

Vezetés közben mindenre figyelünk, csak a vezetésre nem

Együtt az utakon – a közlekedés közös felelősségére hívja fel a figyelmet a Magyar Suzuki

A magyar autósok közel 60 százaléka naponta lát balesetet, 75 százalék mégis szegte már meg a KRESZ-t. A leggyakrabban tapasztalt veszélyforrások a járművezetőket, kerékpárosokat, gyalogosokat, vagyis a közlekedés összes résztvevőjét egyaránt érintik. Ráadásul a vezetők nagy többsége a közlekedés többi résztvevőjével szigorúbb, mint önmagával - derül ki a Magyar Suzuki jogosítvánnyal rendelkezők körében végzett kutatásából.¹ Szakértők szerint viszont többen, valószínűleg mindnyájan megszegjük a közlekedés szabályait, hiszen nem tudjuk bevallani annak áthágását, amit észre sem veszünk.

Figyelmetlenség, vagy egyszerűen csak nem tartjuk be a KRESZ-t?

A közlekedési balesetek legfőbb okának a szabályok be nem tartását (48 százalék), a figyelmetlenséget (38,1 százalék) és az erőszakos viselkedést (7,6 százalék) látják a magyarok - derült ki a Magyar Suzuki és az Ipsos közös reprezentatív felméréséből. Olyan balesettel ritkán találkozunk közutakon, amely alkoholos vagy drogos befolyásoltság (5,3 százalék), illetve egészségügyi alkalmatlanság (1 százalék) miatt történt. Korosztályonként viszont árnyaltabban látjuk a top említések sorrendjét. A frissebb jogosítvánnyal rendelkező Z generáció² képviselői a figyelmetlenséget jelölik első helyen a baleseti tényezők között (45,5 százalék), a legnagyobb arányban pedig a Baby Boomerek³ gondolják úgy, hogy a szabályok megszegésének nagyobb a szerepe (50,3 százalék).

„A figyelmetlenség általános jelenség a közúton, vezetés közben nem az adott szituációra koncentrálnak, esetleg figyelmüket eltereli a velünk utazó, vagy gondolataink az autón kívül járnak, de a legrosszabb eset, amikor a mobilunkat böngésszük. Ezek a szituációk nagyon hamar vészhelyzetet okozhatnak, egy sms elolvasása például átlagban 4,6 mp-ig tart, ez alatt az idő alatt a gépjárművünk 50 km/h sebességgel nagyságrendileg 63 métert tesz meg. Ha 30 km/h sebességgel haladunk, ez a távolság 41,5 m, amely megközelítőleg 8 autónyi távolság, amit vakon teszünk meg. Ez idő alatt ugyanúgy veszélyeztetjük magunkat, mint a közvetlen környezetünket” – osztja meg tapasztalatait Csörgő László a Driving Camp vezetéstechnikai központ vezető trénerre.

¹ A Magyar Suzuki Zrt. 2022 augusztusában kutatásban vizsgálta a magyarok közlekedés közbeni magatartását a 18 és 65 év közötti jogosítvánnyal rendelkező lakosság körében. A válaszadók nemére, korára és lakhelyére vonatkozóan reprezentatív felmérés az Ipsos Zrt. online paneljén, webes kérdőívvel zajlott; a minta teljes mérete 525 fő volt.

² 18-25 éves korosztály

³ 58-75 éves korosztály 65 éves korig terjedő része

A rutin a biztonság legnagyobb ellensége

A tréner szerint a vezetési tapasztalat is rossz felé vihet bennünket az utakon – „hajlamosak vagyunk egy vész helyzetben a már megszerzett rutinra hagyatkozni, amely azonban megtévesztő lehet, mivel a közlekedésben a rutin a biztonság legnagyobb ellensége. A megszokásból végzett mozdulatsorok nem minden esetben hozzák ugyanazt az eredményt, ezért a tudatos vezetés lehet a kulcs a biztonsághoz. Szintén fontos szerepe lehet egy vezetéstechnikai tréning elvégzésének, hiszen így tudatosabbá válhatnak mozdulataink, ennek köszönhetően pedig hatással lehetünk a közvetlen környezetünkre is nyugodt és megfontolt viselkedésünkkel. Soha ne felejtjük el, hogy a közlekedés egy nagy társasjáték, ahol mindannyian ugyanabban a csapatban játszunk, segítjük egymást az utakon a biztonságos közlekedés érdekében!”

A leggyakoribb szabálysértések a közlekedés összes résztvevőjét érintik

A megkérdezettek 58,9 százaléka naponta (akár többször is 34,7 százalék), 21,1 százalék hetente, 19 százalék ritkábban szemtanúja közlekedési balesetnek. A leggyakrabban tapasztalt közlekedési veszélyforrások – irányjelző nélküli sávváltás vagy kanyarodás (78,6 százalék), sebességhatár túllépése (78,3 százalék), nem megfelelő követési távolság tartása (69,9 százalék), zebrán áttekerő biciklis (65,7 százalék), zebra helyett úttesten átszaladó gyalogos (59,9 százalék) – a járművezetőket, kerékpárosokat, gyalogosokat egyaránt érintik.

Csak 75 százalék szegte már meg a KRESZ-t?

A magyarok 75 százaléka szegte már meg a KRESZ-t, 57,9 százalék néhány alkalommal, 12 százalék életében pedig volt korábban olyan időszak, amikor többször áthágta a közlekedés szabályait, 5,1 százalék máig rendszeresen tesz így. 25 százalék még soha nem hagyta figyelmen kívül őket. A kutatásból kiderül a válaszok alapján, hogy több férfi szegte már meg a KRESZ-t (83,2 százalék) mint nő (66,5 százalék).

Rusznák András igazságügyi közlekedési szakértő meggyőződése szerint – „a mindennapos szabályszegések, vagy szabályszegők száma sokkal magasabb ennél, ha nem épp 100 százalék, hiszen sok esetben olyan szabályokat is áthágunk, amelyek létezéséről sem tudunk, vagy nem jut eszünkbe, hogy az adott szituációban alkalmazni kellene.” „Tegyük a szívünkre a kezünket! Minden Stop tábla vonalán állóra fékezünk? Minden szabad jelzést mutató vasúti átjáróban alaposan körülnézünk? Soha nem hajtunk át záróvonalon? Érdemes magunknak feltenni a kérdést: Ha a mai utam egy forgalmi vizsga lett volna, vajon sikerült volna?” – veti fel a szakértő.

Nem csak szemléljük a veszélyhelyzeteket, generáljuk is őket

A volán mögött ülők többsége már maga is elkövette a leggyakoribb autós szabálysértéseket.⁴ Legtöbbször ugyanakkor nem tudatosan vagy szándékosan hágnak át a szabályokat, hanem figyelmetlenségből (66,2 százalék). 58,6 százalék azért, mert olyan közlekedési helyzetek adódnak, amiket nem tudnak másképp megoldani, 24,6 százalék pedig azért, mert nem mindig érzi őket egyértelműnek, vagy életszerűnek. Van, aki úgy gondolja (12,4 százalék), hogy bizonyos előírások csak azért vannak, hogy bírságokat szabhassanak ki a közlekedőkre, nincs biztonsághoz kötődő céljuk, ezért nem tartják be őket. A szabályszegések mögöttes tényezői között összetársadalmi szinten kevésbé játszanak szerepet az olyan gondolkozási sémák, mint az én: kellően ismerem a KRESZ-t ahhoz, hogy szabadon eldönthessem, mikor kell betartanom, vagy megszegnem (5,6 százalék); elég tapasztalt és rutinos sofőrnek tartom magam ahhoz, hogy ne kelljen minden iránymutatást figyelembe vennem (5,3 százalék); eléggé odafigyelek vezetés közben ahhoz, hogy ne kelljen betartanom bizonyos szabályokat (4,3 százalék); aminek meg kell történnie, az amúgy is megtörténik, attól függetlenül, hogy betartom-e a szabályokat (2 százalék); vagy az átlagosnál biztonságosabb járművel közlekedem, ezért nem kell betartanom minden szabályt (1 százalék). A Z generáció képviselői viszont a teljes átlagnál 2,5-6 százalékkal magasabb arányban gondolkoznak a fentiek szerint.⁵

„A válaszadók negyede bevallotta is ítéletet hoz egy-egy szabály felett, megkérdőjelezi annak szükségességét ahelyett, hogy egyszerűen betartanák azt. Pedig egy közlekedési balesetnél a rendőrség, vagy adott esetben a bíróság nem aszerint fog mérlegelni, hogy az a szabály mennyire életszerű, vagy indokolt; és higgyük el, a közlekedési szabályrendszer a legtöbb esetben jól átgondolt és megfelelő környezetet teremt a biztonságos közlekedéshez.” – mondja az igazságügyi közlekedési szakértő.

Szemellenzőn keresztül érzékeljük a saját és a többi közlekedő viselkedését

Bár magunkat inkább⁶ figyelmesnek (72,4 százalék), nyugodtnak látjuk (55 százalék), a közlekedés többi résztvevőjét agresszívnek (61,7 százalék), felelőtlennek, veszélyesnek (61,5 százalék) érzékeljük, csak 13,5 százalékban figyelmesnek, és 11,2 százalékban nyugodtnak. 19,1 százalékunk sebezhető, kiszolgáltatott állapotban van az utakon, és a külvilág 10,7 százalékát tapasztaljuk ilyennek. 12,6 százalékunk stresszel, hogy időben, biztonságban a céljához érjen, ezzel szemben a közlekedők 46,1 százalékát tartjuk feszültnek. Önbevallás alapján mindössze 5 százalékunk közlekedik a saját buborékjában, kevésbé figyelve másokra, ugyanakkor a többi közlekedő 41,3 százaléka kapcsán érezzük azt, hogy úgy jönnek-mennek, mintha nem vennének tudomást a környezetükről. Sőt vannak olyanok is, akik úgy gondolják, vezetéskor kifejezetten szükséges egyfajta agresszivitás, határozottság

⁴ Az említett veszélyes viselkedésformákat a felmérésben résztvevők 2 és 6 között értékelték a rájuk jellemző skálán, amelyen az 1 = egyáltalán nem jellemző 6 = nagyon jellemző rám. Lásd: Autósként bevallottan ezeket a szabálysértéseket követtük már el legalább egyszer ábra

⁵ Kellően ismerem a KRESZ-t ahhoz, hogy szabadon eldönthessem, mikor kell betartanom, vagy megszegnem (Z gen.: 11,4 százalék); elég tapasztalt és rutinos sofőrnek tartom magam ahhoz, hogy ne kelljen minden iránymutatást figyelembe vennem (Z gen.: 11,4 százalék); eléggé odafigyelek vezetés közben ahhoz, hogy ne kelljen betartanom bizonyos szabályokat (Z gen.: 6,8 százalék); aminek meg kell történnie, az amúgy is megtörténik, attól függetlenül, hogy betartom-e a szabályokat (Z gen.: 4,5 százalék); vagy az átlagosnál biztonságosabb járművel közlekedem, ezért nem kell betartanom minden szabályt (Z gen.: 4,5 százalék)

⁶ Az említett viselkedésformákat a felmérésben résztvevők 4 és 6 között értékelték a rájuk jellemző skálán, amelyen az 1 = egyáltalán nem jellemző 6 = nagyon jellemző rám.

a többi sofőrrel szemben (6,5 százalék), vagy bevallottan felelőtlenek és veszélyesek (3,4 százalék), illetve elismerik, hogy megváltozik a személyiségük, más emberré válnak a volán mögött (5,5 százalék).

„Vizsgálattal is kimutatták, hogy a közúti járművezetők több, mint 65 százaléka az átlagnál jobb autóvezetőnek tartja magát. Belátható, hogy ez matematikailag sem lehetséges. Ez egy gondolkodási torzítás: ha más hibázik, azért hajlamosak vagyunk az illetőt okolni, a saját tévedésünkért viszont a környezeti tényezőket tartjuk nagyobb eséllyel felelősnek. Az én védelme, a másoktól való pozitív megkülönböztetés gyakran ösztönös folyamat, és egy modern, versengő világkép erre sajnos rá is erősíthet” – értékelte a közlekedők kutatásában kirajzolódott viselkedési mechanizmusát Zerkovitz Dávid közlekedépszichológus.⁷

Közlekedési stresszhelyzetben még a legnyugodtabb sofőr is meggondolatlan lesz

A kutatás tanulsága szerint a feszült közlekedési szituációban felhalmozódó stressz még a nyugodtabb vezetők viselkedését is kikezdeheti. A magyarok 70,9 százaléka volt már frusztrált egy agresszíven vezető sofőr miatt, 60 százalék volt már figyelmetlen közlekedési stresszhelyzet hatására, 65,9 százalék érzett már félelmet a közlekedésben résztvevők meggondolatlan, vagy figyelmetlen viselkedése miatt. Ezek az érzések pedig van, amikor tettekre is sarkallnak bennünket. A megkérdezettek 73 százaléka szitkozódott már hangosan egy másik sofőrre a volán mögött, 49,3 százalék hívta már fel folyamatos dudaszóval, reflektor használatával a másik sofőr figyelmét egy idegesítő, vagy veszélyes vezetési magatartásra. Vannak olyanok, akik ilyen esetben figyelmen kívül hagyták már a követési távolságot, hogy gyorsításra ösztönözték az előttük haladót (29,1 százalék), illetve előztek már jobbról az autópályán (21,7 százalék). 12 százalékkal pedig már az is megtörtént, hogy kipattant az autójából szócsatára egy másik sofőrrel.⁸ A nemek között nincs túl nagy különbség e tekintetben.⁹ A dudálás (nők: 41,2 százalék, férfiak: 57,1 százalék), a jobbról előzés (nők: 10,9 százalék, férfiak: 32,1 százalék) és a követési távolság be nem tartása (nők: 17,1 százalék, férfiak: 40,7 százalék) kapcsán mutatkozik jelentősebb eltérés a férfiak javára. Nőkkel is előfordul viszont, hogy kiszállnak az autóból egy felfokozott szituációban veszekedni a másik sofőrrel. A megkérdezett nők 7 százalékával történt már ilyen szemben a férfiak 16,8 százalékával.

„Ha valaki hirtelen kivág elénk, vagy leszorít az útról, az jelentős hatással van az aktuális érzelmi állapotunkra, beindul egyfajta vészreakció, és ez bizonyítottan hatékonyabbá teszi a memória működését. Ennek az is az egyszerű, evolúciós magyarázata, hogy a ránk veszélyt jelentő szituációkat a túlélés érdekében érdemes alaposan megjegyezni. A memóriánk működésének egyik mellékhatása, hogy aki párszor egymás után belefut a közúti agresszió példáiba, és nem tudatosan gondolja végig a tapasztalatait, egy idő után hajlamos lehet a valóságosnál borúlátóbban megítélni a közlekedők viselkedését” – árnyalja tovább a képet a közlekedépszichológus.

A kerékpárosok jelentenék a legnagyobb veszélyt?

⁷ Ross-féle (1977) alapvető attribúciós hiba

⁸ Az említett veszélyes viselkedésformákat a felmérésben résztvevők 2 és 6 között értékelték a rájuk jellemző skálán, amelyen az 1 = egyáltalán nem jellemző 6 = nagyon jellemző rám.

⁹ 15% alatti különbség van az adott viselkedési formák kapcsán a nemek között.

A közlekedés résztvevői közül a kerékpárosoktól tartunk leginkább. Egy 1-től 6-ig terjedő skálán őket értékeltük ugyanis inkább figyelmetlennek (66,5 százalék 4 és 6 között értékelte a figyelmüket). Őket követik a gyalogosok (61,5 százalék), a futárok (55,4 százalék), a motorosok (53,5 százalék), a taxisok (53 százalék), az autósok (49,7 százalék), illetve a tehergépjárművezetők (36,6). A legkevésbé a tömegközlekedési eszközök sofőrjeit látjuk meggondolatlanoknak, mindössze a válaszadók 28,2 százaléka tartja őket inkább figyelmetlennek.

A kedvességet értékeljük

Függetlenül attól, hogy ezt mennyiben tudjuk érzékeltetni, értékeljük a másik udvarias viselkedését a közlekedésben. Leginkább azt, ha a másik autó köszönő jelzést ad, mikor beengedjük magunk elé (87 százalék), ha egy másik autó jelzi, hogy haladjunk tovább nyugodtan. (86,5 százalék) vagy türelmesen segíti a parkolásunkat (85 százalék). Szeretjük továbbá, ha egy szabálytalankodó sofőr bocsánatot int, amiért olyan helyzetbe hozott, amit korrigálnod kellett a baleset megelőzése érdekében. (79,4 százalék), ha a gyalogos int, hogy haladjunk tovább nyugodtan (70,3 százalék), illetve, ha a kerékpáros/motoros nem vág be eléd a lámpánál. (69,1 százalék)

Mi lehet a megoldás?

A biztonságosabb közlekedés elérése érdekében a válaszadók 65 százaléka már gyerekkortól kötelezővé tenné a KRESZ-oktatást, 47,2 százalékuk szigorúbb büntetéseket szabna a szabályszegőkre, 44,4 százalék viszont úgy gondolja szükséges lenne az aktuális KRESZ-szabályok felülvizsgálata, korrekciója.

„Autógyártóként a biztonság elsődleges fontosságú számunkra, de a minőségi, biztonságos autók építésén túlmenően a felelősség már a vezetőké. Fontosnak tartjuk a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos edukációt, hiszen, ahogyan az a kutatásból is kirajzolódik, alapvetően egy társadalmi viselkedési séma megváltoztatására lenne szükség ahhoz, hogy a közlekedés minden résztvevője biztonságban legyen az utakon. Ezért is indítottuk útjára az Együtt az utakon közlekedésbiztonsági programot, amelyben minden évben más közlekedési problémával foglalkozunk majd fókuszáltabban. Az idei kampányunkban arra szeretnénk felhívni a figyelmet, mennyivel másképpen viselkedünk a volán mögött, mint azt magunkról gondoljuk. Szakértőkkel közösen keresünk tippet arra, hogyan változtassuk meg ezeket a berögzült, rossz viselkedési sémákat. Az ősz folyamán jelentkezni szeretnénk megoldási alternatíváinkkal is.” – osztotta meg a kutatás apropóját és az Együtt az utakon közlekedésbiztonsági program háttérét és a további terveket Bonnár-Csonka Zsuzsanna, a Magyar Suzuki Zrt. kommunikációs vezetője.