

KTI Tudomány a Gyakorlatban

Néhány gondolat a hazai közlekedési morálról¹

ELÉGÉ ALACSONYAK A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉST ÉRINTŐ TÁRSADALMI NORMÁK

Számos újságcikk, riport hívja fel ismételtelen a figyelmet arra, hogy Magyarországon a nyugat-európai országokkal ellentétben növekszik a közúti balesetek száma. Az Európai Unió vizsgálatai szerint általában a legbiztonságosabbak Málta, Nagy-Britannia, Hollandia, Svéd-, Finn- és Németország útjai. A legkedvezőtlenebb a helyzet a balti államokban és Közép-Európában (Cseh-, Lengyelországban és Magyarországon). Az EU azon közlekedésbiztonsági célja, mely szerint 2001-hez viszonyítva 2010-re a felére kellene csökkenteni a közúti balesetek halálos áldozatainak a számát, az utóbb említett országokban távolról sem teljesül.

Vajon miért tört meg a közúti közlekedési balesetek számának 2000-ig tartó csökkenése? A magyarázat többféle is lehet. Érdekesnek látszik abból a közgazdasági tényből kiindulni, hogy a rendszerváltás előtt az egy főre jutó reáljövedelem 1989-ben volt a legmagasabb, és e mutató csökkenése az 1994-ig tartó gazdasági válság után kezdődő növekedési periódusban tovább folytatódott. Valójában 1999–2000 volt az az időpont, amikor az egy főre jutó reáljövedelem szintje meghaladta az utolsó, rendszerváltás előtti év szintjét, és a lakosoknak – kisebb-nagyobb visszaesésekkel tarkítottan – kezdett „jobban menni”, mint a korábbi években. A személygépkocsi-állomány szinte teljes mértékben kicserélődött, és napjainkra gyakorlatilag eltűntek a szocialista gyártmányú autók (az utakon elenyésző arányban közlekednek a Moszkvics, Lada, Trabant, Polski Fiat, Dacia, Wartburg márkák). A lakosság életszínvonalá 2000 óta növekszik, a járművek korszerűsödnek, ami együtt jár a teljesítmények és a biztonsági berendezések számának és hatásfokának az emelkedésével. 1989-hez képest jobban élünk és jobb autókkal közlekedünk. És jobbak is lettünk?

A morál és a társadalmi normák

A hazai publikációk közül (beleértve a napi- és hetilapokban is megjelent cikkeket) számtalan foglalkozik magával a közlekedési morállal. Már itt érdemes előrebocsátani, hogy külön közlekedési morál nincs, hanem van egyfajta társadalmi morál, ami megjelenik a közlekedésben (is). A különféle felmérések közül azt a következtetést lehetett leszűrni, hogy a mindennapi életben megjelenő „rámenőség” – vagy nevezhetjük agresszivitásnak – jelenik meg a közutakon, figyelmen kívül hagyva az elemi közlekedési szabályokat.

A közlekedési ágazatot érintő társadalmi hatások közül legjelentősebb a társadalom értékrendjének megváltozása, vagyis: milyen szerepet töltenek be az egyén életében a környezeti és életminőségbeli értékek. Magyarország jelenlegi gazdasági-társadalmi fejlettségi szintjén – a kedvezőtlen életkörülmények miatt – a társadalom egyelőre a fogyasztással, a gazdasági növekedéssel összefüggő előnyöket tartja fontosnak, és kisebb jelentőségű a környezetvédelem, valamint az egészséges életkörülmények kialakítása. A közlekedési mód megválasztásánál, a közlekedéstervezésben és -fejlesztésben is inkább a gazdasági és

az egyéni érdekek dominálnak/motiválnak (ami a reáljövedelmek közel egy évtizedes csökkenése miatt abszolút termékrendváltása – mértékadó vélemények szerint – csak több évtizedes folyamat eredményeképpen és fokozatosan megy, mehet végbe).

A kultúra, így a közlekedési kultúra is, olyan tanult meggyőződések, értékek és szokások összessége, amelyek egy adott társadalomban irányítják a (tágra értelmezett) fogyasztók magatartását. A meggyőződések és értékek mentális képeket alkotnak, a szokások pedig viselkedési eljárások. A kultúra beleivódik a viselkedésünkbe, szükségleteket elégít ki (szabályokat és normákat nyújt bizonyos kérdések megoldásához), és azt a szocializáció folyamán tanuljuk (nem örököljük). A kultúra tanulásának három módja van: a formális (családon belüli nevelés), az informális (más emberek viselkedésének utánzása) és technikai tanulás (iskolai oktatás). A teljesség kedvéért érdemes megjegyezni, hogy a kultúra részét képezik még a nyelv, a szokások és hagyományok is. A kulturális értékek viszont azok az általánosan elfogadott meggyőződések, hogy mi az, ami kívánatos, amit a társadalom tagjaitól, illetve a társadalom tagjai egymástól elvárnak.

A társadalmi normák vizsgálatát W. G. Sumner kezdte el az USA-ban, mintegy 100 évvel ezelőtt. Megállapította, e normák a viselkedés szabványai vagy vezérfonalai: olyan viselkedési elvárásokra vonatkoznak, amelyek meghatározzák, hogy egy adott helyzetben adandó válasz helyese-e vagy sem. A társadalmi normák elmélete azóta sokat fejlődött. A mai felfogás szerint a társadalmi normák a társadalom tagjainak azt hitét jelentik, hogy az egyének saját magatartásukat és viselkedésüket a többiek részéről normálisnak, elfogadhatónak tartják. Számos esetben e normák érzékelése nagy hatást gyakorol az

egyén viselkedésére. Egy amerikai felmérés szerint a társadalmi normákat – viselkedésében – a lakosoknak legalább az 50%-a veszi figyelembe.

A kutatási eredmények azt bizonyítják, hogy Magyarországon a közúti közlekedést érintő társadalmi normák eléggé alacsonyak, sokkal kisebbek az e normák által megszabott korlátok, mint amit a jogszabályok megengednek, hiszen az autósok igen jelentős hányada gyakran megsérti a közúti közlekedés szabályait, veszélyeztetve ezzel mások és a saját testi épségét, életét, mintegy normálisnak, a többiek részéről elfogadhatónak tartva saját autóvezetési stílusát. Emellett azonban az is érzékelhető, hogy a járművezetők számára mégsem annyira evidens ez a magatartási forma, hiszen a többi autós vezetési stílusáról inkább negatív, mint pozitív a véleményük, és a hazai közúti közlekedésbiztonság szintjével sem elégedettek, általában rosszabbnak tartják a többi (európai) országénál.

A közúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények száma 2003-ig csökkenő irányzatú, 2004-re viszont újabb emelkedés jellemzi. Sajnálatos módon egyértelműen emelkedő tendenciájú az ittas vezetés, a közúti baleset okozása, a közúti cserbenhagyás vétsége, a közúti közlekedés veszélyeztetése és a közúti járművezetés tiltott átengedése is. **A közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakirodalmi anyagok szintézisével a következő megállapításokra lehet jutni:**

1. A közlekedési morál valójában a közmorál része, így önálló értelemben közlekedési morálról nem beszélhetünk.
2. A társadalmi normák egy olyan hitet jelentenek, amely szerint az egyének saját magatartásukat a többiek részéről elfogadhatónak, normálisnak tartják.
3. A közúti közlekedésben résztvevők viselkedését részben a törvények, részben a társadalmi normák szabják meg.
4. Magyarországon a társadal-

mi normák szintje alacsony és ambivalens, hiszen a járművezetők jelentős hányada gyakran megsérti a közúti közlekedés szabályait, nem törődve azzal, hogy a többiek azt elfogadhatónak tartják avagy sem. Ezt támasztja alá az is, hogy növekszik a szabálysértések és az ismertté vált bűncselekmények száma.

5. Az agresszivitás jelen van a mindennapokban, így a közlekedők körében is.

6. Adottságaiknál fogva és a kedvezőtlen demográfiai trendek miatt különösen veszélyeztetett a fiatal és az idősebb korosztály. A baleseteket leggyakrabban viszont a 25–30 év közötti korosztály tagjai okozák.

7. A közlekedésbiztonsági programok csak átmeneti időszakokra hoznak kedvező eredményeket, a programok „kifutásával” a baleseti statisztikák újra romlani kezdenek.

8. Hiányzik az össztársadalmi összefogás, hiányzik a társadalmi és állami szervek irányítását megfelelően összehangoló szervezet, hiányzik a megfelelő komplex szemlélet, hiányzik a megelőzési tevékenységben való szervezeti és személyes érdekeltég, hiányzik a társadalmi és intézményi kontroll, mely a munkában részt vevő szervezetek hatékonyságát hivatott mérni, hiányzik a megfelelő finanszírozási rendszer és hiányzik a megelőzéshez szükséges pénz.

Ha a törvények nem teszik jobba az embereket, miért próbáljuk meg a moralitást törvényekbe foglalni? – kérdezi Colson, Ch. Answers to Your Kids' Questions című könyvében. Úgy véli, hogy egyrészt a törvény egy morális tanító, ami olyan standardokat hoz létre, amelyek fenntartják a rendet a társadalomban, és udvariasságra nevelnek. A törvények – részint bibliai értelemben – isteni előírásokon alapuló objektív szabványokat jelentenek a társadalom számára. Gyakran azt gondoljuk, hogy a moralitást nem lehet törvényekbe foglalni. Colson szerint ez nem igaz. Ha például egy rendeletet

bocsátunk ki a gyilkosságokra, akkor erkölcsi ítéletet alkotunk. Bizonyos viselkedéseket úgy ítélünk meg, hogy azok elfogadhatóak, másokat pedig úgy, hogy nem elfogadhatóak. A törvények ezeket tükrözik vissza.

Másrészt – Colson állítását követve – az objektív törvények rendszere, amelyik egyféle társadalmi erkölcsi konszenzust tükröz, igen lényeges a társadalmi rend fenntartása érdekében. Az egyik legegyszerűbb egy közlekedési példa. Ha belépünk egy kereszteződésbe, tudni akarjuk (tudjuk?), hogy az összes többi járművezető ugyanazokat a szabályokat követi, mint mi. A bizalmunk nem emocionális jellegű, nem lényeges, hogy azt hisszük, a másik járművezető ugyanolyan vagy nem ugyanolyan, mint mi. A mi bizalmunk arra a biztos tudásra épül, hogy a másik járművezető ugyanazoknak a szabályoknak engedelmeskedik. Ha nem, akkor az utakon gyorsan káosz alakul ki.

A hazai (közlekedési) morál ismeretében kijelenthetjük, hogy Colson elmélete alapján a magyarországi (országos és településen belüli) utakra már ma is bizonyos fokú káosz jellemző, hiszen a piros lámpánál való áthaladás vagy elsőbbségi szabályok negligálása szinte mindennapos.

A szenvedélybetegségek, közöttük különösen az alkohol és a drogok fogyasztása, hatással van a közlekedés biztonságára is. Az alkoholfogyasztás következtében bekövetkezett balesetek száma évről évre mindinkább bekerül a köztudatba. A fiatalok alkoholfogyasztása miatt bekövetkezett balesetekről külön adatok nem állnak rendelkezésre, ugyanakkor ismert, hogy az úgynevezett diszkobalesetek egy részében az alkohol- és drogfogyasztásnak egyaránt szerepe van. Szerencsére elég ritkán történnek, de éppen a kiemelt veszélyességük miatt kell minél nagyobb hangsúlyt fektetni a megelőzésre. Az indítókulcs átadása kapcsán

talán nem lenne haszontalan elgondolkodni minderről. A diszkóba induló fiatalok „eligitása”, az onnan érkezők „fogadása” (milyen a csemeték „állapota”, rendben van-e az autó stb.) sokat segíthetne a tragédiák megelőzésében. A jármű vezetésével okozott balesetek a férfiak részéről jellemzően a gyorsajtás, az útvisszonyoknak nem megfelelő sebesség megválasztása és az ittas vezetéssel összefüggésben következnek be. Veszélyesek az éjszakai órák, különösen hétvégeken. A bajt csak tetézi, hogy az esetek többségében a biztonsági övet sem kötik be. A járművezető nők óvatosabbak, szabálytisztelőbbek. A balesetek bekövetkezésében szerepet játszik az is, hogy a tizen-, illetve huszoneveseknek nincs elegendő vezetési gyakorlatuk, és kisebb mértékben tudják felmérni az esetlegesen kialakuló veszélyhelyzeteket.

Szolidaritás és önmegvalósítás

Hankiss Elemér egyik tévényilatkozatában arról beszélt, hogy az emberek viselkedése, attitűdje mennyire módosult a rendszerváltozás óta. Korábban a társadalmat egyféle szolidaritás jellemezte; ezt sugallták a hivatalos politikai szlogenek, például a „Világ proletárjai, egyesüljetek!” vagy „Az úttörő, ahol tud, segít!” felszólítások. 1990 óta átvettük a modernebbnek tűnő „Valóítsd meg önmagad!” irányzatot.

A kettőt, a szolidaritást és az önmegvalósítást párhuzamba állítva az tapasztalható, hogy napjaink szakirodalmában az egyházi szerzők inkább a szolidaritás mellett foglalnak állást, és az önmegvalósítást ezzel ellentétes dolognak tartják, a világi szerzők viszont nem igazán foglalkoznak a szolidaritással, és az önmegvalósítást korunk egyik legfontosabb, személyiségi jegyeket alakító cselekvésként fogják fel.

Lukács László² véleménye szerint „Ma az ember mindinkább bezárulni látszik ösztöneinek szűkülő körébe. Csak éppen

más nevet adnak neki, a társadalmi életben elfogadhatót, sőt vonzót: önérdék, esetleg önmegvalósítás. Kisgyermekkorától erre lát példákat az életben és a tévében, erre buzdítják társai, gyakran szülei is: »Ne hagyj magad!«, »Harcold ki a jogaidat!«, »Az érvényesülés a legfőbb cél!« A velünk született önzést nem regulazzák többé a jólneveltség illemszabályai, nem korlátozzák-egyensúlyozzák ki a többiek, gyakran még az érdekek egyeztetése szintjén sem. A másokra figyelés, a szolidaritás, a hűség ismeretlen vagy legalábbis idejét múlta fogalmakká váltak. A másik többé nem embertárs, barát vagy testvér, hanem: ellenfél vagy vetélytárs, akit le kell győzni, hogy helyette vagy vele szemben én boldogulhassak; legjobb esetben eszköz a saját érvényesülésemhez. Szövetségre lépünk egymással, ha az érdekeink egybeesnek; de mihelyt úgy fordul a kocka, hogy a másik hasznossága számomra csökken, elválok tőle, vagy éppen szembefordulok vele.”

Lukács felfogásában az önmegvalósítás az önzés színönimájaként jelenik meg, amely mintegy kiszorítja a szolidaritást, és ilyen formában a kizárólagos életcélá felmagasztalt önmegvalósítás önpusztításhoz vezet. Ezzel szemben **Kulcsár Zsolt**³ – mint világi pszichológus – az önmegvalósítás kérdését a klasszikus dilemmák közé sorolja: miért élsz itt és most, honnan jöttél és merre tartasz? Abraham Maslow elméletére alapozva egészen röviden fogalmazva úgy véli, hogy az élet célja az önmegvalósítás, vagy más szavakkal: a gyermekből felnőtté válás folyamata a szervezetben lévő megvalósulási, növekedési tendenciából fakad. Az emberi szervezet koherenciáját ez az összetartó erő biztosítja, amely a legkülönbözőbb területeken érezteti a hatását. Az önmegvalósítás a személyen belüli összhang, kongruencia, integráció irányába hat. Belső, pszichés tendenciáról van szó tehát, mely

► minimálisra csökkenti a rendezetlenséget vagy inkongruenciát.

A szolidaritás és az önmegvalósítás tehát a kétféle: világi és egyházi megközelítésben nem igazán kapcsolódik össze, márpedig a közúti közlekedési balesetek növekvő tendenciájának megállítására és a tendencia megfordítása érdekében valamilyen formában választ kellene adni arra a kérdésre, hogy önmegvalósítás vagy szolidaritás, illetve önmegvalósítás és szolidaritás. E kérdés megválaszolásához ismét Hankiss Elemért hívjuk segítségül. 2001-ben publikált tanulmányában ismerteti, hogy a Jacques Delors által létrehozott munkacsoport a jövő társadalmának modellezésére milyen, úgynevezett globális forgatókönyveket dolgozott ki. A következők kissé rövidítve mutatják be ezeket a forgatókönyveket.⁴

A HAT FORGATÓKÖNYV LÉNYEGE A KÖVETKEZŐ:

1. Diadalmas piacok

A jelenlegi fejlődés fut tovább, vagyis tovább épülnek a globális hálók, gyorsul az információ, tőkék és áruk globális áramlása, nő a multinacionális cégek és nemzetközi intézmények befolyása. Kialakul egy globális burzsoázia és technokrácia. Fokozatosan csökken a nemzetállamok szuverenitása és hatalma. A munkások-alkalmazottak kiszolgáltatottabbá válnak. A jóléti állam intézményrendszere fokozatosan leépül. Tovább szélesedik a szakadék a gazdagok és a szegények között. Növekszik a bűnözés. Az emberek aktív állampolgárokból egyre inkább passzív fogyasztókká válnak.

2. Száz virág

A 21. század első évtizedeiben megtorpan a globalizálódás lendülete. Az emberek fellázadnak a nemzetközi big business és a globális bürokrácia ellen, a korrupció ellen, a bűnözés terjedése ellen, a nagyvárosi elnyomódás ellen, és egyre

inkább visszahúzódnak helyi és regionális közösségeikbe. A nemzetállam is veszít jelentőségéből: az emberek kevesebbet várnak tőle, és nem akarják viselni a terheit. Lezárul a „fogyasztói társadalom” mai korszaka és a közösségi élet reneszánsza következik el. A multinacionális vállalatok és szervezetek átállnak e helyi közösségek kiszolgálására; az élet központja már nem a nemzetközi piac, hanem a helyi közösség és ezek hálózata lesz.

3. Kölcsönös felelőségek

A gazdasági és pénzügyi globalizáció lelassul, és felerősödik a „szociális globalizáció”. Egyfajta „globális jóléti társadalom” alakul fokozatosan ki. Felerősödik a társadalmi szolidaritás és felelősségérzet szerepe. A kormányzati munka áttekinthetőbbé válik. Felerősödik a megállapodásoknak, az érdekegyeztetésnek, a „társadalmi szerződésnek” a szerepe. Csökkennek a társadalmi egyenlőtlenségek. Megjelennek a közvetlen demokrácia különböző formái és nő a civil társadalmi szervezetek szerepe. A nemzetállamok viszonylag erősek maradnak, de átalakulnak szolgáltató államokká. Erős együttműködés alakul ki ezek között a megújult nemzetállamok között. Az Európai Unió megerősödése, az „európai modell” terjedése a világban.

4. Alkotó társadalmak

Az emberek fellázadnak az egyre rosszabbul működő államgépezetek rutinjai és a globális technokrácia hatalmaskodása ellen. Új megoldásokat keresnek; minden téren kibontakoznak a társadalomban elfojtott alkotói energiák. Új gondolatok, megoldások, javaslatok születnek minden területen, a gazdasági és politikai intézmények megújulnak, új elit nő föl. Megnő az emberek szabadsága arra, hogy megválasszák életpályájukat, életformájukat és életstílusukat. A nem piaci típusú tevékenységek fontosabbá válnak. A mai típusú globa-

lizáció lelassul. Új, „posztmodern” állam és társadalom alakul ki.

5. Zaklatott szomszédságok

A világban egyre erősödnek a feszültségek, halmozódnak a megoldatlan problémák. Élesedő harc a fogyasztóban lévő természeti javakért (például víz) és az erőforrásokért (olaj stb.). Konfliktusok, válságok, polgárháborúk, helyi háborúk robbannak ki mindenfelé. Világszerte növekszik a félelem, az idegengyűlölet, a türelmetlenség. Kontinentális vagy regionális blokkok alakulnak ki, amelyek bezárkóznak, farkasszemet néznek egymással, védik érdekeiket. A globalizáció folyamata leáll. A blokkokon belül a nemzetállamok megerősödhetnek, és hajlamosak válhatnak parancsuralmi rendszerek kialakítására.

5+1. Alvajárás

A világ úgy tesz, mintha nagyjából minden menne a maga útján, mintha úgy körülbelül a megfelelő irányba haladnánk. A felmerülő kisebb problémák úgy-ahogy megoldódnak, a nagy és nehéz problémákat (környezet, szegénység, népesedés, erőforrások) a kormányok tovább görgetik maguk előtt. 2010-ig az emberiség megússza a nagyobb katasztrófákat.

A jelenlegi ismeretek alapján a világ egyelőre az 1., illetve esetleg az 5. forgatókönyv vagy ezek valamilyen elegye szerint halad, ezáltal várható például a bűnözés növekedése, a szegények és a gazdagok közötti szakadék szélesedése. A döntő különbség abban lehet, hogy milyen alapérték körül forog majd a világ. Ha a Diadalmas piacok forgatókönyve jut érvényre, vagyis ha tovább folytatódik a piaci jellegű globalizáció, akkor az Üzlet, a Fogyasztás, a Siker körül forog majd a világ. A Száz virág szcenáriója ezzel szemben a hagyományos, kedves, levendulailatú Nagymama értékeknek kedvezne. Ha a Kölcsönös felelőségek forga-

tókönyve valósul meg, akkor feltehetőleg az emberi, társadalmi Szolidaritás válik majd központi értéké. Az Alkotó társadalom az Új gondolatok, az Alkotás, az Önmegvalósítás körül forog majd. A Zaklatott társadalom minden bizonnyal a Biztonságot emelné alapértékké. Az Alvajárás világában felpuhulnának, megzavarodnának, összekuszálódnának az értékek.

Ma – legalábbis Magyarországon – egyértelműen a Diadalmas piacok felé halad a fejlődés, és nem a Maslow-féle kritériumoknak megfelelő önmegvalósítás, hanem az egyházi szerzők által felvázolt negatív irányba. Az üzleti életet jellemző siker utáni hajszája jelenik meg a közutakon, hiszen ha nem akarunk lemaradni, akkor „nyomulni” kell, bármilyen áron. A siker egyik tárgyiasult formája korunkban a luxusautó, vagy a nagy teljesítményű, sok extrával felszerelt kocsi. Ha az egyénnek erre valamilyen módon sikerült szert tennie, akkor ugyanúgy közlekedik, mint ahogyan az üzleti életben viselkedik. És jobban bízik a jármű tulajdonságaiban, adottságaiban, mint amire az képes, azaz vezetés közben erőszakosan, agresszíven viselkedik. De vajon mi is az agresszió? Egy viselkedési forma? Egy sajátos reakció valamilyen eseményre, jelenségre?

Jegyzetek

¹ A cikk „A közúti halálos és súlyos balesetek áldozatainak korösszetétele és a közlekedési morál összefüggései” című KTI tanulmány (2006) felhasználásával készült.

² Lukács L. (2001): Önmegvalósítás. www.vigilia.hu/1/10102.html.

³ Kulcsár Zs. (2006): Önmegvalósítás – a folytonos valamivé válás elve. www.crescendo.hu/2006/02/19/onmeg-valositas

⁴ Hankiss E. (É. sz nélkül): Nem minden út vezet Rómába. www.gallup.hu/Oktatas/opinion/hankiss990531.htm

(Folytatjuk)

Dr. Pálfalvi József