

## Melléklet: Közlekedésbiztonság - Közlekedési környezetvédelem

**Prof. Dr. Holló Péter**

kutató professzor

KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

e-mail: [hollo.peter@kti.hu](mailto:hollo.peter@kti.hu)

### Közlekedésbiztonsági kultúra - új fogalom a szakmában

Immár negyedik alkalommal hirdeti, illetve rendezi meg a Közlekedéstudományi Egyesület – számos közintézmény, vállalat, társadalmi szerv stb. közreműködésével – a „Közlekedési Kultúra Napja”-t. Az egyre szélesedő és szinte mozgalommá váló esemény jó alapot ad ahhoz, hogy a nem is nagyon távoli jövőben az esemény nemzetközivé váljon.

DOI 10.24228/KTSZ.2018.2.5

A közlekedési kultúra fogalmát már régóta ismerjük, többé-kevésbé sejtjük, érezzük mit is takar a két szó. Az előzékeny, udvarias, mások érdekeit és a közlekedési szabályokat figyelembe vevő, biztonságos vezetési stílust. Bíró József (a KTE főtitkárhelyettese) kezdeményezésének köszönhetően már létezik a közlekedési kultúra napja is (május 11.), hallottunk már alapítványról a kulturált közlekedésért, stb. Kétségtelen, hogy a biztonság is szerves része a kulturált közlekedésnek, ennek ellenére a kulturált közlekedést elsősorban az egymás közötti kapcsolattartásban érezzük irányadónak. A közlekedésbiztonsági kultúra már kifejezetten a közlekedésbiztonságot tekinti a legfontosabb szempontnak.

Külföldön – elsőként az Amerikai Egyesült Államokban - már egyre többen beszélnek a közlekedésbiztonsági kultúráról, sőt több, EU által finanszírozott kutatási projekt is foglalkozik ezzel. Ugyan ezek a kutatások még folynak, végső eredményeiket előre láthatóan a közeljövőben, a jövő évi TRA (Transport Research Arena) konferencián adják közre. Ennek ellenére már sok részeredmény hozzáférhető, így aztán érdemes megbarátkozni a kifejezéssel, érdemes megismerni, mit is értenek alatta a szakemberek. Olyannyira előtérbe került a téma az utóbbi években, hogy a FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes, Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Kutató Intézetek Fóruma) 25 éves jubileumi ülésén (Brüsszel, 2016. nov. 30.) az elhangzó négy előadás egyike (Klaus Machata, a szervezet alelnöke, KfV, Ausztria) is erről szólt.

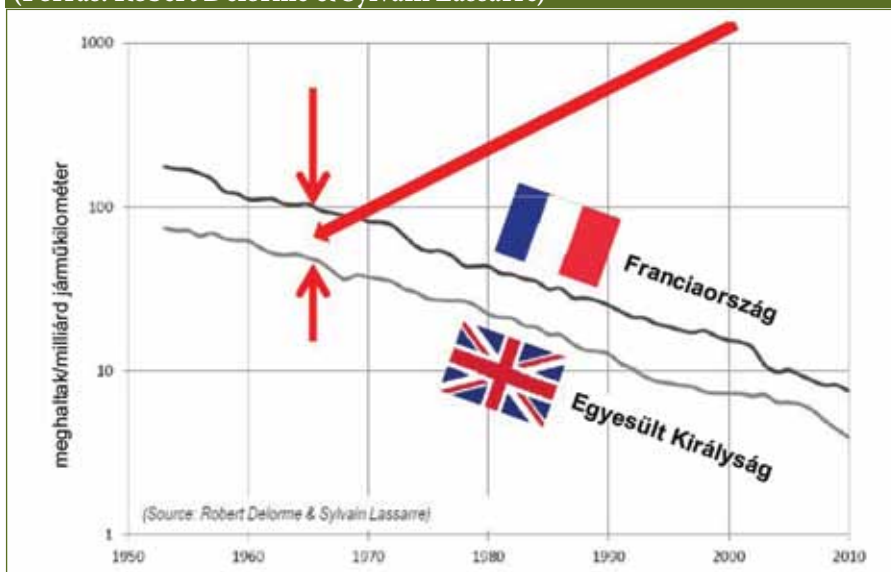
Az előadás címe: „Közlekedésbiztonsági kultúra – új paradigma a közúti közlekedésbiztonsági kutatásban?” Az említett szervezet 2014 áprilisában kidolgozott egy olyan helyzetfeltáró anyagot (position paper), amely – a következő évtized kulcsfontosságú közúti közlekedésbiztonsági kutatási kihívásai között - egyaránt hangsúlyozza a kulturális sokféleség és a magatartásváltozás fontosságát.

A kulturális sokféleséggel kapcsolatban az anyag megjegyzi: „az értékekben, attitűdökben és magatartásformákban tapasztalható különbségek megértése nélkül sem a közlekedésbiztonsági politikák, sem az azokból fakadó intézkedések nem lehetnek igazán hatékonyak, sőt, még a kívánttal ellentétes hatást is elérhetnek.”

A magatartásváltozással kapcsolatban a dokumentum hangsúlyozza: „a megfelelő nevelés és tréning szükséges, ám nem elégséges előfeltétele annak, hogy elérjük a kívánt, fenntartható magatartásváltozást.” Hozzáteszi: „ma még nem tudjuk, mely módszerek a leginkább célra vezetőek és költséghatékonyak a célcsoport magatartásának megváltoztatására.”

Hogyan is definiálható a közlekedésbiztonsági kultúra? Ward és társai (2015) szerint: „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. Machata előadásában többek között elmondta, hogy a többi közlekedő általunk érzékelt magatartása hatást gyakorol saját magatartásunkra. Megállapította, hogy nem igazán erősségünk más közlekedők magatartásának értékelése, megítélése, mint ahogyan hajlamosak vagyunk arra is, hogy túlbecsüljük a kockázatos magatartás gyakoriságát. Az előadó érdekes ábrán próbálta szemléltetni a téma jelentőségét. Összehasonlította Franciaország és az Egyesült Királyság közúti baleseti halálozási kockázatának alakulását.

**1.ábra: A közúti baleseti halálozási kockázat (meghaltak/egymilliárd járműkilométer) alakulása Franciaországban és az Egyesült Királyságban. (Forrás: Robert Delorme & Sylvain Lassarre)**



Feltételezte, hogy a két idősor közötti különbség a közlekedésbiztonsági kultúra eltérő szintjéből adódik. Nos, elképzelhető, hogy ez így van, azonban ezt nem könnyű bizonyítani, hiszen számos egyéb tényező is magyarázhatja ezt az eltérést.

Érdekes példát mutatott a biztonsági kultúra szintjeire Timo Lajunen (Finn Közlekedési Kutatási Központ) kutatásaira alapozva. Az egyes szintek egy ország, egy intézmény, egy vállalkozás érettségét jellemzik. Öt szintet különböztet meg, amelyek a következők:

1. szint (kóros, „beteges”): „- Miért pazaroljuk az időnket a biztonságra?”
2. szint (reagáló, az események után kullogó): „- Majd teszünk valamit, ha történik egy baleset.”
3. szint (bürokratikus): „- Vannak megfelelő rendszereink, hogy valamennyi azonosított kockázatot kezeljünk.”

4. szint (kezdeményező, proaktív): „- Mindig készségben állunk az esetleg felbukkanó kockázat kezelésére.”

5. szint (alkotó, létrehozó): „- A kockázatok kezelése minden tevékenységünk integráns része.”

A szintek természetesen 1-től 5-ig haladva növekednek, tehát az 1. szint a legkevésbé érett gondolkodásmód, míg az 5. a leginkább érettnek tekinthető, ahol a kockázatok kezelése rendszer-szintű, valamennyi tevékenység integráns részét képezi.



(Forrás: ORFK-OBK)



(Fotó: Iró Zoltán)

A bevezetőben említett kutatások közül említést érdemel még a „TraSaCu” (Traffic Safety Culture) című téma, amelyhez az EU Horizon 2020 RISE projektje nyújtott finanszírozást. Ennek célja a kulturális megközelítés kifejlesztése volt a közúti közlekedésbiztonsági kutatások és a baleset-megelőzés területén. A munka során két országot és az Amerikai Egyesült Államok egy államát - Albániát, Ausztriát és az USA Virginia államát - elemezték és hasonlították össze mennyiségi és minőségi adatok alapján. Azért választották ezt a három területi egységet a közlekedésbiztonsági kultúra szempontjainak szemléltetésére, mert ezek sok – történelmi és társadalmi - szempontból különböznek egymástól. Így például a gazdaság fejlettségében, a népesség összetételében, de a demokrácia és motorizáció történetében is nagy különbségek mutatkoznak közöttük.

Az elemzés alapját a közlekedésbiztonsági szakértőkkel készített interjúk adták, közöttük egyaránt voltak gyakorlati szakemberek, kutatók, rendőrök, kormányzati és közigazgatási hatóságok alkalmazottai is. A kutatás keretében 20 interjú készült, 8 Albániában, 9 Ausztriában, 4 pedig az USA Virginia államában. A válaszokat anonim módon kezelték, és azokon kívül közlekedésbiztonsági adatokat és társadalmi szempontokat is felhasználáltak az elemzés során. Az összehasonlító elemzést az alábbi négy, a repülés közlekedésbiztonsági kultúráját leíró szempont figyelembevételével végezték (Wiegmann és társai, 2007.):

1. Kiemelt figyelem a kormányzat részéről (a közúti közlekedésbiztonság javítására szolgáló források elosztása, intézményesített biztonsági normák);
2. Társadalmi ellenőrzés (a szabályok kikényszerítése, rendőrség és a gépjárművezető oktatók, mint mintaértékű résztvevők);
3. Reális és pontos információk (megbízható baleseti adatok, kulturális minták átadása a gépjárművezető-képzés során, média, stb.)
4. Kockázat tudatosság és érzékelés (különleges helyzetekhez való alkalmazkodás alapvetően nem hivatalos, hétköznapi szabályok és normák alapján).

A kutatók feltételezik, hogy mind a négy területen jelentős fejlődést kell elérni ahhoz, hogy hatékony rendszerként alakuljon ki a közúti közlekedésbiztonsági kultúra.

A szabályok betartatásával kapcsolatban említést érdemel, hogy még sok országban, így hazánkban is „vagány”, „jópofa” dolognak számít a gyorshajtas. A közfelfogás szerint egy kis gyorshajtas még nem a világ. Előfordul, hogy épp egy közlekedésbiztonsági konferencia résztvevői nevetve és cinkos egymásra kacsintással mesélik, milyen későn indultak és milyen hamar odaértek a konferencia helyszínére. Vannak olyan nézetek is, amelyek szerint érdemes megváltoztatni azokat az előírásokat (így sebességhatárokat is), amiket nagyon sokan nem tartanak be. Ezzel a felfogással nem csak az a „baj”, hogy ilyen esetben nem szakember határozza meg a biztonsági követelményeket, hanem fordítva: követik a kialakult helyzetet, tehát nem forgalomirányításról van szó, hanem a forgalom „irányítja” a jogszabályt. E jogszabályok ellenzői szerint a 30km/h-s övezetekben a gépjárművezetők 80%-a gyorsabban halad a sebességhatárnál. Tapasztalatból tudjuk, hogy hasonló a helyzet a lakott területeken érvényes 50 km/h-s sebességhatárral is. Mindez azonban nem lehet érv a sebességhatár emelése mellett, hiszen akkor még tovább gyorsulna a forgalom és ez egyértelműen növelné a közúti balesetek kockázatát.

Természetesen a szakemberek egy percig sem gondolkoznak ezen, sőt, Svédországban már arra törekednek, hogy a lakott területen érvényes sebességhatárt 50 km/h-ról 30 km/h-ra csökkentsék.

A közlekedésbiztonsági kultúra szempontjából alapvető jelentőségű a sokak által ismert személyek, közéleti szereplők, politikai döntéshozók megnyilvánulása. Mint ahogy nagyon fontos a közlekedési helyzetekben folyamatosan mintát adó oktatók, továbbá a rendőrök példamutatása is. Így a biztonsági övet nem viselő vagy vezetés közben kézben tartott mobiltelefont használó



rendőr semmiképpen sem lehet „jó üzenet” ebből a szempontból.

Az elemzési eredmények szerint Ausztria és az USA Virginia állama sok közlekedésbiztonsági szempontból hasonló, azonban Albánia jelentős eltérést mutat hozzájuk képest. A legnagyobb hiányosságok a jogi szabályozás és az előírások betartatása területén tapasztalhatók. Ebben az országban még sem a demokrácia, sem a motorizáció nem tekint vissza jelentős múltra. Itt a legnagyobb a baleseti kockázat a vizsgált három ország közül.

Albániában a biztonságot még nem tekintik értéknek sem a döntéshozók, sem az intézmények (pl. autósiskolák), sem a közlekedők.

Sokat elárul az ottani viszonyokról az a megfigyelés, hogy egy kijelölt gyalogos átkelőhelynél 160 esetből csupán két alkalommal adott elsőbbséget a gépjárművezető az áthaladó gyalogosnak. Ausztria sokkal fejlettebb közlekedésbiztonsági kultúrával rendelkezik, annak ellenére, hogy még itt sem eléggé elterjedt az „első a biztonság” szemlélet sem a közlekedők, sem a politikusok között. Az osztrák gépjárművezető-képzés és kutatás ugyanakkor nagyon fejlett és erős közlekedésbiztonsági kultúráról árulkodik.

Virginia állam példája azt mutatja, hogy az erős nemzeti és regionális közlekedésbiztonsági irányítás nem szükségszerűen jár együtt kedvező balesetszámokkal.

Úgy gondolom, Magyarországon is fontos lenne e téma kiemelt kezelése, hiszen a közúti biztonság szintje jelentősen függ a közlekedők hozzáállásától, szabálybetartási szintjétől. Attól, hogy mennyire vallják értéknek a biztonságot, hogy milyen szintű a biztonság tudatuk, hogy mennyire toleránsak a közlekedés többi résztvevőivel szemben. Gyakran említik – nem véletlenül – Svédországot, vagy az Egyesült Királyságot követendő példaként. Annyi bizonyos, hogy ezekben az országokban jelentősen magasabb szintű az egymás iránti tolerancia, a szabálytisztlet, a biztonság tudat.

