



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET®
Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottság



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
TUDATFORMÁLÁS
DIREKT MARKETING ESZKÖZÖKKEL
A SOPRONI VOLT FESZTIVÁLON
/2009. július 1-4./**

Tanulmány

Készült: Az NKH Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretében (2009)

Közlekedéstudományi Egyesület
1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 6-8.
Telefon/Fax: 353-2005



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TUDATFORMÁLÁS
DIREKT MARKETING ESZKÖZÖKKEL
A SOPRONI VOLT FESZTIVÁLON**

/2009. július 1-4./

/Tanulmány/



Készült: a Nemzeti Közlekedési Hatóság megbízásából a Közúti
Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010. keretében

Készítette: a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésbiztonsági Állandó
Bizottság munkacsoportja: Bíró József vezetésével Dr. Juhász János,
Németh Béla

– Budapest, 2009. augusztus –

TARTALOMJEGYZÉK

	oldal
1. Előzmények	5
2. A közlekedésbiztonsági akció célja	6
3. A közlekedésbiztonsági akció szakmai tartalma, marketing elemei	6
3.1. A közlekedési ismeretek iránti igény felkeltése és felmérése az NKH által a VOLT Fesztiválra célirányosan összeállított tesztlap segítségével	7
3.2. A járművezető fiatalok közlekedés közbeni mobiltelefon használatával kapcsolatos szokásjellemzőinek feltárása a KTE Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottság által a rendezvényre készített tesztlap segítségével. A kitöltött tesztlapok KTI közreműködésével történő kiértékelése	7
3.3. A közlekedés közbeni mobiltelefon használat kockázataira történő figyelemfelhívás kivetítő segítségével és 500 db reklámspot kiosztásával	25
3.4. A gyalogos közlekedésbiztonság témakörében a kijelölt gyalogos átkelőhelyek fontosságára történő figyelemfelhívás	25
3.5. Az Autóvezető című NKH szaklap és ennek különszámaként megjelenő Közlekedésbiztonsági Szemle sajtó kiadványok népszerűsítése	26
3.6. A kerékpárfejlődés-történeti és a Kerékpáros közlekedési ismeretek című könyvek népszerűsítése a KHEM támogatásával	27
3.7. NKH kérdőív a közúti közlekedés szabályainak újragondolásával kapcsolatban	27
4. A közlekedésbiztonsági akció értékelése, javaslatok	28
4.1. Értékelés	28
4.2. Javaslatok	29

Mellékletek:

1. VOLT FESZTIVÁL SOPRON 2009. július 1-2-3-4. NKH KÖZLEKEDÉSI ISMERETEK TESZTLAP (minta)
2. Járművezetők közlekedés közbeni mobilhasználata (tesztlap KTE–KTI minta)
3. NKH kérdőív a közúti közlekedés szabályainak újragondolásával kapcsolatban (minta)
4. „Gondolt Ön már arra, hogy az élet nem hívható vissza?” KTE közlekedés közbeni, mobiltelefon használat kockázataira figyelmeztető reklámspot CD (minta)
5. A rendezvényen osztott láthatósági karpánt (minta)
6. A rendezvényen készült fényképek
7. A rendezvényen propagált közlekedésbiztonsági sajtótermékek
 - 7.1. Autóvezető és az Autóvezető különszámaként megjelenő Közlekedésbiztonsági Szemle 1, 2, 3 kiadványok
 - 7.2. Kerékpárfejlődés-történeti és kerékpáros közlekedési ismeretek (KHEM Kiadványok)
8. Kitöltött tesztlapok összesítő
 - 8.1. VOLT Fesztivál Sopron 2009. július 1-2-3-4. Közlekedési ismeretek NKH kitöltött Tesztlap 1401 db
 - 8.2. Járművezetők mobilhasználata KTE-KTI kitöltött Tesztlap 1232 db
 - 8.3. Kérdőív a közúti közlekedés szabályainak újragondolásával kapcsolatban 636 db
 - 8.4. KRESz Totó segédmotoros (2008) 54 db
 - 8.5. KRESz Totó motoros (2008) 48 db
 - 8.6. KRESz Totó személygépkocsi (2008) 51 db

/A tesztlapok csak az eredeti példány mellékletét képezik/

1. ELŐZMÉNYEK

A magyarországi közlekedésbiztonsági helyzet javítására a kormányzat Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010. címmel hároméves tervet dolgozott ki.

A számos tudományág, szaktárca, állami és civil szféra tevékeny együttműködését igénylő program koordinálása a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium feladata, amelynek ellátásában kiemelt feladat hárul a Nemzeti Közlekedési Hatóságra (NKH). Az NKH a közlekedésigazgatási és ellenőrzési alapfeladatának biztonságorientált ellátása mellett törekszik olyan újszerű kezdeményezésekre, amelyek a közlekedésbiztonság ügyét közelebb viszik a gyakorló területi közlekedési szakemberekhez és a közlekedés szereplőihöz. Ezt a célt szolgálta a szakemberek számára a 2009. február eleje és április vége között, a régiókban megrendezett NKH Közlekedésbiztonsági Napok című roadshow, illetve újszerű kezdeményezésként a 2009. június 10-14. között Alsóörsön megrendezett motoros Fesztiválon az NKH–KTI közös részvétel. Ezen közlekedésbiztonsági akciók sorába illik a Soproni VOLT Fesztiválon történő aktív megjelenés is.

A 60 éve, 1949-ben alapított Közlekedéstudományi Egyesület szintén 2008-ban stratégiai tervet készített az egyesületi tevékenység egyes elemeinek új szemléletű megfogalmazására, amelynek keretében döntés született egy Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottság felállításáról. A 2009. év elején megalakult állandó bizottság előkészítette a KTE csatlakozását az Európai Közúti Biztonsági Chartához, amelynek aláírására 2009. május 22-én került sor. A Charta keretében a KTE vállalta a közlekedésbiztonság ügyének kiemelt kezelését, a közlekedés közbeni mobilhasználattal kapcsolatos tudatformálást, valamint más, állami és civil szervezetekkel való együttműködést. A Wilfing Áron Egyesület a Közlekedésbiztonságért és Toleranciáért megkereste a KTE-t, hogy szakmai tapasztalataival segítse az újonnan alakult civil szereződés munkáját, egyúttal jelezte, hogy lehetőség lenne a 2009. július 1-4. között több tízezer fiatal részvételével megrendezésre kerülő Soproni VOLT Fesztiválon a Civil Utcában egy közlekedésbiztonsági sátor felállítására és kérte a konkrét szakmai segítséget a biztonság tudatos magatartásformák népszerűsítéséhez.

E közös célok elérése érdekében az NKH és a KTE Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottsága KH/KN/NS/A/183/0/2009. számon 2009. június 22-én szerződést kötött a 2009. július 1-4. között Sopronban megrendezésre kerülő VOLT Fesztiválon közlekedésbiztonsági tudatformálást szolgáló akció megszervezésére, amelyhez a Wilfing Áron Egyesület – egy hosszú távú együttműködés első elemeként – a helyszínen kiváló feltételeket teremtett. Jelen tanulmány zárójelentésként az akció szakmai tartamát és eredményeit foglalja össze.

2. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓ CÉLJA

A Soproni VOLT Fesztiválon a közlekedésbiztonsági megjelenés célja a több tízezer együttlévő fiatal (többségében 14-30 éves korosztály) érdeklődésének felkeltése a biztonságos közlekedés iránt, a jövő közlekedési szabályinak közös formálása iránt, figyelmének felhívása a közlekedés közbeni mobilhasználat kockázataira, illetve a gyalogos közlekedésbiztonság növelésének fontosságára. A Fesztiválon kiosztott 10 ezer fényvisszaverő láthatósági karpánt a rendezvényen résztvevők közvetlen, és későbbi gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági feltételeinek javítása, valamint a több ezer kitöltött tesztlap kiértékelésének segítségével az érintett korosztály közlekedési ismereteinek felmérése, a közlekedés közbeni mobilhasználattal kapcsolatos véleményének megismerése, tudományos elemzése.

3. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓ SZAKMAI TARTAMA, MARKETING ELEMELI

A 2009. évi Soproni Volt Fesztivál zárónapján 25 ezren, a négy nap alatt összesen 79 ezren vettek részt.

A közlekedésbiztonsági akciót számos nonprofit marketing és kommunikációs eszköz együttes alkalmazásával igyekeztünk megszervezni, illetve megvalósítani. Ennek keretében a Fesztiválnak otthont adó kemping területén felállított Wilfing Áron egyesületi sátorban a KTE Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottság két tagja és 8-10 Wilfing Áron egyesületi fiatal invitálta a sátorba 4 napon át a rendezvény résztvevőit, ahol 6 féle tesztlap kitöltése közül választhatott, miközben a kivetítőn a közlekedés közbeni mobilhasználat kockázatait bemutató CD ment. A tesztlapot kitöltőknek a Wilfing Áron Egyesület láthatósági fényvisszaverő karpántot, a KTE mobiltelefonálás kockázatait bemutató CD-t osztott díjmentesen (4. és 5. sz. melléklet). A sátorban és a sátor előtt rendszeresen sorok álltak, így módon sokirányú, interaktív közlekedésbiztonsági „direktmarketing” jött létre, több ezer fiatallal, amelynek eredményességét a kitöltött tesztlapok száma teljes mértékben igazolja (kitöltött tesztlapok összesítő 8. sz. melléklet) Az egyes szakmai, illetve marketing elemek alkalmazásának főbb elemei a következő pontokban foglalhatók össze:

3.1. A közlekedési ismeretek iránti igény felkeltése és felmérése az NKH által a VOLT Fesztiválra célirányosan összeállított tesztlap segítségével.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala Képzési és Vizsgafelügyeleti Főosztály a kérdésadatbankból a Fesztivál korösszetételének megfelelő 20 kérdésből álló közlekedési ismereti tesztlapot állított össze. A tesztlap mintáját az 1. sz. melléklet tartalmazza. A résztvevők összesen 1401 db tesztlapot töltöttek ki, amelyek eredményei a rendelkezésre bocsátott sablonok alapján helyben kiértékelésre kerültek, így módon a kitöltők közvetlen visszajelzést kaptak ismereteikről, ill. ismereteik hiányosságairól. A kérdőívek átfogó értékelésre az NKH részére átadásra kerültek. (1-2 kép)



1-2 kép: Kérdőívek kitöltése után a Wilfing Áron Egyesület tagjai a sablon alapján egyedileg kiértékelték a tesztlapokat.

3.2. A járművezető fiatalok közlekedés közbeni mobiltelefon használatával kapcsolatos szokásjellemzőinek feltárása a KTE Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottság által a rendezvényre készített tesztlap segítségével. A kitöltött tesztlapok KTI közreműködéssel történő kiértékelése.

A tudományos szempontok figyelembe vételével összeállított tesztlap mintáját a 2. sz. melléklet tartalmazza. Ezt a típusú tesztlapot összesen 1232 fiatal töltötte ki, amelynek a Közlekedéstudományi Intézet segítségével elkészített elemzéséből az alábbi következtetések vonhatók le:

A járművezetők vezetés közbeni mobiltelefon használatának kérdőíves felmérése a VOLT Fesztivál résztvevői között /Készítette: Dr. Juhász János juhasz.janos@kti.hu/

A KTE és a KTI kérdőíves vizsgálatot hajtott végre a soproni VOLT Fesztivál résztvevői között azzal a céllal, hogy információt gyűjtsön, elsősorban a fiatal, csak néhány éves járművezetői gyakorlattal rendelkező korosztály mobiltelefonálási szokásairól.

1. A válaszadók fő jellemzői

A kérdőív kitöltése során a megkérdezettek kiválasztása nem véletlenszerűen, hanem önkéntes jelentkezés alapján történt, azonban a válaszadóknak a résztvevőkhöz viszonyított magas száma mégis hasznos információkat szolgáltat a korosztály szokásainak és véleményének megismerésére vonatkozóan. Az összesen 1237 kitöltött kérdőívből 1070 kérdőív volt feldolgozható, azaz nem tartalmaztak a válaszok ellentmondásokat.

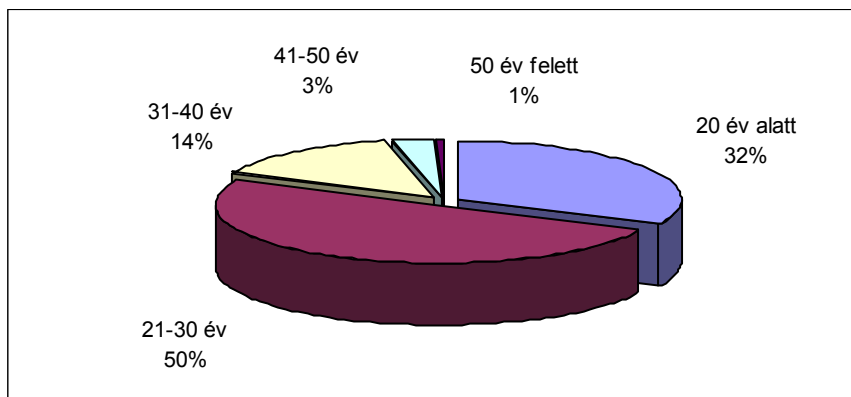
1.1. A válaszadók megoszlása nem és korcsoport szerint

A kérdőívet értékelhetően több mint ezer látogató töltötte ki (1. táblázat), akik közel fele férfi (49%) és nő (51%). A 20 év alatti válaszadók között többségben vannak a nők (58%), a többi korcsoportban a férfiak válaszoltak többen a kérdésekre.

Neme:	20 év alatt	21-30 év	31-40 év	41-50 év	50 év felett	Összesen
Férfi	144	270	85	19	4	522
Nő	201	261	70	14	2	548
Összesen	345	531	155	33	6	1070

1. táblázat: A válaszadók megoszlása nemek és korcsoport szerint

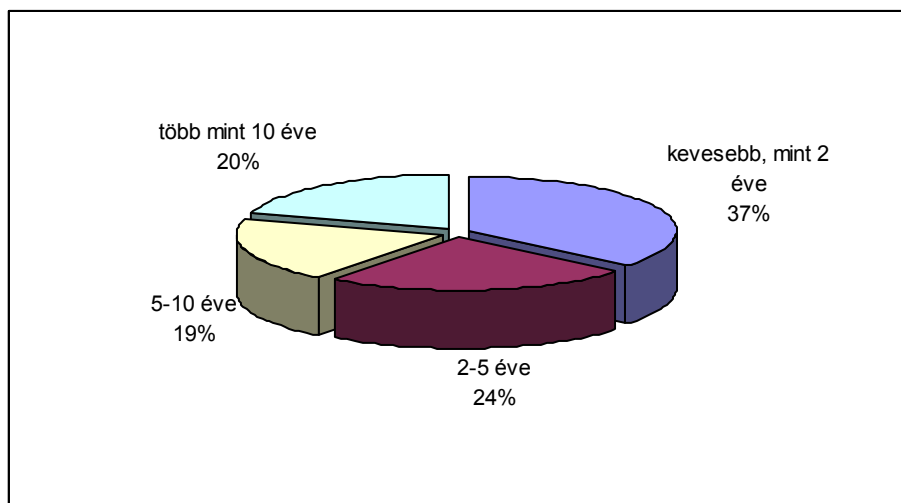
A válaszadók fele a 21-30 év közötti korcsoportba tartozik és az összes válaszadó 82%-a 30 évesnél nem idősebb (1. ábra), tehát a következtetéseink elsősorban erre a korosztályra lesznek jellemzőek. Azonban érdekes információt szolgáltat, ha a válaszokat korcsoportok szerint is összehasonlítjuk.



1. ábra: A válaszadók korcsoport szerinti megoszlása

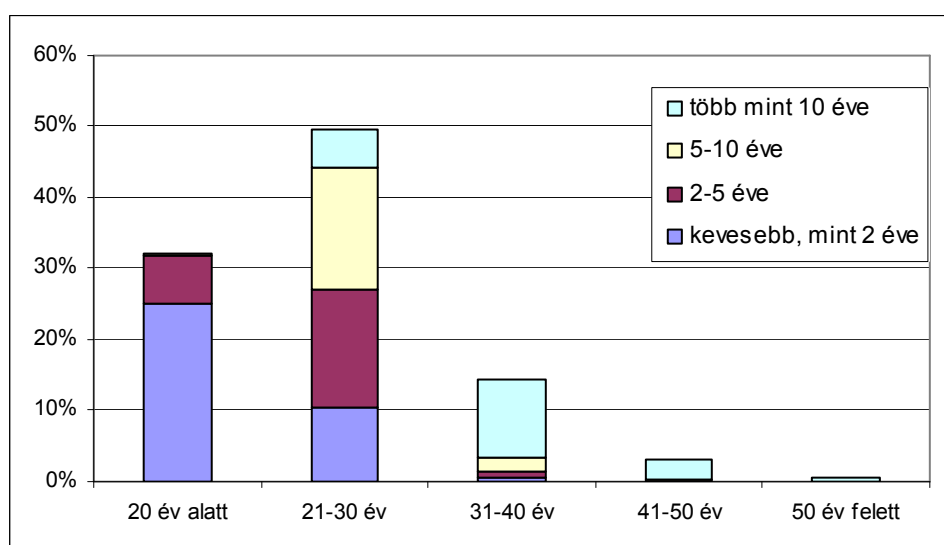
1.2. A válaszadók megoszlása jogosítvány megszerzésének ideje szerint

A kérdőívet kitöltők között a legnagyobb, több mint egyharmad (37%) arányban a 2 évnél nem régebben jogosítvánnyal rendelkezők szerepelnek (2. ábra). A többi kategória részaránya 20 % körüli, viszonylag egyforma.



2. ábra: A válaszadók megoszlása a jogosítvány megszerzésének ideje szerint

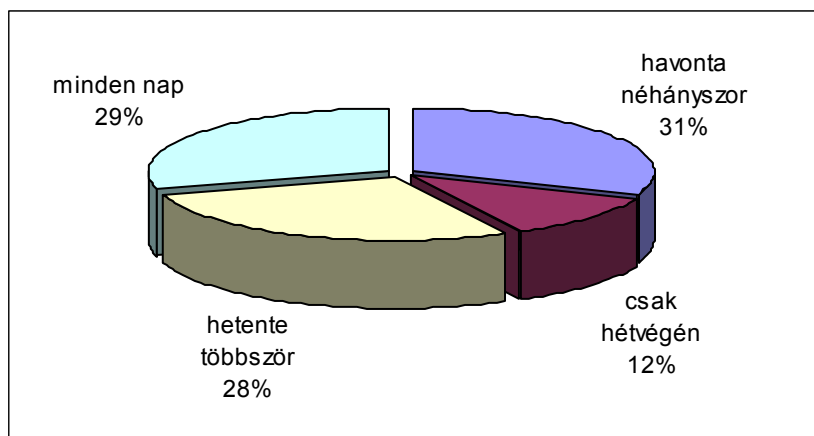
A jogosítvány megszerzésének ideje és az életkor közötti kapcsolat tükröződik a jogosítvány megszerzési idejének korcsoportonkénti megoszlásánál. A válaszadók között legnagyobb arányban (25%) a 20 évesnél nem idősebbek találhatók, akik általában kevesebb, mint 2 éve rendelkeznek jogosítvánnyal (3. ábra). Ezt követően a 2-5 éves, illetve az 5-10 éves jogosítvánnyal rendelkező 21-30 év közöttiek következnek (17%).



3. ábra: A válaszadók megoszlása a jogosítvány megszerzésének ideje és a korcsoportok szerint

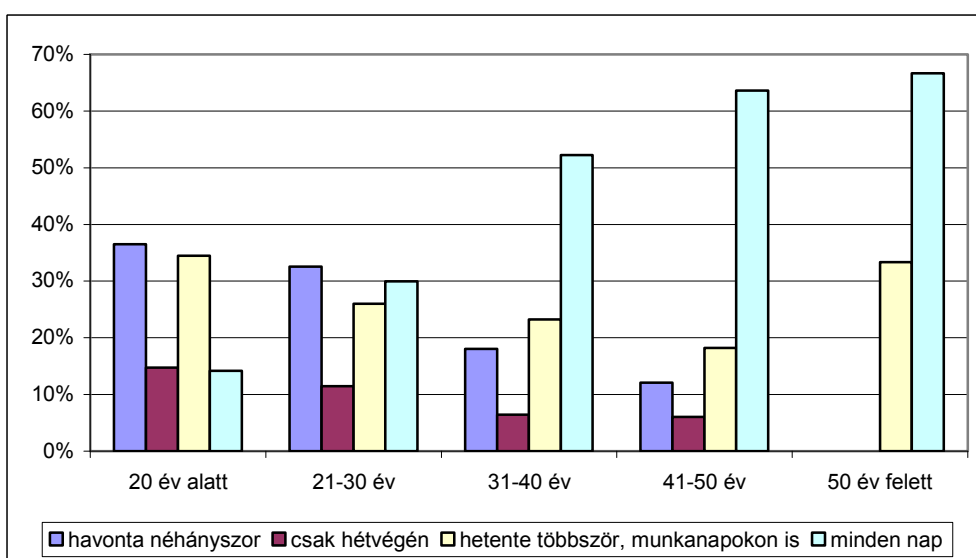
1.3. A válaszadók megoszlása a járművezetés gyakorisága szerint

A kérdőívet kitöltők több mint fele (57%) rendszeresen, hetente több alkalommal vezet. A havonta csak néhányszor vezetők aránya is számottevő (31%) így a válaszokat érdemes a vezetés gyakoriság alapján is értékelni (4. ábra).



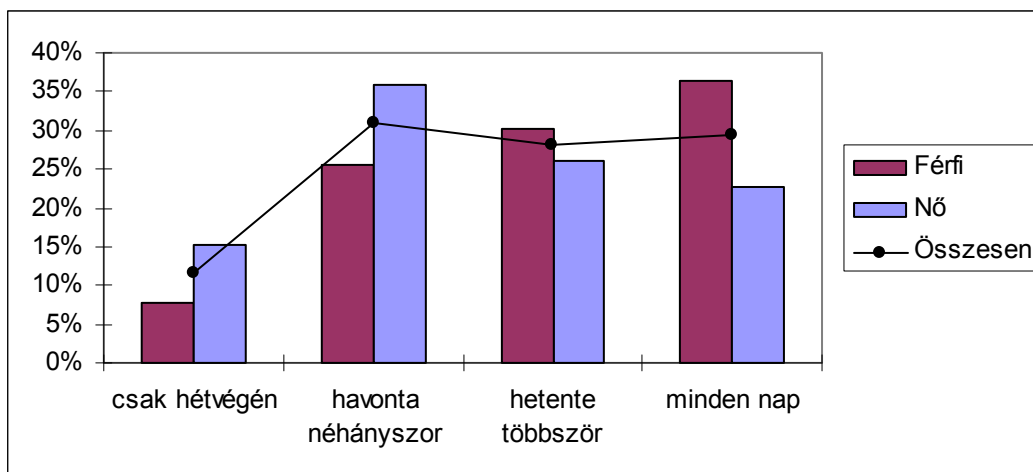
4. ábra: A válaszadók megoszlása a járművezetés gyakorisága szerint

A járművezetés gyakorisága és a korcsoportok összehasonlítása szerint a rendszeres járművezetés elsősorban az idősebbekre jellemző (5. ábra). A 20 év alattiaknál két nagy csoport figyelhető meg, akik csak havonta néhány alkalommal vezetnek (37%) illetve akik hetente többször (34%). A 21-30 év közötti korosztály több mint fele (56%) hetente több alkalommal vezet gépjárművet.



5. ábra: A válaszadók megoszlása a járművezetés gyakorisága szerint

Nemenként összesítve a válaszokat az tapasztalható, hogy a kérdőívet kitöltők között a nők kevésbé vezetnek rendszeresen, nagyobb arányban inkább csak hétvégén vagy havonta néhány alkalommal (6. ábra).

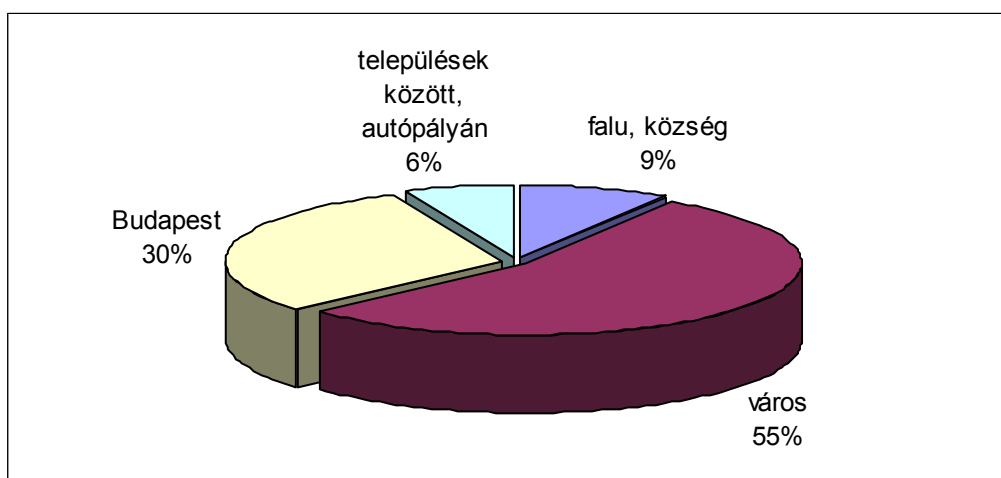


6. ábra: A járművezetés gyakorisága a válaszadók neme szerint

1.4. A válaszadók megoszlása a leggyakoribb közlekedési hely szerint

A kérdőívet kitöltőknek meg kellett adni, hol vezetnek a leggyakrabban. Ennél a kérdésnél is a felsorolásból csak egyet választhattak, amely nem bizonyult jó megoldásnak, mivel a járművezetők egy része sokat vezet a településeken belül és közöttük egyaránt.

A válaszok alapján a megkérdezettek közel harmada (30%) Budapesten illetve többsége (55%) vidéki városban vezet, így együttesen az összes válaszadó jelentős többsége (85%) nagyobb településen használ gépjárművet (7. ábra).

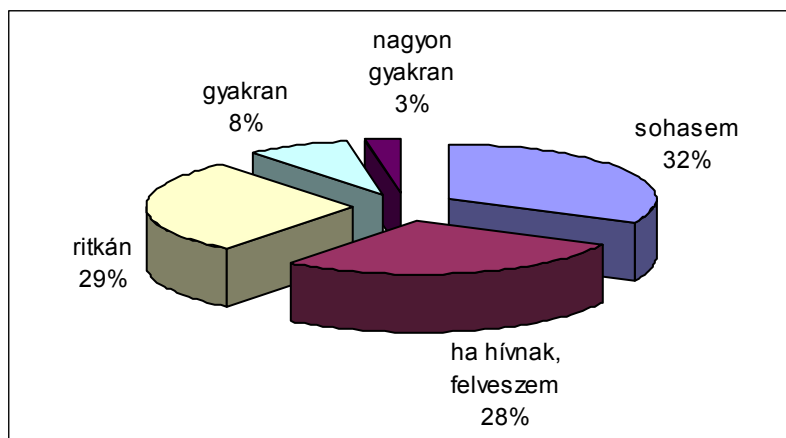


7. ábra: A válaszadók megoszlása a járművezetés leggyakoribb helye szerint

2. A járművezetés közbeni mobiltelefonálás gyakorisága

Korábbi megfigyelésen alapuló forgalomfelvétel adatai alapján a járművezetés közbeni mobiltelefon használat aránya Budapest belvárosában napközben átlagosan 10%, külső kerületben átlagosan több mint 6%. [2]

A mobiltelefon használat gyakoriságára adott válaszok - a járművezetők saját bevallása alapján - alátámasztják a megfigyelési adatokat: a kérdőívet kitöltők több mint egytizede (11%) rendszeresen telefonál vezetés közben. Mindössze a járművezetők harmada (32%) állítja, hogy sohasem használja a mobiltelefonját vezetés közben (8. ábra).

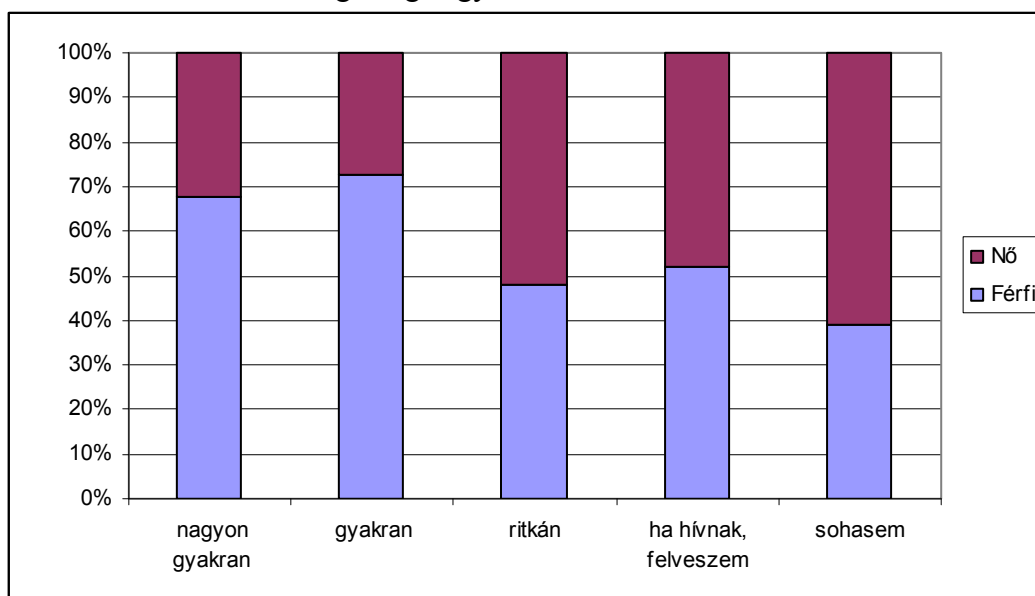


8. ábra: A válaszadók vezetés közbeni mobiltelefon használatának gyakorisága

2.1. A mobiltelefon használat gyakoriságának nemek szerinti megoszlása

Nemek szerint vizsgálva a válaszadók vezetés közbeni mobiltelefonálásának gyakoriságát, egyértelműen megállapítható, hogy a nagyon gyakran (68%) illetve gyakran (73%) telefonálók között a férfiak nagy többségben vannak a nőkkel szemben (9. ábra).

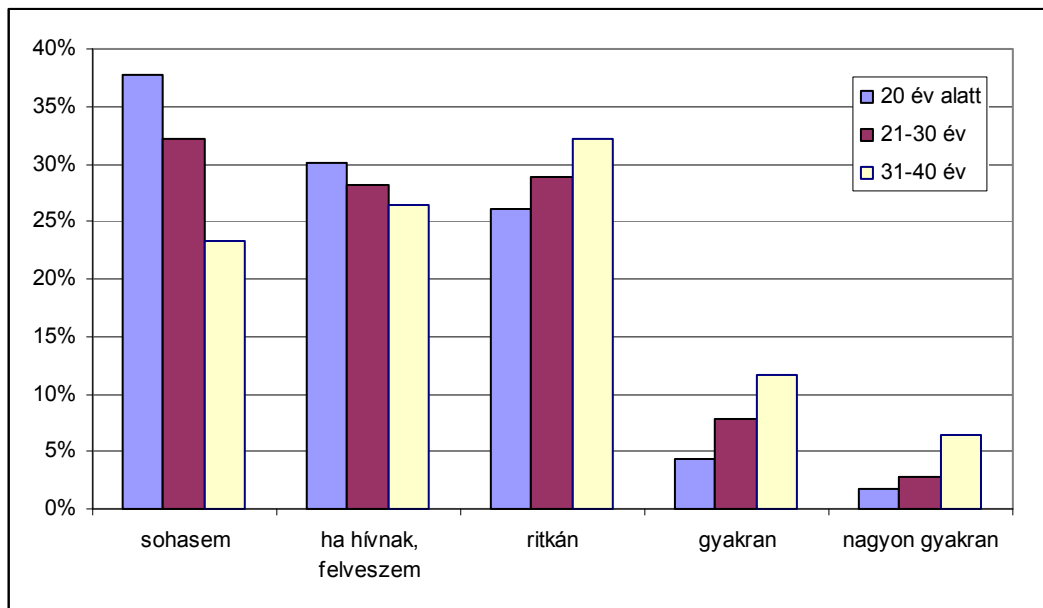
Az okok között feltételezhető a férfiak magasabb kockázatvállalási szintje és a munkavégzés közbeni telefonhasználat szükségessége egyaránt.



9. ábra: A válaszadók vezetés közbeni mobiltelefon használatának gyakorisága nemek szerint

2.2. A mobiltelefon használat gyakoriságának korcsoport szerinti megoszlása

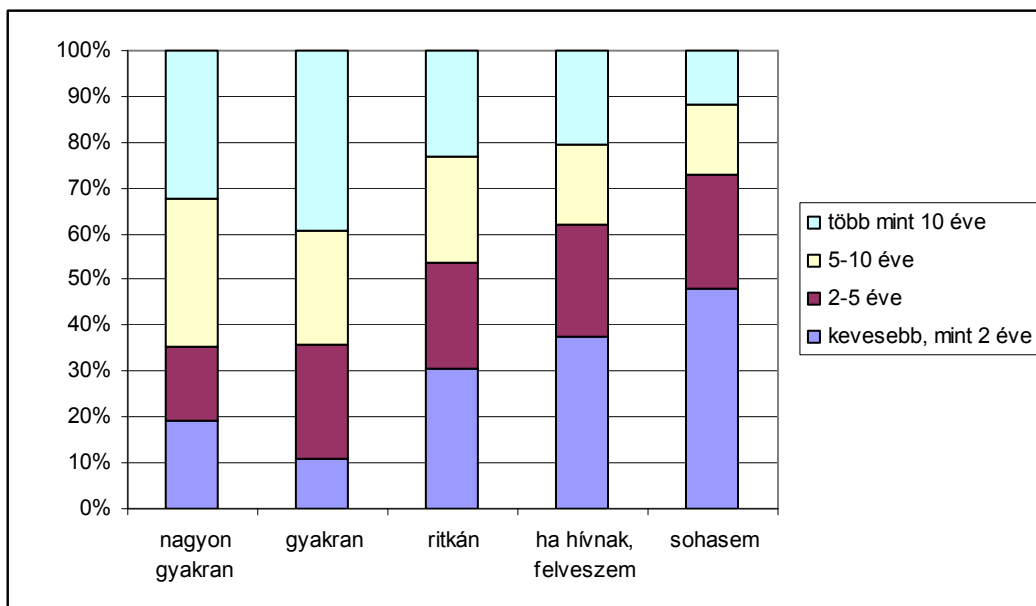
Korcsoport szerint vizsgálva a vezetés közbeni mobiltelefon használatot az tapasztalható, hogy leggyakrabban a 31-40 év közöttiek telefonálnak, a gyakran telefonálók között háromszor nagyobb arányban (18%), mint a 20 év alattiak (6%). A sohasem telefonálók között pedig a 20 év alattiak aránya (38%) a legnagyobb (10. ábra).



10. ábra: A vezetés közbeni mobiltelefon használat gyakorisága korcsoport szerint

2.3. A jogosítvány megszerzésének ideje szerint

A vezetés közbeni mobiltelefon használat gyakoribb az 5 évnél régebbi jogosítvánnyal rendelkezők között (11. ábra), a gyakran mobiltelefonálók kétharmadát teszik ki. Ennek magyarázata lehet, hogy nagyobb gyakorlattal és ebből kifolyólag nagyobb magabiztossággal vezetnek.

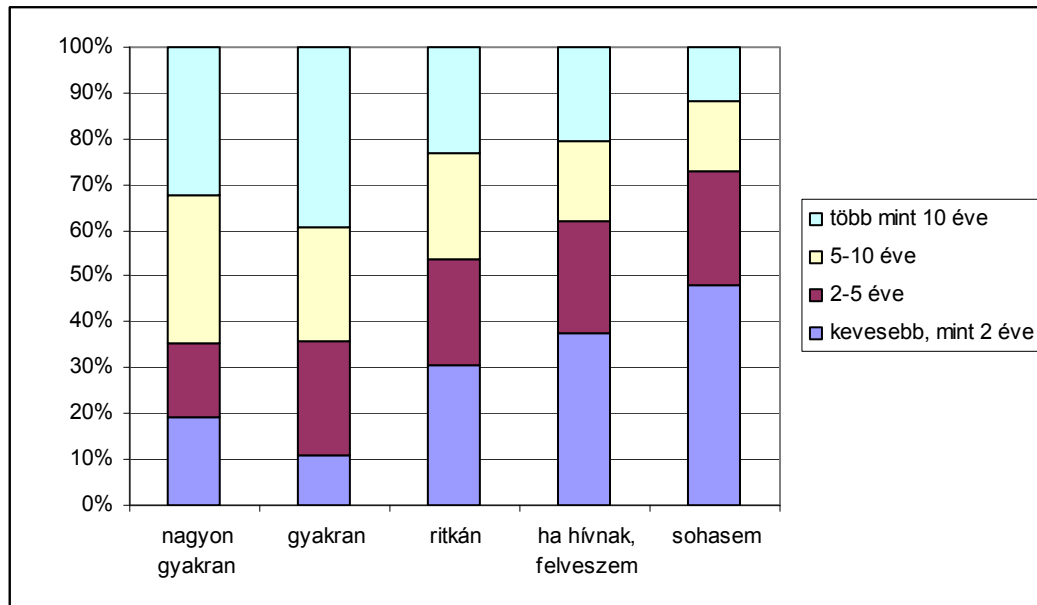


11. ábra: A vezetés közbeni mobiltelefon használat gyakorisága és a jogosítvány megszerzésének ideje

2.4. Járművezetés gyakorisága szerinti megoszlás

A járművezetés közbeni mobiltelefon használat gyakorisága nyilvánvaló módon összefügg a járművezetés gyakoriságával. A felmérés alapján a rendszeresen, hetente többször vezetők a létszám arányukat nagymértékben meghaladóan szerepelnek a nagyon gyakran és a gyakran

telefonálók között (12. ábra). Tehát a járművezetési gyakorlat magabiztosabbá tesz, ami magasabb kockázatvállalást, illetve a kockázat alulbecslését idézi elő.



12. ábra: A vezetés közbeni mobiltelefon használat és a járművezetés gyakoriság összefüggése

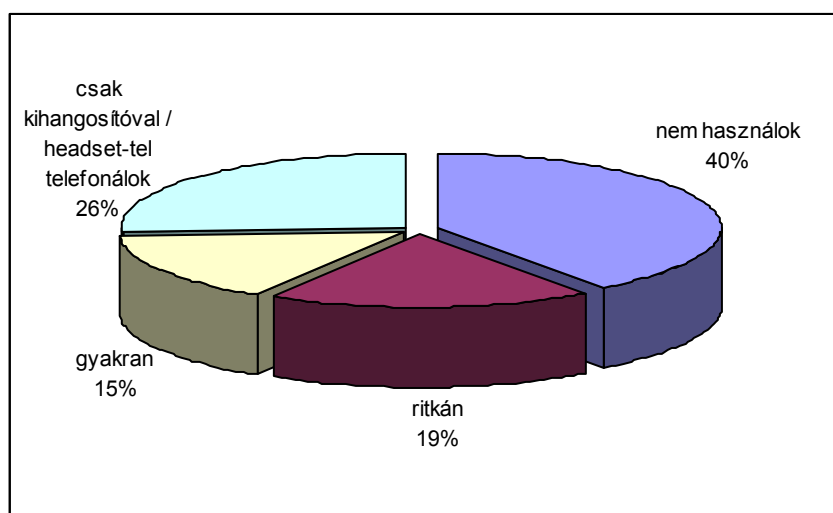
2.5. Leggyakoribb közlekedési hely szerint

Korábbi vizsgálatok szerint a jármű sebessége és a vezetés közbeni mobiltelefonálás gyakorisága között van kapcsolat. [2]

Mivel a válaszadók nagy többsége (85%) városban illetve Budapesten vezet leggyakrabban, így értelemszerűen a mobiltelefon használat is itt a leggyakoribb. Tehát a kérdőívre kapott válaszok alapján a közlekedés helye és a vezetés közbeni telefonálás gyakorisága között nem mutatható ki egyértelmű, számszerűsíthető összefüggés.

3. A kihangosító / headset használatának gyakorisága

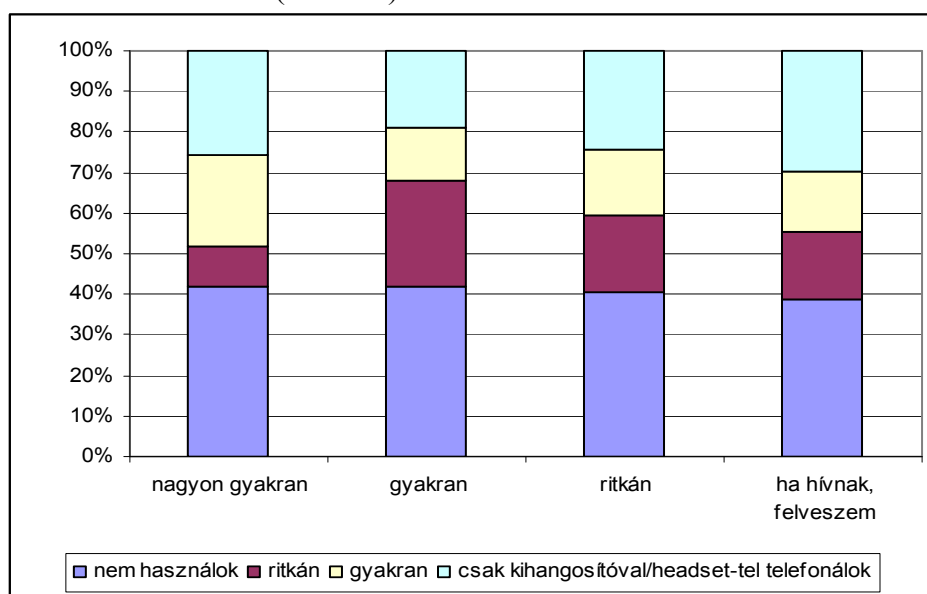
A járművezetés közben mobiltelefonálók több mint fele (59%) nem használ kihangosítót vagy headset-et és mindössze a válaszadók negyede (26%) állította, hogy nem kézzel tartott telefontal vezet, hanem a beszélgetések során kihangosítót vagy headset-et alkalmaz (13. ábra).



13. ábra: A kihangosító / headset használata

A kihangosító / headset és a mobiltelefon használat gyakorisága

Vezetés közben nagyon gyakran mobiltelefonáló válaszadóknak csak kevesebb, mint a fele (49%) használ gyakran kihangosítót vagy headset-et. Ez az arány még kedvezőtlenebb (32%) a gyakran telefonálók esetében (14. ábra)

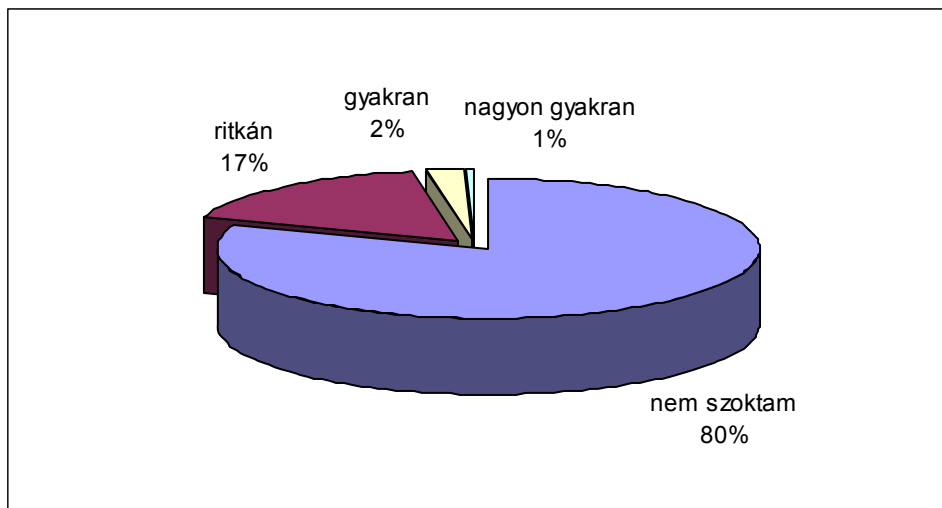


14. ábra: A kihangosító / headset és a mobiltelefon használat gyakorisága

4. A járművezetés közbeni sms küldés gyakorisága

A járművezetés közben történő mobiltelefonálás veszélyeit felülmúlja az sms üzenetküldés, hiszen ebben az esetben a figyelemnek is koncentrálnia kell a készülékre. A válaszadók négyötöde (81%) egyáltalán nem szokott üzenetet küldeni vezetés közben és mindössze 3% azok aránya, akik gyakran használják a mobiltelefonnak ezt a szolgáltatását (15. ábra).

Valószínűsíthető, hogy a járművezetők érzékelik az sms küldés fokozott baleseti kockázatát, de bizonyos helyzetben a válaszadók egyötöd része, esetenként mégis vállalja ezt a kockázatot.



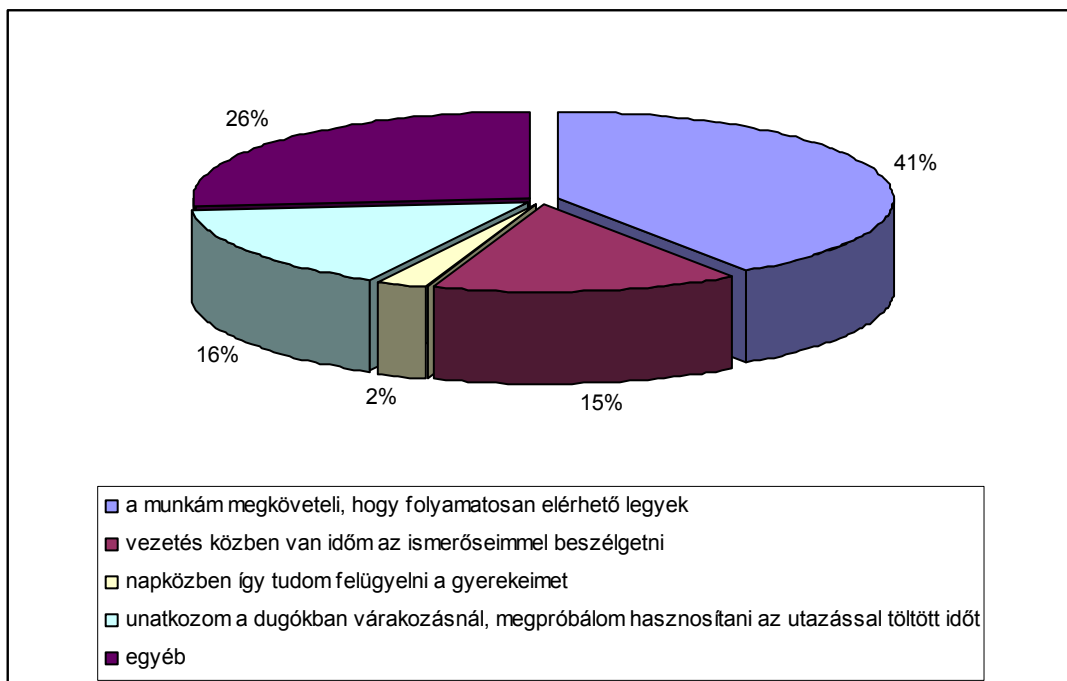
15. ábra: A járművezetés közbeni sms üzenetküldés gyakorisága

5. A járművezetés közbeni mobiltelefonálás fő indokai

A járművezetés közbeni mobiltelefonálás leggyakoribb indoka a válaszadók körében a munkavégzéssel kapcsolatos beszélgetések (41%) lebonyolítása (16. ábra). Emellett sokan itt is jelezték, hogy csak a hívásokat fogadják, beszélgetéseket nem kezdeményeznek.

A mobiltelefon használat okai között feltétlenül szerepel, hogy a közúti forgalom rendszeres torlódásai miatt sokan töltik a munkaidejük jelentős részét a járműben.

Azonban a mobiltelefonálók több mint egyharmada nem ismeri el, vagy figyelmen kívül hagyja a beszélgetés miatt létrejövő megnövekedett baleseti kockázatot.



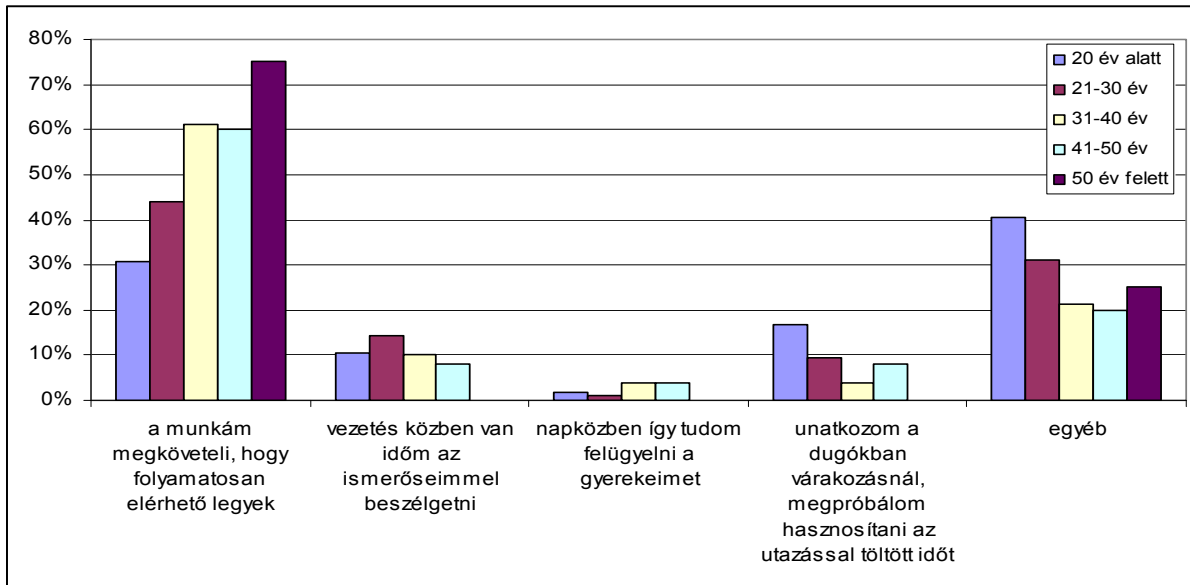
16. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás gyakorisága a fő indokok alapján

Az egyéb kategóriát megjelölték indoka kimagasló arányban a „fontos hívás esetén” vagy „sürgős esetben” szerepelt, de többen megjelölték az „uticél pontosítás” illetve a „helyzetjelentés” magyarázatot.

5.1. A mobiltelefon használat indoklásának korcsoport szerinti megoszlása

A vezetés közbeni mobiltelefonálás indokaként a munkavégzéssel kapcsolatos elérhetőséget megjelöltekénél az tapasztalható, hogy az életkorral együtt növekszik a folyamatos kapcsolattartás szükségessége (17. ábra). Míg a 20 év alattiaknál ez az arány 31%, addig a 31-40 év közötti válaszadók esetén ennek duplája (61%), az 50 év felettiéknél pedig 75%.

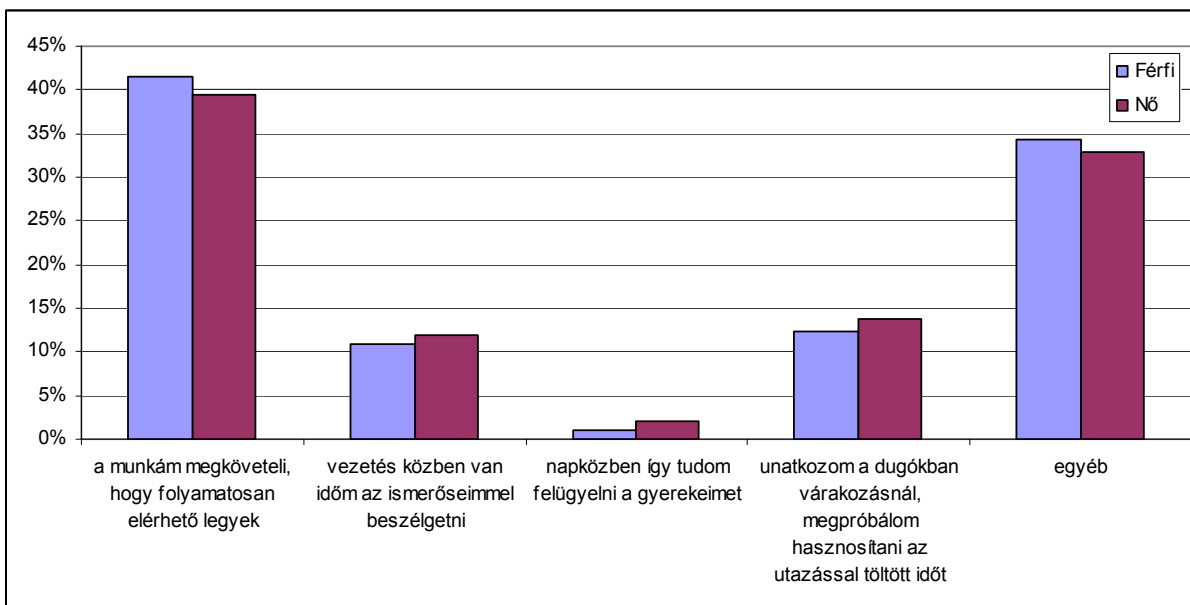
Az ismerősökkel történő beszélgetést és az unatkozás indokot megjelöltekénél viszont a fiatalabbak aránya meghaladja az idősebbekét, azonban az eltérés mindössze néhány százalék.



17. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás indokai nemenkénti bontásban

5.2. A mobiltelefon használat indoklásának nemek szerinti megoszlása

A vezetés közbeni mobiltelefonálás indokaira adott válaszok alapján a nemek között nincs kimutatható eltérés (18. ábra és 2. táblázat).



18. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás indokai nemenkénti bontásban

a munkám megköveteli, hogy folyamatosan elérhető legyek	41%	39%	40%
vezetés közben van időm az ismerőseimmel beszélgetni	11%	12%	11%
napközben így tudom felügyelni a gyerekeimet	1%	2%	2%
unatkozom a dugókban várakozásnál, megpróbálom hasznosítani az utazással töltött időt	12%	14%	13%
egyeb	34%	33%	34%
Összesen	100%	100%	100%
4. Általában miért telefonál vezetés közben?	Férfi	Nő	Összesen

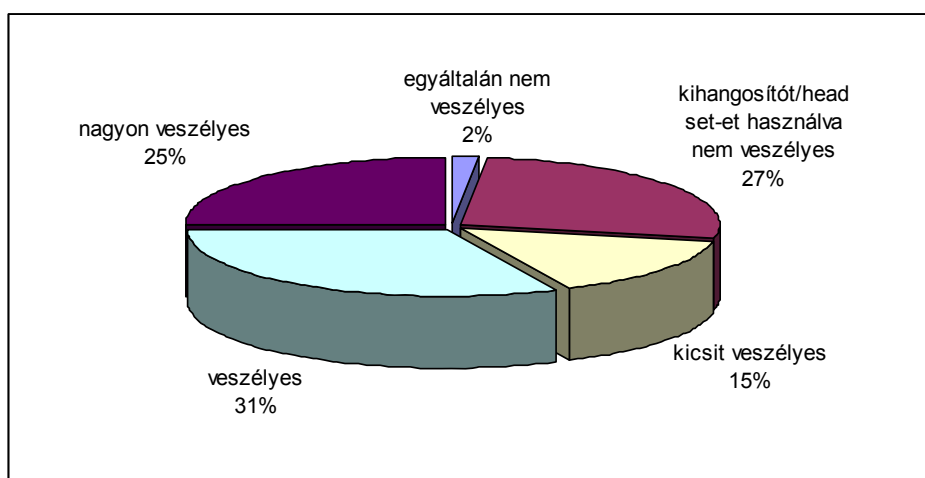
2. táblázat: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás indokai nemenkénti bontásban

6. A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése

A válaszadók egynegyede (25%) szerint a vezetés közbeni mobiltelefon használat nagyon veszélyes, további közel egyharmadnyi (31%) szerint veszélyes (19. ábra). Tehát összességében több mint a válaszadók fele (56%) elismerte a vezetők mobiltelefonálásának baleseti kockázatát.

A kihangosító vagy headset használatával történő telefonálást a kérdőívet kitöltők több mint egynegyede (27%) nem tartja veszélyesnek, amiből arra lehet következtetni, hogy nem ismerik a mobiltelefon használat hatásait a járművezetésre.

A válaszadók 2%-a szerint egyáltalán nem veszélyes a vezetés közbeni mobiltelefon használat és 15%-a szerint csak kicsit veszélyes.

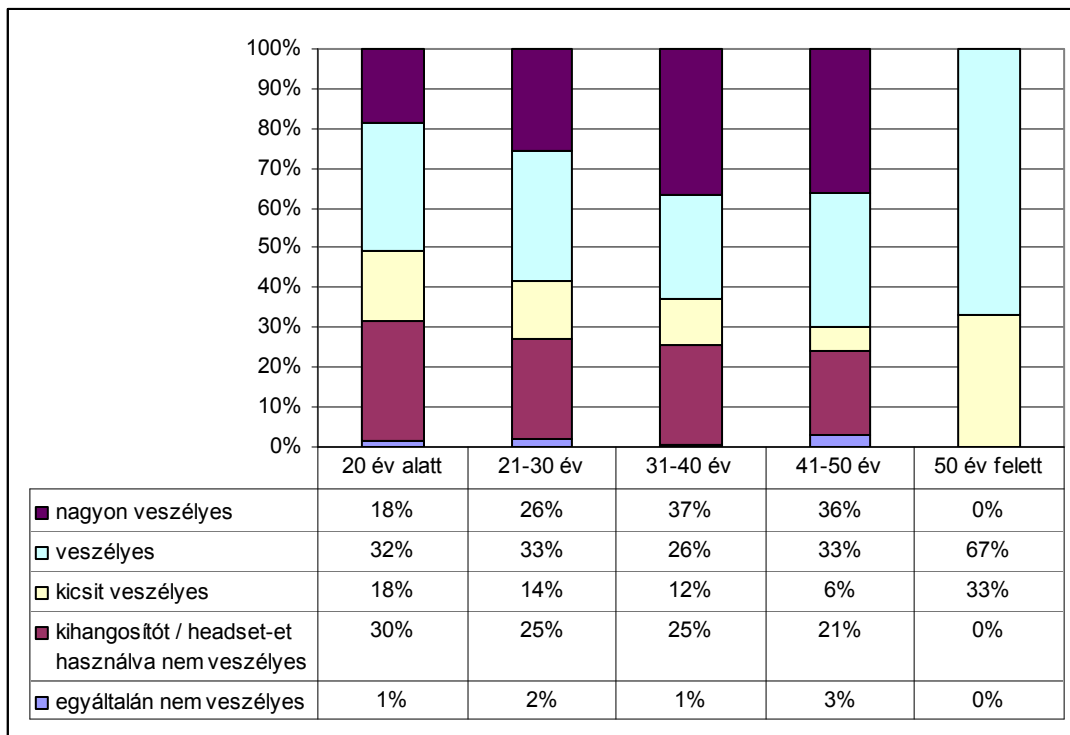


19. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése

6.1. A mobiltelefon használat veszélyességének megítélése korcsoport szerint

A vezetés közbeni mobiltelefon használat veszélyességének megítélését korcsoport szerinti bontásban vizsgálva az tapasztalható, hogy az életkorral együtt növekszik azok aránya, akik nagyon veszélyesnek tartják a járművezetők menet közben történő mobiltelefon használatát.

A mobiltelefonálás veszélytelenségének a feltételezése vagy a kihangosító vagy headset használatával történő telefonálás veszélytelenségének a megjelölése elsősorban a 20 év alattiakra jellemző (20. ábra).

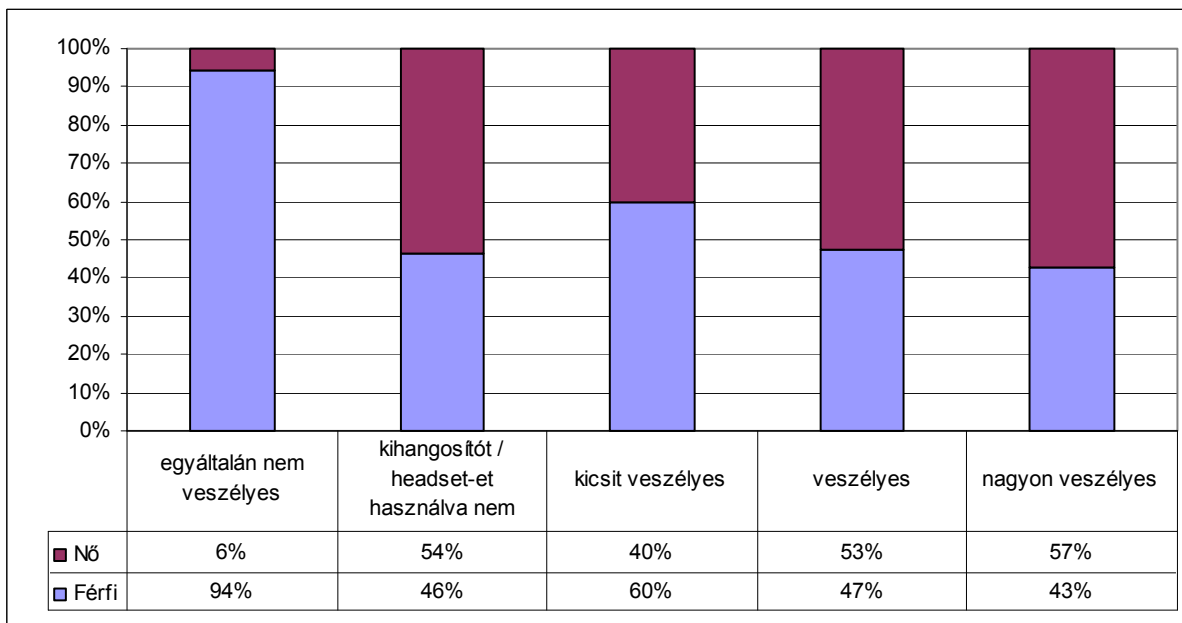


20. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése korcsoport szerint

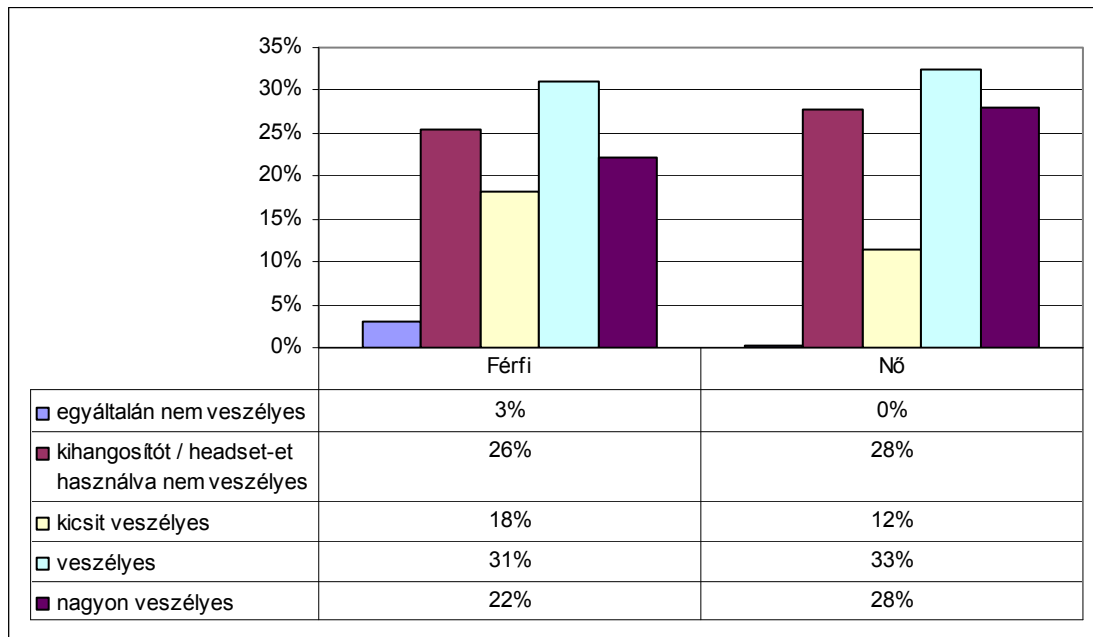
6.2. A mobiltelefon használat veszélyességének megítélése nemek szerint

Nemek szerint vizsgálva a válaszokat az tapasztalható, hogy a férfiak kevésbé tartják veszélyesnek a járművezetés közbeni mobiltelefon használatot (21. ábra). A nők 61%-a szerint veszélyes vagy nagyon veszélyes, a férfiaknál ez az arány 53% (22. ábra).

A kihangosítóval vagy headset-tel telefonálás veszélytelenségét megjelölők között közel egyforma arányban vannak a férfiak és a nők.



21. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése nemek szerint 1.

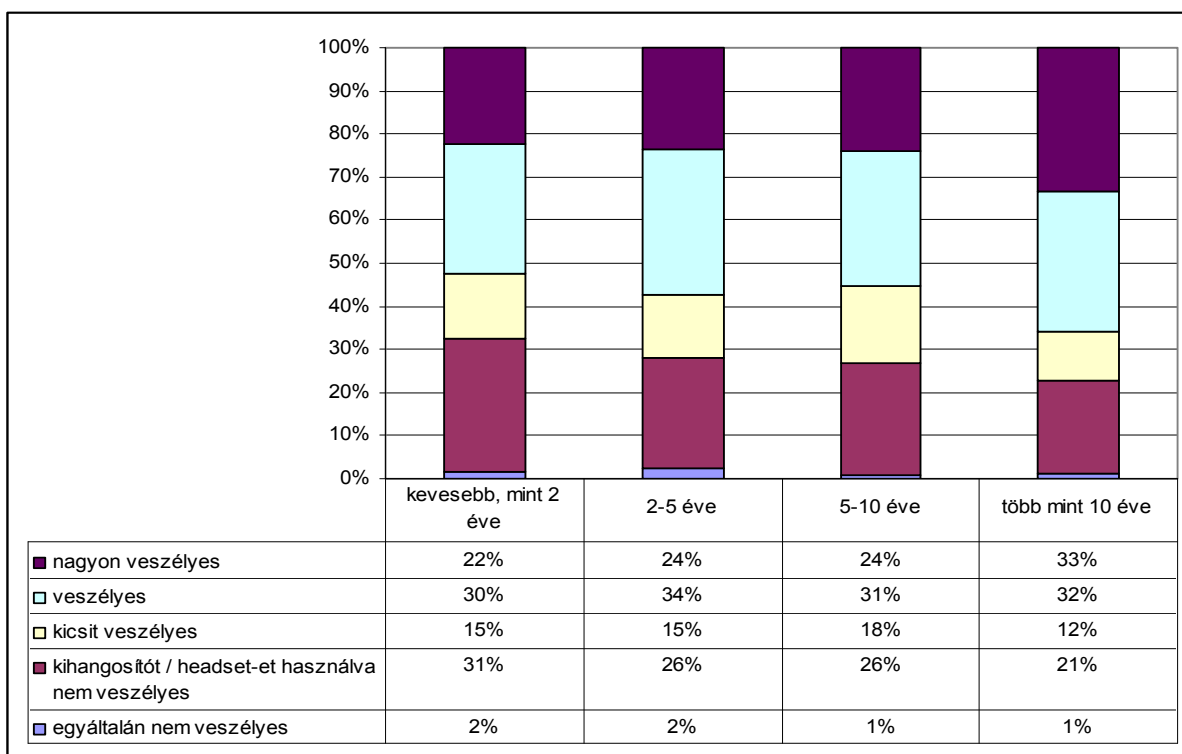


22. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése nemek szerint 2.

6.3. A mobiltelefon használat veszélyességének megítélése a jogosítvány megszerzésének ideje szerint

A jogosítvány megszerzésének ideje és az életkor közötti kapcsolat miatt a járművezető vezetés közbeni mobiltelefon használatának megítélésének arányai hasonlóak a korcsoport szerinti megoszlásnál tapasztaltakhoz. A mobiltelefonálást nagyon veszélyesnek tartók elsősorban a régebben szerzett jogosítvánnyal rendelkezők közül kerülnek ki, míg a kihangosító vagy headset használatával történő telefonálás veszélytelenségének megjelölése a 2 évesnél frissebb jogosítvánnyal rendelkezőkre jellemző (23. ábra).

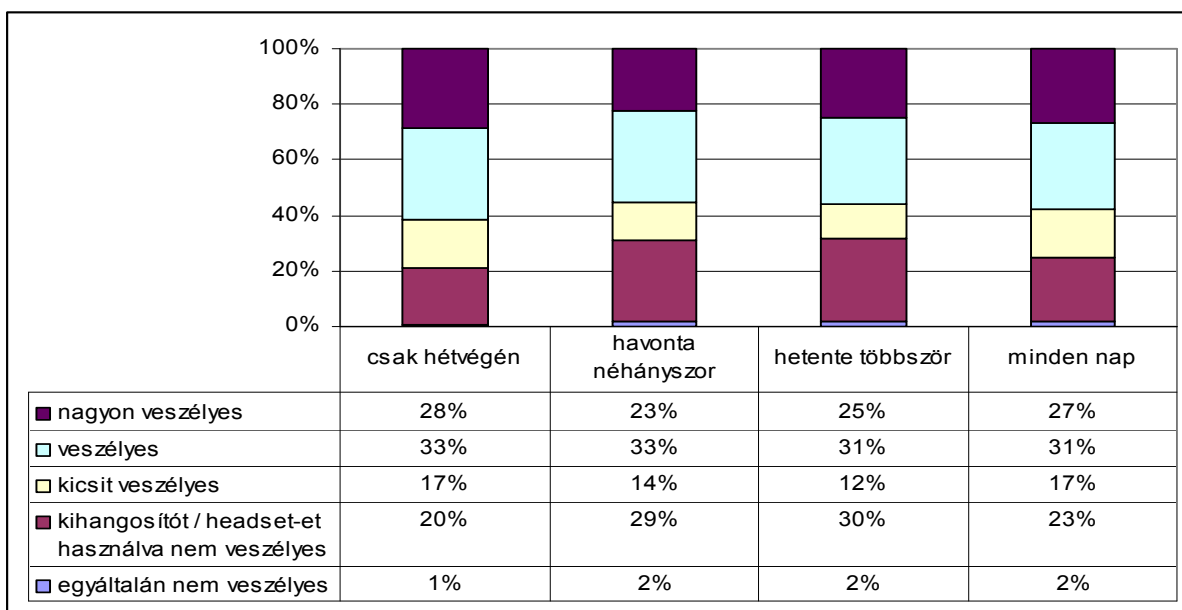
A többi veszélyességi kategóriában nincs számottevő különbség az arányok között.



23. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése a jogosítvány megszerzésének ideje szerint

6.4. A mobiltelefon használat veszélyességének megítélése a járművezetés gyakorisága szerint

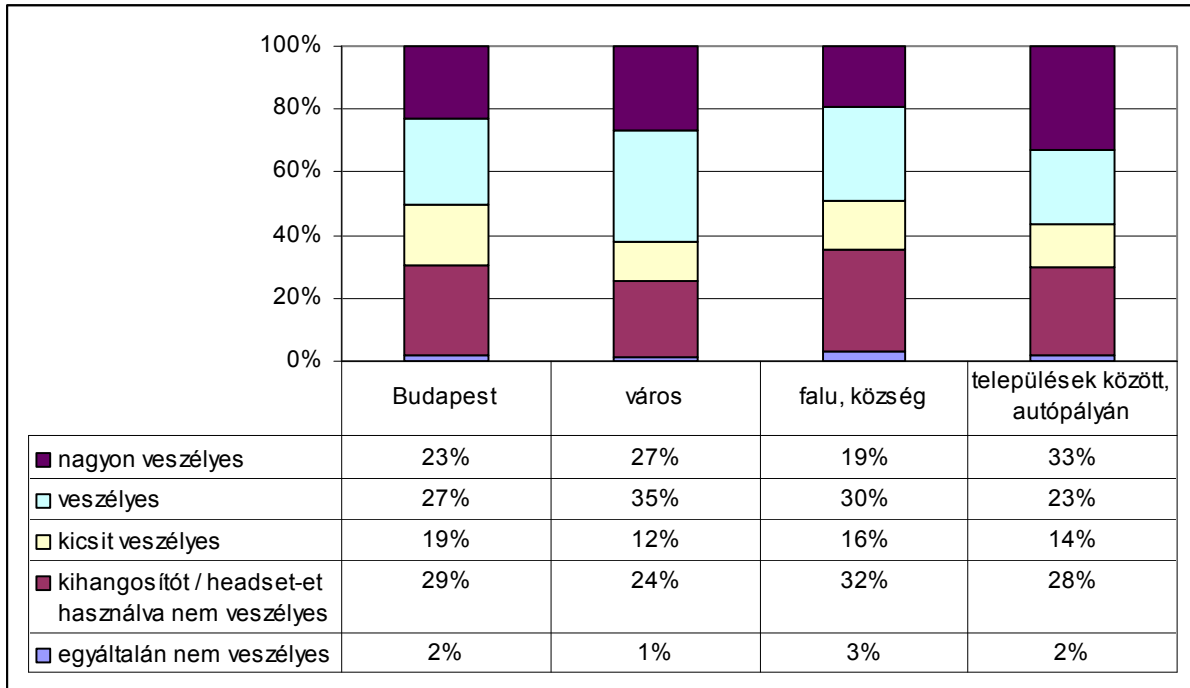
A járművezetés közbeni mobiltelefon használat veszélyességének megítélése nem függ kimutathatóan attól, hogy a válaszadó milyen gyakorisággal vezet (24. ábra). A járművezetési gyakoriság kategóriákban a mobiltelefon használat veszélyesség megítélésének arányai csak néhány százalékban térnek el, gyakorlatilag egyformának tekinthetők.



24. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése a járművezetés gyakorisága szerint

6.5. A mobiltelefon használat veszélyességének megítélése a közút jellege szerint

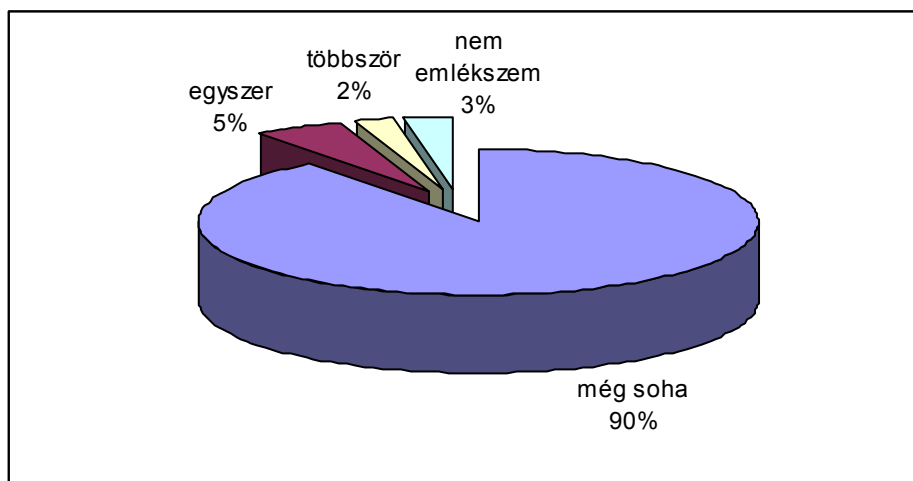
Mivel a válaszadók 85%-a elsősorban Budapesten vagy más városban vezet, így a járművezetés közbeni mobiltelefon használat veszélyességének megítélésénél a közút jellege szerinti megoszlás adatai nem tekinthetők teljesen megalapozottnak. Azonban a kis minta alapján is észrevehető, hogy a kis településen vezetőik szerint veszélyes legkevésbé a mobiltelefonálás (25. ábra), ami ezeknek a településeknek az alacsony jármű forgalmával indokolható.



25. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése a közút jellege szerint

7. A válaszadók korábbi figyelmeztetése a járművezetés közbeni mobiltelefonálás miatt

A rendőrök a vezetés közben mobiltelefont használó válaszadóknak csak töredékét, mindössze 7%-át figyelmeztették korábban legalább egy alkalommal mobiltelefon használat miatt, a járművezető 90%-át azonban még sohasem (26. ábra).

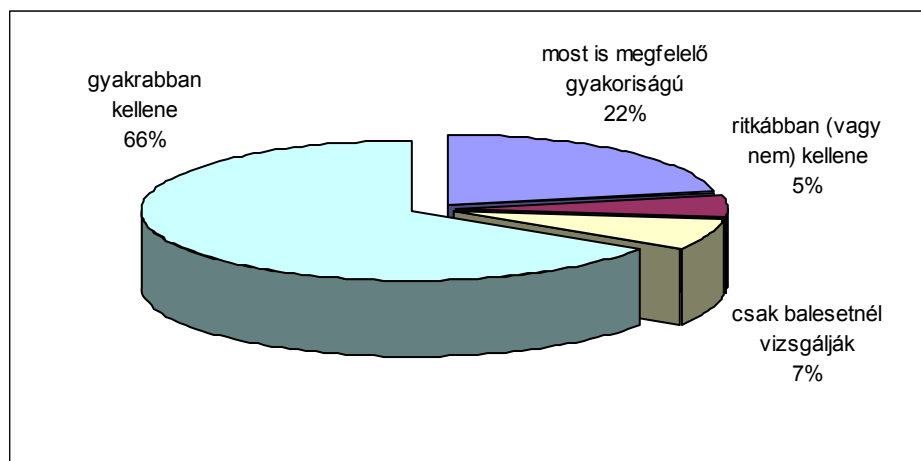


26. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás miatt korábban figyelmeztettek aránya

8. A válaszadók véleménye a rendőri ellenőrzés gyakoriságával és az intézkedés szigorúságával kapcsolatban

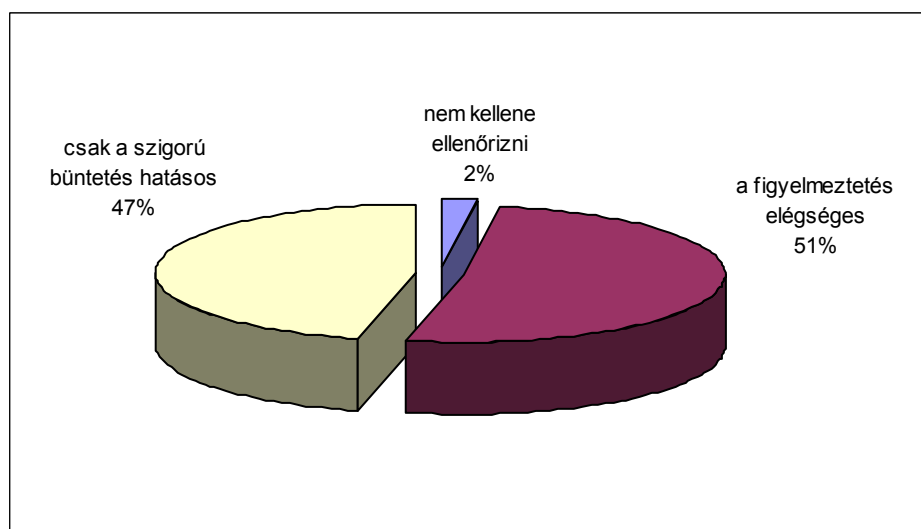
A kérdőívet kitöltők kétharmada (66%) szerint gyakrabban kellene ellenőriznie a rendőrségnek a vezetés közbeni mobiltelefon használatot (27. ábra).

Mindössze 5% szerint ritkábban vagy egyáltalán nem kellene ellenőrizni és 7% szerint csak a már bekövetkezett balesetknél kellene vizsgálni, hogy a járművezető használta-e a mobiltelefonját.



27. ábra: A válaszadók véleménye a járművezetés közbeni mobiltelefonálás ellenőrzésének gyakoriságával kapcsolatban

A válaszadók közel fele-fele arányban nyilatkoztak úgy, hogy csak a szigorú büntetés lenne hatásos a vezetés közbeni mobiltelefonálás visszaszorítására illetve a figyelmeztetés elégséges lenne (28. ábra).

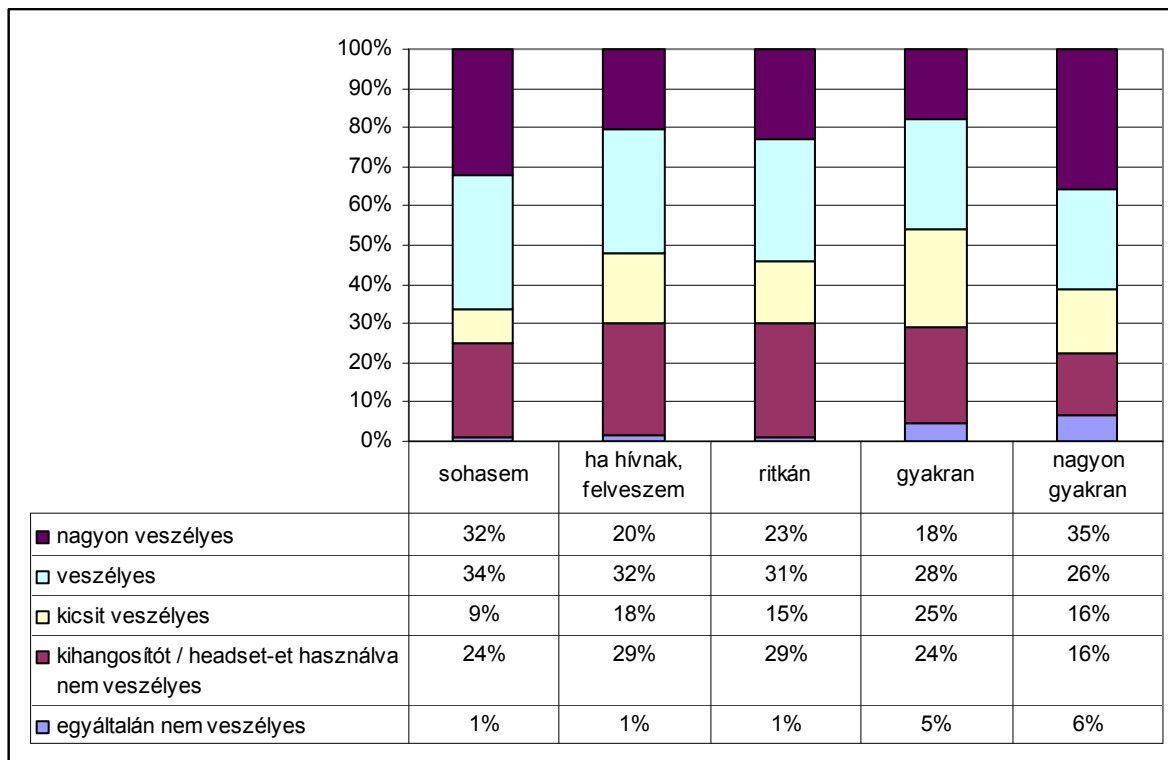


28. ábra: A válaszadók véleménye a járművezetés közbeni mobiltelefonálás szankcionálásával kapcsolatban

Összefoglalás, értékelés

A kérdőívet kitöltő járművezetők mindössze egyharmada nem használ mobiltelefont vezetés közben és további 28% nem kezdeményez, de fogadja a hívást menet közben. A válaszadók több mint egyharmada szokott vezetés közben telefonálni, egytizedük pedig rendszeresen.

A nagyon gyakran telefonálók több mint fele (61%) annak ellenére teszi, hogy tisztában van azzal, hogy a vezetés közbeni mobiltelefon használat veszélyes, nagy baleseti kockázattal jár (29. ábra).



29. ábra: A járművezetés közbeni mobiltelefonálás veszélyességének megítélése és a mobiltelefonálás gyakorisága

A gyakran telefonálók között a férfiak nagy többségben vannak a nőkhöz viszonyítva. Az idősebb, nagyobb járművezetési gyakorlattal rendelkezők általában gyakrabban használják a mobiltelefont.

A kihangosítóval vagy headset-tel történő telefonálás a válaszadók 27%-a szerint nem jelent baleseti kockázatot, azaz nincsenek tisztában a vezetés közbeni mobiltelefonálásnak a járművezetőre, vezetési képességeire történő valamennyi hatásával [2]. Így különösen nagy szerepe van az ismeret átadásnak a média különböző csatornáin [1].

A járművezetés közben kézzel tartott mobiltelefonnal történő telefonálás Magyarországon nem engedélyezett, ennek ellenére válaszadó járművezetők 40%-a sosem használ kihangosítót vagy headset-et a beszélgetésekhez.

A vezetés közbeni telefonálás indokaként a legnagyobb arányban (41%) a munkavégzéssel kapcsolatos tevékenységeket jelölték meg. A telefonhívások indokainál a nemek között nem mutatható ki lényeges eltérés.

A kérdőívet kitöltő járművezetők kétharmada szerint gyakrabban kellene a rendőröknek a közúti ellenőrzések során ellenőriznie a vezetés közbeni mobiltelefon használatot és a válaszadók közel fele szerint csak a szigorú büntetés lenne hatásos a vezetés közbeni mobiltelefonálás visszaszorítására.

A vezetés közben kisebb-nagyobb gyakorisággal mobiltelefont használók 90%-át még sohasem figyelmeztették a mobiltelefon használata miatt.

Irodalom

- [1] Bíró József: A közlekedés közbeni mobiltelefon-használat kultúrája, kockázatai, Közlekedéstudományi szemle, 2007. (57. évf.) 1. sz. 19-26. old.
- [2] Dr. Juhász János – Dr. Mándoki Péter: A személygépjármű vezetők mobiltelefon használat gyakoriságának vizsgálata Budapesten, Városi Közlekedés 2009, megjelenés alatt

3.3. A közlekedés közbeni mobiltelefon használat kockázataira történő figyelemfelhívás kivetítő segítségével és 500 db reklámspot kiosztásával.

A KTE 2004. óta szorgalmazza a közlekedés közbeni mobilhasználat kockázataira való figyelem felhívást, hangsúlyozza az új technikai eszköz használatával kapcsolatos tudatformálás fontosságát. Ennek érdekében saját költségen „Gondolt Ön már arra, hogy az Élet nem hívható vissza?” szlogennel reklámspotot készített. A közlekedésbiztonsági reklám a sátorban kivetítőn került bemutatásra és minden második tesztlapot kitöltő ajándékba egy a reklámfilm tartalmazó CD-t kapott. (3. sz. melléklet)



3-4 kép: közlekedés közbeni mobilhasználat kockázataira figyelmeztető közlekedésbiztonsági reklám

3.4. A gyalogos közlekedésbiztonság témakörében a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek fontosságára történő figyelemfelhívás.

Mint arról az NKH szakmai lapja, az Autóvezető 3. különszáma igen aktuálisan, a VOLT Fesztivállal egy időben már hírt adott, a Wilfing Áron Egyesület létrejöttét alapvetően egy tragikus, kijelölt gyalogos-átkelőhelyen történt halálos kimenetelű baleset motiválta, így az akciót szervező társaság tagjai a Fesztiválnak otthont adó

kemping területén lévő utakra a Fesztivál kezdetét megelőzően figyelemfelhívó, kreatív zebrákat festettek. Az „alternatív zebrák” képeit a 5-9. képek mutatják be.



5-9 kép: „alternatív” kijelölt gyalogos átkelőhelyek

Amint látható készült vonalkód zebra, zongora zebra, pöttyös zebra, zebra-zebra, élőlény „életút” zebra, amelyek meghökkenítő ábrázolásmódjaikkal igyekeztek felhívni a figyelmet a gyalogos-átkelőhelyek jelentőségére.

Bár a felfestések alapvető céljukat elérték, sajnos a lehulló csapadék miatt, jelentős részüket a sárfelhordás a Fesztivál idején eltakarta.

3.5. Az Autóvezető című NKH szaklap és ennek különszámaként megjelenő Közlekedésbiztonsági Szemle sajtókiadványok népszerűsítése

A közlekedésigazgatás és a közlekedésbiztonság témaköre iránt fogékonyabb érdeklődők számára az Autóvezető és az Autóvezető különszámaként megjelenő Közlekedésbiztonsági Szemle 1, 2, 3-as számait adtuk át.

Különösen népszerű volt a Közlekedésbiztonsági Szemle 3. száma, amely naprakészen a Fesztiválon a Fesztiválról, az ott megvalósított közlekedésbiztonsági akcióról adott tudósítást.



10-11 kép: közlekedésbiztonsági sajtó kiadványok a rendezői sarokban és a „kirakatban”

3.6. Kerékpárfejlődés-történet és kerékpáros közlekedési ismeretek könyvek a KHEM támogatásával

Egyesületünk megkereste a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium Közlekedésszabályozási Főosztályát, hogy a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos kiadvány rendelkezésre bocsátásával segítse az akció sikeres lebonyolítását. (7.2. sz. melléklet)

A megkeresés alapján a KHEM 50 db Kerékpárfejlődés-történet és kerékpáros közlekedési ismeretek könyvet bocsátott rendelkezésre, amelyet az érdeklődők számára átadtunk.

3.7. Kérdőív a közúti közlekedés szabályainak újragondolásával kapcsolatban

Az NKH gondozza az új KRESz kidolgozását, amely keretében igyekszik megismerni minél több társadalmi réteg, szakmai és civil közeg észrevételeit, javaslatait, véleményét. E „közvélemény kutatás” részeként a VOLT Fesztiválon összesen 636 kérdőív került kitöltésre, amelyet az NKH átvett kiértékelésre. (minta 3. sz. melléklet)



12-13 kép: hogy mi lesz az új KRESz-ben, az a mozgáskorlátozott fiatalokat is érdekelte

4. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓ ÉRTÉKELÉSE, JAVASLATOK

4.1. Értékelés

Összességében az akció – amint azt a bemutatott és a jelentéshez csatolt fényképfelvételek és átadott kitöltött tesztlapok is bizonyítják – igen sikeresnek minősíthető a következők alapján:

1. A Wilfing Áron Egyesület és a KTE közös sátra előtt folyamatos volt az érdeklődés, sorban állás.
2. 6 féle tesztlapból, illetve kérdőívből összesen 3422 db-ot töltöttek ki a Fesztivál résztvevői, amely igen imponáló direktmarketing eredmény.
3. A tesztlapok és kérdőívek közlekedésbiztonsági témakörökben gondolkodtatták el a résztvevőket, amely gondolatok egy része beépül közlekedésbiztonsági tudatukba.
4. Sikerült egy fogékony és veszélyeztetett korosztály figyelmét felhívni a közlekedés közbeni mobilhasználat kockázataira. A tárgykörben készült kérdőívek kiértékelése igen hasznos információkat szolgáltatnak a mobiltelefon balesetek megelőzésének tudományos megalapozásához.

A kérdőívet kitöltő járművezetők mindössze egyharmada nem használ mobiltelefont vezetés közben és további 28% nem kezdeményez, de fogadja a hívást menet közben. A válaszadók több mint egyharmada szokott vezetés közben telefonálni, egytizedük pedig rendszeresen. A nagyon gyakran telefonálók több mint fele (61%) annak ellenére teszi, hogy tisztában van azzal, hogy a vezetés közbeni mobiltelefon használat veszélyes, nagy baleseti kockázattal jár. A járművezetés közben kézzel tartott mobiltelefonnal történő telefonálás Magyarországon nem engedélyezett, ennek ellenére válaszadó járművezetők 40%-a sosem használ kihangosítót vagy headset-et a beszélgetésekhez. A vezetés közbeni telefonálás indokaként a legnagyobb arányban (41%) a munkavégzéssel kapcsolatos tevékenységeket jelölték meg. A telefonhívások indokainál a nemek között nem mutatható ki lényeges eltérés. A kérdőívet kitöltő járművezetők kétharmada szerint gyakrabban kellene a rendőröknek a közúti ellenőrzések során ellenőriznie a vezetés közbeni mobiltelefon használatot és a válaszadók közel fele szerint csak a szigorú büntetés lenne hatásos a vezetés közbeni mobiltelefonálás visszaszorítására.

5. Viszonylag kis összegű támogatással, nagyfokú költséghatékonysággal jelentős figyelmet sikerült a közlekedésbiztonság ügyére összpontosítani, a sátrat a több ezer résztvevő mellett meglátogatta az RTL Klub és Sopron polgármestere is.
6. A fiatalok aktivitására igen ösztönzőleg hatott a Wilfing Áron Egyesület részéről osztott, külön szponzorokkal megfinanszírozott láthatósági fényvisszaverős karpánt, mint reklámajándék.
7. A fényvisszaverő karpánt – amelyet a színpadokon egyes művészek is viseltek – egyfajta divatot teremtett és este, ill. éjszaka a városban gyalogosan közlekedő résztvevők közlekedésbiztonságát már közvetlenül szolgálta.
8. A Wilfing Áron Egyesület diák fiataljai közel tudtak kerülni a Fesztivál résztvevőikhez, így segítségükkel egyfajta híd tudott létrejönni a közlekedéstudomány és a Fesztivál résztvevői között.
9. A célirányos, konkrét közlekedésbiztonsági akció sikere igazolta, hogy a KTE és a Wilfing Áron Egyesület – mint civil szféra jól és a társadalom számára hasznos, nonprofit, (költséghatékony) módon tud együttműködni a közlekedésbiztonság növelésén, az azzal kapcsolatos tudatformálás területén egymással és a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010. keretében az NKH-val.

4.2. Javaslatok

- a) A Soproni VOLT Fesztiválon tapasztalt jelentős érdeklődés alapján indokolt folytatni a közlekedésbiztonsági direkt marketinget.
- b) A közlekedés közbeni mobilhasználat kockázatait a kutatási eredményeket figyelembe véve széles körben szükséges tudatosítani.
- c) A láthatósági fényvisszaverő karpántot jól lehet használni az érdeklődés felkeltésére, és használata később életet menthet.
- d) A Fesztiválon való közlekedésbiztonsági célzatú részvétel szakmai tapasztalatait és a kérdőívek, tesztlapok kiértékelése alapján levonható következtetéseket, mind az NKH, mind a KTE, illetve Wilfing Áron Egyesület részéről publikálni érdemes.

A FESZTIVÁL KÉPEKBEN



/További képek a fesztiválról a 6. sz. mellékletben találhatóak./