

KTI Tudomány a Gyakorlatban

Néhány gondolat a hazai közlekedési morálról* 2. rész

ELÉGGE 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.

Az agresszivitásról

Az agresszióval számtalan szakkönyv és újságcikk foglalkozik, a következők csak azokat emelik ki, amelyek segítik, segíthetik a közutakon az utóbbi években egyre gyakrabban felbukkanó viselkedési formák jobb megértését. A vizsgálatot célszerű Zsolt Péter egyik rövid tanulmányából⁵ vett idézettel kezdeni.

„Első pillanatra nem is gondolná az ember, hogy milyen nehéz meghatározni az »agresszió« fogalmát. Agressziót követ el a kutya, amikor beleharap a postásba, vagy a szkinhed, amikor beleköt egy színes bőrűbe. Irt az semmi gondunk sincs, hiszen egy elítélendő cselekvés valakinek a kárára történt.

De vajon agresszió-e az, amikor a vadász lelövi a nyulat? Szívesen azt felelnénk erre, hogy nem, noha tudjuk, hogy a nyúl számára ez a legbrutálisabb agresszió, ami csak érheti. Első és meggondolatlan választunkat az okozza, hogy az agresszió létezését humáncentrikusan szoktuk meghatározni. Védhetjük aztán a vadászt azzal, hogy nincs benne rossz akarat, szemben a szkinhiddel, nem akar fájdalmat okozni, ez csak egy sport, méghozzá nemes stb. Általában az agressziót társadalmi normákhoz szeretjük igazítani, és a

vadászat nem sért ilyen normát.

Vagy itt van az az eset, amikor egy ragadozó állat ejti el prédáját. Agresszió ez vagy sem? Ha következetesen akarunk maradni, azt mondjuk, nem az, hiszen a ragadozó vadászata egy kicsit hasonlít az emberéhez, sőt szükségletet elégíti ki. (Az ember csak szóragozik, és ilyenformán morálisan alacsonyabb rendű a vadállat gyilkosságához képest.) Az agresszió rendelkezik pozitív és negatív összetevőkkel, mégpedig attól függően, hogy a cselekvés hogyan realizálódik (lehet, hogy nem nyilvánul meg cselekvésben, az az agresszióját az ember önmaga ellen fordítja, ami szintén a negatív kategóriába sorolható). A pedagógus agressziója a gyerekekkel szemben vagy a szülő dühe épp őszintesége miatt lehet hasznos, hiszen ezáltal sajátíthatja el a gyerek, hogy mi a jó és mi a rossz. Fokozza az agresszivitást az utánozható minták száma, fokozza az is, ha az utánozható minta pozitívan van feltüntetve, avagy bennünk az agresszíven viselkedő személy iránt előzetesen már egy pozitív attitűd alakult ki. Fokozhatja még a környezet, a szemétt szemérett kulturális értékrend, és fokozza a kulturális vagy a történelmi kényszer, akár egy ország

háborús konfliktusa éppúgy, mint a maffiacsaládba születés, vagy pedig bizonyos társadalmi strukturális funkciókból adódó kényszer is.

Az agresszió csökkentésének pedagógiai kérdése a büntetés. A büntetés – mivel frusztrál – voltaképp növeli az agresszió feszültségét, de az is sejthető, hogy a büntetés elmaradása megerősíti az agressziót. A büntetéssel kapcsolatban a második kérdés, hogy az erős vagy gyenge legyen. Az enyhe büntetés talán nem ijeszt el a negatív agressziótól, és így megerősödik a viselkedés, míg a túl szigorú büntetésnél a büntetett azt mondja magának, hogy a viselkedést azért kerüli el, mert nem éri meg a kockázatot.

Az agresszió csökkentésére gyakori pedagógiai és társadalmi módszer (is) az agresszió modelljének megbüntetésére, ami egyrészt megerősítheti a társadalom értékeit a jóról és a rosszról, de nem feltétlenül. Elképzelhető, hogy a frusztrált helyzetbe, a megszegyenített helyzetbe az egyén nem akar belekerülni, miközben a bűn-

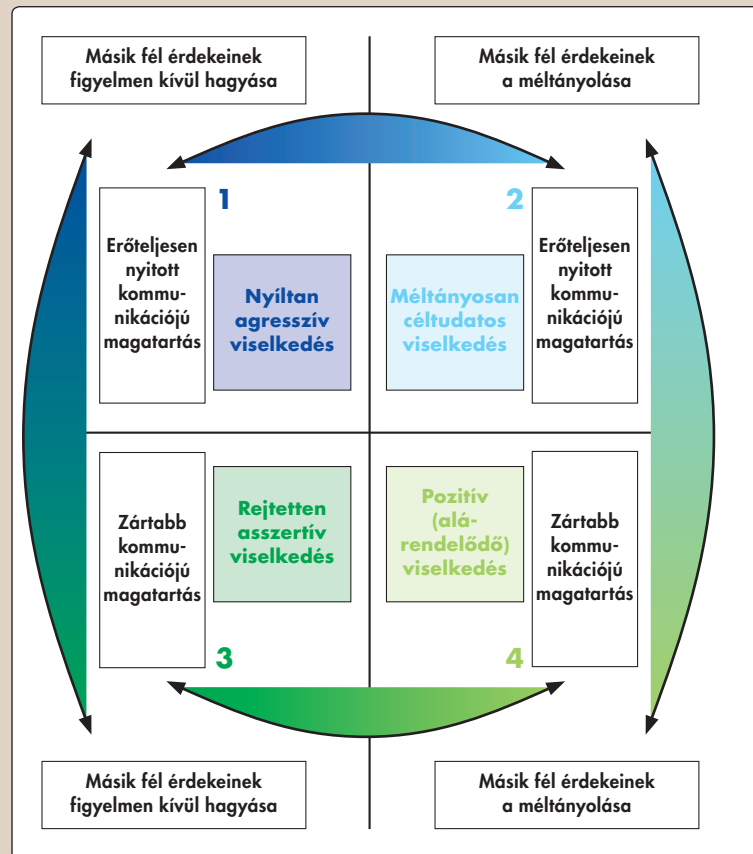
bak viselkedése igen imponálónak tűnhet a számára.

George de Buffon francia akadémikus közkinccsé vált botmota szerint „Le style c'est l'homme meme”, azaz a stílus maga az ember. Vajon joggal feltételezzük-e az emberek egy talpig fekete bőrből és szegecsből öltözött, ménesnyi lóerőt nyergelő fiatalról, hogy eleve agresszív? A televíziócsatornák bűnügyi műsorai az interjúalanyok a bűnügyek üldözői és üldözöndői oldalán ugyanazokat a külső stílusjegyeket viselik: kopaszok, napszemüvegek, kigyúrtak. A nyelvi stílusjegyek is hasonlatosak, mintha azonos volna a követendő példa. Véletlen ez?

Az emberek mindennapi viselkedése mögött számos motiváció húzódik meg, ezek között vannak olyanok, amelyek a személyiségből erednek, és vannak olyanok, amelyek a divat szüleményei. A személyiség a gének által örökített jegyek és a környezetbe való beilleszkedés, a szocializáció

1. ábra

A magatartási minták osztályozása



ötvezetéként alakul ki. A magatartás a személyiségjegyek és a helyzethez való tudatos, valamint ösztönös alkalmazkodás együttese. Az ember konkrét, adott helyzethez kapcsolódó „megnyilvánulása” a viselkedés, a stílus pedig a viselkedés szintjén jelenik meg.

A magatartás formáinak többféle osztályozása ismert, ezek közül a következők a BKIK által közölt⁶ mintát követik. Négy alapvető magatartási mintát lehet megkülönböztetni. Az osztályozás annak alapján történik, mennyire nyitott vagy zárt az illető személy kommunikációja, illetve mennyire veszi figyelembe mások céljait, igényeit, jogait. A két dimenzió külön-külön is vizsgálható.

Ha az ábrát középen egy vízszintes vonallal kettévágjuk, akkor felül azt a két mezőt látjuk, amelyek az erőteljesen nyitott kommunikációjú magatartásmintákat mutatják. Mi ezekre a jellemző? A saját érdekek erőteljes és egyértelmű képviselése, a világos szókimondás.

Az ábra alsó felén a zártabb kommunikációjú mezők vannak. Mit lehet ezekről mondani? A saját érdekek és vélemények fedettek maradnak, nem derül ki az, hogy az illető személy mit forgat a fejében: lehet támogató, de lehet az ellenkezője is. Ha az ábrát függőleges irányban osztjuk ketté, akkor a bal oldalon azok a minták találhatók, amelyek úgy szolgálgják a saját célokat, hogy a másik fél érdekeit nem (vagy kevésbé) veszik figyelembe. A jobb oldali két mező mintái a másik felet méltányolják, tekintettel vannak rá, és ezt kifejezésre is juttatják (1. ábra).

A négy mező együttes elemzése további magatartási formák bemutatását teszi lehetővé.

1. A nyíltan agresszív viselkedés (a bal felső mező) jellemzői

- Amikor kifejezésre juttatjuk igényeinket, ötleteinket, de háttérbe szorítjuk mások igényeit, ötleteit, vagy nem veszünk azokról tudomást.
- Amikor a hibák, problémák miatt másokat hibáztatunk.
- Amikor gúnyolódó, leereszkedő vagy ellenséges képet mutatunk.

kedő vagy ellenséges képet mutatunk.

- A cél: mások legyőzése és elnyomása által a saját törekvések érvényre juttatása, nem véve figyelembe mások céljait.

2. Asszertív vagy méltányosan céltudatos viselkedés (jobb felső mező)

- Amikor kifejezésre juttatjuk igényeinket, ötleteinket, érzéseinket annak elismerését is kifejezve, hogy másoknak is joguk van ugyanezt tenni.
- A cél: összpontosítás a feladatok hatékony megoldására, párosulva az emberek jogainak tiszteletben tartásával. Törekvés olyan módon való cselekvésre, ami fejleszti saját magabiztosságunkat és önbizalmunkat, egyszersmind másokét is.

3. Rejtetten agresszív viselkedés (bal alsó mező)

- A saját igényeinket, ötleteinket tekintjük egyedül fontosnak, háttérbe szorítjuk mások igényeit, ötleteit, vagy nem veszünk azokról tudomást, de ezeket nem hozzuk a másik tudomására.
- Amikor a hibák, problémák miatt másokat hibáztatunk, de ezt nem hozzuk a tudomására nyílt formában.
- Amikor gúnyolódó, leereszkedő vagy ellenséges képet ugyan nem mutatunk nyíltan,

de ez az érzés rejtve megvan bennünk.

- A cél: mások legyőzése és elnyomása által a saját törekvések érvényre juttatása, nem véve figyelembe mások céljait úgy, hogy nem vállaljuk a nyílt harcot. Ennek okai lehetnek taktikai jellegűek és személyiségből fakadóak is.

4. A passzív, másként alárendelődő viselkedés (jobb alsó mező)

- Amikor feltétel nélkül eleget teszünk mások kérésének, elvárásainak.
- Amikor nem juttatjuk kifejezésre igényeinket, ötleteinket.
- A cél: elkerülni mások megsértését, a konfrontálódást, illetve a helyeslés és jóváhagyás elnyerése mások részéről.

A magatartási, viselkedési jellemzőket már gyermekkorban kezdjük megtanulni, és ez a tanulási folyamat életünk végéig tart. Alapul véve, hogy minden helyzet más és más viselkedési válaszokat hív elő, az a fontos, hogy az adott helyzetnek megfelelően viselkedünk-e, következésképpen lehet az agresszivitásnak is szerepe abban, hogy mennyire vagyunk eredményesek, hatékonyak.

A magatartás tanult formái azokhoz az életformákhoz és élethelyzetekhez is szorosan

kapcsolódnak, amelyek élete során az embert alakítják. A magatartásformáknak üzenetértékük van: arra utalnak, hogy milyen értékeket vallunk magunkénak, milyen normák és szabályok azok, amelyeket szívesen követünk.

Egy amerikai pszichológus, Harris nevéhez fűződik az „Oké-karám” fogalma. Ennek lényege az, hogy gondolataink, érzéseink egyik meghatározó tényezője: miként vélekedünk magunkról és másokról, illetve mennyire tartjuk jónak magunkat és másokat. A Harris-féle séma közlekedési változatát az ugyancsak amerikai Sanders dolgozta ki. Sanders nyomán⁷ a jó-rossz ítélet négyféle kombinációja az előbbi sémához igazítható. A négyféle kombináció a következő:

- a sündisznó (– –): én sem vagyok jó, te sem vagy jó;
- a tigris (+ –): én jó vagyok, te nem vagy jó,
- a nyuszi (– +): én nem vagyok jó, te jó vagy;
- a kiskutya (+ +): én is jó vagyok, te is jó vagy.

A különféle magatartási minták – ahogyan az a 2. ábrán is látható – teljes mértékben összhangban vannak a Harris-Sanders-féle osztályozással.

A nyíltan agresszív viselkedésű (1) tigris (+ –) gyors és vérszomjas, ő az, aki versenyez, büntet, támadó és könnyelmű, mert azt hiszi, hogy ő nem tévedhet. A méltányosan céltudatos viselkedésű (2) kiskutya (+ +) legfőbb jellemzője, hogy jól érzi magát a közlekedésben, nehéz kihozni a sodrából, hamar feltalálja magát és határozottan cselekszik. A rejtetten asszertív viselkedésű (3) sündisznó (– –) két vagy négy keréken járó életveszély, saját magát is utálja. Hajlik az ittas vezetésre és/vagy a felelőtlen kockázatvállalásra (minél rosszabb, annál jobb). A pozitív, alárendelődő viselkedésű (4) nyuszi (– +) szorong, rosszkedvű, bizonytalan, és minél jobban igyekszik, annál több galibát okoz. Sanders úgy véli, hogy nem érdemtelen megtudni, hogy mi magunk hová is tartozunk, mert mindenkiből lehet „kiskutya”, ha fel-

2. ábra

A magatartásminták és a magunk és mások viselkedéséről alkotott vélemények összhangja

TIGRIS		KISKUTYA	
+	–	+	+
1	Nyíltan agresszív viselkedés	2	Méltányosan céltudatos viselkedés
3	Rejtetten asszertív viselkedés	4	Pozitív (alárendelődő) viselkedés
–	–	–	+
SÜNDISZNÓ		NYUSZI	

Ismeri, hogy hol áll most a karámban, és milyen irányban kell változnia.

Az eddig leírtakat összefoglalva – a közlekedésbiztonság szem előtt tartásával – megkísérjük rögzíteni az agressziót mint magatartásformát, mint egy esetleges erkölcsi tényezőt. A társadalmi normákhoz igazított agresszió olyan magatartásforma, amikor az egyén az adott feladat megoldására az átlagosnál nagyobb energiát fordít. Az agresszióknak attól függően, hogy a cselekvés hogyan realizálódik, vannak pozitív és negatív összetevői. Ez utóbbiak sem egyértelműen károsak, ha társadalmi szinten vizsgáljuk, hiszen a bűnözés és a törvénytisztelő magatartás között kimutatható összefüggések vannak. Az agresszió csökkenthető, mégpedig büntetéssel, olyan büntetéssel, amelyik se nem túl szigorú, se nem túl enyhe. Járható út az alternatív viselkedésnormák jutalmazása, vagy például az empátia fejlesztése. A közúti forgalomban egyedül a méltányos, céltudatos viselkedésű „kiskutya” típus a legkevésbé veszélyes, a másik három: a nyíltan agresszív viselkedésű „tigris”, a rejtetten asszertív viselkedésű „südisznó”, valamint az alárendelő viselkedésű „nyuszi” valamilyen formában balesetveszélyes helyzetet teremt (támadó jellegű vagy felelőtlen kockázatot vállaló, illetve szorongó típus).

Következtetések

Az agresszióról, a viselkedésmintákról, a jövőt modellező forgatókönyvekről leírtak azt sugallják, hogy a közúti balesetek növekedése mögött egy közel egy-másfél évtizede tartó folyamat rejtezik. A rendszerváltozás óta felnőtt generáció már az önmegvalósítás korszakában volt tinédzser, így a társadalmi szolidaritásról a 35 év alatti korosztály tagjainak feltehetően homályos elképzelései vannak. Amit látnak, tapasztalnak, az az anyagi javak, jöszögek megszerzésére irányuló hajszája. Az üzleti életben csak a „rámenősek”, a kockázatot

vállalók boldogulnak, a „nyuszi” és „südisznó” a „tigrisek” mögött folyton lemaradnak, a vesztes pozíciója jellemző rájuk. A Jacques Delors vezette munkacsoport forgatókönyvei közül a „Diadalmas piacok” szcenáriója látszik megvalósulni. Az anyagi javakért folyó hajszában úgy tűnik, mintha az elmulasztott éveket igyekeznénk behozni, bepótolni azt, amit már nem lehet.

Az önmegvalósítás pozitív vonásai nem jelennek meg markánsan sem az oktatásban, sem a mindennapokban. A feszültség agressziót szül, az agresszió a mai társadalom egyik jellemző bélyege; a türelmetlenség, az intolerancia uralja a magatartásformákat. A társadalmi normákhoz, így a közúti közlekedési szabályokhoz igazodni, azokat betartani nem sikkes, sem divatos, mondhatni azt is, hogy „snassz”.

A közúti közlekedés piacát (a termékek és szolgáltatások piacát) gyors változások jellemzik, ezzel szemben az emberek viselkedését pozitív irányban befolyásolni meglehetősen nehéz és hosszadalmas folyamat. A médiában túlságosan gyakori az erőszak bemutatása, még a napi hírekben is (öböl-háború, délszláv háború, iraki háború, katasztrófák stb.). Hiányoznak az agresszió csökkentését elősegítő pozitív minták, mint például a nem agresszív viselkedés jutalmazása. Szinte egy helyben topog a frusztrációt eredményező jelenségek (mint a szegénység, a munkanélküliség) csökkentése, a kooperációs szellem helyett a versenyszellem dominál, az empátikus készség és a másikként érzett felelősség teljes mértékben háttérbe szorult.

A fentiekből következően a közlekedésbiztonság, a balesetek megelőzése nem lehet egyetlen szervezet (például a rendőrség) feladata, hanem az az egész társadalom közös ügye. Érvként szokták felhozni, hogy a balesetek számának növelésében az is szerepet játszik, hogy a közúthálózat kiépítése nem tartott lépést a járműállomány növekedésével. Ez a meg-

állapítás csak részben igaz, mert – mint ismeretes – a közúti közlekedési balesetek túlnyomó része (80-85%-a) az ember hibájából következik be. Sokáig azt hittük, hogy az az amerikai mondás, mely szerint „Magyar az, aki a forgójajton mögötted lép be, és előtted lép ki.” pozitív kicsengésű. A közúton közlekedők magatartását látva ez a mondás inkább negatív töltetű.

A közúti közlekedési balesetek anyagi szempontból a GDP 2%-át érintik. Ez azt is jelentheti, hogy lenne fedezet a balesetek csökkentését elősegítő programok, eszközök finanszírozására; igaz, hogy ez a fedezet nem a bevételi oldal pozitív előjelű tételei között, hanem a kiadási oldal kiadást csökkentő tételei között jelenne meg, egyféle alternatív költségként.

Ha elfogadjuk azt a premisszát, hogy a közúti közlekedési balesetek növekedésének elsősorban társadalmi, morális okai vannak, akkor ebből kiindulva javaslatok is tehetők arra nézve, hogy milyen intézkedéseket lehetne, kellene hozni, illetve mely – már használatos – módszert, eszközt lehetne, kellene megerősíteni.

Az agresszió csökkentésére szolgáló módszereket figyelembe véve érdemes lenne egy olyan, az egész országra kiterjedő, több évre szóló komplex programot kidolgozni, amely kiterjed az életszínvonal emelésére, a lemaradók megsegítésére, végül is az egész társadalomra, valamint a közúti közlekedési balesetek megelőzésére egyaránt. Ebben nagy szerepe lenne a közszolgálati médiának. Mivel ez utóbbit részben az állami költségvetésből finanszírozzák, a közlekedésbiztonsággal foglalkozó adások számát, terjedelmét és tartalmát lenne hasznos növelni.

Az ember-út-jármű hármásból kiindulva a balesetek növekedését több tényező szuperponálódása okozza. Valójában nem a műszaki tényezők azok, amelyek a balesetek számának csökkentésében meghatározóak lehetnek, hanem az emberi tényezők.

Az emberi tényező alakítása igen szerteágazó módszerekkel, eszközökkel lehetséges. Az egyik megoldás a közúti ellenőrzések számának a szaporítása lehet. A közszolgálati média fokozottabb szerepvállalása mellett az iskolai és járművezető-képző oktatásban is fel kellene hívni a figyelmet az agresszív vezetés káros hatásaira és a defenzív vezetés előnyeire. Emellett lehetne mozgó, az országot járó multimédiás ismeretterjesztő előadásokat szervezni, felhívni a figyelmet a szolidaritás fontosságára, bemutatni a pozitív példákat és „elrettentésül” a balesetek káros, sokszor tragikus következményeit.

A közúthálózaton a különösen balesetveszélyes helyeket esetleg figyelemfelkeltő táblákkal, útburkolati jelekkel lehetne ellátni (amire számos példát már találni). Természetesen az országos jellegű komplex program részeként az útburkolatok javítása, a fenntartási munkák optimalizálása is szerephez jutna (azaz nem a maradékulven történe).

A járművek biztonsági elemeit, tényezőit a járműgyártók folyamatosan javítják. Ennek következtében a járművezetők jobban bíznak az autóban, mint amennyire indokolt lenne. A felvilágosító tevékenység egyik elemét képezhetné annak bemutatása, hogy a biztonsági berendezések hatásossága sem végtelen.

Dr. Pálfalvi József

Jegyzetek

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

⁵ Zsolt P. (É. sz. nélkül): Az agresszió. A szociálpszichológia és a szociobiológia agresszió felfogása. www.bolcsweb.hu/dox/agresszio.doc

⁶ Mindig megtalálom a megfelelő viselkedést? Magatartás és viselkedés. (É. sz. nélkül) www.bkk.hu/education.php

⁷ Közlekedési teszt: helyünk a karámban. IPM, 1987. március. pp. 167–169.