések utasainál. Itt a biztonsági övet nem viselők aránya Magyarországon 28%, míg az európai átlag 17%.

Talán egyedül a gyermekbiztonsági rendszerek használata az, ahol kiálljuk a nemzetközi összehasonlítás próbáját, hiszen gyakorlatilag nincs is különbség a 150 cm-nél alacsonyabb gyermekek szállításakor a gyermekbiztonsági rendszert mellőzők európai átlagértéke és a hazai adat között. Sőt ez utóbbi kicsit kedvezőbb is az európai átlagértéknél.

Korábbi kutatásaink [4] során megállapítottuk, hogy pl. a biztonságiöv-viselési és gyermekülés használati arány tekintetében nincs szignifikáns különbség az online felmérés és az út menti megfigyelések eredményei között. Az 5. ábrával kapcsolatban azonban azt is meg kell említeni, hogy a „legalább egyszer” nem jelent rendszeres magatartást. Az tehát, hogy valaki pl. az elmúlt időszakban legalább egyszer nem használt biztonsági övet, nem jelenti, hogy rendszeresen mellőzte azt. Ez is okozhat eltérést a hazai, út menti felmérések [2] eredményeihez képest.

Összegzésként elmondható, hogy a személygépkocsik vezetőinél megfigyelt biztonságiöv-viselési arányok már alig maradnak el az e tekintetben vezető országok értékei mögött, a felzárkózás szemmel látható. Mindez sajnos nem mondható el a hátsó ülésen utazók esetén. Itt még mindig nagyon jelentős lemaradás tapasztalható. A biztonságiöv-viselési kötelezettség hátsó ülésekre való kiterjesztését bizonyára nem követte a kívánt mértékű felvilágosítás és rendőri ellenőrzés. Tapasztalataink szerint még többen nincsenek tisztában a kötelezettséggel, ami egyértelműen a felvilágosítás hiányossága. Sajnos ma sem ritka az olyan hazai gyártású TV műsor, ahol az első üléseken becsatolt uta-

sok mögött biztonsági övet nem viselő hátsó utas látható. Ráadásul közepén, ami megteremti a lehetőséget annak, hogy ütközés esetén a hátsó utas kitörve a szélvédőt kirepüljön a gépkocsiból és szerencsétlen esetben halálra zúzza magát. Az elemzés eredményei alapján mind a felvilágosítás, mind a rendőri ellenőrzés területén a hátsó utasok biztonságiöves- viselésére kell összpontosítani a jövőben.

## KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Ezúton szeretnék köszönetet mondani Pauer Gábor munkatársamnak az ábrák szakavatott elkészítéséért.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1]: <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>
- [2]: Dr. Véssey Tamás: Közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók és indikátorok gyűjtése, tanulmány a 2019. I. félévi felmérés alapján, Budapest, 2019.
- [3]: Country fact sheet Hungary. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels Belgium: VIAS Institute.
- [4]: P.Holló, D.Henézi, T. Berta: Comparison of Self-reported and Observed Road Safety Performance Indicators, Periodica Polytechnica Transportation Engineering, Vol 46 No 3 (2018), pp. 117.-121., DOI: <https://doi.org/ff5z>



## SEAT-BELT WEARING RATES IN HUNGARY AND ABROAD



## DAS HEIZHAUS IN KÖRMEND: VOR MEHR ALS 120 JAHREN ERRICHTET

**KEDVES OLVASÓ!**

**KÉRJÜK, HOGY 2021-RE IS FIZESSEN ELŐ  
A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLÉRE.**