

BAUER BÉLA – DÉRI ANDRÁS

SZABÁLYKÖVETÉS ÉS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KULTÚRA

elméletek és empíria tükrében



Bevezető gondolatok, értelmezési keretek

■ Tanulmányunk célja, hogy bemutassuk és – részben – értelmezzük, hogy milyen folyamaton, változásokon ment át az elmúlt évtizedben, évtizedekben a közlekedési kultúra, illetve annak szakmai és társadalmi megítélése Európában, illetve Magyarországon. Elemzésünkben először az általános fogalmi kereteket ismertetjük, majd a közlekedésbiztonság néhány elméleti aspektusát mutatjuk be, elsősorban nemzetközi szakirodalom és kutatási eredmények alapján. Tanulmányunk második felében a Közlekedéstudományi Intézet 2019 és 2021 közötti kutatási eredményeinek releváns elemeit ismertetjük, elsősorban a szabálykövetéssel és közlekedésbiztonsággal kapcsolatos attitűdökre vonatkozóan, de a Covid-pandémia idején felvett kutatások néhány vonatkozó eredményével azt is felvillantjuk, hogy milyen specifikus értelmezési kereteket adhat a közlekedés biztonságához egy váratlan külsődleges sokk.

Tanulmányunkkal igyekszünk azt az úrt át-
hidalni, amely a közlekedésbiztonsággal (és tá-
gabb értelemben normakövetéssel) kapcsolatos
elméleti megközelítések és a közlekedési szoká-
sokra és attitűdökre vonatkozó kutatási eredmé-
nyek között fennállhat, és erős elméleti értel-
mezési kereteket kínálunk a közlekedésre vo-
natkozó adatok kontextusba helyezésére, vala-
mint a tanulmány elméleti részében különös
hangsúlyt fektetünk a közlekedésbiztonságra

**„...a magyarok kéthar-
mada úgy gondolja,
hogy ő ugyan tisztessé-
ges, de a többiek nem.”**

való szocializáció kérdésének, ami kulcsszerepet játszik a biztonságos közlekedés előmozdításában. Ebből következően a közlekedés biztonsága és kultúrájának jelentősége véleményünk szerint abban rejlik, hogy a létező szabályok milyen mértékben tükrözik az adott társadalom elvárásait a törvények, szabályok ismerete és annak betartásának tekintetében.

A közlekedésbiztonsági kultúra fogalma és szemlélete

■ Tanulmányunk első részében szakirodalmi áttekintéssel a közlekedési szabályok, szabálykövetéssel kapcsolatos kontextuális ismeretek felvázolását célozzuk meg. Ehhez a legjobb keretet a közlekedésbiztonsági kultúra fogalma adhatja meg, amelyről Holló Péter írt.¹ Holló a közlekedési kultúra fogalmával (amely elsősorban interperszonális jellegű udvariassági és biztonsági jelentéssel bír) állítja szembe a közlekedésbiztonsági kultúrát, amely „már kifejezetten a közlekedésbiztonságot tekinti a legfontosabb szempontnak”.² A közlekedésbiztonsági kultúra fogalmának nincsen általánosan elfogadott definíciója, azonban a legtöbb megközelítés magában foglalja az értékek és attitűdök kérdését,³ amelyekről fontos látni, hogy nem általános jellegűek, éppen ellenkezőleg: mélyen gyökereznek az emberi közösségek hagyományaiban és normarendszerében, így a fogalom tartalmának megértéséhez figyelembe kell venni a kulturális sokféleséget és a technológiai változásokat is. A keretrendszer relevanciáját és fontosságát a változó társadalmi környezet, a társadalmak monokulturális jellegének oldódása adja, amely (s ezt már mi tesszük hozzá) a globális médiakultúrával, az internet elterjedésével és a hálózatosodással is összefügg. Fontos azonban jelezni, hogy a környezet, amiben a legtöbb közlekedési szabály született, nem pusztán a technológiai fejlődés miatt változott (fontos kérdéseket vetnek fel az újonnan elterjedő közlekedési eszközök, pl. az e-roller, illetve az e-kerékpár, valamint az önvezető autók is), hanem az ebből fakadó társadalmi reakciók és az erre reflektáló társadalmi változások is hatással lehetnek a folyamatra. Holló Péter így írja le a fogalom jelentését: „Ward és társai (2015) szerint a következőképp [definiálható a fogalom]: »a közlekedőkre és döntéshozókra jellemző, olyan értékek és hiedelmek összessége, amely úgy befolyásolja döntéseiket, hogy ennek eredményeképp javul a közúti közlekedés biztonsága«. Nagyon fontos szerepet játszik a közlekedési magatartás alakulásában az érzékelés. [...] A többi közlekedő általunk érzékelt magatartása hatást gyakorol saját magatartásunkra.”⁴

Nævestad és mtsai ehhez képest elsősorban a közlekedők normáit és viselkedésformáit emeli ki, amikor a fogalmat egy-egy közösség tagjai által osztott értékeként és attitűdökként definiálják, „amelyek jelzik, hogy mi a fontos (pl. biztonság, mobilitás, tisztelet, udvariasság)”, és olyan közös normákként, „amelyek bizonyos közlekedésbiztonsági magatartásformákat írnak elő”, s így a közlekedésbiztonsági kultúra részei a közösen osztott viselkedésminták és a mások viselkedésével kapcsolatos elvárások.⁵ Véleményünk szerint érdemes a megközelítéseket együttesen értelmezni, és fontos kiemelni a (szak)politikai aktorok szerepét és a közlekedési infrastruktúrával és szereplőkkel kapcsolatos percepciót, emellett azonban hangsúlyozni érdemes a normák közösség által osztott jellegét is.

A közlekedésbiztonság kultúrafüggő jellegét egy 2022-es tanulmány is problematizálta. Ven der Berghe⁶ egyebek mellett azt állapította meg, hogy a magasabb fokú individualizmussal jellemezhető országok általában jobb közúti biztonsági teljesítményt nyújtanak, mint a kollektivistábbak. Az elemzés szerint

emellett a nemek közötti egyenlőség magasabb szintjével rendelkező országok általában jobb közúti biztonsági eredményekkel rendelkeznek. A közúti közlekedésbiztonsági intézkedések támogatottsága szintén kultúránként változó, például a sebességmérő kamerák általában elfogadottabbak a magasabb individualizmussal jellemezhető országokban. A különböző kultúrák tehát eltérő módon viszonyulhatnak a közlekedésbiztonság javítását célzó bizonyos típusú intézkedésekhez, ami hatással lehet ezen intézkedések hatékonyságára.

Összességében látható, hogy egyre nagyobb hangsúly helyeződik az értékek és attitűdök szerepére a közlekedésben, s ezen attitűdök alakulása (és befolyásolása) nem magától értetődő, ehhez az eltérő társadalmi normák jellegzetességeit is ismerni kell.

A közúti közlekedés szabályai, valamint a felelős és tudatos, jogkövető közlekedés közötti kapcsolat vizsgálata

A szocializáció szerepe a közlekedésbiztonsági kultúra javításában

■ A közlekedési szabályok betartásának kérdését érdemes tágabb szociológiai keretek között értelmezni. Ehhez kiindulópontként a szabályok, normák elsajátításának aspektusát szükséges megérteni, amely a szocializáció keretei között értelmezhető.⁷

A szocializáció egy még aszociális ember egyéniségének „szociálissá alakítását” jelenti oly módon, hogy megtaníttuk neki 1. az érzékelés, 2. a gondolkodás és 3. a cselekvés módjait azzal a szándékkal, hogy az így elsajátított viselkedési készségek, a kultúra által determinált viselkedési szabályok (pl. az írott vagy akár íratlan közlekedési szabályok), azaz a normák és értékek megszilárduljanak, végül pedig a gondolkodása részévé váljanak, tehát internalizálja/interiorizálja, belsővé, magáévá tegye azokat.

Az internalizáció révén elsajátított társadalmi szabályok a társadalom összetartását, együttműködését segítik. Minél sikeresebb ez a fajta „bensővé tétel”, az egyén várhatóan annál kevésbé fogja megszegni az őt körülvevő társadalom által felállított szabályokat, így a szankció eszközéhez is ritkábban kell folyamodni vele szemben,⁸ illetve a közlekedés során is ritkábban kell balesetekkel számolni.

A normakövetésre ható motivációk többfélék lehetnek. Az egyik a *külső kényszer*: az egyén tart/fél a normaszegést követő társadalmi vagy törvényi szankcióktól (a fiatalok esetében a szülői, nevelői, tanári megrovástól), ezért elkerüli a deviáns viselkedést. Ennél jóval hatékonyabb, ha a társadalom tagjai külső nyomás nélkül, maguk is *értéknek* tekintik, azaz internalizálják, belső meggyőződésből is követésre érdemesnek ítélik a normákat, így kényszer nélkül is betartják a hozzájuk kapcsolódó viselkedési szabályokat. A társadalmakban az így internalizált meggyőzések rajzolhatják fel az *értékek* térképét, melyek „olyan kulturális alapelvek, amelyek kifejezik azt, hogy az adott társadalomban mit tartanak kívánatosnak és fontosnak, jónak vagy rossznak”.⁹

A közlekedési szocializáció izgalmas megközelítését tárja elénk Baslington,¹⁰ aki a gyerekek közlekedéssel kapcsolatos társas tanulási folyamatait vizsgálja. A közlekedési szocializáció (travel socialization) kiindulópontja egybeesik azzal, amit fent is jeleztünk: az utazás módjairól és szabályairól éppolyan folyamatok révén tanulunk, mint a kultúra egyéb elemeiről. Éppen ezért a társas kontextusra, a mindennapi élet közlekedési szokásokra gyakorolt hatásaira érdemes fókuszálni. A szocializációs ágensek háromféleképpen játszhatnak össze:

1. Szinergikusan: „az utazási módozatok és viselkedés otthon tanult ismereteit megerősítve”.

2. Ellentétesen: „az utazási módozatok és viselkedés otthon tanult ismereteinek ellentmondva”.

3. Megismertető jelleggel: „a tudás megismertetése vagy bővítése, amely megváltoztathatja az otthon elsajátított utazási szokásokat”.¹¹

A fentiek kapcsán fontos kiemelni, hogy miközben a szocializációs elméleteket igen gyakran a gyerekek és fiatalok vonatkozásában említjük, természetesen a társas tanulás aspektusa minden életszakaszban megjelenik, és egy-egy változó (vagy akár csak kevéssé ismert) közlekedési szabály az internalizálás révén válik szokásszerűen alkalmazhatóvá.

Baslington kutatásának egy nagyon érdekes tanulsága az időrezsimek¹² szempontjával függ össze. Az elfoglaltság, a sietség folyamatos tapasztalása minden bizonnyal jelentős hatással van a közlekedési szokásokra is, illetve annak tervezhetőségére.

A közlekedésbiztonság kontextusát vizsgálva tehát fontos a tágabb társadalmi környezetet is figyelembe venni. Baslington mindezt már a gyerekkori közlekedési szocializációra is rávetíti (azaz gyakran tapasztalat lehet a gyerekeknek a szülők nem teljes mértékű szabálykövetése, ha mindezt a sietség racionalizálja), azonban természetesen a felnőttek közlekedési szokásait is magyarázhatja.

Baslington ezek után az attitűdátvitel kérdéseire tér ki. Nem túl meglepő módon azt találta, hogy az autóval rendelkező háztartásokban élő gyermekek nagyobb valószínűséggel élvezik az autózást, mi azonban ezen szempont mentén ragadjuk meg az alkalmat, hogy a társadalmi nemek aspektusát is említsük, ugyanis a kockázatvállalási attitűdők jelentősen összefüggnek a maszkulinitások társadalmi strukturálódásával. Tudható, és az EU 2017-es tanulmánya is alátámasztja, hogy a gyorsajtás a férfiaknál elterjedtebb oka a baleseteknek, míg a túl korai cselekvés és a követési távolsággal kapcsolatos okok inkább a nőkre jellemző okok.¹³

A közlekedésbiztonság és a társadalmi nemek kapcsolatának megértésére tett egyik legjelentősebb kísérlet a genderszociológia kiemelkedő alakjához kapcsolódik. R. Connell és szerzőtársai¹⁴ egy Ausztráliában, Sydney-ben 1991 és 1994 között végzett kutatás eredményeit helyezik elméleti keretek közé. A szerzők felhívják a figyelmet, hogy „a paradox helyzetet, hogy a közúti balesetek statisztikáiban felismerték a nemek közötti jelentős különbségeket, de a politika és az oktatás nagy része figyelmen kívül hagyta ezeket, egyre komolyabb problémaként jelenik meg a közlekedésbiztonsági stratégiákkal kapcsolatban. [...] Nagyon gyakori, hogy a társadalmi nemi kategóriákat férfiak és nők rögzült, »természetes« különbségeiként maguktól értetődőnek tekintették, vagy pedig a társadalmi nemek szerinti viselkedést viszonylag felszínes okoknak tulajdonították (pl. az »attitűdök« biológiai nemektől függő különbségeihez).”¹⁵ Egy másik gyakori magyarázattípus a társadalmi nemi eltérések összekapcsolása a deviáns társadalmi csoportokkal, szubkultúrákkal. A szerzők szerint még ezen megközelítések is csak akkor alkalmasak a baleseti statisztikák férfifőbblete tényleges okainak megértésére, hogyha a férfiassággal kapcsolatos elvárások kialakulásának sajátos közösségi-társadalmi körülményeit is figyelembe vesszük. „A jelenlegi közlekedésbiztonsággal kapcsolatos párbeszédben az az elképzelés tűnik a gender szerepének legkorszerűbb kezelésére, hogy a társadalmi nemekről alkotott definíciók a kulturális kódokba ágyazottak, és a közlekedésben bomlanak

ki.”¹⁶ A szerzők a közlekedésbiztonsági oktatással kapcsolatban megjegyzik, hogy a fiúk és lányok külön célcsoportként kezelése jó eséllyel vezethet a társadalmi nem kategoriális megközelítéséhez. „A fiúk *ilyenek*, a lányok *olyanok*, és a tanterv ezek után az egyik vagy a másik feltételezett karaktere köré kerül kialakításra”,¹⁷ és így a gender szerinti különbségek látszólagos felismerése valójában csak rontaná a helyzetet, mert a férfiasság meglévő sztereotípiáit kényszerítené a gyermekekre a közlekedési szituációkkal kapcsolatban is. A közlekedéshez való, társadalmi nemektől függő viszonyulás megértéséhez kvalitatív jellegű vizsgálódásaik értelmezése során leírják, hogy már a gyerekkorú fiúk alkotta kortárscsoportok biciklizési szokásokkal kapcsolatos elképzelései is felvonultatják az „autókultúra” fő elemeit, „a versengést, szabadságot, férfiak közti bajtársiasságot, erőfitogtatást, technikai ügyességet és agilitást, sebességet és teljesítményt”.¹⁸ A gyorsajtás (noha számos specifikus oka lehet) alapvetően a maskulinitásról alkotott domináns elképzelések által meghatározott szerepminták egyike. Az „autókultúra” fent idézett leírásának mindez nagymértékben megfeleltethető (gondoljunk csak a versengésre, az erőfitogtatásra és a sebesség szerepére vagy éppen a tipikus autóreklámokra), éppen ezért valószínűsíthető, hogy amit Walker, Connell és Butland a tanulmányukban elsősorban az ausztrál kontextussal kapcsolatban leírnak, az a hazai körülményekre is adaptálható. Fontos jelezni, hogy sok esetben a jelentésben a balesetek befolyásoló tényezői között említett alkoholos, illetve tágabb értelemben a különböző tudatmódosító szerek általi befolyásoltság állapotában bekövetkezett balesetek okainak is egyértelmű genderdimenziói vannak, a kortárscsoportok szerepét kiegészítve-erősítve. Beatrix Campbell a maskulin autókultúra egyik általa jellegzetesnek vélt jelenségét kéjutazásnak (joyride) nevezi, amely során a vezetés kifejezetten élvezeti célú, és „a kéjutazó osztja azon mainstream fantáziákat, amelyek a tipikus gyorsajtót motiválják az autópályán, és a vezetést mint a veszéllyel való szembenézést határozzák meg”.¹⁹ „Természetesen ezek a fantáziák az autóhirdetéseken keresztül kapnak megerősítést, amelyek a veszélyt, a felelőtlenséget, az izgalmat és a tér feletti nemiesített (gendered) kontrollt ünneplik.”²⁰

Fontos megjegyezni, hogy a társadalmi nem különbségei nemcsak a fiatal sofőrökre hatnak. A maskulinitással összekapcsolódó értékek az idős sofőrök vezetési magatartásában is eltérésekhez vezetnek. Husband²¹ megállapítja, hogy a nők szükségtelenül korai életkorban hagyják abba az autóvezetést, míg a férfiak hajlamosak később felhagyni a vezetéssel. Az autós, illetve a nemi szerepeket felépítő kultúrára való reflektálás esetükben feltehetőleg kevesebb rövid távú eredményhez vezetne, azonban érdemes az autóvezetéshez szükséges képességek korral összefüggő változásait a magas életkorban is vezetni kívánókkal tudatni.

A közlekedésbiztonsági kultúra, a közlekedési szocializáció szempontjából természetesen a szocializációs intézmények szerepe is kiemelhető. Baslington az iskolák szerepét vizsgálva azt találta, hogy nagyon is jelentős tényező a közlekedési kultúra elsajátításában az iskolai infrastruktúra, ahol a gyerekek mások (akár a tanárok) autóval való érkezését is tapasztalhatják. Ezt később a szerző is továbbgondolja a státuszmegjelenítések kérdésköre kapcsán, amelyek természetesen szintén fontos elemei a mainstream kultúrának. Ebből az az alapvető fontosságú következtetés adódik, hogy az egyének cselekedeteit „nem kellene a közlekedési móddal kapcsolatos »döntések« meghozatalának kifejeződéséként vagy racionális »választás« termékeként tekinteni”.²²

A fiatalok közlekedésbiztonságát illetően a hozzáférhető, Magyarországra vonatkozó statisztikák a 18–24 éves korosztály részletesebb vizsgálatát teszik lehetővé. Az EU-ban 2019-ben az összes halálozás 76%-a férfi volt. A 18–24 évesek körében azonban nincs jelentős különbség a halálesetek megoszlásában, sem az EU-ban, sem Magyarországon a fő átlaghoz képest. A EU-ban a 18–24 éves áldozatok 81% volt fiú, Magyarországon ez az arány valamivel alacsonyabb, 74%-os. A Magyarországon elhunyt 18–24 évesek többsége (66%) autóban ült, 15%-uk volt gyalogos. A gyalogos halálesetek aránya csak Lettországból volt magasabb a magyar helyzetnél, ami fontos kérdéseket vet fel a fiatalok gyalogos közlekedésbiztonsága szempontjából.²³

Normakövetés és jogkövetés a közlekedésbiztonság optikájában

Normakövetés, jogkövetés

■ A szabálykövető magatartás másik lehetséges általános szociológiai megközelítése a társadalmi értékek szempontja, a normakövetés és jogkövetés vizsgálata.

A normakövetési, jogkövetési attitűd mérésére irányuló általános kutatások eredményei vegyes képet mutatnak. Egyrészt az egyének jelentős része elítéli a normaszegést, európai összehasonlításban viszont megengedőbbek a más országokban mértékhez képest. A hazai kutatások eredményei egy másik fajta kettőségre is rámutatnak. Ezt Tóth István György egyszerűen így fogalmazta meg: „a magyarok kétharmada (joggal vagy jogtalanul, nem tudjuk pontosan) úgy gondolja, hogy ő ugyan tisztességes, de a többiek nem”.²⁴ Arról is említést tesz tanulmányában, hogy ez a magas fokú bizalmatlanság feszültségekhez vezethet a társadalomban. „Azt feltételezhetjük, hogy amikor egy adott norma mint viselkedési előírás széles körben elfogadott, de a társadalom tagjai úgy tartják, hogy magának a normának a betartása nem általános, az nagymérvű frusztrációhoz vezethet.”²⁵

A bizalomhiány, a normaszegés és a jogkövetés szorosan kapcsolódik egymáshoz. Boda Zsolt az alacsony jogkövetési hajlandóságról a következőt írja: „vannak, akik a magyar jog vonatkozásában is legitimitáshiányról, bizalmi problémákról beszélnek, amelyek fő okát – a történelmi hagyományok és politikai kulturális adottságok mellett – a normatív is kifogásolható és hatékonysági problémákat egyaránt felvető állami működésben látják”.²⁶ Az idézett szöveg Sajó András 1980-ban írott munkájára is hivatkozik. Az intézményi bizalom alacsony szintje mellett a Kádár-korszakban kimutatható kettős tudatról ír, ami a magyar társadalmat jellemezte, és ami azt a jelenséget takarja, miszerint az egyén a normasértést ugyan elítéli, de vállalja a normák megszegését mint elkerülhetlent. Ezekből a következőt vonja le, Sajó András szavaival is élve: „Mindennek a jogkövetésre is van hatása: »a magyar társadalomban egyre inkább a büntetéstől való félelmet tartják a normakövetés alapjának«, ami egyébként a hazai helyzettel függetlenül is érthető, hiszen »az erkölcsi megfontolások tartalmuk miatt hiányoznak a modern jogszabályok többségéből. Az állami előírások döntő többségének koordinatív és technikai, illetve kockázatsökkentő feladata van.«”²⁷

A közlekedésbiztonság szempontjából kapcsolódó kérdéseket jár körül egy 2017-es ausztrál tanulmány.²⁸ A szerzők ebben azt vizsgálják, miként lehet, hogy az amúgy jogkövető utazók is igen gyakran engednek a gyorsajtás csábításának (megjegyzendő, hogy fentebb láthattuk: a szokásaikról való beszámolás alapján

a magyarok nem állnak rosszul a gyorsajtás tekintetében európai összehasonlításban, ezzel együtt ez azonban minden bizonnyal inkább a normatív felé hajló válaszadás miatt lehet így). A tanulmány több tipikus racionalizációt is felvontat a nem túl nagymértékű gyorsajtással kapcsolatban. Ezek az ausztrál vizsgálatok alapján az alábbiak:

- a gyorsajtás általánosan elterjedt volta;
- a gyorsajtás egyszerűsége (összefüggésben a modern autók dizájnjával, reklámkampányaival és a maskulin autókultúrával is);
- a gyorsajtás észlelt következményei (a nem sokkal sebességhatár felett vezetők gyakran a látványosan kockázatos eseteket, pl. a befolyásoltság alatti vezetést tekintik veszélyesnek és problematikusnak). A rendszeres gyorsajtók arról számoltak be, hogy a negatív következmények őket nem érintik, másokat hibáztattak a veszélyes helyzetekért, és számos (gyakran ellentmondó) kifogással éltek a gyorsajtást racionalizálандó.

Összességében a tapasztalat, hogy a nem túl nagyfokú gyorsajtást kevesen vélték a közlekedésbiztonságot jelentősen rontó tényezőnek, ami azért is szerencsétlen a közlekedésbiztonsági kultúra szempontjából, mert széles körű közönység vélekedhet így, ezért nehéz jól megcélozni, meghatározni a megközelítésüket. A tanulmány szerzőinek javaslata szerint az alacsony mértékű gyorsajtást újra kellene pozicionálni (egy ausztrál kísérletet ismertettek is erre, ahol egy új szót hoztak be az ilyen sofőrök megnevezésére, s ez működőképes megoldásnak tűnt, de a szerencsétlen médiakampány a bevezetett „creepers” szót is a jelentősen a megengedett sebesség felett hajtókkal kapcsolta végül össze, így hosszabb távon nem vizsgálhatók ennek a hatásai). Az ausztrál vizsgálatok a gyorsajtók három csoportját különböztették meg az üzenetek szegmentálásához:

- A következmények tagadói, akik nem hiszik, hogy a gyorsajtás jelentős tényező. Az ő csoportjuk vélekedését a legnehezebb megváltoztatni, a szerzők vélemény szerint a büntetések és a kontroll növelése vezethet esetükben viselkedésbeli változáshoz.

- A következményeket figyelmen kívül hagyók, akik tudják, hogy a büntetést kockáztatják, és egyetértenek abban, hogy kisebb sebességcsökkentés is növelheti a biztonságot. Blackwell és szerzőtársai szerint az ő viselkedésüket a többségi környezet megváltozása befolyásolhatja, azaz, ha a gyorsajtás nem lesz általános elterjedtsége révén normalizálva.

- A következményeket kikerülő, akik igyekeznek elkerülni a gyorsajtást, de a körülmények, más közlekedők hatására maguk is túllépik a megengedett sebességhatárokat. Az ő esetükben a szerzők a gyorsajtás következményeinek hangsúlyozását vélik jó üzenetnek, annak a bátorítását, hogy a környezet ellenére ne váljanak gyorsajtókká.

A szükségszerűen mozaikos szakirodalmi áttekintés tanulságaiként érdemes jelezni, hogy a közlekedésbiztonsági kultúra vizsgálata komplex szemléletet igényel, és magában foglalja az értékek, normák és ezek elsajátításának folyamatát is. Különösen fontos szociológiai tényezőkként az életkor és a nem szerepét vizsgáltuk részletesebben, azonban természetesen számos egyéb szempont (különösen a társadalmi egyenlőtlenségek dimenziói) figyelembevételére is kulcsfontosságú lehet a közlekedésbiztonság értelmezésében.

■ Tanulmányunk második részében a közlekedésbiztonsági kultúrával összefüggő kérdések magyarországi jelenlétét vizsgáljuk elsődleges – eddig részben még nem publikált – adatfelvételek tükrében. A bemutatott adatok mindegyike a KTI kutatásainak eredménye, melyek fókuszcsoportos, illetve kérdőíves adatfelvétel keretében valósultak meg. A fókuszcsoportok kialakítása során a módszertani irányelveket figyelembe véve³⁰ alkottunk meg csoportokat, a résztvevők létszámát 6 főre maximalizáltuk. A kvantitatív adatfelvételek keretében a magyarországi felnőtt lakosságra reprezentatív mintavételek valósultak meg. Az adatelemzésünk során arra a kérdésre kerestük a választ, hogy milyen módon írható le a magyar közlekedésbiztonsági kultúra az átlagos közlekedők nézőpontjából, és milyen, a közlekedésbiztonságra vonatkozó attitűdök és szokások azonosíthatók a közlekedők körében.

A következőkben röviden bemutatjuk, hogy az elemzésben hivatkozott adatok milyen adatfelvételek eredményei:

2019-es fókuszcsoportos felvétel: 12 csoportos beszélgetést vettünk fel – személyes, offline módon – 2019 júniusában. A beszélgetésekben csoportonként 6 fő vett részt, kiválasztásuk során ügyeltünk arra, hogy nemek, végzettség és életkor szerint is változatosak legyenek a csoportok (ezen szempontok a további elemzett fókuszcsoportos kutatásokban is érvényesültek), illetve szinte minden csoportban egy fő jogosítvánnyal nem rendelkező alany is részt vett. Az adatfelvétel a tanulmány szempontjából több releváns kérdést is lefed: közlekedési attitűdök, KRESZ-szabályok megítélése, valamint a közlekedésbiztonsági kultúra diskurzusai.

2019-es kérdőíves kutatás: 2019 novemberében egy reprezentatív, tehát általánosítható eredményekkel bíró kérdőíves kutatást végeztünk, 2500 felnőtt életkorú magyarországi lakcímmel rendelkező alany személyes lekérdezésével. A minta nagysága lehetővé teszi, hogy a kutatás életkorcsoportra, nemre, településtípusra és régióra is reprezentatív legyen. A vonatkozó kutatási kérdések közé a közlekedési szokások vizsgálata és a szabálykövetés tartozott.

2020. januári fókuszcsoportos felvétel: 8 csoportos beszélgetést vettünk fel 2020 januárjában, szintén offline módon, 6-6 fő részvételével, a tanulmányhoz kapcsolódó kutatási kérdés ebben az esetben a szabálykövetéssel függött össze.

2020 őszi kérdőíves kutatás: 2020 őszén 3025 fő személyes megkérdezésén alapuló reprezentatív kutatást végeztünk. Tanulmányunk témáihoz ezen kutatásunkban a vírushelyzet közlekedési szokásokra gyakorolt hatásai kapcsolódtak.

2021-es fókuszcsoportos felvétel: 6 online csoportos beszélgetés lefolytatására került sor, 2021 tavaszán csoportonként 6 fővel az ország különböző régióinak bevonásával, az online mód lehetőségeinek kihasználásával. A beszélgetések vezérfonalát a közlekedési szokások és a Covid-19 hatásai keretezték.

Közlekedésbiztonsági kultúra: attitűdök és diskurzusok

■ A közlekedésbiztonsági kultúrával kapcsolatos legátfogóbb kutatásaink során a szabálykövető attitűd vizsgálata az egyik központi kérdésünk volt. 2020-as fókuszcsoportos adatfelvételünk eredményei (lásd 1. táblázat) többnyire összhangban voltak a nemzetközi szakirodalommal, és azt mutatták, hogy az egyéni

kompetenciák magasnak értékelése a szabályok rugalmasabb kezelésére való feljogosítottságérzéssel jár együtt.

Témakör	Főbb tanulságok	Kapcsolódó idézetek
Büntetések megítélése	Sokat vezető alanyaink a túl alacsonynak vélt sebességhatárok ellen szólaltak fel gyakran, és erős diskurzus volt a büntetések igazságtalanságáé, azaz a jelentéktelenebbnek vélt szabályszegések keménynek ítélt büntetését többen is ellentétbe állították a komolyabbnak gondolt jelenségek figyelmen kívül hagyásával.	„Adjanak egy rohadt trafipaxot, annyi pénz beszédnek, egyszer majd megunnák, érted. Mert ezek, akiknek milliók nem számítanak, mert 20-30 millás autókkal döngetik itt, és veszélyeztetik itt az embereket vagy a közlekedőket, és mindenkit lezúznak az útról.” (Kecskemét)
Szabálykövetés és önértékelés	A KRESZ mély és alapos ismeretéről kevesen számoltak be, leginkább a hivatásszerűen vezetők (ezzel együtt alanyaink jellemzően megfelelőnek ítélték vezetési kompetenciáikat). Köz hely, hogy mindenki jó sofőrnek tartja magát, ez érdekes módon csak részben volt jellemző a 2020. januári beszélgetéseknél. Inkább női és fiatal alanyaink értékelték magukat alacsonyabban, feltételezhető, hogy a rutin növeli a saját vezetési képességekbe vetett hitet – ezt megerősítő megszólalással több helyen is találkoztunk.	„...még csak 2 éve van jogsim, úgyhogy szeretnék még sokat... szerintem elég jól vezetek, de a rutin kell, nem vagyok még jó sofőr, még nem.” (Nyíregyháza)
Önértékelést befolyásoló tényezők	A pozitív önértékelésnél a balesetek elkerülésének képessége jelent meg tipikus érvként, és gyakori indok volt a jó vezetési képességek mellett a szabályszegés magabiztos, nem veszélyesnek vélt rutinja, illetve az, ha a szabályszegéssel mást nem veszélyeztet a sofőr.	„Annyi van, hogy ha tudom, hogy tilosban járok, tehát egyirányú utcán megyek be, akkor ott sokkal figyelmesebb vagyok.” (Győr)

1. táblázat. Szabálykövető közlekedési magatartással kapcsolatos diskurzusok (fókuszcsoportos beszélgetések alapján)

A 2019-es kérdőíves kutatás alapján ezzel szemben az volt látható, hogy a lakosság zömében szabálykövető magatartást tanúsít járművezetés közben (illetve legalábbis erről számoltak be a megkérdezettek). A jogosítvánnyal rendelkezők nagy többsége (a teljes minta 90%-a) arról számolt be, hogy jellemzően beköti a biztonsági övet, azonban 41%-uk számára elfogadható mentség némely szabá-

lyok áthágására egyes helyzetekben (pl. sietség). Kiemelendő azonban, hogy a válaszadók 71%-a társaságban nagyobb figyelmet fordít a közlekedési szabályok betartására. A válaszadók harmada (32%) azzal is (inkább) egyetértett, hogy bizonyos szabályokat azok vélt feleslegessége miatt nem tart be.



1. ábra. Szabálykövetéssel kapcsolatos attitűdök, szokások a lakosság körében (n = 2500)

Az eredmények azt mutatják, hogy a biztonságos közlekedés normatív fontos, azonban annak pontos tartalma feltehetően egyénileg változó, és a közlekedésbiztonság érzetét az egyéni kompetenciákba vetett hit is befolyásolhatja, így a biztonságos közlekedés érzete elválhat a szabálykövetéstől.

Közlekedésbiztonság a járványhelyzet idején

■ A 2021. áprilisi fókuszcsoportos beszélgetések vonatkozó tanulságai azt mutatták, hogy a közlekedésbiztonság percepciója ideiglenesen átalakult, és a fertőzésveszély keretezte ezt. A közlekedési szokások átalakulása így elsősorban az észlelt veszélyhelyzet és annak elkerülése mentén értelmezhető, amint azt a 3. táblázat mutatja.

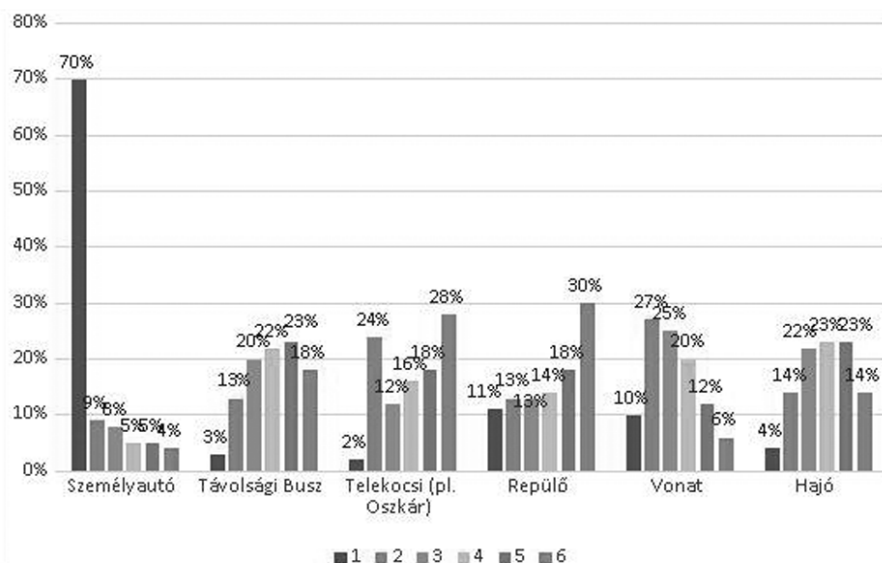
Témakör	Magyarázat	Kapcsolódó idézet
Közlekedési eszközhasználat átalakulása	A korábban elsődlegesen személygépkocsit használók körében történt a legkevésbé változás, azonban az egyéb közlekedési módokról való átállás jellemzővé vált. Elsősorban a közösségi közlekedési eszközhasználat csökkenése látható, melynek oka, hogy az alanyok igyekeznek a járványügyi kockázatot minimalizálni, a fizikai távolságtartás feltételeit betartani.	„Én általában munkába tömegközlekedéssel jártam, de amint elindult ez a pandémia, akkor inkább autóval.” (36, Budapest)

<p>Közlekedési eszközhasználat átalakulása</p>	<p>Leggyakrabban a személygépkocsi-használatra való átállás jellemző a fiatalabb (18–35 éves) korcsoport körében azonban jellemzőbbé vált a kerékpár, robogó vagy roller használata is. A kerékpáros és gyalogos közlekedés szerepe a járványhelyzet következtében átalakult élethelyzetből (pl. kijárási korlátozás, távmunka stb.) eredő mozgásszegény életmód ellensúlyozása miatt is erősödött.</p>	<p>„Egyszerűbbnek tartom [a roller használatát], mivel ugye összecusukható, így kevesebb helyet foglal. És ugye, így tudok azzal menni a munkahelyre, csak hát nyilván amiatt is jobb, mert a vírushelyzet miatt, hogy kevesebbet tudom használni a buszt, vagy kevesebbet kell használnom az autóbust.” (27, város, Nyugat-Magyarország)</p>
<p>Gyalogos közlekedés erősödése</p>	<p>Az idősebb (65+) korcsoportba tartozó több alany kerül a nagyobb távolságokat, a kisebb távolságokat pedig gyalogosan teszi meg (pl. piacra járás vagy 1-2 megállónyi távolság gyalogos megtétele egyéb ügyek intézése céljából).</p>	<p>„De amúgy meg hetente kétszer elmentem a városba sétálni egyet. De maszk és távolságtartás volt, azt mindig betartottam. Viszont annyi kikapcsolódás azért kell... így éreztem jól [magam], hogy ne legyen ez a bezártság.” (70, város, Kelet-Magyarország)</p>
<p>Szokások átrendeződésének tartóssága</p>	<p>A beszélgetések során kiderült, hogy több válaszadó számára is vonzóbbá vált a személygépkocsival történő közlekedés, azonban a szokások átrendeződését csak rövid távon tartják valószínűnek.</p>	<p>„Hosszú távon szerintem egy-két éven belül nem lesz hatása [a járványnak]. Az ember, ha eddig autóval járt, autóval fog járni, ha el akar menni, nyaralni repüléssel, hajóval, akármivel, el fog menni. Hosszú távon szerintem egyáltalán nem lesz változás.” (45, város, Nyugat-Magyarország)</p>

2. táblázat. Covid-19-pandémia közlekedési szokásokra gyakorolt hatása (fókuszcsoportos beszélgetések alapján)

Az eredményeket alátámasztja a 2020. őszi kérdőíves adatfelvételünk is. Ennek eredményei szerint a személyautóval történő közlekedés a válaszadók túlnyomó többsége (70%) szerint a legbiztonságosabb közlekedési mód a pandémia időszakában (4. ábra). Az álláspont nagyobb arányban jellemző a felsőfokú végzettséggel rendelkezők (72%), valamint a magukat a felső középosztályba soroló alanyok (75%) körében. Ezzel szemben a személygépkocsi-használatra épülő megosztott mobilitási formák (pl. telekocsi-szolgáltatás) a legkockázatosabb utazási forma a válaszadók értékelése alapján.

Az utazásmegosztásban rejlő kockázat értékelése a 18–29 éves korcsoport körében a legenyhébb, azonban e társadalmi csoport csaknem negyede – az adatfelvétel idején jellemző körülmények között³¹ – ugyancsak elutasító a szolgáltatással szemben.



2. ábra. Különböző közlekedési módok sorrendbe állítása a járványügyi kockázatok szempontjából (1: legbiztonságosabb, 6: legkevésbé biztonságos) (n = 3025)

Az adatokból látható, hogy a pandémia alatt az (egyéni) közúti közlekedés fölérendeltsége tovább erősödött, és alapvetően átalakult a biztonságos közlekedésről alkotott elképzelések értelmezési kerete. Kiemelten kockázatosnak ítélték meg a válaszadók a távolsági autóbuszos közlekedést.

Összefoglalás

■ Összességében egyértelműnek látszik, hogy a közlekedési szokások és a szabálykövetés kérdéseinek vizsgálatához nemcsak a baleseti és szabályszegési adatok vizsgálata fontos (noha az sem elkerülhető), hanem a közlekedésbiztonsági kultúra szempontjait is figyelembe kell venni, ami egy szélesebb, szociológiai perspektívát is igényel. Fontos tanulság ugyanis, hogy a szabálykövetési attitűdök és szokások függhetnek a kulturális és szocializációs jelenségektől, amelyek nemek, korosztályok és régiók közötti különbségeket is kódolhatnak.

A közlekedési szokások az elmúlt években drasztikus változáson mentek keresztül, és egyelőre nehezen megjósolható, milyen tartósabb hatásai lesznek mindennek. Noha a személygépkocsi-használat dominanciája továbbra is egyértelmű, a kutatások rávilágítottak arra, hogy a személyközlekedésben erősödő szerepe van a gyalogos és a kerékpáros közlekedésnek is.

A kérdőíves adatfelvétel alapján az utazástervezés során a legfontosabb szempont a biztonság, melyet a közlekedésbiztonsági kultúrával kapcsolatos beszélgetések is alátámasztottak. Optimizmusra adhat okot az is, hogy az alapvető közlekedésbiztonsági szokások közé tartozó biztonságiöv-használat nagyon elterjedt.

A fókuszcsoportos beszélgetések a Covid-19-pandémia személyközlekedési szokásokat átalakító hatásai (személygépkocsi- és kerékpárhasználat, közösségi közlekedés) mellett az alternatív közlekedési módok (mikromobilitási eszközök – roller, elektromos rollerek, kerékpárok) növekvő szerepére is rámutattak. Eze-

ket azért is különösen fontos vizsgálni, mert az e-rollerek térnyerése növekvő társadalmi feszültségeket is magával hozhat.

A járványhelyzetből adódóan az egyes közlekedési eszközök megítélése is megváltozott. A vasúti közlekedés járványügyi kockázata elmarad a többi közforgalmú eszközzel szemben, vagyis a személygépkocsival történő közlekedés mellett a legbiztonságosabb motorizált módnak a vonat igénybevételét tekintik a válaszadók. A jelenlegi körülmények mellett még bizonytalan a feltárt változások tartóssága, ebből adódóan a személyközlekedési tendenciák értelmezéséhez mindenképpen szükséges a társadalmi attitűdök további vizsgálata.

■ JEGYZETEK

1. Holló Péter: *Közlekedésbiztonsági kultúra – új fogalom a szakmában*. A Közlekedéstudományi Intézet közlekedésbiztonsági hírlevele, 2018. január. http://www.kti.hu/uploads/szolgáltatások/KBK/H%C3%ADrlev%C3%A9l/2018_08-janu%C3%A1r/1801-030-Zebra-Hirlevel-08-Melleklet-Web-3.pdf
2. Uo. 1.
3. Tor-Olav Nævestad – Alexandra Laiou – George Yannis: *The role of values in road safety culture: Examining the relationship between valuation of freedom to take risk and accident risk among motorcycle riders and car drivers*. Traffic Safety Research 2022. 3. 000010. <https://doi.org/10.55329/ggnj7534>
4. Holló Péter: i. m. 2.
5. Tor-Olav Nævestad – Alexandra Laiou – George Yannis: i. m. 2.
6. Wouter van den Berghe: *Intercultural Differences in Road Safety Performance and Support for Road Safety Policy Measures*. In: M. Mohiuddin – T. Aziz – S. Jayashree (eds.): *Multiculturalism and Interculturalism (Working Title)*. 379–392. IntechOpen. <http://dx.doi.org/10.5772/intechopen.109305>
7. A szocializáció fogalmának körüljárásához részben korábbi tanulmányunkra támaszkodunk: Bauer Béla – Déri András – Gyorgyovich Miklós: *Fiatalok és fiatal felnőttek közlekedésbiztonságának szociológiai megközelítése*. Kutatási jelentés a KTI számára, 2014.
8. Mohamed Cherkaoui: *Szocializáció*. In: Boudon et al. (szerk.): *Szociológiai lexikon*. Corvina Kiadó, Bp., 1998.
9. Andorka Rudolf: *Bevezetés a szociológiába*. Osiris Kiadó, Bp., 2006. 569.
10. Hazel Baslington: *Travel Socialization: A Social Theory of Travel Mode Behavior*. International Journal of Sustainable Transportation 2008. 2.
11. Uo. 93.
12. Lásd erről: Johan Goudsblom: *Időrezsimek*. Typotex, Bp., 2005.
13. European Road Safety Observatory: *Traffic Safety Basic Facts on Gender*. European Commission, Directorate General for Transport, 2017.
14. Linley Walker – Dianne Butland – Robert W. Connell: *Boys on the Road: Masculinities, Car Culture, and Road Safety Education*. The Journal of Men's Studies, 2000. 8 (2). 153–169. <https://doi.org/10.3149/jms.0802.153>
15. Uo. 154.
16. Uo. 156.
17. Uo. 157–158.
18. Uo. 161.
19. Campbellt idézi Eamonn Carrabine – Brian Longhurst: *Consuming the car: anticipation, use and meaning in contemporary youth culture*. The Sociological Review 2002. 2. 181–196.
20. Eamonn Carrabine – Brian Longhurst: i. m. 183.
21. Poppy A. Husband: *A literature review of older driver training interventions: implications for the delivery programmes by Devon County Council and Devon Road Casualty Reduction Partnership*. 2010. <http://www.devon.gov.uk/fullreport.pdf>
22. Hazel Baslington: i. m. 110.
23. European Road Safety Observatory. *Facts and Figures – Young people*. 2021. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/facts_figures_p2w_final_20210323.pdf
24. Tóth István György: *Bizalomhiány, normazavarok, igazságtalanságérzet és paternalizmus a magyar társadalom értékstruktúrájában. A gazdasági felemelkedés társadalmi-kulturális feltételei című kutatás zárójelentése*. TÁRKI, Bp., 2009. 29.
25. Uo. 30.

26. Boda Zsolt: *Bizalom, legitimitás és jogkövetés*. In: Jakab András – Gajduscheck György (szerk.): *A magyar jogrendszer állapota*. MTA TK, Bp., 2016. 813.
27. Sajó András: *Jogkövetés és társadalmi magatartás*. Akadémiai Kiadó, Bp., 1980, 703. Idézi: Boda Zsolt: i. m.
28. Richard Blackwell – Sarah Zanker– Joanne Davidson: *Road Safety Policy & Practice: Understanding low-level speeders to increase speed compliance via road safety campaigns*. Journal of the Australian College of Road Safety, 2017. 2.
29. A fejezet az alábbi tanulmány rövidített, átdolgozott változata: Miskolczi Márk – Bauer Béla – Déri András – Kovács Tamás: *Utazói magatartás és szabálykövetés a hazai közlekedők körében*. Kézirat, KTI SKK, Bp., 2021.
30. Earl Babbie: *A társadalomtudományi kutatás gyakorlata*. Balassi Kiadó, Bp., 2017.
31. Az adatfelvételt a pandémia időszakában került sor.

