



TraffiX

AZ ÉSSZERŐBB KÖZUTI KÖZLEKEDÉSERT

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TANULMÁNY



A MENTŐFOLYOSÓ INTÉZMÉNYÉNEK MAGYARORSZÁGI MŰKÖDÉSE ÉS IMPLEMENTÁCIÓS HIÁNYOSSÁGAI

SZABÁLYOZÁSI, VISELKEDÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZEMPONTÚ ELEMZÉS
1. MODUL

**A tanulmányt Fábrián László,
az egyesület operatív vezetője,
közlekedési újságíró készítette.**

Az utószót írta:
Rácz Tamás egyesületi elnök,
autós, közlekedési és zöldtech szakújságíró

Fotók:
Rácz Tamás / Traffix
Traffix
Wikipedia

Nyomdai előkészítés:
Traffix

Ésszerűbb Közúti Közlekedésért Egyesület
2026. június 22.

*www.traffix.hu
info@traffix.hu*

TARTALOM

Bevezető	5
Első modul:	
A mentőfolyosó magyarországi működése a járművezetői kérdőíves felmérés tükrében	8
1. A felmérés módszertana, korlátai és a minta szerkezete	8
2. A szabály ismerete és a helyes eljárás egyértelműsége	11
3. Tapasztalatok torlódási helyzetekben: a leállósáv tényleges dominanciája	13
4. Viselkedési minták és a leállósáv-probléma jogi-pszichológiai gócpontja	15
5. Az akadályozó tényezők szerkezete	19
6. A nyitott szöveges válaszok tematikus elemzése	21
7. A válaszadók által javasolt beavatkozási irányok	24
8. Kritikus álláspontok: a mentőfolyosó jelenlegi formájának megkérdőjelezése	28
9. Összegzés: a hatékony működés társadalmi, pszichológiai és intézményi feltételei	28
Utószó	31





BEVEZETŐ

A mentőfolyosó a közúti közlekedés egyik fontos forgalombiztonsági és életmentést támogató intézménye. Funkciója egyszerűnek tűnik: torlódás, lassuló vagy álló forgalom esetén szabad sávot biztosítani, amelyen a megkülönböztető jelzés(ei)t használó járművek – mindenekelőtt a mentők, a tűzoltók és a rendőri egységek – gyorsabban és kiszámíthatóbban juthatnak el a beavatkozás helyszínére. A szabály mögött azonban nem pusztán forgalomszervezési logika áll, hanem a közúti együttműködés, a társadalmi felelősségvállalás és az életmentéshez szükséges idővesztés csökkentésének szemlélete is.

A közúti torlódás olyan helyzet, amelyben a közlekedés már nem kizárólag egyéni döntések, hanem egymásra épülő, egymást korlátozó magatartások rendszerévé válik. Ilyenkor a járművezetők mozgásteret veszítenek, a helyes döntéseknek pedig különösen nagy jelentőségük van.



1. ábra Kialakított mentőfolyosó (Rettungsgasse) a németországi BAB 659 (szövetségi autópálya) 2x2 sávú szakaszán

A mentőfolyosó ezért nem egyszerű technikai előírás: a rendszer működése a közlekedési kultúra, a szabályismeret szintje, a helyzetfelismerés gyorsasága és a társadalmi normakövetés együttállásán múlik. Ha ezek közül bármelyik gyenge lábakon áll, a szabály formálisan ugyan létezik, de ténylegesen nem lesz működőképes.

Éppen ez a helyzet Magyarországon.

A mentőfolyosó szabálya hazánkban 2012 óta hatályos. Bevezették ugyan, a közlekedési gyakorlatban mégsem vált kellően működő normává. A mindennapi tapasztalatok alapján a torlódásokban továbbra is gyakran egyszerre jelenik meg a helyes megoldásra való törekvés, a bizonytalanság, a későn megkezdett sávváltás, a leállósáv használatához kötődő berögzült viselkedés, valamint az a jelenség, hogy a különböző járművezetői csoportok eltérően értelmezik ugyanazt a közlekedési helyzetet. Mindez nemcsak a mentőfolyosó kialakítását nehezíti meg, hanem sokszor a már kialakított mentési útvonalat is ismételtelen felbontja vagy tovább szűkíti.

A probléma analitikus megközelítése ezért több szinten indokolt.

Egyrészt szükséges a szabályozási és intézményi keret vizsgálata: milyen előírások vonatkoznak a mentőfolyosóra, hogyan jelenik meg a közlekedési jogban, és milyen betartatási mechanizmusok társulnak hozzá. Másrészt vizsgálni kell a vezetői percepciókat és viselkedést: mit tudnak a járművezetők a helyes eljárásról, mikor érzik úgy, hogy már el kell kezdeni a mentőfolyosó kialakítását, és milyen helyzetekben bizonytalanodnak el. Harmadrészt lényeges a társadalmi és pszichológiai dimenzió feltárása is, hiszen a szabályok akkor működnek, ha a jogi előírások a hétköznapi rutinokban is stabil viselkedési mintává válnak.

A közlekedésbiztonsági szakirodalom általános megközelítése szerint az ilyen típusú szabályok hatékonysága nem kizárólag a jogszabály szövegén múlik. Legalább ennyire fontos az észlelhetőség, az egyszerűség, a következetes kommunikáció, a társas normák ereje és a szankcionálás hitelessége. Olyan előírás, amelyet a járművezetők jelentős része csak bizonytalanul ismer, amelynek alkalmazási pillanatát későn azonosítják, vagy amelynek megszegéséért kis eséllyel szankcionálnak, könnyen elveszíti (preventív) erejét. Ezzel szemben azokban a rendszerekben, ahol a szabály világos, ismételten kommunikált, az oktatás része, és a betartatása következetes, a közlekedők gyorsabban alakítanak ki egy-egy reakciómintát.

Úgy tapasztaltuk, hogy különösen tanulságosak a külföldi modellek, amelyekben a mentőfolyosó a torlódás természetes része lett. Ezek a példák nem egyszerűen másolható megoldásokat kínálnak, hanem azt mutatják meg, hogy a sikerhez rendszerben kell gondolkodni: a jogi szabályozást tájékoztatással, oktatással, ellenőrzéssel, vizuális útmutatással és technológiai támogatással együtt kell kezelni.

A magyar helyzet sajátossága, hogy a leállósáv körüli közlekedési logika sok vezető fejében továbbra is elsődleges megoldásként él, miközben a torlódás tényleges dinamikája gyakran ezt nem teszi lehetővé. Így alakulhat ki az a paradox helyzet, hogy a segítő járművek újabb akadályok közé kerülnek. Ezt jól szemlélteti korábban készített videónk – továbbá az útkezelők számos hasonló videója –, amelyből egyértelműen látszik, hogy azok a jobb oldali sávban állók, akik már láttak, tapasztaltak mentőfolyosót, és szabálykövetők, ők lehúzódnak – részben a leállósáv felé rendeződnek. Ezzel szemben a többség nem alakítja ki következetesen a mentőfolyosót, így az a helyzet áll elő, hogy eleve a leállósávban próbálkozó, a mentéshez igyekvő jármű vezetője a leállósáv beszűkülésével szembesül.

Átfogó tanulmányunk első modulja a témában készített felmérés eredményeinek elemzésére összpontosít: arra, hogy a járművezetők miként gondolkodnak a mentőfolyosóról, mely pontokon bizonytalanok, milyen tapasztalataik vannak a torlódási helyzetekben, és mely beavatkozási irányokat tartják a leginkább ígéretesnek a magyar közúti környezetben.

A felmérés eredményeit később tudományos, valamint hazai és nemzetközi tapasztalatok kontextusába helyezzük, különös tekintettel Ausztriára és Németországra, ahol a mentőfolyosó a torlódási helyzetek természetes részeként működik. Újabb modulban kutatást végzünk a megkülönböztető jelzését vagy jelzéseit használó járművek vezetőivel, hogy tapasztalataikat a helyzet felmérésébe és a javaslati csomag összeállításába egyaránt beépíthessük.

Tervünk szerint – mindehhez kapcsolódva – megvizsgáljuk a mentőfolyosó intézményének szükségességét is. A tanulmány tehát nem pusztán azt vizsgálja, hogy a mentőfolyosó szabálya miként (nem) működik a magyar gyakorlatban, hanem azt is, hogy a hazai és nemzetközi tapasztalatok alapján ez a megoldás valóban a leghatékonyabb-e. Mivel az európai országok, sőt az Európai Unió tagállamainak szabályozása sem egységes – több országban nem vezették be a mentőfolyosó kötelező modelljét –, indokolt annak vizsgálata is, hogy Magyarországon a jelenlegi rendszer fenntartása, módosítása vagy másik, hatékonyabb közlekedésbiztonsági megoldás lenne-e célszerűbb.

Bármely megoldás bizonyul is megalapozottnak, a tanulmány végső célja olyan konkrét javaslati csomag kidolgozása, amely már rövid távon is javíthatja a közúti közlekedés biztonságát, és elősegítheti, hogy a beavatkozásra siető járművek gyorsabban jussanak el az esemény helyszínére.



2. ábra Nemhogy a mentőfolyosót nem alakítják ki a keleti rendszámú nehéz teherautók hivatásos sofőrjei, hanem szabályokat megszegve elfoglalják a belső sávokat is

ELSŐ MODUL: A MENTŐFOLYOSÓ MAGYARORSZÁGI MŰKÖDÉSE A JÁRMŰVEZETŐI KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS TÜKRÉBEN

1. A FELMÉRÉS MÓDSZERTANA, KORLÁTAI ÉS A MINTA SZERKEZETE

1.1. A KÉRDŐÍV FELÉPÍTÉSE ÉS AZ ELEMZÉS LOGIKÁJA

A bevezetőben felvázolt többszintű megközelítést – a szabályozási keret, a vezetői percepció és viselkedés, valamint a társadalmi-pszichológiai dimenzió együttes vizsgálatát – a jelen modulban célzottan e három réteg megragadására tervezett kérdőívvel valósítjuk meg. A kérdőív 55 kérdésből áll, amelyek öt nagyobb tartalmi blokkba rendeződnek: (1) a válaszadó szociodemográfiai és vezetési-expozíciós jellemzői; (2) a mentőfolyosóra vonatkozó deklaratív szabályismeret; (3) a torlódási helyzetekben szerzett tapasztalatok; (4) az önbevallott saját viselkedés és az ahhoz társuló attitűdök; végül (5) a lehetséges beavatkozási irányok – oktatás, kampány, ellenőrzés, infrastruktúra és technológia – megítélése. Az eszköz módszertani erőssége, hogy a szabályismeretet nem kizárólag önbevallás alapján méri, hanem viselkedéses tudásként is: konkrét forgalmi konfigurációkra (két- és háromsávós pálya, felújítási terelés) kérdez rá, ahol a válasz (majdnem teljesen) objektíven helyesnek vagy helytelennek minősíthető. Ez lehetővé teszi az észlelt és a tényleges tudás közötti eltérés vizsgálatát, amely az elemzés egyik központi megállapításához vezet.

Az elemzés a zárt kérdéseknél leíró statisztikákra (gyakoriságok, megoszlások, ötfokú skálákon számított átlagok), a többszörös választást engedő kérdéseknél az egyes opciók előfordulási gyakoriságára támaszkodik. A nyitott, szabad szöveges válaszokat tematikus tartalomelemzéssel dolgoztuk fel: a visszatérő motívumokat kódoltuk, majd a kódokat magasabb rendű kategóriákba (pl. „szabályismeret hiánya”, „a leállósáv körüli bizonytalanság”, „a társas megerősítés hiánya”) vontuk össze. A nyitott válaszokból vett szó szerinti idézetek az értelmezés alátámasztását szolgálják.

1.2. RÉSZVÉTELI ADATOK ÉS A RÉSZVÉTELI SZÁNDÉK PARADOXONA

A kérdőívre 135 válasz érkezett. Az adatkezelési hozzájárulásra vonatkozó nyitókérdésnél („Hozzájárul az adatok anonim, összesített kutatási felhasználásához?”) egyetlen kitöltő válaszolt nemmel; ezt a választ kutatásetikai okból az elemzésből kizártuk, így az elemzett minta N = 134 fő.

Rögtön egy megjegyzés: az alacsony részvétel – a legolvasottabb internetes autós portálokon, többek között a vezess.hu, a Totalcar oldalakon, az Origo autós rovatában közzétett felhívás ellenére – nem meglepő a kérdőíves kutatások módszertanának fényében, ugyanakkor önmagában is információértékkel bír. A kérdőíves kutatások szakirodalma régóta rögzíti, hogy az online hírportálokon közzétett felhívásokra érkező válaszok száma jellemzően töredéke az oldal tényleges olvasói forgalmának: a „kommentelési hajlandóság” és a

„kérdőív-kitöltési hajlandóság” lényegesen eltérő kognitív és motivációs mechanizmusokat mozgat. A kommentelés reaktív és azonnali cselekvés – érzelemmel töltött tartalom váltja ki –, ráadásul azonnali „jutalommal” is járhat, a kérdőív-kitöltés ezzel szemben tudatos, fenntartott figyelmet és időbefektetést igénylő magatartás, amelyet a kutatásokkal foglalkozó szakirodalom az úgynevezett alacsony erőfeszítésű részvétel elvével magyarázza: a platform fogyasztói logikája nem kedvez a kutatási módszertanú eszközöknek.

Paradox módon éppen a téma magas személyes relevanciája is csökkentheti a részvételi hajlandóságot. A közlekedési magatartásra vonatkozó kérdőívek a szociálisan érzékeny kérdések sajátos kategóriájába esnek: noha a felmérés anonim volt, a válaszadónak saját potenciális szabályszegéseit, bizonytalanságait és hiányosságait kellett részletes, 55 kérdésből álló formátumban rögzítenie – ami a szociális kíváncsisági torzítás és az öninkrimináció elkerülésének jelensége miatt erős részvételi gátként hat. Ezt a hatást erősíti az úgynevezett kompetencia-illúzió is: mivel a közlekedés mindenki számára napi szintű, „hozzáértő” tevékenységnek tűnik, a potenciális válaszadók egy része nem érzi szükségét annak, hogy formalizált keretek között reflektáljon rá – a téma ismerőssége tehát paradox módon csökkenti az elmélyedési motivációt.

Az alacsony részvétel összességében önmagában is megerősíti azt a tanulmány által vizsgált jelenséget, hogy a mentőfolyosóval kapcsolatos cselekvéskészség és a tényleges elköteleződés között Magyarországon hatalmas szakadék tátong.

1.3. MINTA-ELŐÁLLÍTÁS, ADATTISZTÍTÁS ÉS A KUTATÁS KORLATAI

A minta nem valószínűségi, hanem önkiválasztásos minta, amelyet online terjesztés útján gyűjtöttünk. Ebből több korlát is következik, amelyeket az eredmények értelmezésekor végig figyelembe kell venni. Először, a minta a téma iránt eleve érdeklődő, a kérdőívet önként kitöltő járművezetőket tömöríti, ami felfelé torzíthatja a szabályismeret és a szabálykövető attitűd mért szintjét: a populáció egészében a tudásdeficit minden bizonnyal nagyobb, mint amit a minta mutat. Másodszor, a viselkedésre vonatkozó adatok önbevalláson alapulnak, így a társadalmilag kíváncsós válaszadás torzítása nem zárható ki – különösen a saját szabálykövetésre vonatkozó tételeknél. Harmadszor, a minta nem reprezentatív a magyar járművezetői populációra nézve. E korlátok mellett a felmérés nem a populációs arányok becslésére, hanem a mintázatok, összefüggések és a bizonytalanság gócpontjainak feltárására alkalmas – arra, hogy hol és miért bicsaklik meg a szabály gyakorlati működése. Figyelemre méltó módon a mintán belüli önreflexió is megjelent: egy válaszadó kifejezetten a megerősítési torzítás veszélyére figyelmeztetett, amikor megjegyezte:

„Ha egy kutatás egy előre kigondolt elmélet igazolására készül, akkor hajlamos az azt cáfoló eredmények negligálására, elhanyagolására.”

Ezt a megjegyzést – noha azt írója kritikaként fogalmazta meg – módszertani iránymutatásként kezeljük: az alábbi elemzés ezért külön gondot fordít a domináns narratívával szembevető, kritikus álláspontok (8. fejezet) önálló bemutatására.



1.4. A VÁLASZADÓK FŐ JELLEMZŐI

A kérdőívet kitöltők gyakorlott, az autópálya-forgalomban otthonosan mozgó járművezetők, ami a téma szempontjából előnyös: éppen az a réteg nyilatkozik, amely a torlódási helyzetekkel ténylegesen találkozik.

A nemi megoszlás erősen férfitöbbségű (111 férfi, 23 nő), az életkor pedig az idősebb sávban sűrűsödik: a születési évek 1941 és 2004 közé esnek, a medián az 1974-es évjárat, és a válaszadók túlnyomó többsége a 45–64 éves korosztályba tartozik. A jogosítvány kategóriája szerint a B kategória a leggyakoribb (75 fő), de jelentős a tehergépjármű- (C/C1) és motorkerékpár-vezetők (A kategória) aránya is; a használt járművek között a személygépkocsi mellett 22 esetben jelenik meg teherautó vagy kamion. Ez azért fontos, mert – mint látni fogjuk – a kamionok és személyautók eltérő mozgásteret a probléma egyik visszatérő eleme, és a mintában maguk a hivatásos, nehézgépjárművet vezetőik is jelen vannak.

Az éves futásteljesítmény („Átlagosan mennyit vezet évente?”) szerint a többség az 5–15 ezer (51 fő), 15–30 ezer (39 fő), illetve 30 ezer kilométer feletti (30 fő) sávba esik. Az autópálya-használat gyakorisága („Milyen gyakran vezet autópályán?”) alapján a válaszadók túlnyomó része legalább havonta, közel fele hetente vagy naponta vezet gyorsforgalmi úton. Külön jelentősége van a külföldi vezetési tapasztalatnak („Milyen gyakran vezet külföldön?"): a minta nagyobb része évente legalább egyszer-kétszer, mintegy ötöde havi rendszerességgel vezet külföldön. Ez a nemzetközi tapasztalat a későbbiekben elemzési fogódzó lesz, mert a válaszadók egy része saját élményei alapján veti össze a magyar gyakorlatot az osztrák, német vagy holland mintával.

A MINTA DEMOGRÁFIAI ÉS VEZETÉSI PROFILJA

NEM

82,8%

17,2%

111 fő férfi 23 fő nő

ÉLETKOR (BECSÜLT)

18–34 év	10,7%	14
35–44 év	19,1%	25
45–64 év	54,2%	71
65 év felett	16,0%	21

ÉVES FUTÁSTELJESÍTMÉNY

0–5 ezer km	8,4%	11
5–15 ezer km	38,9%	51
15–30 ezer km	29,8%	39
30 ezer+ km	22,9%	30

VEZETÉSI SZOKÁSOK



3. ábra A kérdőívet kitöltők összesített alapjellemezői (N = 134)

2. A SZABÁLY ISMERETE ÉS A HELYES ELJÁRÁS EGYÉRTELMISSÉGE

2.1. ÖNBEVALLOTT TUDÁS ÉS ÁLTALÁNOS SZABÁLYISMERET

Az önbevallott szabályismeret igen magas. A „Tudja, mi az a mentőfolyosó?” kérdésre a válaszadók közül 119-en (89%) jelölték, hogy pontosan tudják, mi az; 14-en úgy nyilatkoztak, hogy „valami rémlik”, és mindössze 1 fő válaszolta, hogy nem tudja. Ez a magabiztosság összhangban van a minta jellegével (gyakorlott, érdeklődő autósok), ám – mint a következő alfejezetek mutatják – nem terjed ki egyenletesen minden részletre, és helyenként elválik a tényleges tudástól, teljesítménytől.

2.2. A KIALAKÍTÁS IDŐZÍTÉSE: PROAKTÍV ÉS REAKTÍV FELFOGÁS EGYÜTTÉLÉSE

A mentőfolyosó kialakításának időzítésére vonatkozó, többszörös választást engedő kérdés („Ön szerint mikor kell kialakítani a mentőfolyosót?”) megosztott képet mutat. A leggyakrabban megjelölt (94) válasz a torlódás kiépülésére mint kiváltó eseményre utal („Amikor a forgalom lassul/torlódás épül”), ami a szakmailag kívánatos, proaktív logikát tükrözi: a mentőfolyosót már a torlódás keletkezésekor, nem pedig a megkülönböztető jelzéseket használó jármű érkezésekor kell megnyitni. Ugyanakkor a válaszadók jelentős része reaktív kiváltó eseményhez köti a kialakítást: 48 említés a megkülönböztető jelzésű jármű elhaladási szándékához, 32 a sziréna észleléséhez kapcsolja. A két felfogás egyazon mintán belüli jelenléte a probléma magját jelzi:

ha a járművezetők egy része csak a sziréna hallatán kezd helyet csinálni, akkor a mentőfolyosó éppen akkor nem áll készen, amikor a legnagyobb szükség volna rá, és a kialakítás a legszorosabb, leghalványabb oldható helyzetben indul meg.

2.3. SÁVSPECIFIKUS TUDÁS: A KÉT- ÉS HÁROMSÁVOS ESET

A konkrét forgalmi konfigurációkra vonatkozó kérdéseknél a helyes válaszok aránya magas, de nem hibátlan. A kétsávos esetben („Kétsávos autópályán hol kell kialakítani a mentőfolyosót?”) a válaszadók 95%-a (127 fő) választotta a helyes „A belső és a külső sáv között” opciót; néhányan tévesen a leállósávot vagy a külső sáv és a leállósáv közötti területet jelölték meg. A háromsávos esetben („Háromsávos autópályán hol kell kialakítani a mentőfolyosót?”) a helyes „Belső sáv balra, középső és külső jobbra húzódik” választ 120-an (90%) adták meg, miközben 8-an nem tudták, 4-en pedig a hibás „mindenki jobbra húzódik” elképzelést jelölték. A tévesztések abszolút száma nem nagy, de iránya tanulságos:

a hibázók egy része a mindenki egy irányba húzódik leegyszerűsítő mentális modellt követi, amely a kétsávos esetből rosszul általánosít, és amely a középső sávban éppen a mentőfolyosó összezáródását okozná.

2.4. A BIZONYTALANSÁG GÓCPONTJAI: A FELÚJÍTÁSI TERELÉS ÉS A FELOLDÁS

Miközben az alapkérdésekre adott válaszokból következtetett tudás szilárd, a nem szokványos helyzeteknél a kép megbomlik. A felújítás alatti, szűkített vagy elhúzott sávokra vonatkozó kérdés („*Ön szerint felújítás alatt álló autópályán, amikor például szűkebbek a sávok és/vagy sávelhúzás van, létre kell hozni mentőfolyosót?*”) – ahol a helyes válasz egyértelműen az „*Igen*” – a mintát megosztotta: csak 91-en (68%) válaszoltak helyesen, 20-an nemmel, 23-an pedig azt jelölték, hogy nem tudják. Vagyis

közel minden harmadik gyakorlott autós bizonytalan abban, hogy a mentőfolyosót éppen abban a helyzetben is meg kell-e nyitni, amelyben – a szűk hely és a terelés miatt – a megkülönböztető jelzéseket használó jármű elhaladása a legnehezebb,

és amelyben (mint a 4. fejezetben látni fogjuk) a leállósáv gyakran fizikailag sincs jelen. Ez a tudásdeficit nem perifériális: pontosan ott jelentkezik, ahol a szabálynak a legnagyobb tétje van.

A feloldás időzítése ezzel szemben jól rögzült: az erre vonatkozó („*Ön szerint mikor kell feloldani a mentőfolyosót?*”) kérdésre 123-an (92%) a helyes „*Amikor újra tartósan folyamatos a haladás és nem várható újabb megállás*” választ adták; 9-en a túl korai, „*az első mentő/tűzoltó/rendőr elhaladt*” opciót jelölték, ami a mentőfolyosó idő előtti felbontásához és a forgalom ismételt összezáródásához vezetne, ha újabb egység érkezik.

2.5. AZ ÉSZLELT EGYÉRTELMŰSÉG ÉS A TÉNYLEGES TUDÁS KÖZÖTTI RÉS

A tanulmány egyik kulcsmegállapítása a szabály észlelt egyértelműségének és a tényleges tudásnak az elválása. A KRESZ-szabály egyértelműségére vonatkozó kérdésnél („*Ön szerint mennyire egyértelmű a KRESZ mentőfolyosó-szabálya?*”) csupán 62 fő (46%) ítélte a szabályt egyértelműnek, miközben 45-en (34%) nem tudták megítélni vagy nem emlékeztek



4. ábra Objektív szabályismeret négy kérdésben (N = 134). A „téves” adatsor a hibás és a „nem tudom” válaszokat együtt tartalmazza



5. ábra Torlódás a felújítás alatt álló M1 autópályán 2025 végén: ilyenkor általában még nagyobb a bizonytalanság tudásban és a valóságban egyaránt

rá, 22-en „kicsit zavaros”-nak, öten pedig kifejezetten nem egyértelműnek tartották. Vagyis annak ellenére, hogy a minta 89%-a állította, pontosan tudja, mi a mentőfolyosó, a szabályt magát a többség nem tartja egyértelműen világosnak.

A két mutató keresztezése árnyalja a képet. Akik a szabályt egyértelműnek tartják, azok tudása megbízható: a 62 „egyértelmű” válaszadó közül a háromsávos kérdésre mindössze egy tévesztett. A bizonytalanság tehát nem a magabiztosak körében, hanem a „nem tudom/nem emlékszem” csoportban koncentrálódik – itt fordul elő a sávspecifikus tévesztések többsége. Ebből két következtetés adódik. Egyrészt a probléma kisebb részben a helytelen, rossz tudás (téves mentális modell), nagyobb részben a nem tudás és a bizonytalanság kérdése – azaz nem annyira a meglévő tudás felülírása, mint inkább a hiányzó tudás pótlása és a felidézhetőség megerősítése a feladat. Másrészt az „észlelt egyértelműség” alacsony szintje önmagában is kockázat: a torlódásban hozott döntés gyorsaságát rontja, ha a járművezető nem bízik abban, hogy jól emlékszik a teendőre.

A szabály formálisan létezik és nagyrészt ismert is, működőképessége mégis törékeny, mert a felidézhetőség és a magabiztosság hiányzik mögüle a kritikus pillanatban.

3. TAPASZTALATOK TORLÓDÁSI HELYZETEKBEN: A LEÁLLÓSÁV TÉNYLEGES DOMINANCIÁJA

3.1. TALÁLKOZÁS MEGKÜLÖNBÖZTETŐ JELZÉSEKET HASZNÁLÓ JÁRMŰVEL

A kérdőívet kitöltők tapasztalati lefedettsége magas: a „Magyarországi autópályán talákozott már torlódásban haladó, megkülönböztető jelzés(ei)t használó járművel?” kérdésre

105-en (78%) válaszoltak igennel, 23-an nemmel, 6-an nem emlékeztek. A találkozások gyakorisága („Körülbelül hányszor találkozott ilyen járművel magyarországi autópályán az elmúlt 3 évben?”) jellemzően alacsony–közepes: a tisztított adatok mediánja négy alkalom körüli, néhány válaszadó azonban – jellemzően hivatásos vagy nagy futásteljesítményű vezetők – ennél nagyságrenddel többről számolt be. A találkozások tehát nem mindennaposak, de a gyakorlott autósok többsége számára nem is ismeretlenek; a helyzet ritkasága ugyanakkor maga is kockázati tényező, mert a rutinszerűség hiánya rontja a gyors, magabiztos reagálást.

3.2. HOGYAN HALADT A JÁRMŰ? A MENTŐFOLYOSÓ KUDARCÁNAK EMPIRIKUS MAGJA

A felmérés legbeszédesebb adata az, ahogyan a megkülönböztető jelzéseket használó jármű ténylegesen áthaladt. A találkozást átélte 105 válaszadó szerint („Melyik volt a legjellemzőbb, hogyan haladt a mentő/rendőrség/tűzoltó?”) 43 esetben, tehát **a mentésben részt vevő jármű az esetek 41%-ában haladt a kialakított mentőfolyosóban. Az esetek 54%-ában más, kevésbé kívánatos módon haladt:** 27-en (26%) a leállósávban, 19-en (18%) a sávok között „szlalomozva” látták haladni, 11-en (10%) pedig azt, hogy a jármű alig vagy egyáltalán nem tudott haladni. Ez az eloszlás a bevezetőben felvázolt paradoxon kvantitatív megerősítése: a szabály létezik és nagyrészt ismert is, a torlódásban mégis az esetek többségében nem a szabály szerinti mentőfolyosó a tényleges áthaladási mód, hanem a leállósáv, a szlalom vagy a teljes elakadás.

A leállósáv ilyen mértékű dominanciája nem véletlen, és nem is pusztán szabályszegés. Mint a 4. fejezetben kifejtjük, részben éppen abból fakad, hogy a mentőfolyosó nem alakul ki: ahol a sávok közötti rés nem nyílik meg, ott a megkülönböztető jelzéseket használó jármű kénytelen a leállósávra húzódni – ezt több hivatásos válaszadó saját tapasztalatként is leírta. A „szlalomozás” és az „alig haladás” együtt a válaszok bő negyedét teszi ki,



6. ábra A megkülönböztető jelzéseket használó jármű tényleges haladási módja a találkozást átélők körében

ami a leglassúbb, legkockázatosabb áthaladási formák tartós jelenlétét jelzi.

3.3. AZ ÉSZLELT KÁOSZ ÉS A „RÉS” MÖGÖTTI HALADÁS JELENSÉGE

A helyzet kaotikusságának önbecslése („Megítélése szerint mennyire volt kaotikus a helyzet?”) közepes szintet mutat (átlag 2,91 az ötfokú skálán a találkozást átélők körében): a járművezetők többsége nem teljes káoszként, hanem mérsékelten zavaros, kiszámíthatatlan helyzetként élte meg az áthaladást. Ezt a mérsékelt értéket ugyanakkor a nyitott válaszok kontextusában kell olvasni, ahol az „össze-vissza álló autók”, a meglepetésszerű reagálás és a tanácstalanság visszatérő motívum (lásd 6. fejezet).

Külön közlekedésbiztonsági jelentősége van annak a jelenségnek, hogy egyes járművek a megkülönböztető jelzéseket használó jármű mögött, a frissen nyílt részben próbálnak előrejutni. Az erre vonatkozó („Olyat látott, hogy valaki a mentő/tűzoltó mögött haladt a kialakított részben?”) kérdésre a válaszadók közel fele a „néha”, jó tizede a „gyakran” választ adta; a „soha” csak a kisebbség. Ez a „farvízen haladás” két szempontból is problémás: egyrészt veszélyezteti a mentőfolyosó stabilitását (a beálló jármű mögött a rés azonnal záródni kezd, így egy esetleges következő egység már nem fér át), másrészt a szabálykövető többségben az igazságtalanság érzetét kelti, ami hosszú távon a normakövetési hajlandóságot is alááshatja. A jelenség egyúttal kézzelfogható, könnyen kommunikálható és szankcionálható szabálysértési típus, amely a betartatási stratégia természetes célpontja lehet.

4. VISELKEDÉSI MINTÁK ÉS A LEÁLLÓSÁV-PROBLÉMA JOGI-PSZICHOLÓGIAI GÓCPONTJA

4.1. IDŐZÍTÉS: PROAKTIVITÁS TÖBBSÉGBEN, DE NEM ÁLTALÁNOSAN

Az önbevallott viselkedés az alapvető tudáshoz hasonlóan kedvező, de nem egységes. A „Torlódásban Ön általában mikor kezd helyet csinálni?” kérdésre a többség (72 fő) a proaktív „Amint észleli, hogy kialakul a torlódás” választ adta, további 17-en pedig a torlódás kialakulásához kötik a reagálást. Ugyanakkor 34-en csak a



7. ábra A mentőfolyosó kialakításának időzítése: a vélt helyes magatartás a proaktív, illetve reaktív megközelítés szerint (N = 134). A proaktív értékek a torlódás épülésekor, a reaktív értékek a megkülönböztető jármű közeledtekor, illetve a sziréna észlelésekor történő reagálásra vonatkoznak



8–10. ábra M1 autópálya, osztrák határhoz közel, vasárnapi dugó: a mentőfolyosót szépen kialakítják a nagy többségükben külföldi rendszámú, vélhetően az osztrák, német autópályán gyakran közlekedő autók, néhány magyar rendszámú jármű sofőre viszont jól láthatóan nem tudja, hogyan kellene viselkednie.



11. ábra A mentőfolyosót a figyelmeztető jelzést használó, műszaki mentésre érkező, sárga fülkés járműszállító veszi igénybe a német autópályán

sziréna észleléséhez („Csak ha látom/hallom a szirénát”), tizen pedig mások viselkedéséhez igazítják a kezdést („Akkor, ha mások is elkezdik”). Ez utóbbi, konformitásvezérelt minta a mentőfolyosó kialakulásának egyik strukturális gyengeségére mutat rá: ha sokan arra várnak, hogy mások kezdjék el, a kialakítás kollektív cselekvési problémává válik, amelyben senki sem akar elsőként, „feleslegesen” sávot váltani, vagy nem jut eszébe.

4.2. ÖNBEVALLOTT BIZONYTALANSÁG

A közvetlenül megkérdezett bizonytalanság alacsony: az ezt firtató („Előfordult Önnel, hogy bizonytalan volt, mit kell tenni mentőfolyosónál?”) kérdésre 113-an nemmel, 21-en igennel válaszoltak. Ezt az alacsony arányt azonban óvatosan kell kezelni, mert ellentmond a 2.5. pontban bemutatott, a szabály egyértelműségére vonatkozó alacsonyabb megítélésnek és a felújítási helyzet körüli tényleges tudásdeficitnek. A leginkább valószínű olvasat az, hogy a járművezetők a megszokott, egyszerű helyzetben magabiztosak, a bizonytalanság pedig a ritkább, atipikus konfigurációkban (terelés, háromsávós eset, a leállósáv kérdése) jelentkezik, amelyekre az általános kérdés kevésbé érzékeny.

4.3. A LEÁLLÓSÁV FELÉ HÚZÓDÁS ÉS A JOGI HATÁRVONAL

A kérdőív egyik szándékosan becsapós kérdése a külső sávban a leállósáv felé húzódásra kérdez rá („Előfordult, hogy a külső sávban a leállósáv felé húzódtok, mert azt gondoltátok, úgy kell helyet csinálni?”) kicsit azt sejtetve, hogy az szabálytalan, pedig itt a helyes válasz az „Igen”: a külső sávban haladónak valóban jobbra, a leállósáv felé kell húzódnia – a forgalmi sávon belül, akár a terelővonalat átlépve. A válaszadók 85-en (63%) igennel feleltek, 31-en nemmel, 18-an nem emlékeztek. Az „igen” arány első ránézésre kedvező, ám a kérdés megfogalmazása éppen a gyakorlat zavarának forrására próbál rávilágítani: a „leállósáv felé húzódás” (helyes) és a „leállósávra húzódás” (a megkülönböztető jelzéseket használó jármű tényleges érkezése előtt: szabálytalan) közötti különbséget sok járművezető nem tartja számon.

Nem is csoda, mert a szabályok nem egyértelműek. Éppen ezért a kérdés tisztázása érdekében egyesületünk állásfoglalást kért az Országos Rendőr-főkapitányságtól. Részletes válaszuk tisztázza a kérdést. A KRESZ 37. § (8) bekezdés b) pontja a mentőfolyosó kialakításakor a forgalmi sávon belüli jobbra húzódást, illetve a sávokat elválasztó terelővonalak átlépését írja elő – nem pedig a leállósáv igénybevételét. Mivel a leállósáv jogi-műszaki értelemben nem része az úttestnek, a „forgalmi okból szükséges megállás” kivétele rá nem alkalmazható; aki tehát pusztán a torlódás észlelésekor, megelőző jelleggel a leállósávra hajt és ott megáll, az az állásfoglalás szerint szabálytalanul jár el.

A rendőrség állásfoglalása ugyanakkor világosan elkülöníti a megelőző (torlódás-észlelési) és a tényleges (a megkülönböztető jelzéseket használó jármű megérkezésekor fennálló) helyzetet. Utóbbira a 42. § (1) bekezdése – a megkülönböztető jelzést használó járműnek minden helyzetben elsőbbséget és akadálytalan továbbhaladást biztosító kötelezettség – speciális szabályként irányadó. Ha tehát a fizikai adottságok (szűk sávok, nagyméretű tehergépkocsik) miatt az akadálytalan elhaladás csak úgy biztosítható, hogy a járművek lehúzódkor átmenetileg érintik a leállósávot, az ekkor – az elsőbbségadási kötelezettség teljesítéseként – indokolt. A leállósávot egyebekben teljes szélességében szabadon kell hagyni, mert azt maguk a mentőegységek és a rendőrség is gyakran használja a torlódás gyors kikerülésére.

Ez az a pont, ahol a gyakorlat összeomlik. A szabály ugyanis három, egymáshoz közeli, mégis eltérő megítélésű cselekvést különböztet meg: a leállósáv felé húzódást a sávon belül (mindig helyes), a leállósáv megelőző elfoglalását (szabálytalan), és a leállósáv átmeneti érintését a mentésben részt vevő, megkülönböztető jelzéseit használó jármű tényleges elhaladásakor (indokolt). E háromféle helyzet megkülönböztetése még a jogszabály gondos elemzése árán is nehéz – nemhogy torlódásban, másodpercek alatt.

A felmérés magas „igen” aránya és a nyitott válaszokban tükröződő leállósáv-zavar együtt arra utal, hogy a járművezetők e distinkciókat a gyakorlatban nem tartják számon, és gyakran a legkézenfekvőbb, berögzült megoldást – a leállósáv elfoglalását – választják. Egy válaszadó éppen ezt a tisztázási igényt fogalmazta meg expliciten: „Tisztázni kellene, hogy mentőfolyosó kialakításakor a jobbra lehúzódkor a leállósávot továbbra is szabadon kell hagyni, vagy rá lehet vagy rá kell hajtani.”

A helyzet tisztázása, akár a szabályok módosításával azért is fontos, mert ha kizárólag a mentésben részt vevő járművek tényleges elengedésekor lehet ráhúzódkor a leállósávra, nem pedig a mentőfolyosó kialakításakor, akkor szinte ugyanott vagyunk, mint amikor nincs is kialakított mentőfolyosó: a járművezetőknek szűk helyen kell centiket találniuk a megkülönböztető jelzéseket használó jármű elengedésére, ráadásul a lehető leggyorsabban.

Másik, nemzetközi kitekintéssel rendelkező válaszadó azt is kiemeli, hogy ez a határvonal nem csupán hazai sajátosság, egyúttal rámutat az egységes európai uniós szabályozás szükségességére is:

„Leállóság szerepét kellene tisztázni a mentőfolyosó kialakításakor. Ez nemzetközi például német, osztrák vagy svájci példákban sem egységes.”

A megfigyelés szakmai súlya jelentős: azt jelzi, hogy a magyar gyakorlat zavara nem pusztán a hazai kommunikáció hiányosságaiból ered, hanem részben magának a szabálykonstrukciónak a kognitív bonyolultságából – amit a szabályalkotásnak és/vagy a kommunikációnak és az oktatásnak nem elfednie, hanem célzottan feloldania kell.

4.4. A TÁRSAS MEGERŐSÍTÉS HIÁNYA: A NORMA TÖRÉKENYSÉGE

A mentőfolyosó működésének talán legfontosabb pszichológiai feltétele a társas megerősítés: a járművezető akkor cselekszik magabiztosan és időben, ha látja/bízik abban, hogy a többiek is így tesznek. A felmérés szerint éppen ez hiányzik. A „körülöttem lévők jól csinálják” érzés („Mennyire érzi úgy, hogy a körülöttem lévők »jól csinálják«?”) átlaga mindössze 2,87 az ötfokú skálán – a középérték alatt. Ezt erősíti meg az a Likert-tétel, amely szerint

a mentőfolyosó kialakítása „nálunk nem társadalmi norma”: ezzel a válaszadók közül 92-en (a minta több mint kétharmada) értettek egyet, és csak 31-en nem. A normahiány tehát nem külső feltételezés, hanem a járművezetők saját, reflektált tapasztalata.

A „ha én lehúzódok, de mások nem, az veszélyes” állítás megosztotta a mintát (átlag 3,04; 63 egyetértő és 57 elutasító). Ez azt jelzi, hogy

a szabálykövetők egy része a magányos lehúzódást nemcsak hiábavalónak, hanem kockázatosnak is érzi – ami racionális, de a kollektív cselekvési csapdát tovább mélyíti: ha az egyéni szabálykövetés veszélyérzetet kelt, akkor a norma kialakulásának spontán útja gyengül,

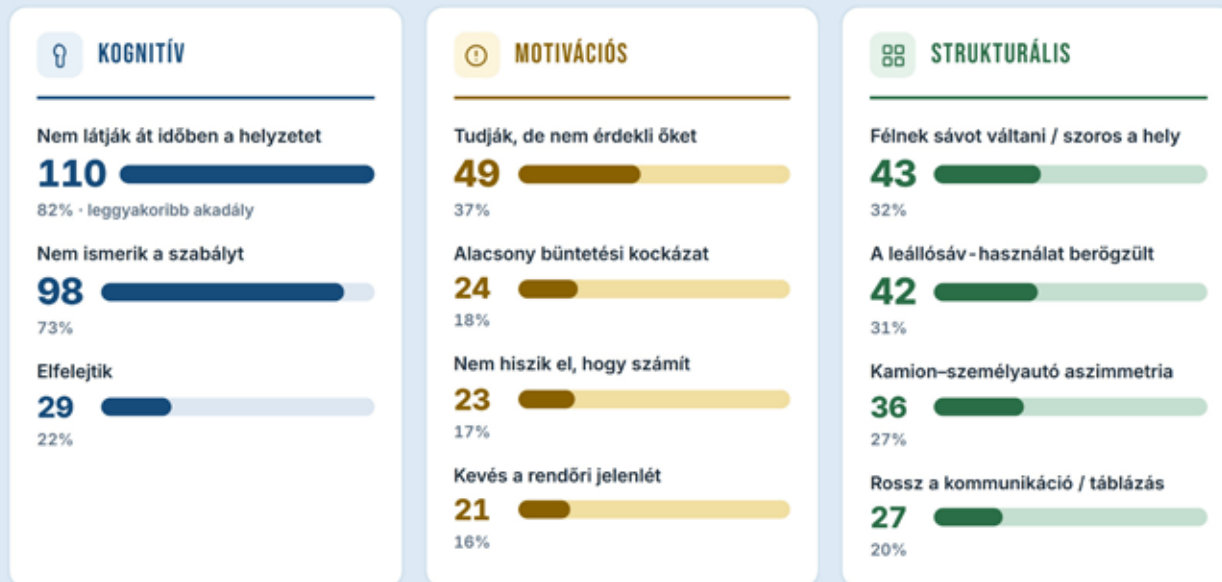
és a beavatkozásnak (kampány, egyidejű, jól látható jelzés, „jégtörő” típusú demonstráció – ez utóbbiról később írunk) éppen ezt a koordinációs hiányt kell pótolnia.

5. AZ AKADÁLYOZÓ TÉNYEZŐK SZERKEZETE

A mentőfolyosó kialakítását akadályozó okok megítélését többszörös választást engedő kérdés mérte („Ön szerint mi akadályozza leginkább a mentőfolyosó kialakítását?”). A leginkább megjelölt két ok a helyzetfelismerés és a szabályismeret hiánya: „Nem látják át időben a helyzetet” (110 említés) és „Nem ismerik a szabályt” (98 említés). E két tényező messze kiemelkedik, és jól illeszkedik a 2. és 4. fejezet megállapításaihoz:

a probléma elsősorban nem szándékos szabályszegés, hanem a tudás és az időben történő helyzetfelismerés együttes hiánya. A harmadik leggyakoribb ok már attitűdbeli: „Tudják, de »nem érdekli őket«” (49 említés).

MI AKADÁLYOZZA A MENTŐFOLYOSÓ KIALAKULÁSÁT?



12. ábra A mentőfolyosó kialakulását akadályozó tényezők a válaszadók megítélése szerint, kognitív, motivációs és strukturális kategóriákba rendezve (N = 134). Többválasztós kérdés; az értékek nem összegezhettek 100%-ra.

A további tényezők a viselkedés strukturális és infrastruktúrális gyökereire mutatnak: a sávváltástól való félelem és a szűk hely (43), a leállósáv-használat berögzültsége (42), a kamionok és személyautók eltérő reagálása (36), a felejtés (29), a rossz kommunikáció és táblázás (27), az alacsony büntetési kockázat (24), valamint a „nem hiszik el, hogy számít” attitűd (23) és a kevés rendőri jelenlét (21).

Értelmezzük hierarchiaként! A kognitív réteg (nem tudják, nem ismerik fel időben, elfelejtik) a leghangsúlyosabb, és elsősorban oktatással, ismétléssel és időben történő figyelemfelhívással kezelhető. A strukturális réteg (szűk hely, követési távolság, kamion-személyautó aszimmetria, berögzült leállósáv-használat) a sávváltás fizikai mozgásterét korlátozza, és infrastruktúrális, illetve forgalomszervezési eszközöket kíván. Végül a motivációs-intézményi réteg (közöny, alacsony büntetési kockázat, kevés ellenőrzés) a betartás hitelességének hiányára utal.

A harmadik réteget a Likert-tételek pontosítják. A „büntetés kockázata alacsony” állítással a válaszadók közül 84-en (a minta közel kétharmada) értettek egyet, és csak 25-en nem. A betartás alacsony észlelt kockázata tehát széles körű meggyőződés. Ezzel szemben a felelősség áthárítása a beavatkozó szervekre („Szerintem a mentősök/tűzoltók/rendőrök is hibáznak, hogy nem forszírozzák a mentőfolyosón haladást.”) kevésbé jellemző: ezt az állítást többen utasították el (75), mint amennyien elfogadták (40). A válaszadók tehát

EGYETÉRTÉS A VIZSGÁLT ATTITÚDÁLLÍTÁSOKKAL



13. ábra A válaszadók egyetértése öt attitúdállítással, ötfokú Likert-skálán (1 = egyáltalán nem ért egyet, 5 = teljesen egyetért; N = 134). A divergáló sávok a semleges középvonaltól balra az egyet nem értés, jobbra az egyetértés arányát mutatják; a „közömbös” válaszok a tengely két oldalán, megosztva szerepelnek. Az állítások az átlagérték (Ø) szerint csökkenő sorrendben.

döntően a járművezetői oldalon – a tudásban, a helyzetfelismerésben és a betartatás hitelességében – látják a probléma forrását, nem pedig a beavatkozó szervek mulasztásában.

6. A NYITOTT SZÖVEGES VÁLASZOK TEMATIKUS ELEMZÉSE

A nyitott kérdések – mindenekelőtt a tapasztalatok rövid jellemzése („Jellemezze röviden a tapasztaltakat!”), az általunk kitalált „jégtörő” koncepcióhoz fűzött észrevételek, a technológiai várakozások indoklása és a „ha egyetlen dolgot változtathatna” kérdés – a számszerű eredmények mögötti értelmezési réteget tárják fel. Az alábbiakban a kirajzolódó visszatérő motívumokat mutatjuk be, a számszerű mintázatok magyarázataként.

6.1. A HETEROGÉN, IMITÁCIÓVEZÉRELT MEZŐ

A tapasztalatok legtöbbször ismételt motívuma a forgalom rendezetlensége és az, hogy a viselkedés a közös – majd egymásra is ható – szabályismeret hiánya miatt esik szét. A válaszadók ismétlődően utalnak arra, hogy a mező két csoportra hasad: akik már láttak vagy ismerik a mentőfolyosót, és a többiek, akik a látottakat utánozzák vagy passzívak maradnak.

„Össze-vissza álltak az autók. Volt, aki már látott mentőfolyosót és eszébe jutott, az félreállt, aki nem [látott], az nem.”

„Akik nem voltak tisztában a szabályozással, többnyire figyelemmel kísérték azokat, akik tudták, hogyan kell létrehozni mentőfolyosót.”

Ez az imitációvezérelt dinamika magyarázza a 4.1. pontban látott mintát: mivel a helyes viselkedés nem automatikus, a mentőfolyosó kialakulása attól függ, van-e a környezetben elég „mintaadó” szabálykövető. Ahol nincs, ott a járművezetők a passzivitáshoz igazodnak.

6.2. A REAKTIVITÁS: A SZIRÉNA MINT KIVÁLTÓ INGER

Visszatérő megfigyelés, hogy a járművezetők jelentős része nem a torlódásra, hanem a már megérkező megkülönböztető jelzéseket használó járműre reagál, gyakran csak az utolsó pillanatban:

„A vezetők többsége nem alakít ki mentőfolyosót. Azonban az érkező szirénás autó hatására igyekszik együttműködni. Többnyire sikerül is.”

„Sokan akkor igyekeznek helyet biztosítani, amikor meglátják a közeledő járművet.”

A reaktív minta a legrosszabbkor termeli ki a koordinációs igényt: a mentőfolyosót akkor kell megnyitni, amikor a mentéshez siető jármű már ott van, holott a torlódás legsűrűbb, legkevésbé mozdítható állapotában a sávváltás fizikailag a legnehezebb. Ez az időzítési hiba közvetlenül összekapcsolja a 2.2. pont „*mikor kell kialakítani*” bizonytalanságát a 3.2. pont leállósáv-dominanciájával.

6.3. A LEÁLLÓSÁV-PARADOXON HIVATÁSOS PERSPEKTÍVÁBÓL

Az elemzés szempontjából különösen értékesek azok a válaszok, amelyek megkülönböztető jelzésű járművet vezető (hivatásos) válaszadóktól származnak, mert belülről írják le a paradoxont. Egy ilyen válaszadó saját esetét így foglalta össze, ahol az MKJ, a megkülönböztető jelzéseket jelenti:

„Mindkét esetben én vezettem a MKJ-t használó járművet, a mentőfolyosót a torlódás kialakulásakor nem alakították ki, ezért mindenki csak akkor próbált lehúzódni, amikor már közvetlenül mögöttem voltam, de nem nagyon tudott, mert egymásra álltak szorosan, így egy idő után feladtam, kimentem a leállósávra és ott mentem végig.”

A leírás a teljes oksági láncot bemutatja: a mentőfolyosó hiánya és a túl kicsi követési távolság miatt a lehúzóadás fizikailag lehetetlenné válik, ezért a megkülönböztető jelzéseket használó jármű végül a leállósávra kényszerül. Ezt erősíti az a megfigyelés is, hogy a mentőfolyosót gyakran csak a hivatásos és a külföldi sofőrök alakítják ki – ami önmagában is a leállósáv felé tereli a forgalmat:

„A tűzoltók már eleve a leállósávban haladtak, mivel mentőfolyosót szinte kizárólag a hivatásos sofőrök, és külföldiek alakítanak ki (természetesen van kivétel), ami így a leállósávban még akadályoz is, ha szabályosan sorol be a szabálykövető réteg.”

Itt rajzolódik ki a bevezetőben jelzett kettős kudarc legtisztább formája: a mentőfolyosó nem alakul ki, a megkülönböztető jelzéseket használó jármű ezért a leállósávra megy, ott viszont a (sokszor kamionok által elfoglalt) leállósáv szűkül be – így a jármű sem a mentőfolyosóban, sem a leállósávon nem tud haladni. Egy válaszadó ezt expliciten meg is fogalmazta:

„Mivel az emberek nem tartják be a fent leírt KRESZ szabályt, a megkülönböztető jelzés általában a leállósávon halad. Ezt viszont sokszor kamionosok és autósok is blokkolják, hogy a szabálytalan autósok ne tudjanak ott előre haladni.”

Ezt egészíti ki saját megfigyelésünk, ami tovább árnyalja, bonyolítja a helyzetet. Amikor a ki nem alakított mentőfolyosó mellett a megkülönböztető jelzéseket használó jármű a leállósávban megy, tehát használja a szirénát, azt meghallva az előtte sorban álló járművezetők nem észlelve, hogy a leállósávban közeledik, éppen próbálják hirtelen kialakítani a mentőfolyosót, ezzel elzárva az útját a leállósávban, sőt, a hirtelen mozdulatokkal veszélyeztetve is őket.

6.4. STRUKTURÁLIS GÁTAK: KÖVETÉSI TÁVOLSÁG ÉS JÁRMŰPOZICIONÁLÁS

A nyitott válaszok a strukturális réteget is konkretizálják. Visszatérő, technikai jellegű ok a túl kicsi követési távolság, amely elveszi a sávon belüli oldalirányú mozgásteret, valamint a járművezetők bizonytalansága saját járművük szélességét illetően:

„Nem ismerik fel a helyzetet, pánikba esnek, túl kicsi követési távolság miatt nem tudnak reagálni.”

„A sofőrök jellemzően a bal kerékkel szinte a terelő vonalon haladnak, mert nem tudják, hogy hol lehet az autó jobb oldala, és így sokkal nehezebb kialakítani a mentőfolyosót.”

Ezek a megfigyelések azért fontosak, mert olyan beavatkozási pontokra mutatnak (követési távolság betartatása, a járművezetők térbeli pozicionálási képessége), amelyek a mentőfolyosó-kommunikáción túlmutatnak, és az általános közlekedési kultúra fejlesztésével függenek össze. A mentőfolyosó kialakíthatósága tehát részben nem a mentőfolyosó-szabály ismeretén múlik.

6.5. A HOZZÁÁLLÁS ÉS AZ ÉRZELMI TELÍTETTSÉG MINTÁZATA

A nyitott válaszok elkülönülő csoportját a frusztráció és a hibáztató hozzáállás jellemzi. E válaszok a problémát nem a rendszerben vagy saját magukban, hanem a „többi” járművezető tulajdonságaiban lokalizálják, és az okot rendszeresen külső csoportokra – jellemzően külföldi (például román vagy bolgár rendszámú) vagy etnikai alapon megjelölt sofőrökre – vetítik ki. Leginkább etikai okból e válaszok szó szerinti idézésétől eltekintünk; elemzési értékük nem a tartalmukban, hanem a mintázatukban rejlik. Az érzelmileg telített, általánosító és kifelé mutató attribúció a normahiány szubjektív megélésének tünete: a (nem bizonyíthatóan) szabálykövető kisebbség tehetetlenségét és igazságtalanságérzetét fejezi ki. Közlekedésbiztonsági szempontból e válaszok arra figyelmeztetnek, hogy a beavatkozási kommunikációnak kerülnie kell a bűnbakképzést, és a közös, könnyen követhető norma pozitív keretezésére kell épülnie, mert a hibáztató narratíva önmagában nem mozgósít cselekvésre, viszont rontja a közúti együttműködés légkörét, összességében a sokat emlegetett közlekedési morált.

7. A VÁLASZADÓK ÁLTAL JAVASOLT BEAVATKOZÁSI IRÁNYOK

7.1. AZ ISMERETTERJESZTÉS ÉSZLELT ELÉGTELENSÉGE

A megoldási preferenciák háttérében markáns helyzetértékelés áll: a válaszadók a szabály eddigi megismertetését elégtelennek tartják. Arra a kérdésre, hogy mennyire volt elegendő/hatékony a szabály megismertetése („Értékelje 1-től 5-ig, hogy Ön szerint Magyarországon mennyire (volt) elegendő/hatékony a mentőfolyosós szabály megismertetése a járművezetőkkel, így Önnel is?”), az átlag mindössze 2,28 – a skála alsó harmadában. Azok körében, akik szerint sehol nem találtak ilyen tájékoztatással, az átlag még alacsonyabb (1,86). A tájékoztatás forrásait firtató kérdés („Ön hol találkozott felhívással, hirdetéssel, kampánnyal, mely a mentőfolyosó szabályát ismertette?”) tovább árnyalja a képet: a leggyakoribb forrás az autópályák feletti hidakon megjelenő felirat (70 említés) és az óriásplakát (38), miközben 32-en elsősorban külföldön találtak ilyenrel, 22-en pedig sehol. A hagyományos tömegmédia (televízió 13, újság 24) szerepe csekély. A kommunikáció tehát egyrészt szűk csatornákra (autópálya menti vizuális jelzés) szorul, másrészt – a „leginkább külföldön” magas aránya alapján – éppen a hazai kampány hiánya tűnik fel a nemzetközi gyakorlattal való összevetésben.

7.2. MIT TARTANÁNAK HATÉKONYNAK?

A betartást leginkább befolyásoló eszközökre vonatkozó kérdés („Mi hatna leginkább a betartásra?”) egyértelmű prioritást rajzol ki: a két messze leggyakoribb válasz a több oktatás (88 említés) és az erősebb, hatékonyabb társadalmi kampány (86). Ezt követi a megkülönböztető jelzéseket használó jármű forszírozott, demonstratív mentőfolyosó-használata (45) és a jobb táblázás (35), majd a szankcionálási és ellenőrzési eszközök (automatikus kamerás ellenőrzés 30, magasabb bírság 27, gyakoribb rendőri jelenlét 26). A válaszadók tehát egyértelműen a megelőző, tudásépítő beavatkozásokat helyezik előtérbe a büntető eszközökkel szemben.



14. ábra Öt lehetséges beavatkozás megítelt hatékonysága, csökkenő támogatottság szerint (N = 134). A százalék azon válaszadók aránya, akik a megoldást hatékonyan ítélték (az ötfokú skálán 4–5 értéket adtak), az „átlagos értékelés” pedig ugyanezen skála számtani közepe

Ezt a sorrendet a konkrét megoldások hatékonyságának értékelése is megerősíti és pontosítja. Az ezzel kapcsolatos kérdésben („Kérjük értékelje, mennyire tartaná hatékonynak az alábbi megoldásokat?”) **a négy megadott eszköz közül messze a legmagasabbra az autópályák feletti változtatható jelzésekű táblákon (VJT) megjelenő felhívást értékelték (az erre vonatkozó kérdés átlaga: 4,52)**, amelyet a torlódásnál látható rendőri jelenlét (3,85) és a jogosítvány megújításához kötött kötelező online KRESZ-frissítő videó (3,44) követett. A sort – jóval lemaradva – a kameraképek alapján történő automatikus bírságolás zárta (2,87), amely az egyetlen megosztó, inkább elutasított eszköz. A válaszadók logikája következetes: a helyzethez kötött, valós idejű, jól látható figyelmeztetést (VJT) tartják a leghatékonyabbnak, mert az pontosan a 6.2. pontban azonosított időben történt helyzetfelismerési hiányt pótolja.

7.3. A SZANKCIONÁLÁS MEGÍTÉLÉSE: A KISZÁMÍTHATÓSÁG A SZIGOR ELŐTT

A szankcionálás megítélése ambivalens. Egyfelől a mentőfolyosó akadályozásának szigorú büntetését a válaszadók többsége elfogadhatónak tartja („Mennyire tartja elfogadhatónak a mentőfolyosó akadályozásának szigorú büntetését?”); az erre vonatkozó kérdés átlaga: 3,92. Másfelől a betartatási eszközök rangsorában az automatikus, kamerás bírságolás a legkevésbé támogatott megoldás. Ez az ellentmondás a nyitott válaszok fényében oldható fel: a válaszadók nem a büntetés mértékét, hanem a betartatás bizonyosságát tartják a kulcsnak. Ezt az álláspontot az egyik „ha egyetlen dolgot változtathatna” válasz fejt ki a legpontosabban:

„...a járművezetők és gyalogosok tudnák, hogy a szabályszegésüket reális eséllyel szankció követi. [...] Fontos, hogy ez nem a bírságok összegének növelését jelenti, hanem az ellenőrzés és a kiszabás gyakoriságát, a »lebukás« kockázatát.”

Az automatikus bírságolás elutasítása így nem a szankció elvi tagadása, hanem konkrét eszközzel szembeni fenntartás, miközben a kiszámítható, érzékelhető jelenlét (rendőri jelenlét, a „lebukás” valós kockázata) támogatottsága magas. A betartatási stratégiának ennek megfelelően a gyakoriságra és a bizonyosságra, nem a tételemelésre célszerű építenie.

7.4. A „JÉGTÖRŐ” KONCEPCIÓ FOGADTATÁSA

A megkülönböztető jelzéseket használó, oktató-demonstratív céllal a mentőfolyosót „kifésülő” jármű – a „jégtörő” –, egyesületünk által felvetett ötletének támogatottsága mérsékelten pozitív („...Mennyire támogatja?”) (átlag 3,73; a válaszadók többsége a skála felső felére helyezte magát, de jelentős kisebbség elutasította). A működés feltételeit firtató kérdés („Mitől működne jól a »jégtörő« megoldás?”) alapján a támogatók a gyors kiérkezést és a jól látható jelzést (62 említés), az oktató funkció időigényét („nem a torlódás okát hárítja, így van ideje a mentőfolyosót »vájni«” – 50), valamint a tartós, több éven át futó alkalmazást (49) tartják a siker kulcsának.

Az ellenvetések („Van további ötlete vagy ellenvetése a »jégtörő« koncepcióval kapcsolatban?”) három visszatérő, szakmailag releváns aggályt fogalmaznak meg. Az első logikai-szervezési: hogyan érne a jégtörő a tényleges beavatkozó jármű elé, és nem okoz-e ez éppen idővesztést?

„Nem látom, hogy mitől érne oda előbb, mint egy mentő vagy rendőr.”

A második a bevezetés sorrendjére és a kommunikációra figyelmeztet: a demonstratív beavatkozás előzetes kampány és átláthatóság nélkül kockázatos.

„Van. Előzetes kampány és oktatás nélkül veszélyesnek tartom.”

„Mindenképpen jelezzék, hogy oktatási céllal történik.”

A harmadik gyakorlati-felelősségi: a mentőfolyosó „kifésülése” során a járművek érintkezhetnek, ami anyagi kárhoz vezethet. E három aggály nem a koncepció elvetését, hanem a feltételeit jelöli ki: átlátható, kampánnyal előkészített, kárfelelősségi szempontból tisztázott és tartósan futtatott alkalmazás esetén lehet életképes – egyébként éppen az általa csökkenteni kívánt káoszt növelheti. A jégtörő koncepció részletes kidolgozásakor ezeket a szempontokat is figyelembe vesszük.

7.5. A TECHNOLÓGIAI TÁMOGATÁS: A LEGNAGYOBB EGYETÉRTÉS ZÓNÁJA

A felmérés legegyszerűbb eredménye a technológiai, navigációs alapú figyelmeztetés iránti igény. A „torlódás – alakíts ki mentőfolyosót” típusú jelzés hasznosságát („Mennyire tartaná hasznosnak, ha az autója (vagy a navigáció) jeleznél: »torlódás – alakíts ki mentőfolyosót«?”) a válaszadók 4,48-as átlaggal értékelték; 96-an a maximális ötöst adták. A preferált csatorna („Melyik megoldást fogadná el leginkább?”) a változtatható jelzéseképű tábla (99 említés) és a navigációs alkalmazás (Waze/Google Maps) időbeni figyelmeztetése (94), jóval megelőzve a gyári fedélzeti rendszert (29) és a rádiós/RDS-üzenetet (20); mindössze öten utasítottak el minden ilyen jelzést. A megvalósíthatóság megítélése is bizakodó: a válaszadók többsége reálisnak tartja („Ön szerint reális, hogy 3–5 éven belül technológia segítse a mentőfolyosó kialakítását Magyarországon?”), hogy 3–5 éven belül a technológia segítse a kialakítást (93 igen, 21 nem, 20 bizonytalan).

Az indoklások („Miért gondolja így?”) tematikus szerkezete egységes: a domináns



15. ábra A lehetséges technológiai jelzőmódok elfogadottsága, valamint a 3–5 éven belüli hazai megvalósíthatóság megítélése; N = 134. Az elfogadottsági arányok az összes válaszadóra vonatkoznak, ezért összegük meghaladja a 100%-ot

érv szerint a technológia adott, a probléma a döntéshozói akarat és a forrás. A visszatérő gondolatot három idézet sűríti:

„A technológia létezik, a döntéshozói akaraton múlik.”

„Mert nem kerülne szinte semmibe, hogy figyelmeztesse az embereket, akik ezt egyébként elfelejtik.”

„A google/waze használata okostelefonokon egyre elterjedtebb, még azoknak is »kéznel van«, akiknek az autójában még nincs fedélzeti navigáció.”

Az utolsó idézet a technológiai megoldás egyik fontos előnyét emeli ki: az okostelefonos navigáció lefedi azokat a járművezetőket is, akiknek nincs korszerű fedélzeti rendszerük – ami az 1.3. pontban leírt, idősebb-középkorú, előregedett járműparkot használó minta szempontjából releváns. A technológiai irány tehát a „felejtés” (29 említés az 5. fejezetben) és az „időben történt helyzetfelismerés” hiányának egyidejű, alacsony költségű kezelésére kínál lehetőséget. A szkeptikus kisebbség nem a technológia képességét, hanem a hazai megvalósítás tempóját és finanszírozását vonja kétségbe.

7.6. „HA EGYETLEN DOLGOT VÁLTOZTATHATNA” ...

A nyílt prioritáskérdés (*„Ha egyetlen dolgot változtathatna meg holnaptól, hogy működjön a mentőfolyosó, mi lenne az?”*) válaszai három csomópont köré rendeződnek. Az első és legnépesebb az oktatás és a folyamatos tájékoztatás: a válaszadók ismétlődően a szabály normává tételét, a „ránevelést” sürgetik, szembeállítva azzal, hogy a mentőfolyosó jelenleg csupán „opciónak tűnik”.

„Jobb tájékoztatás... ránevelni az embereket, mert eddig csak opciónak tűnik...”

A második csomópont az attitűd és a közlekedési kultúra megváltoztatása – ezeket a válaszadók maguk is hosszú távú, nehéz feladatként értékelik. A harmadik a betartatás bizonyossága (gyakoribb, érzékelhető ellenőrzés), valamint több konkrét, megvalósítható javaslat: a változtatható táblák bővítése, az autóban megjelenő figyelmeztetés, a leállósáv szerepének tisztázása, illetve a jogosítvány megújításához kötött kötelező KRESZ-ismétlés. Több válaszadó kifejezetten a nemzetközi jó gyakorlatra hivatkozott viszonyítási pontként:

„Nézzék meg, mekkora és milyen kampány volt erre Németországban, és milyen itt. Ezért működik ott és nem itt.”

E válaszok együtt azt mutatják, hogy a járművezetők prioritási térképe koherens: a megelőző tudásépítést és a normaformálást helyezik első helyre, a betartatást a bizonyosság (nem a szigor) oldaláról közelítik, a technológiát és az infrastruktúrát pedig e célok támogató eszközeként kezelik.

8. KRITIKUS ÁLLÁSPONTOK: A MENTŐFOLYOSÓ JELENLEGI FORMÁJÁNAK MEGKÉRDŐJELEZÉSE

A bevezető célkitűzéséhez híven az elemzés külön kezeli azokat az álláspontokat, amelyek nem a mentőfolyosó kialakításának javítását, hanem magának az intézménynek a jelenlegi formáját kérdőjelezzik meg. Számszerűen ez a nézet kisebbségi: az erre vonatkozó kérdéssel („Alapvetően felesleges a mentőfolyosó; a leállósáv használata kiszámíthatóbb megoldás.”) mindössze 17 válaszadó értett egyet, 105-en pedig elutasították (átlag 1,81). A mentőfolyosó intézményének szükségességét tehát a minta túlnyomó többsége elismeri – ez fontos eredmény, mert azt jelzi, hogy a probléma nem a szabály legitimitásának hiánya, hanem a működtetése.

A kisebbségi álláspont kritikusainak véleménye nem önkényes: a leállósáv-alapú megoldás mellett érvelők éppen a mentőfolyosó kialakításának gyakorlati nehézségeire – a szűk helyre, a járművek eltérő méretére, az összevisszaságra, a koordinációs igényre – hivatkoznak, vagyis ugyanazokra a strukturális gátakra, amelyeket az 5. és a 6. fejezet azonosított. Az érvet az egyik válaszadó nemzetközi tapasztalattal támasztja alá:

„Sok autónak mozogni torlódáskor nehézkes, szerintem a leállósáv használata lenne sokkal célszerűbb a megkülönböztető jelzést használó autóknak. Hollandiában sokat vagyok úton, ott így működik. A leállósávot szabadon tartani sokkal könnyebb, mint az összes autónak különböző méretekkal balra-jobbra húzódni.”

Egy másik, tömör megfogalmazás ugyanezt a kiszámíthatósági szempontot emeli ki: a balra húzódás és a leállósáv mentőfolyosóként való használata egyszerűbbnek, ezért megbízhatóbbnak tűnik. E nézet nem hagyható figyelmen kívül, mert empirikus alátámasztást kap a 3.2. pont adatából: a megkülönböztető jelzéseket használó jármű az esetek negyedében ténylegesen a leállósávban haladt, és a hivatásos válaszadók beszámolója szerint gyakran ez az egyetlen járható út. A leállósáv-alternatíva ugyanakkor – mint az ORFK állásfoglalása (4.3. pont) rávilágít – a hatályos szabályozással feszültségben áll, és önmagában is sebezhető: ha a civil forgalom a leállósávra húzódik, az éppen azt az alternatív útvonalat zárja el, amelyet a mentésben részt vevő egységek a gyakorlatban használnak.

9. ÖSSZEZÉS: A HATÉKONY MŰKÖDÉS TÁRSADALMI, PSZICHOLÓGIAI ÉS INTÉZMÉNYI FELTÉTELEI

A felmérés elemzése a bevezetőben felvázolt diagnózist árnyalt, empirikus formában igazolja:

a mentőfolyosó szabálya Magyarországon formálisan létezik és nagyrészt ismert is, gyakorlati működése azonban rendkívül törékeny, mert a működéshez szükséges feltételek nem állnak össze rendszerré. A válaszadók – akik gyakorlott, érdeklődő, az átlagosnál minden bizonnyal

tájékozottabb járművezetők – körében is az figyelhető meg, hogy a megkülönböztető jelzéseket használó jármű(vek) az esetek többségében nem a szabály szerinti mentőfolyosóban, hanem a leállósávban, szlalomozva vagy alig haladva jut át a torlódáson.

Az elemzés alapján a működőképesség feltételei három szinten azonosíthatók. Kognitív-tudásszinten a probléma kevésbé a téves tudás, inkább a hiányzó tudás, a bizonytalan felidézhetőség és az időben történt helyzetfelismerés kérdése; a gyengeség a ritka, atipikus helyzetekben (felújítási terelés, háromsávós eset) és a „mikor kezdjem” időzítésben koncentrálódik. Társas-pszichológiai szinten a döntő hiány a norma és a társas megerősítés hiánya: a mentőfolyosó kialakítása a válaszadók szerint „nem társadalmi norma”, a



magányos szabálykövetés pedig hiábavalónak, sőt kockázatosnak tűnik, ami kollektív cselekvési csapdát eredményez. Intézményi szinten a betartatás alacsony észlelt bizonyossága és a hazai kommunikáció gyengesége a meghatározó, szemben a járművezetők által pozitívan értékelt, helyzethez kötött, valós idejű jelzéssel.

A válaszadók által felvázolt megoldási irány e három szintet egységes logikával kezeli, és három következtetés vonható le belőle. Először, az elsődleges eszköz a megelőző tudásépítés és normaformálás: a folyamatos oktatás és a társadalmi kampány a két leg támogatottabb beavatkozás, amelyet a járművezetők kifejezetten a nemzetközi (német, osztrák, holland) gyakorlathoz mérnek. Másodsor, a technológiai és infrastrukturális támogatásban – mindenekelőtt a változtatható jelzésképű táblákra és a navigációs eszközökre kiírt

figyelmeztetés – a legnagyobb az egyetértés, mert pontosan az időben történt helyzetfelismerés és a felejtés hiányát pótolja, alacsony költséggel és széles lefedettséggel. Harmadszor, a betartatásnak a bizonyosságra, nem a szigorra célszerű épülnie:

a válaszadók a szigorú büntetést elvben elfogadják, és a betartatás kulcsát a „lebukás” érzékelhető kockázatában, nem pedig a büntetési tétel emelésében látják.

Végül az elemzés egy strukturális tisztázási feladatra is rávilágít, amely az összes többi beavatkozás előfeltétele: a leállósáv szerepének egyértelművé tétele. A felmérés „becsapós” kérdése, a nyitott válaszok leállósáv-zavara és az ORFK állásfoglalása együtt azt mutatják, hogy a járművezetők a leállósáv felé húzódnak, az elfoglalása és az átmeneti érintése közötti – jogilag eltérő, de a gyakorlatban nehezen elkülöníthető – határvonalat nem tartják számon. Ennek a distinkciónak a letisztult, vizuálisan is megjeleníthető kommunikációja nélkül a legjobb kampány és a legfejlettebb technológia is bizonytalan viselkedéshez vezet.

Ennek feloldására érdemes elgondolkodni a szabály módosításán, hogy ne csupán a mentésben részt vevő jármű tényleges érkezésekor legyen megengedett a leállósávra húzódás, hanem indokolt mértékben már a mentőfolyosó kialakításakor. Ezzel értékes percek nyerhetők a mentést végző járművek célba érésében, vagyis – ha ki is alakult a mentőfolyosó – megelőzhető, hogy egy nagyobb helyigényű, például tűzoltóautónak csak az utolsó pillanatban kezdjenek helyet adni.

A következő modulok – a megkülönböztető jelzéseket használó járművek vezetőivel végzett kutatás, valamint a hazai és nemzetközi tapasztalatok összevetése, oktatási és kommunikációs stratégiák vizsgálata, kidolgozása – feladata, hogy e diagnózisra építve eldöntse: a jelenlegi mentőfolyosó-modell fenntartása, módosítása vagy kiszámíthatóbb, leállósáv-alapú megoldás szolgálja-e jobban – és milyen oktatási, kommunikációs csomaggal kiegészítve – azt a végső célt, hogy a beavatkozásra siető járművek gyorsabban és biztonságosabban érjenek az esemény helyszínére.

UTÓSZÓ

írta: Rácz Tamás egyesületi elnök, autós, közlekedési és zöldtech szakújságíró

A gyorsforgalmi utak mentőfolyosójának kialakítására vonatkozó szabályok és a valós, mindennapi gyakorlat különbségeinek összevetése, a problémafeltárás és a lehetséges megoldási javaslatok kidolgozása során, mint már nem egy közlekedés-szabályozási problémakör vizsgálatának folyamatában, ismét meg kellett állapítanunk, hogy a közúti közlekedés a valóságban sosem képes merev, szabályokkal jól leírható, tökéletesen megismerhető rendszerként viselkedni, létezni.

Amilyen egyszerű a mentőfolyosó kialakítását leíró szabály, olyan sok kérdés marad nyitva az alkalmazása mikéntjében. A leállósávra húzódás kérdése, a „mentésben részt vevő”, figyelmeztető jelzést használó, hangjelzést nem adó járművek szabálysértési jogainak definiálása hiányzik a szabályrendszerből, pedig ezek szinte minden releváns esetben felmerülő, a járművezetők számára megoldandó feladatok.

Úgy gondoljuk, hogy a közúti közlekedés szabályrendszerében szükségszerűen meg kell maradnia némi rugalmasságnak, mozgástérnek az emberi intelligencia számára (sőt: talán a gépi intelligencia, az önvezető rendszerek számára is) ahhoz, hogy a közlekedés hatékonyan, előre kalkulálhatatlan körülményekhez is alkalmazkodni képesen, a szabályrendszerből esetenként kilépve szervezhesse önmagát. Ahhoz pedig, hogy ez a megengedhető, alkalmanként elvárható rugalmasság ne mehessen a biztonság rovására, arra is szükség van, hogy a közlekedési szabályokat meghozó politika és az azok betartását ellenőrző, kényszerítő hatóságok tudomásul vegyék és elfogadják: a közlekedésben nem kell és nem is lehet megkövetelni a százszázalékos szabálykövetést.

Ezt természetesen a szakpolitika és az ellenőrző hatóság tagjai emberként pontosan tudják, és tudjuk mi, közlekedők is. Nyilvánvaló, hogy a forgalomban az abban járművezetőként részt vevő, vizsgázott, elméleti felkészültségéről és gyakorlati készségeiről egyaránt számot adott emberek felelőssége túlmutat a szabályok gépies betartásának kötelezettségén. Gondolkodásra, problémafelismerési és kreatív problémamegoldási készségekre is szükség van ahhoz, hogy a közlekedés biztonságos, de hatékony és a váratlan kihívásokra reagálni képes rendszerként működhessen.

Úgy gondoljuk, kívánatos és hasznos lenne mind a hazai, mind az európai közúti közlekedés funkcionális megfelelése szempontjából, ha a közlekedéspolitika, a közlekedési hatóságok és a közlekedők őszinték lehetnének saját magukkal és egymással ezzel a rugalmassággal kapcsolatban és akár a szabályrendszerbe integráltan is deklarálnánk: a szabályok nem mindenhatók, a szabályok mindenkor, totális betartása nem elvárható és nem is kívánatos. Szükséges ellenben, hogy a járművezetői felelősséggel minden érintett tisztában legyen, és az is szükséges lenne, hogy a szankcionálás rendszere ne a minimális mértékű szabálysértésekre, hanem a szélsőséges devianciára, a közlekedési kooperációra ilyen-olyan okból nem képes résztvevők azonosítására, saját viselkedésükkel szembesítésükre, végső soron akár a rendszerből kitiltásukra helyezze a fő hangsúlyt.