



GRSP
MAGYARORSZÁG
EGYESÜLET

www.grsphungary.hu

Attitűdvizsgálat

A személygépkocsikban utazók
biztonsági öv használatával kapcsolatos
attitűdjeinek felmérése és elemzése



Készült: 2007. szeptember-október

gold
communications

A személygépkocsikban utazók biztonsági öv használatával kapcsolatos attitűdjeinek felmérése és elemzése

I. Vezetői összefoglalás

A GRSP Magyarország Egyesület megbízásából a GOLD Communications Kft. által végzett 600 fő telefonos és személyes megkérdezésen alapuló piackutatás elsődleges célja a lakosság biztonsági öv használatával kapcsolatos attitűdjeinek felmérése volt. Arra kerestük a választ, hogy az emberek mit gondolnak, miért nem használják a biztonsági övet.

A kutatás másodlagos célja – a későbbi kommunikáció eredményessége és az emberek övhasználatra ösztönzése érdekében – annak kiderítése volt, milyen eszközök lehetnek sikeresek abban, hogy a biztonsági öv használatának terén jelentős növekedést érjünk el.

A kutatás legfontosabb eredményei:

1. Az emberek jobbnak gondolják övhasználati szokásaikat a valóságosnál. A bevallott övhasználati arány minden kategóriában 15-20%-al magasabb,¹ mint a megfigyeléssel mért tényleges övhasználat.
2. A nők úgy gondolják, minden övviselési pozícióban nagyobb arányban kötik be magukat, mint a férfiak. Ebben igazuk is van, ezt alátámasztja a kvalitatív kutatás eredménye is. De a hölgyek is majd ötödével jobbnak gondolják az övhasználat gyakoriságát a valóságosnál.
3. A 17 és 25 év közötti fiatalok gondolják úgy a legnagyobb arányban, hogy bekötik magukat vezetés közben, ugyanezt mondják a 26-49 év közöttiek az első és a hátsó utasülés tekintetében. Az ötven év felettiek sehol sem sorolják magukat a gyakori övhasználók közé.
4. Saját bevallásuk szerint a biztonsági öv használatának aránya minden kategóriában az egyetemet vagy főiskolát végzettek körében a legmagasabb, a 8 általánost végzettek körében a legalacsonyabb. Az iskolázottság mértéke és az övhasználat aránya között korrelációs összefüggés valószínűsíthető.

¹ A 2007 szeptemberében végzett megfigyelésen alapuló kutatásunk alapján

5. A vidéki településeken élők válaszaiból úgy tűnik, övhasználatuk aránya a vezető és az első utasüléseken magasabb, mint a városban élőké. A városlakók viszont a hátsó ülésen utazva vélik úgy, hogy magasabb százalékban kötik be magukat.
6. A vizsgált 7 megye és Budapest közül Veszprém Megye lakosai mutatkoztak a leggyakoribb övhasználóknak, míg a Bács-Kiskun megyében élők a legkevésbé.
7. Leginkább a Toyotások, legkevésbé a Ford típusú autóval rendelkezők használják a biztonsági övet.
8. A válaszadók nyilatkozatait összeadva az övhasználati arány – az első és a hátsó üléseken is – lakott területen belől a legalacsonyabb, míg autópályán a legmagasabb. Ez teljesen megegyezik a kvalitatív kutatás eredményeivel is.
9. Az autóvezetők elmondásuk szerint a leggyakrabban azért nem kötik be magukat, mert rövid útra nem szokták (38%), illetve kényelmetlen számukra az öv viselése (21%), az első utasülésen hasonló a trend, ők egy picivel nagyobb arányban elfelejtik magukat bekötni (20%).
10. A hátsó ülésen utazók leginkább elfelejtik magukat bekötni (26%), valamint rövid útra nem is szokták (25%). Fontos a hátsó biztonsági öv kötelező és szükséges használatának kommunikációjára továbbra is nagy hangsúlyt helyezni.
11. A válaszadók 79%-át nem befolyásolja övhasználatában, hogy légzsákkal felszerelt autóban utazik. A légzsák biztonsági öv nélküli használatának veszélyei nem rögzültek kellőképpen az emberekből.
12. A 17 és 25 év közöttiek 40%-ának, a 26 és 49 év közöttiek 37%-ának, az 50 év felettiek 46%-ának övhasználatára egyáltalán nincsenek hatással a médiában látott balesetek. Érdekes lenne a média baleseti híreiben az övhasználatra is kitérni.
13. A fokozottabb ellenőrzés és a szigorúbb büntetés a fiatalok 33, a 26 és 49 év közöttiek 39, valamint az 50 év felettiek 49%-ának övhasználatát hosszú távon befolyásolná. Az összes válaszadók 71%-ánál eredményezne fokozottabb övhasználatot.
14. A válaszadók 49 százalékának elmondása szerint övhasználatára az ismerősei körében történt autóbaleset semmilyen hatással sem volt.
15. Saját bevallásuk szerint a válaszadók 74%-a felhívja utastársai figyelmét a biztonsági öv becsatolására.
16. **Ajánlás:** a biztonsági öv használatának javítása terén eredményeket elérni leginkább a büntetési tételek szigorításával és az ellenőrzések gyakoribbá tételével lehet. Emellett a hátsó biztonsági öv kommunikációjára érdemes nagy hangsúlyt helyezni.

II. A kérdésekre adott válaszok elemzése

1-3. Használja-e Ön a biztonsági övet, ha vezet / az anyósülésen / hátsó ülésen utazik?

1/a -3/a. Mi az oka annak, hogy nem mindig használja?

Az első három kérdésre adott válaszok kettős információval szolgáltak: egyrészt képet kaphattunk a válaszadók saját bevallása alapján a biztonsági öv használatának arányáról az autóban elfoglalt pozíció szerint, másrészt azt is megtudhattuk, véleményük szerint miért nem használják a biztonsági övet.

Megállapítottuk, hogy a válaszadók bevallott övhasználatának aránya 15-20%-al magasabb, mint a tényleges, megfigyelés alapján mért övhasználat. Az emberek jobbat feltételeznek, vagy állítanak magukról a valóságosnál. Az attitűdök vizsgálatánál ennek nincs jelentősége, ugyanis nem a tényleges övhasználatot mértük fel, hanem az övhasználattal kapcsolatos okokat kutattuk. Ennek ellenére érdemesnek tartottuk a kérdéssor összeállításánál, ha ezt is megvizsgáljuk.

Mivel a válaszadók nemcsak a „mindig” és az „egyáltalán nem” válaszokat adhatták, hanem az „inkább igen” és az „inkább nem” felelet is lehetséges volt, ezért a „mindig” választ adók kivételével az összes kategóriából kaphattunk attitűdre vonatkozó adatokat. Ugyanis a „mindig” választ kivéve az összes kategória tartalmazza annak lehetőségét, hogy van olyan szituáció, amikor a válaszadó nem használja az övet. Ezért az attitűdökre vonatkozóan nagyjából (+/- 2%-os eltéréssel) a tényleges övhasználatnak megfelelő adatokat kaptunk.²

Az 1.sz. ábrán látható, hogy a „mindig” és az „inkább igen” válaszok együttesen 88, illetve 91 százalékot tesznek ki, amely mintegy 20%-al magasabb a vezetőülésen mért tényleges övhasználatnál. Ez a nagyjából 20% az „inkább igen” kategóriát jelenti.

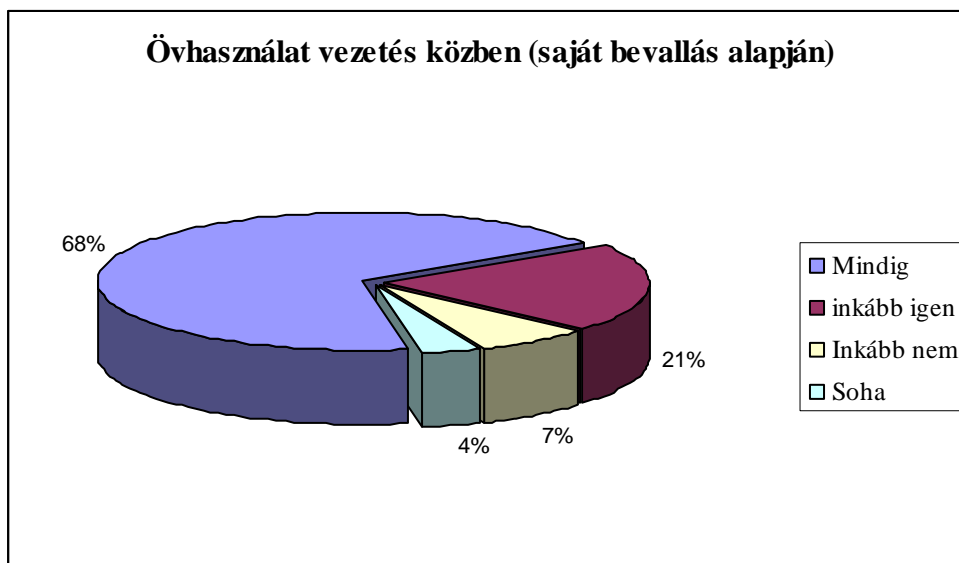
Az övhasználat mellőzésének leggyakoribb oka az első üléseken egyértelműen az, hogy ezt a válaszadók rövid utakra nem tartják szükségesnek. A vezetőülés esetében a válaszadók 38, míg az első utasülésen az utazók 34 százaléka nem köti be magát, ha csak rövid útra indul. A tény, hogy az öv viselése kényelmetlen a második helyre került 21, illetve 20 százalékkal.

² A 2007 szeptemberében végzett megfigyelésen alapuló kutatásunk alapján a tényleges övhasználat a vezetőülésen 68,8%, az első utasülésen 65.5%, a hátsó utasülésen 20.8%.

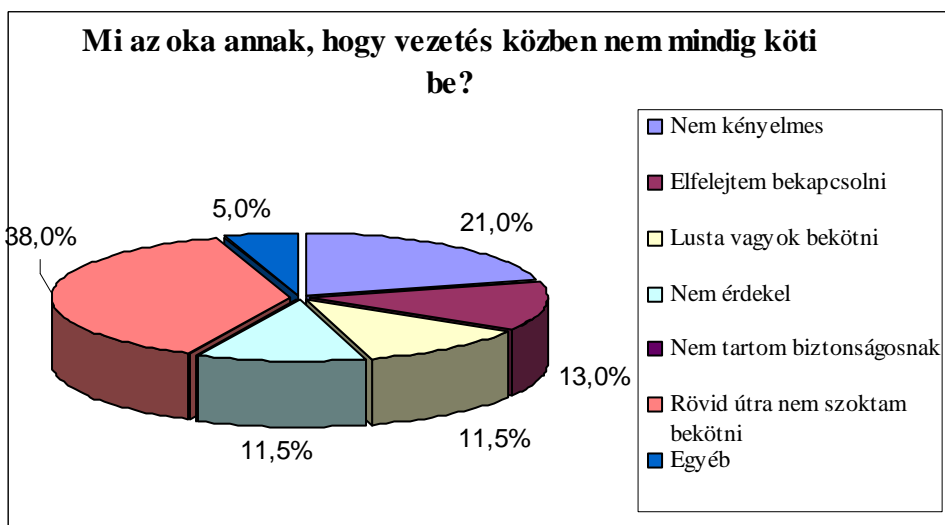
Ugyanez a hátsó ülésen kissé árnyaltabb. Vezető okként az „elfelejtem bekapcsolni” (26%) és a „rövid útra nem szoktam bekötni” (25%) válasz szerepel, de ezek mellett a mellőzésben jelentős szerepet játszik a kényelem (21%).

Az összes övviselési kategóriában ok még a lustaság és meglepő módon az érdektelenség. Örvedetesen kevesen vannak azonban azok, akik a „nem tartom biztonságosnak” választ adták. Ezek szerint a korábbi legendák, mi szerint „valaki” a biztonsági öv miatt égett benn az autóban, illetve „valaki” életét az mentette meg, hogy nem volt bekötve, eltűnőben vannak, kiszorítja azokat a valós statisztikákról szerzett információ.

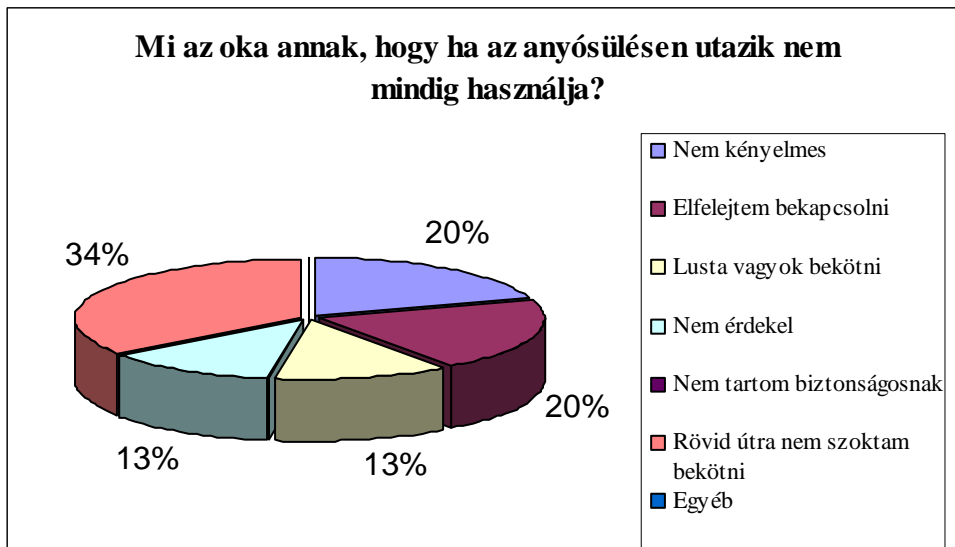
1. ábra



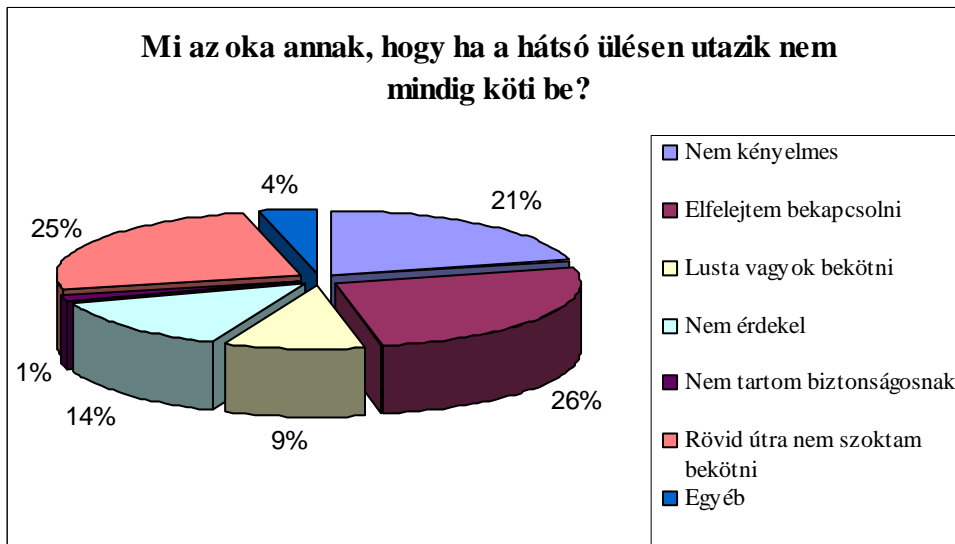
2. ábra



3. ábra



4. ábra



4 -5. Becsátolja-e a biztonsági övet, ha az első ülésen / hátsó ülésen

a) lakott területen

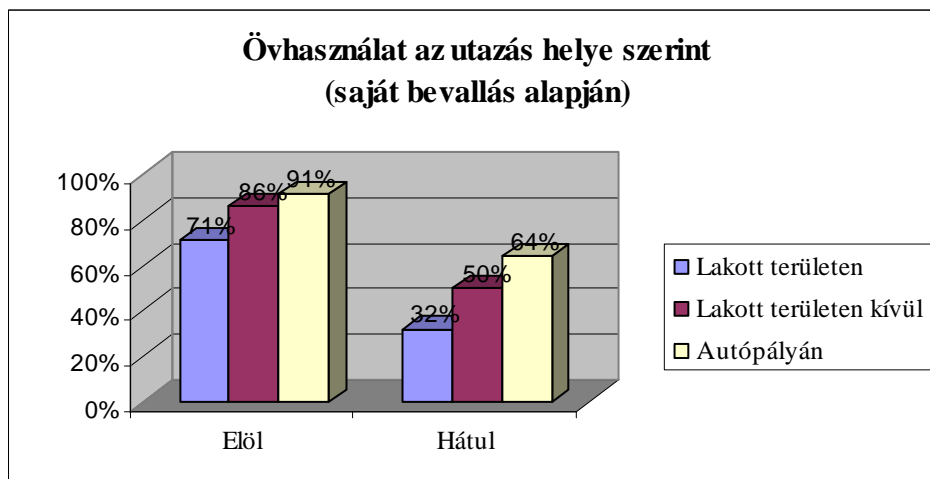
b) lakott területen kívül

c) autópályán utazik?

A kérdés egyrészt arra irányult, hogy az utazás helye szerinti övhasználatot rögzítsük, valamint ellenőrizzük, hogy az első három kérdésnél megjelölt „*rövid útra nem szoktam bekötni*” válasz mennyiben egyezik meg a lakott területen belüli be nem kötéssel. Továbbá felmérhettük, hogy az „*inkább igen*” és „*inkább nem*” válaszok milyen utazási helyzeteket jelentenek a valóságban.

A grafikon (2.ábra) egyértelműen mutatja, hogy autópályán a legmagasabb az övhasználat aránya, itt az első utasülésen majdnem százszázalékos, de természetesen csak saját bevallás alapján. Lakott területen a legalacsonyabb az öv használata, itt is jóval magasabb a saját bevallás szerinti övhasználat (71, illetve 32 százalékos) minden övviselési pozícióban, mint a tényleges.

5.ábra

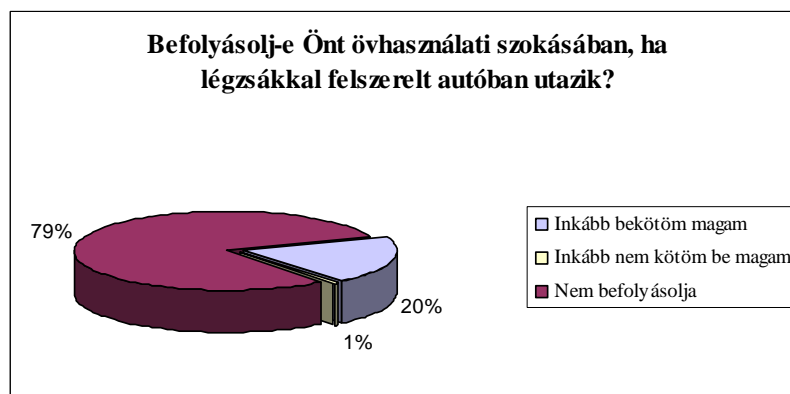


6. Befolyásolja-e Önt övhasználati szokásaiban, ha légszákkal felszerelt autóban utazik?

A kérdés arra kereste a választ, hogy a köztudott tény, miszerint légszákkal felszerelt autóban bekötetlenül utazni kifejezetten veszélyes, befolyásolja-e a válaszadók övhasználatát, illetve, hogy a passzív biztonsági eszközök (légszák, biztonsági öv) használata együtt jár-e.

A felmérés azt mutatja, hogy a válaszadók több mint háromnegyedének (79%) övhasználatát egyáltalán nem befolyásolja az a körülmény, hogy az autó, amiben utazik, légszákkal van felszerelve és mindössze a válaszadók 20%-a köti be magát kimondottan azért, mert légszák van a gépkocsiban.

6. ábra

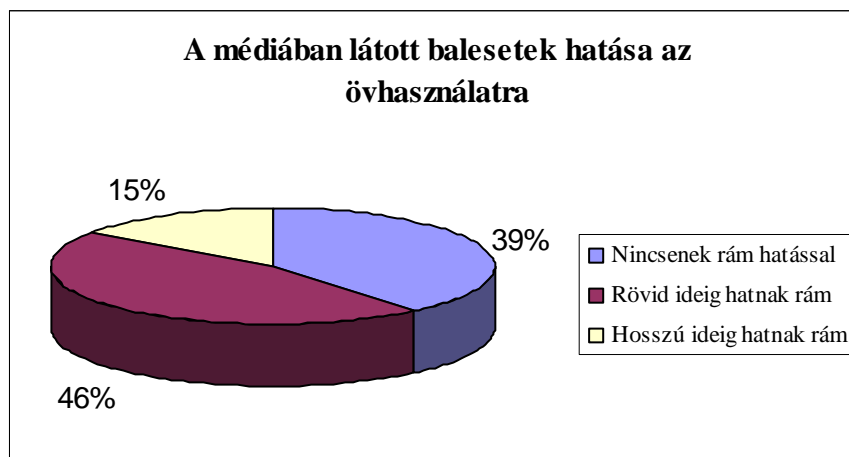


7. A médiában látott balesetek befolyásolják-e övhasználati szokásaiban?

A kérdéssel azt mértük fel, hogy a médiumokban nap mint nap sugárzott, sokszor sokkoló közúti baleseti hírek hatással vannak-e az övhasználatra.

A felmérésünk azt igazolja, hogy a sugárzott balesetek csak nagyon csekély mértékben hatnak az emberekre. A túl sok negatív hír, a rengeteg baleset miatt a tragédiák már nem lépik át az ingerküszöböt. A megkérdezettek 39 százalékát egyáltalán nem befolyásolják, a 46 százalékukra pedig csak rövid ideig hatnak a képernyőn látottak. Hatásos lenne, ha a baleseti hírekben a média kitérne arra is, be voltak-e kötve az autósok, az öv csökkentette volna-e a sérülés mértékét. Érdeemes lenne ebben együttműködési megállapodás egyeztetését, megkötését kezdeményezni a médiumok hírszerkesztőivel.

7. ábra

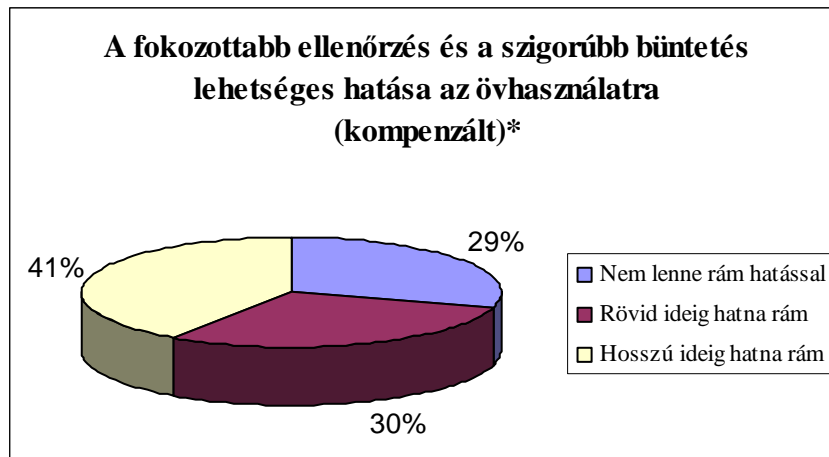


8. A fokozottabb ellenőrzés és a szigorúbb büntetés befolyásolná-e övhasználati szokásaiban?

Azt akartuk megtudni, hogy a biztonsági öv használatának jövőbeli szigorúbb szankcionálása vagy a használat fokozottabb ellenőrzése, várhatóan hatással lenne-e az övhasználat alakulására.

A felmérés azt mutatja, hogy a megkérdezettek 41%-ra hosszú távon, a 30 százalékára pedig rövid ideig hatna, így az autóban utazók több mint kétharmadát (71%) befolyásolná a rendőrség szigorúbb fellépése. A büntetéstől való félelem erősítése igen hatásos eszköznek mutatkozik.

8. ábra

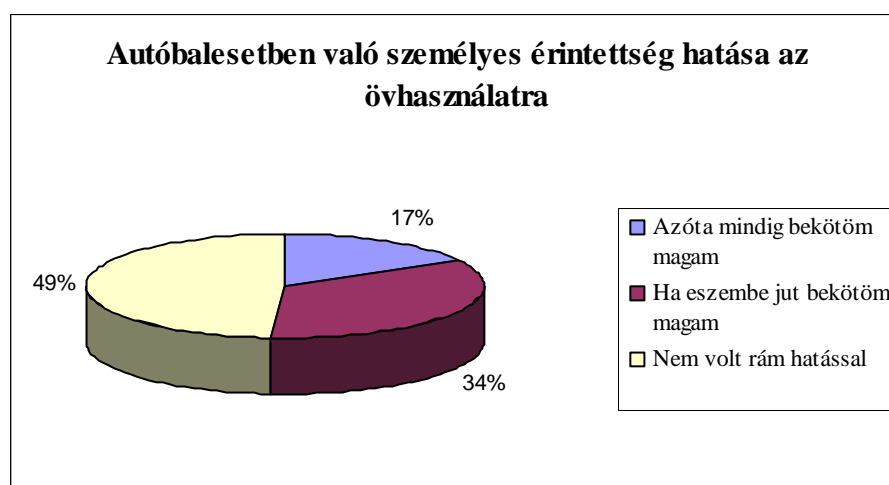


9. Ha történt autóbaleset az ismeretségi körében, befolyásolta-e övhasználati szokásaiban?

A 7. kérdéssel ellentétben – ahol a médiában látott balesetek közvetett hatását vizsgáltuk – itt a balesetekben való személyes érintettség övhasználatra való befolyását mértük fel.

A nem várt eredmény azt mutatja, hogy a válaszadók majd felének övhasználatára (49%) egyáltalán nincs befolyással, egy a közvetlen környezetében történt autóbaleset, és mindössze a megkérdezettek 19 százaléka köti be magát az ismeretségi körében történt szerencsétlenség miatt.

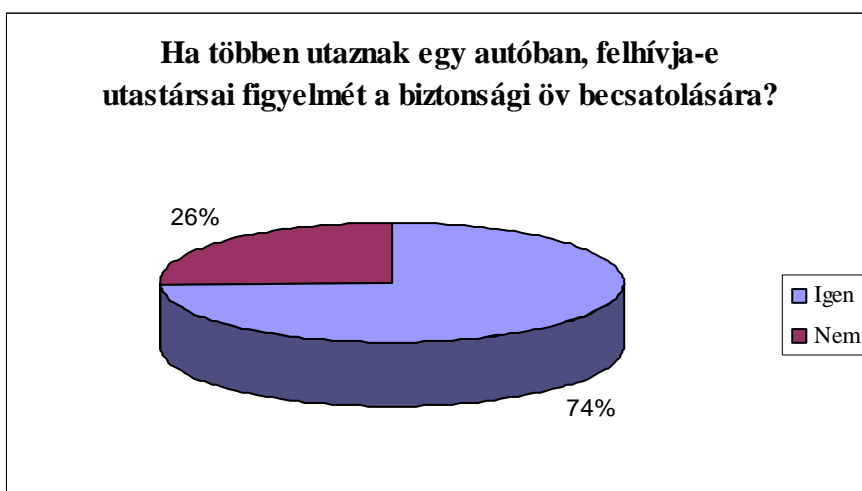
9. ábra



10. Ha többen utaznak egy autóban, felhívja-e utastársai figyelmét a biztonsági öv becsatolására?

Az utolsó kérdés amellett, hogy az egy autóban utazók egymásra való hatását vizsgálta, a válaszadók őszinteségének felmérésére is szolgált. Az eredmény ellentmondást tár fel, hiszen az összes megkérdezett átlagosan 69%-a válaszolta, hogy valamelyik övhasználati pozícióban „mindig beköti magát”, ugyanakkor a válaszadók 74%-a felhívja utastársainak figyelmét az öv becsatolására. A különbség mértéke elég nagy ahhoz, hogy a megkérdezettek kutatás témájában alkotott véleményük, gondolataik határozatlanságára, válaszaik bizonytalanságára következtessünk.

10. ábra



III. Kereszt táblák elemzése

A kereszt táblák elkészítéséhez a kérdőív elején kitöltendő adatlap szolgált segítségül. Minden megkérdezettől az alábbi adatokat vettük fel:

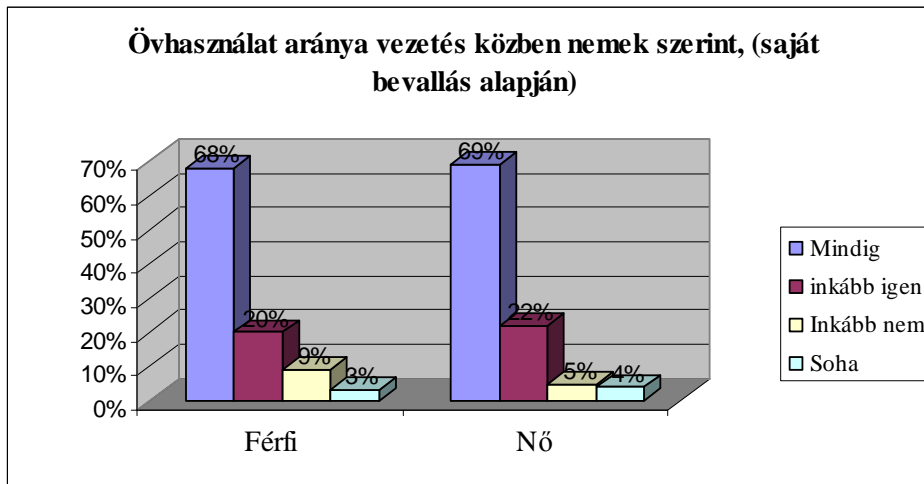
- Nem
- Kor
- Iskolai végzettség
- Családi állapot
- Gyermek szám
- Lakóhely típusa (Budapest, vidéki város, vidéki település)
- Megye (7 megye és Budapest)
- Autó típusa és évjárata

A felvett adatok és a kérdések alapján az alábbi kereszt táblákat készítettük:

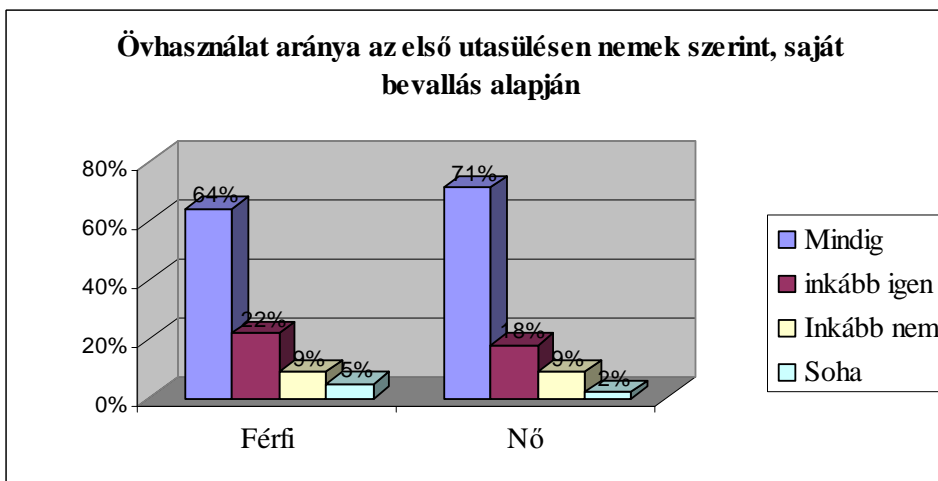
1. Övhasználat aránya nemek szerint (saját bevallás alapján)

Az övhasználati szokások tekintetében kijelenthető, hogy lakóhelytől, iskolázottságtól vagy bármely egyéb tulajdonságtól függetlenül a nők gyakrabban kötik be magukat akár utasként, akár sofőrként utaznak a járműben. Az „inkább igen” válaszokat igennek véve a nemek közötti övhasználati különbség a vezetőülésen és az első utasülésen 3 százalék a hátsó ülésen pedig meglepő módon 12%. Itt a férfiak 37%-a bevallása szerint soha nem köti be magát, ezzel szemben a nőknek csak a 22 százaléka vallotta azt, hogy hátul nem használja a biztonsági övet. A megfigyelés alapján mért övhasználati arány a férfiak bevallott övviseléséhez áll közelebb, így megállapítható, hogy a férfiak e tekintetében őszintébbek, mint ellenkező nemű társaik.

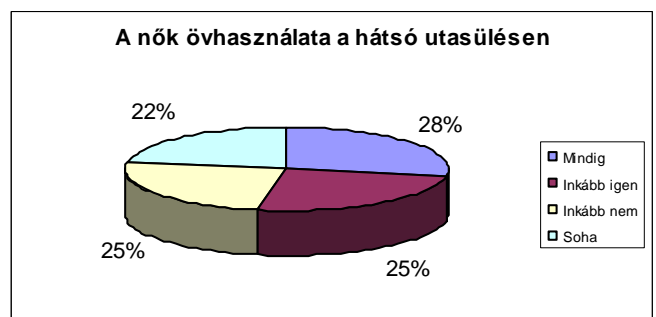
11. ábra



12. ábra



13-14. ábrák



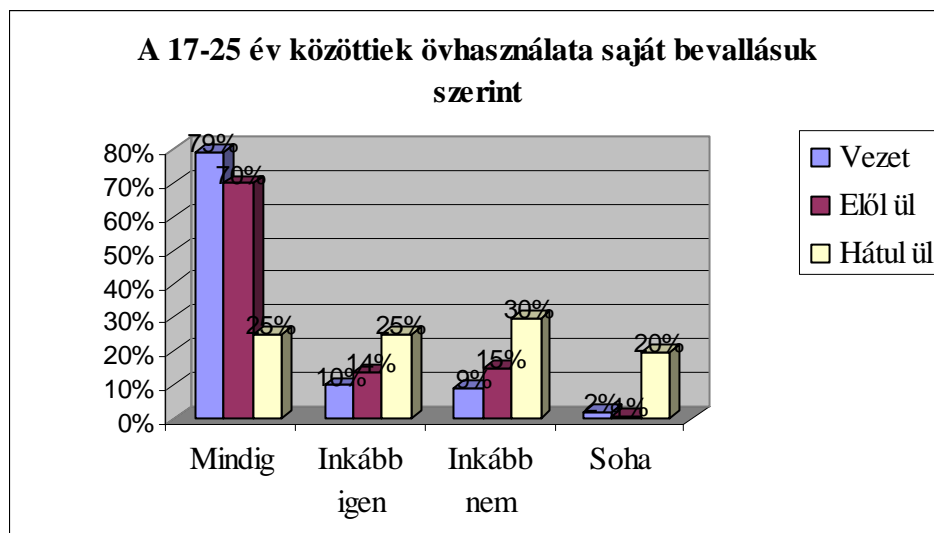
2. Az övhasználat és a kor közötti összefüggés

Ha a válaszolók életkora alapján elemezzük az övhasználati szokásokat, ismét feltűnik, hogy a többségük kortól függetlenül állítja, mindig beköti magát, ha vezet, vagy elől ül. Ez azt jelenti, hogy a vezetők, különösen az ötven év alatti vezetők nagy többsége tudja, hogy be kellene kötnie magát, hogy az öv használata volna a helyes. Az ötven év alatti két korcsoport tagjai – saját bevallásuk szerint – a „mindig” és az „inkább igen” válaszokat igennek véve, csaknem 90 százalékban bekötik magukat vezetés közben.

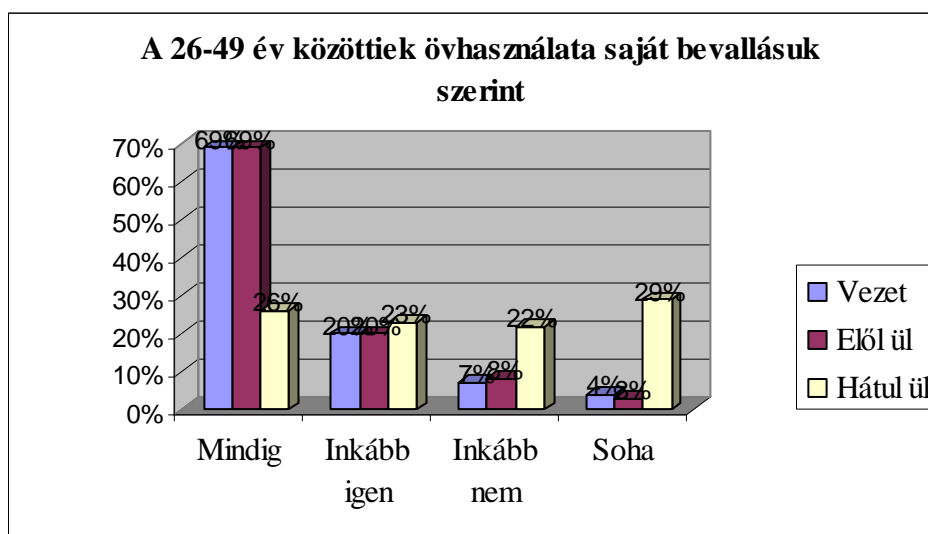
Az életkor előrehaladtával fokozatosan csökken az övhasználat népszerűsége. Az 50 feletti vezetőknek már csak 60 százaléka vallotta, hogy mindig beköti magát vezetés közben, ugyanakkor elmondható, hogy a legrealisabban mégis az 50 év felettek tekintik saját övviselésüket. Az 50 feletti korcsoportnál szintén érdekes, hogy az első ülésen utazva 66 százalékuk köti be magát „mindig”, tehát idősebb korban a sofőr iránti bizalom csökken.

Hátul ülve az övhasználati hajlandóság minden korosztályban drasztikusan csökken, leginkább itt is az idősebbek vonakodnak bekötni magukat – vagy őszintébbek – mint a fiatalok.

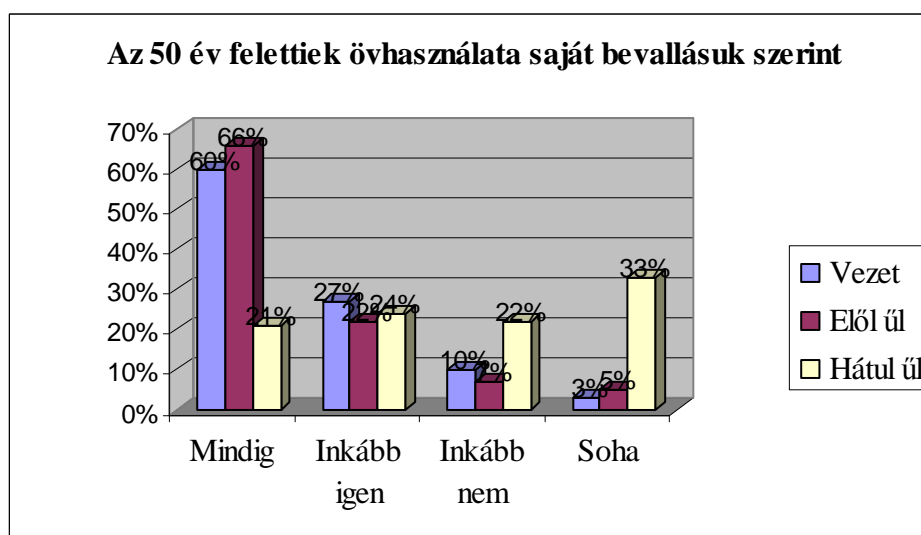
15. ábra



16. ábra



17. ábra

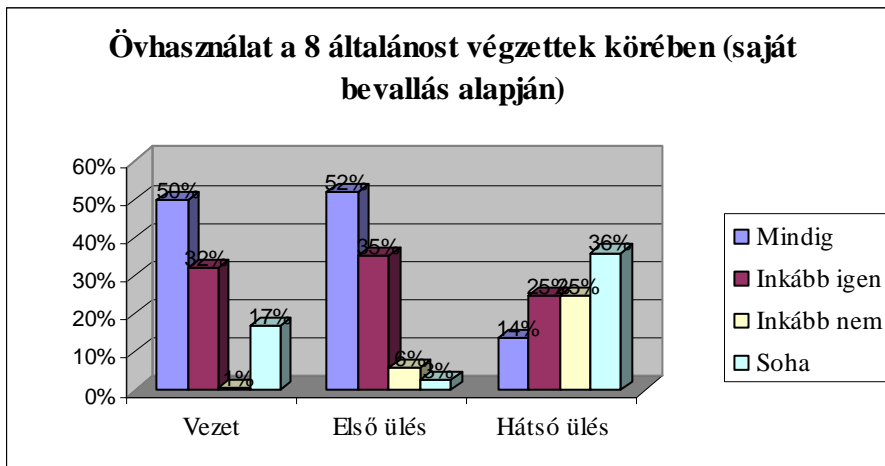


3. Az iskolázottság mértéke és az övhasználat közötti összefüggés

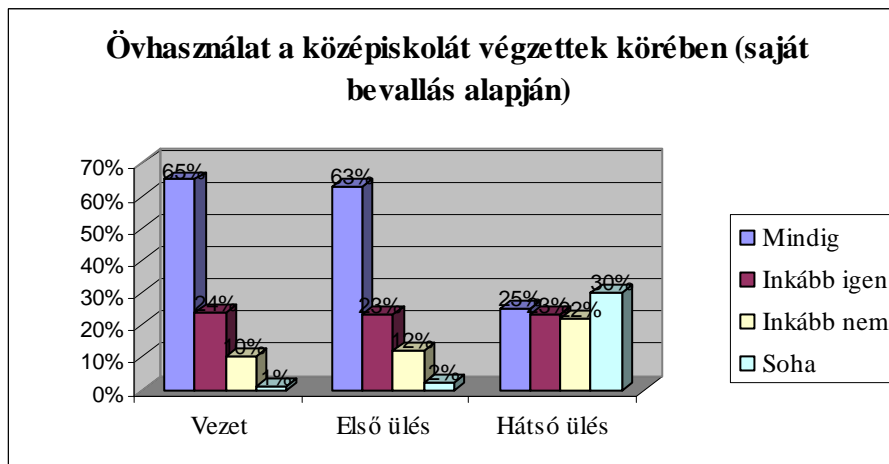
Az övhasználat az iskolázottság tekintetében is jelentős eltéréseket mutat. Általában elmondható, hogy minél kvalifikáltabb valaki, annál inkább beköti magát, bárhol üljön is a kocsiban. Iskolázottsági szintek szerint a „mindig bekötöm” válasz alapján, az első üléseken átlagosan 7-10 százalékos, a hátsó üléseken pedig 4-6%-os a különbség.

A nyolc általánost végzettek bizalmatlanabbak, ha az anyósülésen utaznak, ugyanis - a „mindig” és az „inkább igen” választ igennek véve – itt mintegy 5%-al többen kötik be magukat, mint ha saját maguk ülnek a volán mögött. E kategória hátsó övviselési mutatója riasztóan alacsony, mindössze 14%-os.

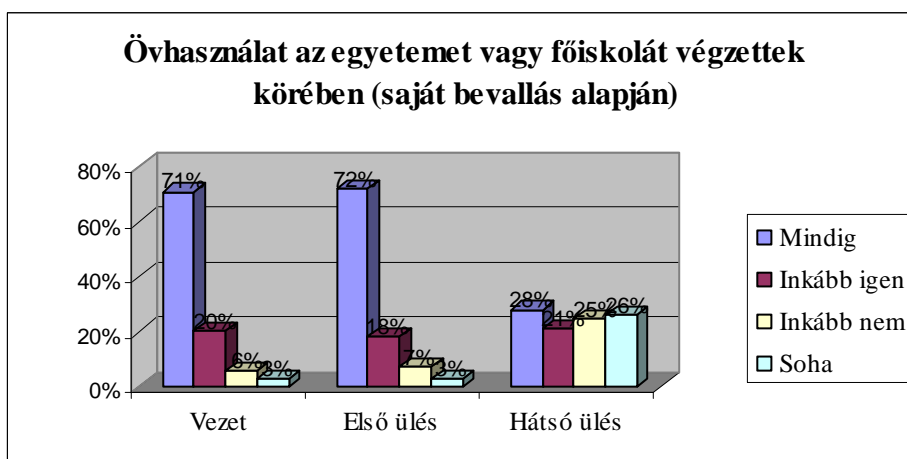
18. ábra



19. ábra



20. ábra



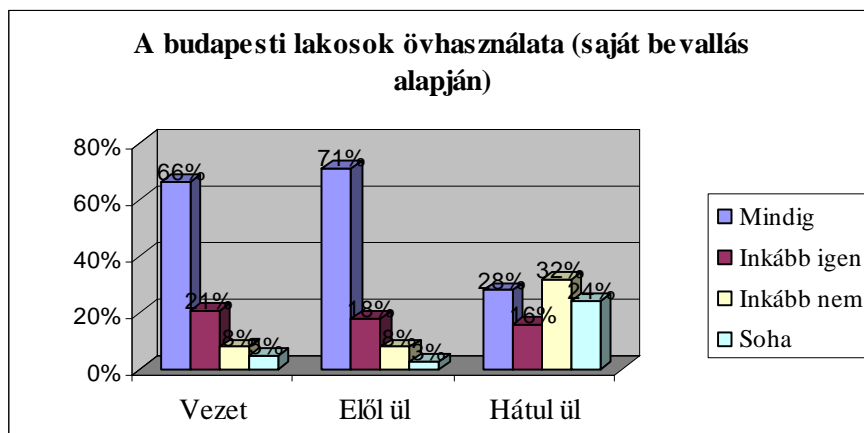
4. A lakóhely típusa szerinti övhasználat

A vidéki városok és települések, valamint budapesti autóvezető övhasználatára között nincs jelentős különbség. A budapestiek 66, a vidéki városok 70 és a vidéki települések autóvezetőinek 68%-a köti be magát mindig.

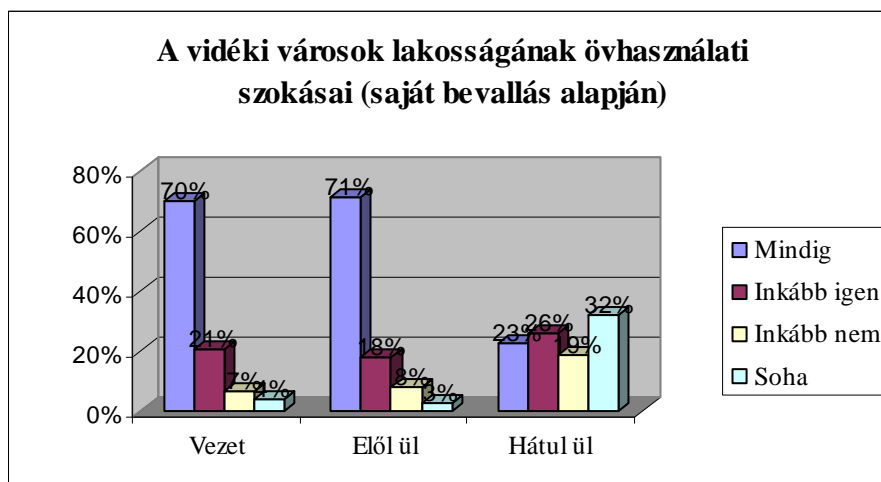
Az első utasülésen – az övet mindig használók tekintetében – a különbség számottevő (15%-os) a városlakók, valamint a községek és falvak lakói között. Előbbiek 71%-a, utóbbiaknak viszont csak az 57%-a használja mindig a biztonsági övet.

A hátsó ülésen mindenütt kevesen kötik be magukat, de ennek szüksége a fővárosban élőkénél jobban tudatosult. A budapestiek a hátsó öv tekintetében – 28 százalék mindig beköti – lényegesnek mondható 5%-al vezetnek a vidékiek előtt (23%). Szintén érdekes adat, hogy a budapesti válaszadók közül az első ülésen utazva többen kötik be magukat, mint sofőrként.

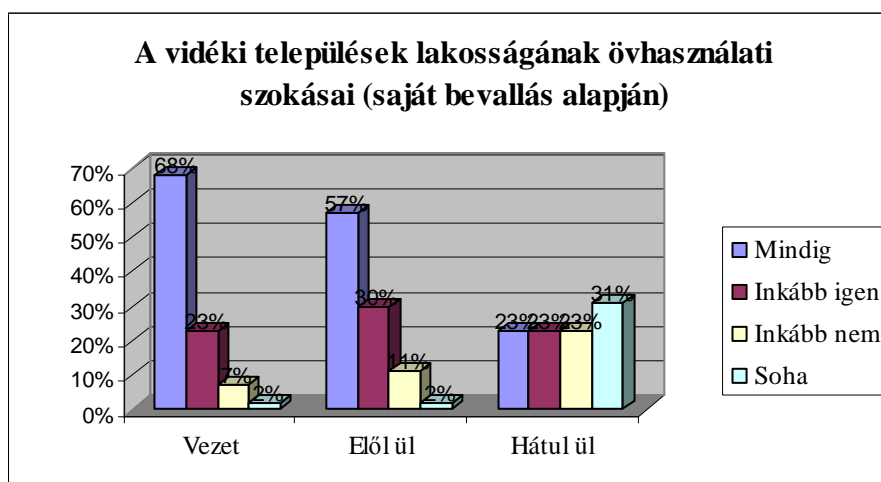
21. ábra



22. ábra



23. ábra



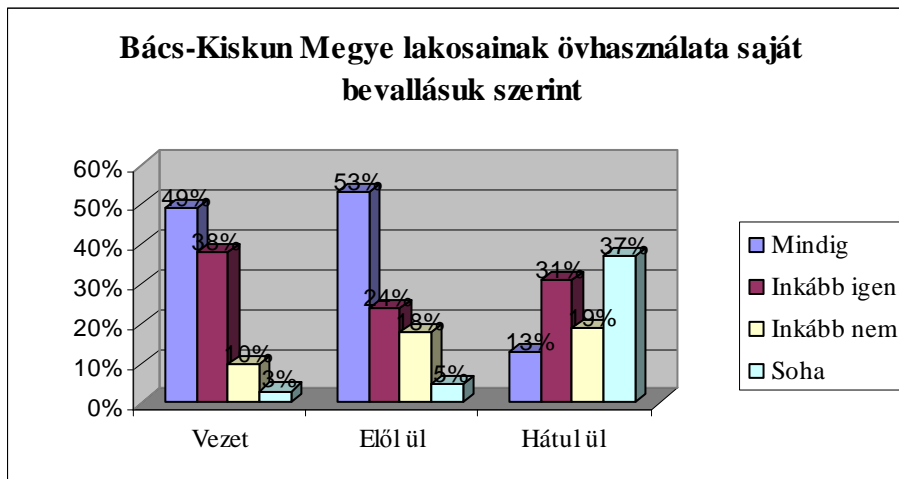
5. Megyék szerinti övhasználat

Felmérésünk során 7 megye és Budapest övhasználati szokásait vizsgáltuk a kutatás reprezentativitása érdekében. Budapest mellett tehát Bács-Kiskun megye, Fejér megye, Győr-Moson-Sopron megye, Hajdú-Bihar megye, Pest megye, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye és Veszprém megye övhasználati szokásait vizsgáltuk. Budapest eredményei az előző fejezetben találhatóak.

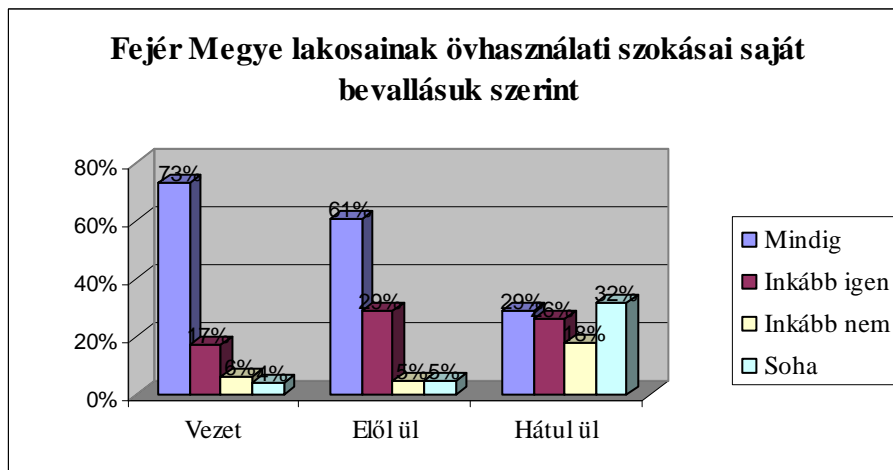
Megyénként vizsgálva az övhasználatot nagy eltérések tapasztalhatók. Míg Győr-Moson-Sopronban és Veszprémben az övet elől mindig bekötők aránya majd 80%-os, addig a Hajdúságban a vezetőülésem, Szabolcsban az első üléseken alig hatvan, Bács-Kiskun megyében pedig még az ötven százalékot sem (a vezetők 49%-a), illetve alig (az első utasok 53%-a) éri el.

A hátsó ülés tekintetében érdekes kép alakult ki. Míg az első ülésen utazva a Győr-Moson-Sopron megyeiek kiemelkedően gyakran kötik be magukat, az ugyanitt hátul utazók 38%-a egyáltalán nem, míg 23% ritkán használja a biztonsági övet. Ez másutt egyenletesebben oszlik el. A hátsó biztonsági öv viselésében is Veszprém megye lakosai vezetnek, míg legkevesebben Bács-Kiskunban kötik be az övet.

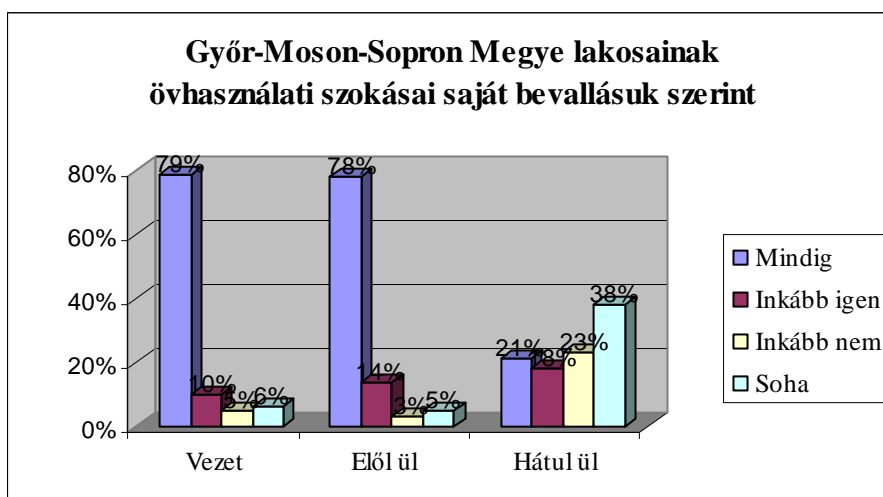
24. ábra



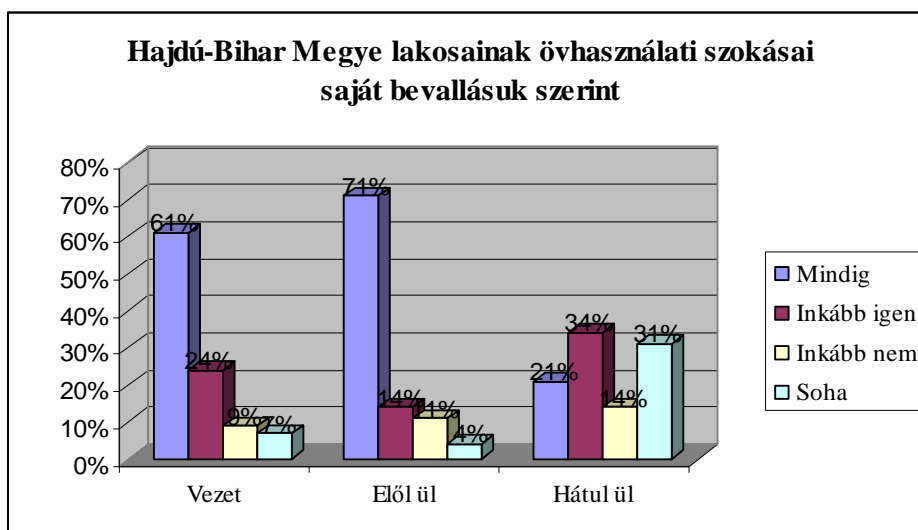
25. ábra



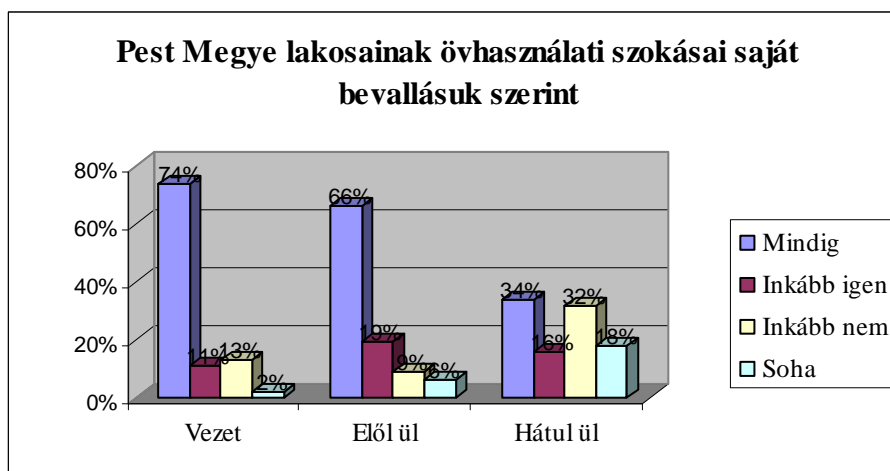
26. ábra



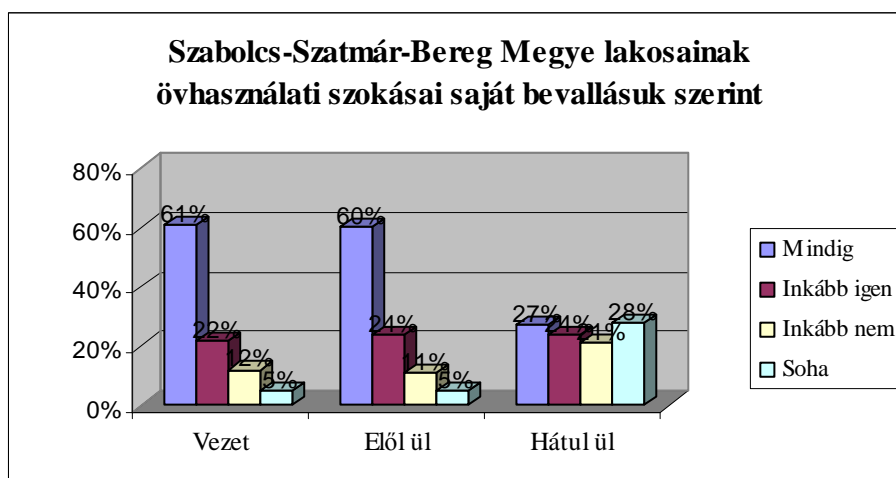
27. ábra



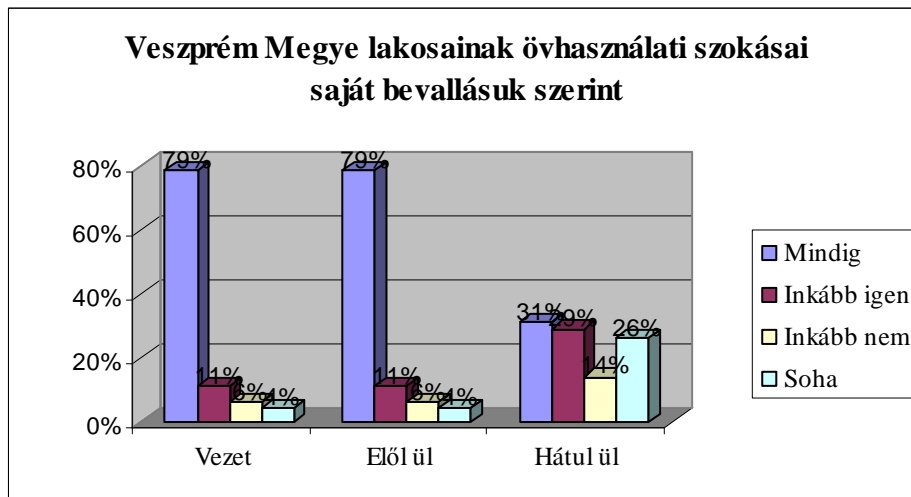
28. ábra



29. ábra



30. ábra

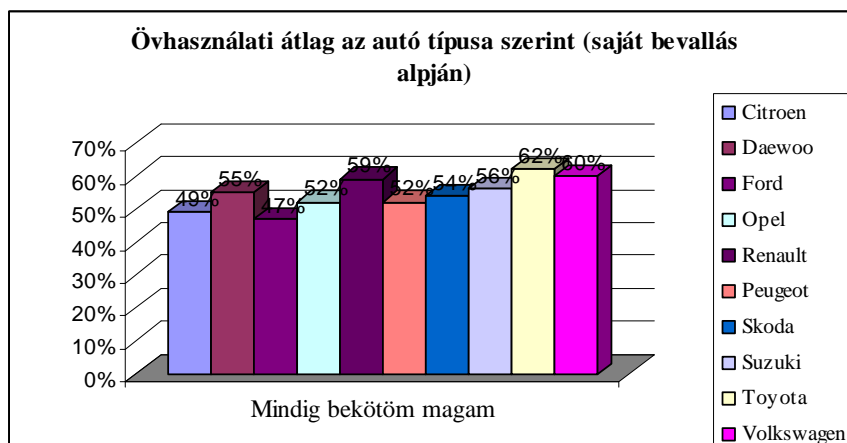


6. Az autó típusa és az övhasználat közötti összefüggés

A keresztábra elkészítésekor csak azokat az autótípusokat vettük figyelembe, amelyeknél a minta nagysága nagyobb, mint az összes beérkezett válasz 7%-a. Ezért a felmérésben az alábbi autótípusok szerepeltek: Citroen, Daewoo, Ford, Opel, Renault, Peugeot, Skoda, Suzuki, Toyota, Volkswagen.

A grafikonon az övviselési helyek szerinti övhasználat átlaga van feltüntetve, és csak a „mindig” válaszokat átlagoltuk. Jelentős eltérés nem mutatható ki autótípusonként, a legalacsonyabb és a legmagasabb övviselési arány különbsége 15%. A leginkább a Toyotával rendelkező autósok kötik be magukat 62%, a legkevésbé a Ford márkájú autóval rendelkezők (47%). A lista második helyén a Volkswagensek találhatók (60%-al), de a dobogóra odaérték a Renault-t vezetőik is.

31. ábra

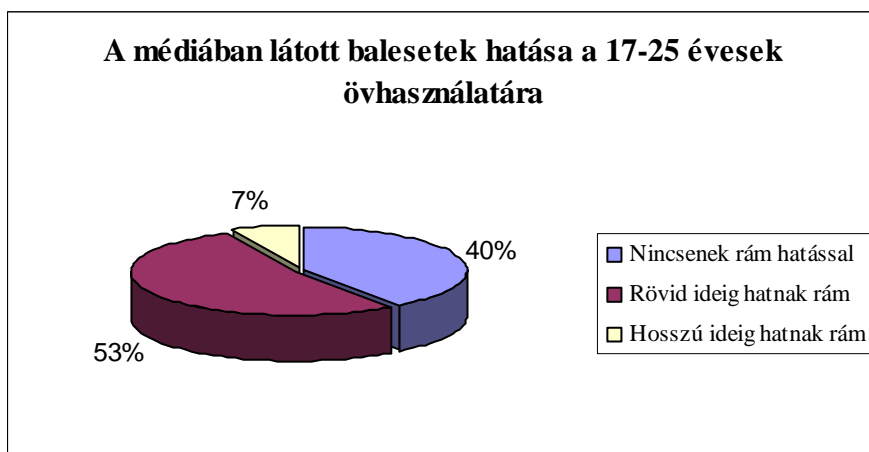


7. A médiában látott balesetek hatása az övhasználatra, korcsoportok szerint

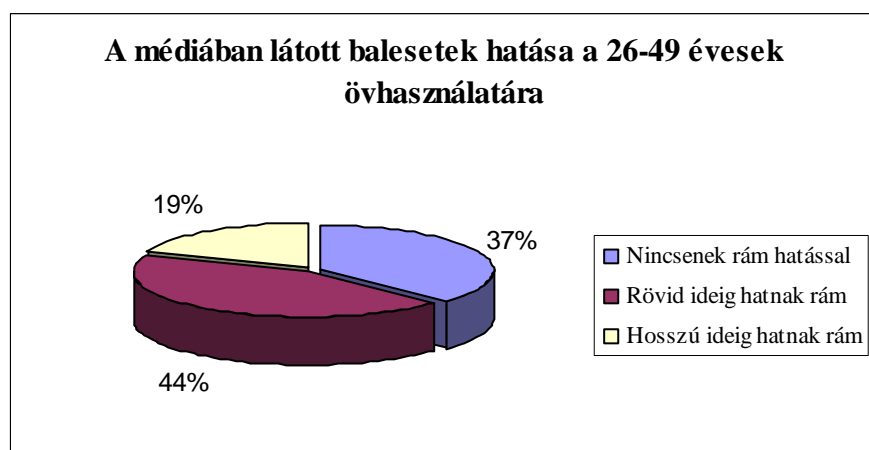
A médiában látott balesetek leginkább a 7-25 éves korosztályra hatnak, míg 26 év felett a látottak valamivel kevésbé hagynak mély nyomot. Általában elmondható, hogy az ilyen hatások nem tartósak, az e tekintetben leginkább érintett 26-49 éveseknek is csak 19 százalékára hat hosszú ideig egy ilyen élmény. A 50 év felettiak majd felének övhasználatára egyáltalán nincsenek hatással a médiában látott balesetek.

A médiumok által sugárzott negatív hírek, amelyeknek jelentős része valamilyen közúton történt balesetről szóló beszámoló, manapság már nem fejtenek ki jelentős hatást az autóvezetőkre. A fentebb említett hírszerkesztői együttműködés mellett javasoljuk, hogy a biztonsági öv népszerűsítését ne negatív kampánnyal, sokkolással tegyék. Célravezetőbb a tájékoztató, ismeretterjesztő jellegű, és a pozitív üzenetet akár szokatlan módon továbbító kommunikációs megoldás.

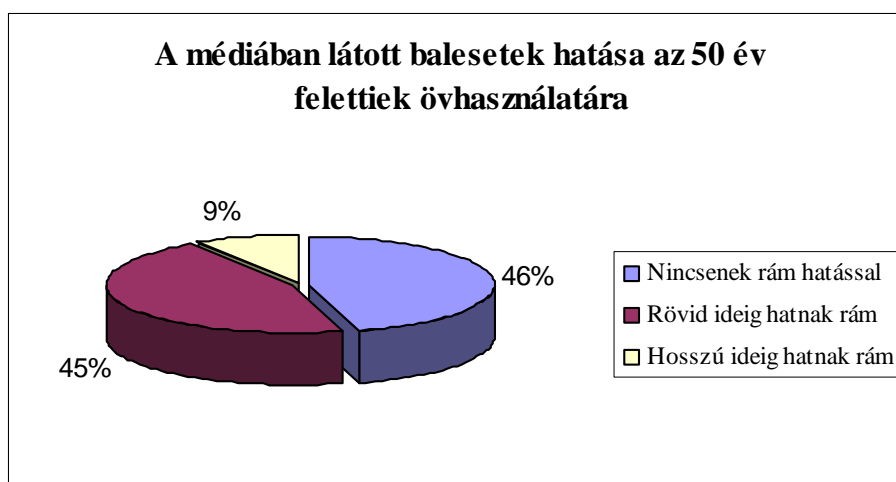
32. ábra



33. ábra



34. ábra



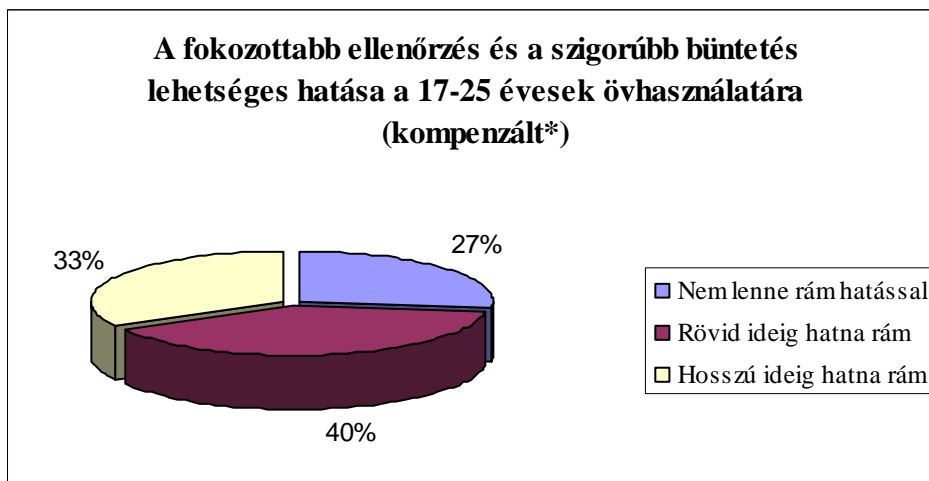
7. A fokozottabb ellenőrzés és a szigorúbb büntetés várható hatása az övhasználatra – korcsoportok szerint

A médiában látott balesetek hatásával ellentétben megállapítható, hogy a válaszadók 60-70 százalékának övhasználatát rövid vagy hosszabb ideig befolyásolnák a fokozottabb ellenőrzések és az öv nem-használatával járó szigorúbb büntetési tételek.

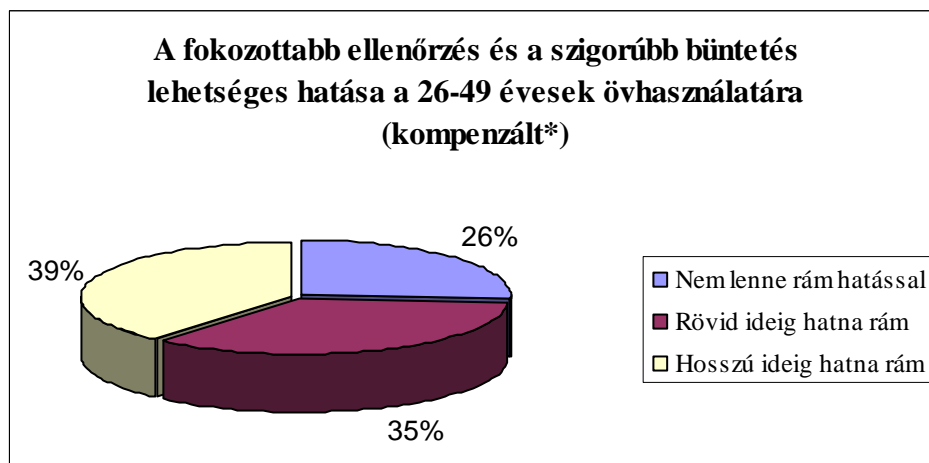
A 17-25 évesekre saját meglátásuk szerint leginkább ugyan rövid hatással lenne (40%), de 33 százalékukat hosszán befolyásolná az övhasználattal kapcsolatos szigor. Az 50 év felettiök 49%-a viszont a szigor hatására akár hosszú távon is hajlandó lenne bekötni magát. Összességében azonban a 26-49 közötti korcsoportra hatnának a fokozottabb ellenőrzések, itt a válaszadók 74 százalékára lenne ez hosszabb-rövidebb ideig befolyással.

A fentebb említett kutatási eredmények fényében a biztonsági öv használatának terén eredményeket elérni leginkább a büntetési tételek szigorításával és az ellenőrzések gyakoribbá tételével párhuzamosan kifejtett tájékoztató jellegű kommunikációs kampánnyal lehet.

35. ábra



36. ábra



37. ábra

