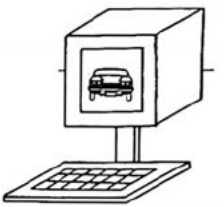
[redacted]

H

PILLANATKÉP

a magyar autósokról



Mindennapi beszélgetéseink során csakúgy, mint hírközlési eszközeink különböző csatornáin visszatérő téma: kik és milyenek a 80-as évek magyar autósai. Időnként beszámolók látnak napvilágot, amelyek arról szólnak, hogy hol tart a magyar motorizáció. Sokan szidják a motorizált közlekedési résztvevőket mondván, hogy agresszívek, közönségesek, nem törődnek mások érdekeivel. A kutatások arról is említést tesznek azonban, hogy a többség feltűnés nélkül vesz részt a forgalomban, s csak egy kisebbség okoz visszatérő nehézségeket. Hasonlóképpen régi felismerés, hogy az embernek (általában) nincs kétféle tudata, két különböző személyisége: egy a mindennapi élet és megint egy a közlekedés számára. Amíg azonban a mindennapi társas viselkedési formák tanúsítása során az embernek általában van ideje átgondolni döntéseit, s tetteit nagyrészt a többség számára kedvező színben megjeleníteni, addig a közlekedésben a mérlegelést csak korlátozottan lehetővé tevő döntést a reflexszerű cselekvés követi. Ezért az emberek kedvezőtlen személyiség-tulajdonságai az élet e területén kedvezőtlenebbül is „nyilatkoznak meg".

Túlzás volna azonban állítani, hogy az autósokról bővében lennénk az információknak. Pedig ezekre szükség volna, hogy bizonyos véleményeket kritikusan szemlélhessünk: megcáfolhassuk vagy megerősíthessük őket. Ilyen pl. az a még mindig fel-felbukkanó nézet, amely a lakosságot két csoportba sorolja: egyik oldalon állnak a jómódúak, akik a karosszéria védelmét élvezve veszik semmibe a másik oldalnak, a gyalogosoknak és a kétkerekűeknek az érdekeit. Ez utóbbiak szerencsétlenek, védtelenek, ügyetlenek, akik még saját érdekeik védelmére sem képesek, és akik így teljes mértékben kiszolgáltatottak a kisebbségnek.

Kétségtelen, hogy jó tíz-húsz évvel ezelőtt ilyen ellentétekről minden további nélkül lehetett beszélni. De vajon hol tartunk manapság? Mennyiben tér el az autós a gyalogostól?

A továbbiakban e körben maradva foglalom össze az általam feltárt tudnivalókat. Erre az ad lehetőséget, hogy a Társadalomkutatási Informatikai Társulás (rövid nevén: TÁRKI) a 18 éven felüli lakosságra reprezentatív felmérést végzett. Összesen 6000 személy adatainak felvitele útján, melynek során a következő kérdés is elhangzott: van-e önöknek autójuk? Az 1986 májusában végrehajtott ún. TÁRKI I. interjús kikérdezéshez – amelynek során 430 változóval sikerült ismeretekhez jutni – 1986 őszén társult a *Sajó András* által irányított jogtudatvizsgálat is (TÁRKI II.), amely szintén számos érdekes eredménnyel szolgált. A vizsgálatok a kiemelt kormányprogramként kezelt ún Társadalmi Beilleszkedési Zavarok (TBZ) kutatásának keretei között folytak.

Amint az idézett kérdés megfogalmazásából kitűnik: a felmérés az autóval rendelkező *családokat* kérdezi. A válaszok az autóval rendelkező családok valamelyik tagjának helyzetét, véleményét tükrözik. Ez pedig csak részben azonos akár az autótulajdonosokkal, akár az autóvezetőkkel, akár az autóvezetői engedéllyel rendelkezőkkel. (Ezt a korlátozást az anyag további részében végig figyelembe kell venni! Akkor is, amikor az „autós család" szóösszetétel helyett az „autósok" kifejezés szerepel.) Annál inkább ad információkat az autós családokról. S bár e családok mindegyik tagja szuverén, sőt autonóm személyiség, mégis mint egy kisebb közösség tagja – mégha esetleg nem is vezet autót – az autóveze-

tők jellemző tulajdonságaival, vélekedéseivel is „megfertőzött".

A jelenlegi áttekintésre a következő dimenziókban kerül sor:

1) Az autós családok megoszlása a lakosságon belül: nem, életkor, munkaterület és politikai szervezethez tartozás szerint.
2) Életmód-életminőség jellemzők.
3) Adatok az elkövetett és az elszenvedett devianciákról.

Itt szükséges megjegyezni, hogy a kiértékelés még nem fejeződött be. A most feltárt információk mintegy 300 ún. kereszttábla felhasználásával készültek el. A bonyolultabb matematikai-statisztikai elemzésekre ez után kerül sor, és a fontosabb közlekedésspecifikus jellemzők ismertetésére a későbbiekben természetesen ugyancsak sort szeretnénk keríteni.

1. Az autósok megoszlása

Tudjuk, hogy a hazai motorizáció szintje még jelentősen elmarad a Nyugat- és Észak-európai országokétól, ahol a felnőtt állampolgároknak már jóval több, mint fele rendelkezik személygépkocsival, míg nálunk csupán minden ötödik lakosra jut egy gépkocsi. Az azonban figyelemre méltó, hogy Magyarországon ma már *a családok 39,6%-ában van autó.* Talán ennél is érdekesebb, hogy az autóval rendelkező családok 10,4%-a már második gépkocsit is birtokol. Itt említem meg, hogy amíg — amint azt majd látni fogjuk — az autóval rendelkezés tekintetében a különböző korosztályok részesedése meglehetősen eltérő, addig a második kocsi a különböző életkor csoportokban nagyjából egyenlő arányban oszlik meg.

A megkérdekezett férfiak 41,7%-ának, a nők 37,9%-ának van a családjában kocsi. Ez az eredmény nem tartalmaz semmi különlegességet, hacsak azt a kérdést nem veti fel, hogy akkor vajon mi az oka annak, hogy idehaza miért vezet még mindig olyan kevés nő autót.

Az *életkor* szerinti megoszlást kimutató korcsoportbontás a kezdő és végső kategóriákat kivéve egyenlő (10 éves) osztályokat tartalmaz. Ezt a csoportosítást mutatja be a következő táblázat:

Látható, hogy a legjobban ellátott a középső, a manapság sokat vitatott korosztály, s ettől kezdődően erőteljes csökkenést figyelhetünk meg, ami különösen a nyugdíjas korcsoportban szembetűnő. Ez — minden egyéb információval ellentétben — azt mutatja, hogy a fiatalabb korcsoportok a gyarapodás e mutatóját tekintve nem állnak rosszul. De legalábbis helyzetük sokkal jobb, mint az őket megelőző korosztályoké. Az sem kizárt azonban, hogy más az anyagi javak fontosságának és elérhetőségének rangsora, s ma pl. egy autó és egy lakás beszerzésének lehetősége között annyira nagy lett a távolság, hogy sokan azok közül, akik korábban még lakást vásároltak megtakarított pénzükön, azok ma már csak egy gépkocsit képesek megfizetni. Mivel a rákérdezés a családra történt: az is nyilvánvaló, hogy a mai fiataloknak mintegy fele már olyan családban él, ahol autó is van.

2. Életmód, életminőség

Nem szükséges különösebben hangsúlyozni, hogy mivel az autó egyfajta szükséglet kielégítését szolgálja, azt az egyén számos lehetősége determinálja. Ezek közül nem egy közvetlen vagy közvetett módon kihat a közlekedési elvárásoknak megfelelő viselkedésre. A most következő részben ezekkel foglalkozunk, mégpedig a következő csoportosításban:

- vagyoni helyzet,
- kulturális ellátottság,
- a szükségletkielégítés terjedelme,
- egészségi állapot.

A *vagyoni helyzet* dimenziójában a lakás- és jövedelmi viszonyokról kaphatunk áttekintést.

A *lakás*tulajdonosi viszonyokat elemezve megállapítható, hogy a gépkocsival leginkább ellátott családok szövetkezeti és öröklakás tulajdonosok. (Az előbbiek körében autóval rendelkezik a megkérdezettek 50,1%-a, az utóbbiakéban 57,5%-a.) Azonban e két csoport együttesen is csak a lakosság 14,3%-át teszi ki. A népesség 60,9%-a él családi házban, s e körben a családoknak csak 37,2%-ának van autója. E csoport az autóknak 57,2%-át birtokolja.

	Különféle korcsoportok eloszlása (%)					
	18–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–
KSH szerint:	11,7	20,5	19,0	16,1	15,7	16,9
Autósok:	15,5	26,1	25,6	17,8	10,6	4,5
Nem autósok:	11,8	20,3	15,1	15,0	17,0	20,9
Autóbirtoklási arány:	46,4	45,7	52,7	43,7	29,1	12,3

A lakáshoz jutás módját vizsgálva kitűnik, hogy akik OTP segítségével vásárolták a lakást, azok 53,1%-ának van kocsija, akik viszont öröklés útján jutottak önálló hajlékhoz, ahoknak csak a 27,6%-a rendelkezik autóval. Ez arra utal, hogy elsősorban nem a tulajdonhoz jutás lehetősége, hanem az adott célra mobilizálható készpénz mennyisége a döntő abban, hogy valaki autótulajdonosnak mondhatja-e magát vagy sem. Ebből a szempontból azonban mindenképpen érdekes, hogy még a szobabérlők 19,2%-ának is van autója.

A lakáshoz jutás jogcímét tekintve a tipikus (többségi) lakásszerzők körében az autósok az átlagosnál nagyobb arányban vannak képviselve, amit az magyaráz, hogy az albérlőknek csak 26,8%-a tudhatja magát autótulajdonosnak.

A lakóövezetet vizsgálva a legmagasabb arányban (69%!) a zöldövezeti városlakók, a legalacsonyabb arányban a régi munkáskolóniákon (17,2%) és a piszkos falusi övezetben (14,9%) élők rendelkeznek autóval. Megemlíthetendő azonban ehelyütt az is, hogy autóval az átlagot meghaladó arányban részesednek a lakótelepi lakásokban élők. A 10 és több lakásos épületben élők körében a legmagasabb (44,1%), az egylakásos épületekben élők körében a legalacsonyabb (37%) az autósok aránya. A kis eltérés mindenesetre azt mutatja, hogy ez a szempont az előbbi mutatóknál csekélyebb szerepet játszik a vizsgált kérdésben.

A lakásokban lévő szobák száma már érdekesebb mutató. Kitűnik, hogy a három szobás és annál nagyobb lakásban élők többségének – a szobaszám növekedése függvényében egyre nagyobb arányban – már van autója, ilyen viszont a lakásoknak csupán 25,9%-a. Az emberek relatív többsége (47,3%) kétszobás lakásban lakik, s körükben autóval rendelkezik a családok 37,8%-a. A lakószobaszám és az autóval rendelkezés között – e felmérés keretei között – viszonylag jelentős kapcsolat mutatható ki.

A vagyoni ellátottság további mérhető mutatói a telek és a nyaraló. Az itt szerzett ismeretek, ha meglepetéssel nem is szolgálnak, azonban a számadatok figyelemre méltók. A lakosság 10,4%-ának van telke, s közülük 70,3%-nak autója is van. A telekkel nem rendelkező 89,6%-os részarányt képviselők 94,9%-ának autója sincs. Az emberek 6,6%-ának van nyaralója, s közülük 73,4%-nak autója is van. A fennmaradó 93,4% 97,1%-ának autója sincs. Az adatok azt tanúsítják, hogy a lakosság túlnyomó többségénél sokoldalúan jobb módú kisebbség általában autóval is rendelkezik. Másként fogalmazva: ritka kivétel, hogy olyan ember vásárol telket vagy hétvégi házat, akinek nincs gépkocsija.

A *jövedelmi viszonyokat* többféle dimenzióban mértük. Ezek egy részének értelmezésekor nyomatékosan figyelembe kell vennünk a felmérés időpontját. Ugyanis az azóta eltelt idő alatt lezajlott gazdasági folyamatok (így pl. az inflációt részben kompenzálni hivatott fizetésemelések, majd a bérbruttósítás) figyelmen kívül hagyása esetén esetleg a kapott eredmények hihetetlennek tűnhetnek.

Természetes, hogy a jövedelmi kategóriák emelkedésével együtt növekszik az autóval rendelkezők aránya. Ma is érdekes eredmény, hogy a 2200 Ft alatti fizetési kategóriába sorolt (a lakónépesség 5%-a tartozott ide) személyek 29,1%-ának volt autója. A 8100 Ft feletti (felső 5%) jövedelműek 68%-a rendelkezett autóval. Nyomban hangsúlyozni kell: a kérdés a főállásból származó havi fizetésre vonatkozott. Ugyanez a megállapítás érvényes a házastárs fizetésére is. Itt is adódik érdekes eredmény, bár a fő tendencia az előbb ismertetettel azonos. Akinek nincs házastársa, azoknak 29,1%-a rendelkezik autóval. Akiknek viszont van, bár annak fizetése 2300 Ft alatti: 31,3%-a autótulajdonos is.

A főállásból származó alapfizetés kiegészítésére számos mérhető és mérhetetlen (bevallható és letagadandó) pénzforrás kínálkozik. Ezek egyike a túlóra. A megkérdezettek 17,6%-a túlórázott, s közülük 49,1%-nak volt autója. A házastársak 4%-a túlórázott, de itt kitűnt, hogy azokban a családokban, ahol a házastárs nem túlórázott, ott inkább van gépkocsi.

Az emberek 27,9%-a, a házastársak 6,5%-a vállal másodállást. Azonban akik ilyen munkát nem végeznek, azok körében inkább található gépkocsi. Az eredmények arra utalnak, hogy az emberek a főmunkaidőn kívüli pénzkereső tevékenységet elsősorban a legalapvetőbb szükségleteik kielégítése érdekében végzik.

Más a helyzet azok körében, akik jövedelmüket borravalóval is növelhetik, bár az eredmények jócskán elmaradnak a közvéleményben kialakult képtől. A megkérdezettek 3,7%-a vallotta, hogy rendszeresen kap borravalót. A házastársnak 4%-a tartozott ugyanebbe a csoportba. Az elsőként említettek 53,9, a borravalót kapó házastársak 60,7%-ának van kocsija.

Az anyagi jólétet még két mutató felhasználásával mértük – figyelembe véve azt, hogy mindkét szolgáltatás igénybevétele (ma már, illetve még) hazai viszonyaink között luxusnak számít. Az eredményeket a következő táblázat szemlélteti:

	Étterembe jár (%)		
	Soha	Ritkán	Gyakran
Autója van:	31,0	56,8	12,2
nincs:	54,5	37,5	7,9

Bár a két csoport közötti eltérés a táblázat számoszlopainak figyelemmel kísérésekor jól megfigyelhető, a nagy különbség a második mutatóként felvett videóval való ellátottság vizsgálatakor az igazán szembetűnő. Az adatok

szerint a lakosság 1,9%-a rendelkezik videóval, a családok 71,6%-ának azonban kocsija is van.

A vagyoni helyzet vizsgálatakor szerzett tapasztalatokat összegezve az állapítható meg, hogy

– a lakosságnak nincs olyan része, ahol az anyagi hátrány ellenére ma már legalább minden ötödik családnak ne volna gépkocsija. Egyetlen kivétellel: a rendkívül kedvezőtlen lakóövezetben élő emberekét, ahol csak jóval az említett arány alatt vannak a gépkocsival rendelkező családok. A másik szélső érték is ugyanezen dimenzió mentén jelentkezett.

A *kulturális ellátottság*ot két viszonylatban elemeztük: az indulás és a lehetőségek függvényében. Korábbi kutatások ismeretében feltételezzük, hogy az iskolai végzettség mérhetően és döntő mértékben meghatározza a kulturális ellátottságot és a társadalmi réteghelyzetet. Az sem közömbös, hogy az egyén milyen indíttatással kezdte meg önálló pályafutását, azaz milyen kulturális mintát hozott hazulról. A kulturálódási lehetőségeket ugyanakkor a lakásnak a művelődési intézményekhez mérhető távolsága, a kommunikációs eszközök igénybevételének lehetősége is meghatározza.

Az adottságok körén belül elsőként az *apa iskolai végzettségét* vizsgáltam. Ennek növekedése és a gyermek autóval való ellátottságának mértéke között egyértelmű pozitív kapcsolat van. Illusztrációként megemlítem, hogy a 8 osztályos iskolai végzettségű apák gyermekei 49,1%-ának, a befejezett főiskolai illetve egyetemi végzettségű apák gyermekei 59,5, illetve 58,3%-ának van kocsija. Érdemes azonban arra is figyelni, hogy az apák 3,1%-a nem járt iskolába, s a gyermekei 13,1%-ának van kocsija. Figyelmeztető adat, hogy már a 6–7 osztályt végzett apák gyerekei 36,9%-ának is van autója. (Ez a relatív többség.) Az apák 47,5%-ának 8 osztálynál kevesebb az iskolai végzettsége, s e csoport gyermekeinek kezében van az autók 46,3%-a.

A *családi körülmények* ugyancsak bizonyos szerepet játszanak. Bár a megkérdezettek többségét édesszülei nevelték: akik ilyen nevelésben részesültek, azok 40,6%-ának, akik nem, azok 31,3%-ának van kocsija.

Itt utalunk arra az adatra, amely szerint a cigánylakosság (3,6%) körében ma még a kocsiknak csupán az 1,6%-a van.

A legmagasabb *iskolai végzettség* és a kocsival való ellátottság között jelentős összefüggés mutatható ki. Az azonban tanulságos adat, hogy noha a népesség 4%-át kitevő egyetemi végzettségűek birtokolják az autók 6,6%-át, azonban a gépkocsik 51%-a 8 általánost vagy annál kevesebb osztályt végzett személyek kezében van. a házastárs iskolai végzettsége tekintetében viszont ilyen egyértelmű kapcsolat már nem állapítható meg. A 3,4% egyetemi végzettségű kezében van az autók 6,6%-a, de itt is figyelmeztető adat, hogy 45,1% legfeljebb 8 általános iskolai végzettséggel rendelkezik.

Akinek nincs autója, azok 56,4%-a, akiknek van, azok 70,3%-a véli úgy, hogy nagyon fontos az iskolázottság. A tanulás fontossága és az autóval ellátottság között már egyértelmű pozitív kapcsolat állapítható meg.

A *kulturálódási lehetőség* és az autóval ellátottság viszonyát három dimenzióban mértük. Az első a tömegközlekedés megállója és a lakástól mért távolság. A második a központnak a lakástól való távolsága. Erről a következő táblázat ad áttekintést:

	A távolság (%)		
	1–5 perc	6–10 perc	10 perc felett
Tömegközlekedés			
autó van	70,1	19,8	10,0
autó nincs	57,3	23,4	19,2
Központ			
autó van	69,9	20,2	9,9
autó nincs	57,9	25,5	16,6

A táblázat alapján látható, hogy a két csoport között lényeges a különbség. A számok egyúttal cáfolatát jelentik annak a széles körben elterjedt tévhitnek, amely szerint az emberek jelentős része azért tart autót, mert a tömegközlekedés nehezen érhető el, illetve napi bevásárlásaihoz van szüksége a jármű igénybevételére. Az embereknek csupán legfeljebb egytizede hivatkozhat ilyen indokokra.

Hazánk elmaradottságának egyik bizonyítéka a telefonellátottság alacsony foka. Az autósok ebből a szempontból is lényegesen kedvezőbb helyzetben vannak. Amíg az autóval nem rendelkezőknek csak 10,7%-a, addig az autósok 20,3%-ának van telefonja.

(folyt. köv.)