H

PILLANATKÉP
a magyar autósokról

A továbbiakban a *szükségletkielégítés* terjedelmét mutató ismérvekkel foglalkozunk. Ezt nagy mértékben determinálja, hogy az egyén milyen *beosztás*ban, mit, s *hogyan dolgozik.*

A lakosság 27,1%-a dolgozik kifejezetten szellemi, 40%-a kifejezetten fizikai beosztásban. Amíg az első csoportba tartozók 57, addig a második csoportba tartozók 33,6%-ának családjában van autó. A szellemi beosztásúak közül a szellemi szabadfoglalkozásúak körében a leginkább elterjedt az autó: 73,3%-uknak van gépkocsija. Ugyanez a szám az érettségi nélküli beosztottak körében 38,6%. Figyelemre méltó még, hogy a lakosság 34%-át kitevő diploma nélküli szellemi foglalkozásúak 55,2%-ának van autója. Ami a fizikai beosztásúakat illeti: itt a nem mezőgazdasági önálló foglalkozásúak körében 73,5%, s egyben a legmagasabb az autóval rendelkezők aránya. A másik végletet a segédmunkások alkotják, akiknek csak 15%-a rendelkezik gépkocsival. A fizikai beosztásúak 36,2%-át kitevő szakmunkások 42,7%-a birtokol autót.

Ezeknek az adatoknak az ismeretében már nem meglepő, hogy a munkavégzés szabadsága és az autóbirtoklás között is kapcsolat mutatható ki. A 7 fokozatú skála egyik végén áll az az állítás, miszerint nem rajta múlik, hogy mit, s hogyan dolgozik. Az autóval rendelkezők 18,6%-a, a kocsival nem rendelkező 25,4%-a adta ezt a választ. A skála túlsó végén szereplő állítással, miszerint csak rajta múlik, hogy mit, s hogyan dolgozik, az autóval rendelkezők 15,6%-a, az autóval nem rendelkezőknek viszont (s ez a lényeges eltérés a skála túlsó végén levő választól) csak 12,7%-a értett egyet.

A szükségletkielégítés terjedelmének egyik mutatója, hogy az egyén akar-e, képes-e évente legalább egyszer teljesen kikapcsolódni, s *nyaralás*sal eltölteni szabadságának legalább egy részét. A kapott adatok általában ijesztőek, bár a témakörben jártasak számára egyáltalán nem meglepőek. Az autós–nem autós csoport között azonban még itt is kimutatható különbség. Az autósok 42,3%-a, a nem autósok 64,3%-a egyetlen napot sem nyaralt az interjút megelőző egy éven belül. Így az sem csodálható, hogy az autósok 21,2%-a, a nem autósok 52,4%-a életében még nem hagyta el az ország határait.

A *kulturálódás* lehetőségei, a művelődés iránti igény ugyancsak több mutatóval mérhető. Elsőként az vizsgálható, hogy hány könyvvel rendelkezik az egyén otthon. Az eredményeket a következő táblázat mutatja be:

	Hány könyve van? (%)		
	1 sincs	1–50 db	51–100 db
Autós	1,8	15,9	13,0
Nem autós	16,2	30,1	13,4

A következő ilyen jellegű mutató az *olvasás* gyakorisága. Erről a következő összetett táblázatból alkothatunk képet:

	Az olvasás gyakorisága (%)		
	soha	ritkán	gyakran
Könyv: autós	12,0	49,8	38,2
nem autós	29,3	38,8	31,7
Napilap: autós	3,4	13,4	83,1
nem autós	12,5	16,1	71,4
Hetilap: autós	7,5	22,8	69,7
nem autós	19,4	22,6	57,9
Folyóirat: autós	23,1	36,1	40,8
nem autós	47,4	28,4	24,1

A kulturálódási igények és lehetőségek tehát a két csoportban bizonyos esetekben látványosan különbözőek. Ezen túlmenően fontos tapasztalat, hogy amennyiben olyan információk továbbítását célozzuk meg, amelyek minden autóst el kell érjenek, legnagyobb az esély az érintettek megtalálására, ha ezeket napilapokban, hetilapokban tesszük közzé.

A művelődés iránti igény további két mutatója a *színházba* és a *moziba járás* gyakorisága. Az autósok 52,4, a nem autósok 75,3%-a egy éven belül egyszer sem volt színházban. 1–5 alkalommal volt az autósok 37, a nem autósok 19,9%-a. Moziban az autósok 40,4, a nem autósok 61,3%-a az említett időszakon belül nem volt. 1–5 alkalommal az autósok 28,1, a nem autósok 18,0%-a, 6–10 alkalommal az autósok 3,4, a nem autósok 7,2%-a

volt. Az utóbbi adatok arra is figyelmeztetnek, hogy filmszínházak igénybe vételével semmiféle közlekedési információt nem éri meg az érintettekhez juttatni. A vizuális információközlés egyetlen célszerű közvetítője nyilvánvalóan a televízió.

A szükségletkielégítést nagyban befolyásolja az egyén *szociális helyzete*, valós és – ami talán még ennél is lényegesebb –, *megélt* szociális *biztonsága*. Az előbbiek négy, az utóbbiak két mutatóval voltak mérhetők.

A *családi állapot*ot vizsgálva az az érdekes eredmény adódott, hogy a legrosszabbul ellátottak az egyedülállóak. Amíg e csoportban (ide sorolva az elváltakat és az élettársi kapcsolatot fenntartó özvegyeket is) az autósok részaránya csak 16–18%, addig a házasok és a nőtlenek/hajadonok csoportjaiban 42,2%-nak van autója. Ugyancsak kissé meglepő, hogy – teljes mértékben eltérően a még néhány évvel ezelőtt is szlogenként használt „kicsi vagy kocsi" alternatívától – a *gyermekesek* pontosan olyan arányban birtokolnak autót, mint a gyermektelenek. (Egyébként a 18 éven felüli lakosság 77%-ának van gyermeke.) A gyerekek száma azonban más összefüggést mutat az autóbirtoklással. Amíg két gyerekig a gyerekesek felülreprezentáltak az autósok között, addig négy gyerektől rohamos esés tapasztalható. Amíg a gyerekesek 78,6%-át kitevő 1–2 gyerekesek 43,8%-ának, addig a 3 vagy több gyerekesek 24,3%-ának van autója.

Érdekes megfigyelés tehető, ha a *családban együttélők számából* indulunk ki, amelyről a következő táblázat ad áttekintő képet:

	A családban együttélők száma (%)				
	egyedüli	2 tagú	3 tagú	4 tagú	5 tagú
Lakosságon belül:	26,8	23,6	29,3	12,7	5,3
Autója van:	22,8	39,0	51,8	47,8	47,8

Miként látható, az egyedüliek körében igen alacsony az autóbirtoklási arány. Viszont – összehasonlítva a gyermekek számával – az együttélők számának emelkedése szinte semmit nem változtat a magas autóellátottsági arányon.

A szociális biztonság mutatói a megélt *munkahelyi hátrány* és az *elbocsátástól való félelem*. Az autósok 70,5, a nem autósok 53,5%-a érzi úgy, hogy munkahelyén valamilyen hátrányos helyzet éri. A jelentős eltérés – az eddigi adatok ismeretében – feltehetően nem a tényleges hátrányok ilyen nagy különbségéből fakad, hanem sokkal inkább abból, hogy a valós vagy vélt hátrányokat a két csoport eltérően éli meg. Az autóval rendelkezők körében nagyobb számban vannak olyanok, akik – magasabb iskolázottságuk, műveltségük, szélesebb látókörük folytán – érzékenyebbek a környezeti kedvezőtlen hatásokra, s kevésbé hajlandók abba beletörődni. Viszont a megszüntetés lehetőségeit kutatva a két csoport között már nincs különbség. Mindkét csoport 11,5 százaléka nyilatkozott úgy, hogy e hátrányok biztosan nem, 26,5%-a úgy (ez utóbbin belül az autósok 28,5, a nem autósok 24,8%-a), hogy a hátrány biztosan megszüntethető.

A munkahelyről való elbocsátás lehetőségét tudakoló kérdés abszolút számadatait – az elmúlt időszak tapasztalatai alapján – kritikusan kell értékelnünk. 1986-ban az autósok 71,3, a nem autósok 66,6%-a kizártnak tartotta, hogy munkahelyéről elbocsássák. Ma már ezek a százalékarányok bizonyára mások lennének. Az viszont feltehetően változatlanul igaz volna, hogy a két csoport között lényeges eltérés nem mutatkozna.

Az életmód és életminőség figyelemmel kísérhető az *egészségi állapot* közvetlen és közvetett mutatóival.

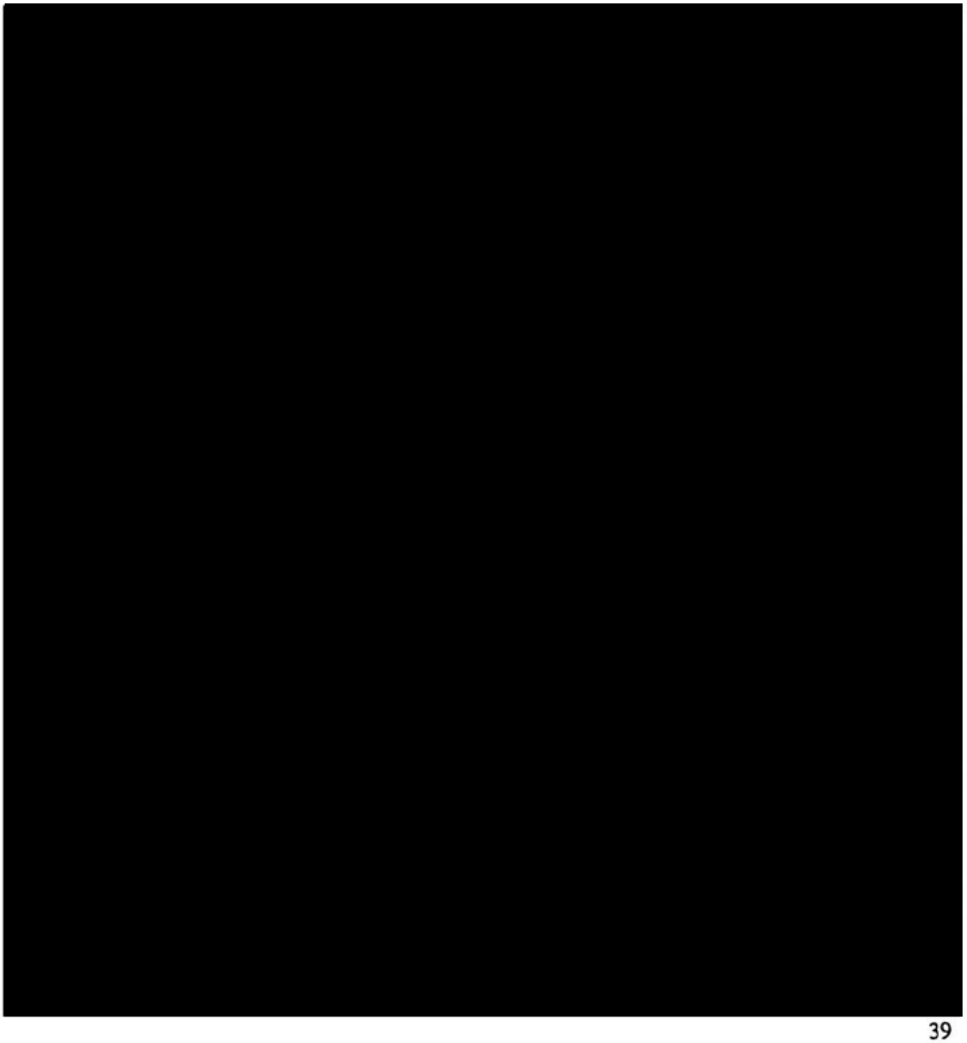
Közismert a magyar lakosság európai mércével mért kedvezőtlen egészségi állapota. Ezt megerősíti ez a vizsgálat is. Az autóval rendelkezők 22,4%-a szinte soha nem járt, 8,5%-a gyakran járt orvosnál. A nem autósokra vonatkozó adatok: 17,9%, illetve 17,0%. Aki már járt orvosnál (a „szinte soha" kivételével), azok közül az autósok 13,4%-a, a nem autósok 17,8%-a idegorvosnál is járt. Aki már járt idegorvosnál, azok közül az autósok 27,4%-a, a nem autósok 29,2%-a gondolt *öngyilkosság* elkövetésére. Az autóval rendelkező családok megkérdezett családtagjainak 38,2%-a, a nem autósok 31,5%-a el is követett már egy vagy több öngyilkossági kísérletet. Ez azt jelenti, hogy az idegorvosnál már járt autósok 65,6, a nem autósok 60,7%-a gondolt öngyilkosságra vagy ilyet már elkövetett. Ez a teljes autós populáció 3,8%-át teszi ki. Ez a szám annak ellenére figyelemre méltó, hogy – miként már korábban több ízben hangsúlyoztuk – a megkérdezett nem minden esetben azonos a családban autót vezető személlyel.

Ugyanezeket a fenntartásokat előre bocsátva kell figyelembe venni azt a tényt, hogy az autósok 47,1, a nem autósok 58,4%-a naponta szed *gyógyszert*.

Az *alkoholfogyasztás* közismerten a hazai közlekedésbiztonság egyik veszélytényezője. A kedvezőtlen ivási szokásokat több adat is bizonyítja. A megkérdezést megelőző 3 hónapon belül az autósok 10, a nem autósok 13,8%-a volt – saját elmondása szerint – részeg. Tény, hogy a családi háttér nem segíti kellő mértékben az ital és a járművezetés szétválasztását. Ez amiatt is van, mert az autósok 24, a nem autósok 31,6%-ában van olyan családtag, aki rendszeresen és mértéktelenül iszik.

Az ivási szokásokról egyébként a következő táblázat is áttekintést ad:

	Milyen gyakran iszik? (%)		
	soha	hetente	naponta
Bort: autós	24,9	22,6	7,6
nem autós	32,8	17,6	7,5
Sört: autós	25,4	30,2	10,2
nem autós	34,5	25,6	10,0
Tömény: autós	35,0	15,1	4,1
nem autós	43,0	15,0	7,8

A két hátsó oszlop adatai több mint figyelemre méltók. Aki hetente iszik, az ezt feltehetően jórészt hétvégeken teszi, s éppúgy nem biztos, hogy vezetésre képes állapotban ül volánhoz, mint az a kisebbség, amelyik naponta iszik. Nem tekinthető túlzottnak az a *feltevés*, hogy az autósoknak legalább 3–4%-a ittas állapotban vezet. Ez pedig a szó szoros értelmében nap mint nap legkevesebb 20–30 ezer olyan időzített bombát jelent mindannyiunkra, amelyik bármikor robbanhat. A hétvégi napokon ez a szám mintegy háromszorosára növekszik.

(Folyt. köv.)