

36. Országos Tudományos Diákköri Konferencia

Had- és Rendészettudományi Szekció

Budapest, 2023. április 18-20.

Nemzeti Közszolgálati Egyetem

Rendészettudományi Kar

Közlekedési agresszió megjelenése

Jelige: *Biológiai örökség*

Pályamunka lezárásának időpontja: 2022. szeptember

2023.

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS.....	1
2. AGRESSZIÓ ÉS KUTATÁSÁVAL FOGLALKOZÓ SZEMÉLYEK.....	3
2.1. Mi is az agresszió?.....	3
2.2. Kutatások az agresszivitás területén.....	3
2.2.1. Konrad Lorenz.....	4
2.2.2. John Dollard és Neal E. Miller.....	4
2.2.3. Albert Bandura.....	5
2.2.4. Sigmund Freud.....	5
2.2.5. Erich Fromm.....	6
3. DEVIANCIA.....	8
3.1. Az alkoholizmus.....	9
3.2. Öngyilkosság.....	11
3.3. A bűnözés.....	12
3.4. A mentális betegségek.....	14
3.5. A kábítószer-fogyasztás.....	15
4. KÖZLEKEDÉSI FORMÁK ÉS AZ AGRESSZIÓ JELENLÉTE.....	18
4.1. Ember-jármű-környezet hármasa a közlekedésben.....	18
5. KÖZLEKEDÉSI FORMÁK ÉS AZ AGRESSZIÓ KAPCSOLATA.....	19
5.1. Gyalogos közlekedés.....	19
5.2. Kerékpáros és segédmotoros kerékpárok a közlekedésben.....	20
5.3. Tömegközlekedésben.....	21
5.4. Autós közlekedésben.....	22
5.5. Az agresszió megjelenése a közlekedésben.....	22
5.5.1. Életkor és nemek közötti különbség.....	23
5.5.2. Kockázatvállalás.....	24
5.5.3. Antiszociális felelősségtudat.....	24
5.5.4. Önkontroll.....	24
5.5.5. Társas felelősségtudat.....	25
5.5.6. Erkölcsi gondolkodás.....	25
5.5.7. Az attitűd.....	26
6. BESZÉLGETÉS A KÖZLEKEDÉSI ALKALMASSÁGI ÉS VIZSGAKÖZPONT MUNKATÁRSÁVAL.....	29

7. MIÉRT VAGYUNK IDEGESEK, AMIKOR RÉSZT VESZÜNK A KÖZLEKEDÉSBEN?.....	31
8. KUTATÁSOM.....	34
9. ÖSSZEGZÉS ÉS JAVASLAT.....	54
FELHASZNÁLT IRODALOM.....	55
FELHASZNÁLT JOGFORRÁSOK.....	55
FELHASZNÁLT INTERNETES ÉS EGYÉB FORRÁSOK.....	55
MELLÉKLET.....	57

1. BEVEZETÉS

Napjainkat egy folytonosan változó, „rohanó” világban éljük és sokszor bele se gondolunk, hogy ez a viselkedésünkre is mekkora hatással van.

A közlekedés a mindennapi életünk szinte elengedhetetlen kiegészítő része. Azóta, hogy az ember jelen van, a közlekedés is vele együtt létezik. Valamilyen formában mindig megoldotta az ember, hogy eljusson „A”-ból, „B”-be. Ne gondoljuk azt, hogy a közlekedés csak azokra vonatkozik, akik valamilyen járművet vesznek igénybe. Ahogy kilépünk a négy fal védettségéből, már onnantól kezdve, még ha nem is akarjuk, akkor is a közlekedés résztvevői közé tartozunk. Ezért fontos, hogy mindenki tudja és ismerje, hogy a KRESZ mely szabályai vonatkoznak rá és azokat köteles betartani saját és mások testi épsége és élete védelme érdekében!

A rohamos fejlődés nagy hatással van az emberiségre és minél gyorsabban meg kell szokni a változásokat és szerintem ez az idősebb korosztálynak a legnehezebb, hiszen ők megszokták a régi jól bevált dolgokat, és ezért is halljuk tőlük sokszor hogy: „Bezzeg az én időmben...”. Ezt a nagy hatást értem az alatt még, hogy sokkal több stressz, feszültség ér minket, a munkahelyen, az interneten és a magánéletben. A fejlődő technikát pro és kontra oldalról is nézhetjük. Pro oldalra sorolhatjuk, hogy például sokban megsegíti, könnyíti az életünket, kontra pedig, hogy elbutít és arra „ösztönöz”, hogy nem kell gondolkoznunk, mert a technológia mindent megold helyettünk. Ide sorolnám még azt is, ha már a közlekedés is része a dolgozatomnak, hogy elveszi a figyelmünket, és több fele kellene figyelnünk, ami nagyon nehéz és csak feszültséget vált ki belőlünk. Ezért is lehetünk türelmetlenebbek a környezetünkben lévőekkel szemben és kialakulhat az agresszívabb magatartás. Sok tényező tartozhat még ide, mint az adott szituáció a közlekedésben, milyen napszak van (reggel, délután, este), milyen az egyénnek a hangulata és persze az intelligencia-szintje is fontos. Sokat számít az is, hogy ki mit hoz otthonról, a szülőktől milyen nevelésben részesült, hogyan tanították gyermekkorukban a közlekedési kultúrára és a balesetmentes közúti közlekedésre.

Ezt az agresszivitást mindenki tapasztalhatja, ahányszor részt vesz a közlekedésben és ezek mindig másfajta módon jelentek meg: szabálytalankodás, gyorshajítás, büntetőfékezés, vagy akár obszcén kifejezések, mutogatások alkalmazásával.

Dolgozatomban, a közlekedésben megjelenő agresszivitást szeretném bemutatni és erre megoldást tanácsolni, valamint a kérdőívem alapján vizsgálni az agresszivitást, következtetéseket levonni, hogy a kitöltők között melyik a leggyakrabban előforduló, tapasztalt agresszivitás és mi a véleményük erről.

2. AGRESSZIÓ ÉS KUTATÁSÁVAL FOGLALKOZÓ SZEMÉLYEK

2.1. Mi is az agresszió?

Maga az agresszió egy latin szóból ered: *agressio*, melynek jelentése a támadás¹. Ez egy olyan viselkedésformát jelöl, ami minden esetben fizikai, verbális vagy egyéb formában mutatkozik meg. A szó fogalma magába foglalja az erőszak fogalmát is. Alapvetően három agressziótípus létezik: a verbális (szóbeli), a kapcsolati és a fizikai². Ez lehet egyrészt proszociális (*más emberekért folytatott agresszív cselekvés*), másrészt pedig semleges, illetve antiszociális (*emberek ellen irányuló agresszivitás*)³. Az antiszociális agressziónál beszélhetünk a reaktív és proaktív oldaláról. A reaktívnál valamilyen frusztráció, provokáció a kiváltó ok, erős érzelmek és stresszválasz jellemzi, megjelenik az időszakos robbanékonysági zavar. A proaktív agresszió viszont megtervezett, amely során a stresszhormonszint minimális, kiváltó ok a nyereségvágy és jellemző rá az antiszociális személyiségzavar.⁴

Az agresszió a mindennapok egyik központi problémája. Hiába tapasztaljuk állandó jelleggel az életünkben, mintha mégsem tudnánk mit kezdeni vele. Ez megjelenhet kifelé irányuló formában, ami mások ellen vesz erőszakos fordulatot és önpusztító formában is, amikor magában tesz kárt az egyén.

2.2. Kutatások az agresszivitás területén

Az agressziót többféle, eltérőnek tűnő módon írták le ezt a viselkedési formát. Konrad Lorenz nevét az agresszióval kapcsolatos kutatásoknál elsőként találtam, így az ő kutatásaival szeretném kezdeni, majd hozzá hasonló kutatókat, pszichológusokat fogok bemutatni.

¹ Forrás: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-etimologiai-szotar-F14D3/a-a-F14E1/agresszio-F1556/> 2022.08.10.

² Szerzők Farkas Johanna Fogarasi Mihály Haller József Ivaskevics Krisztián Kovács Daniella: Bűntettek Kriminálpszichológiája Szerkesztette: Haller József, Dialóg Campus Budapest, 2020. Forrás: https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/15780/web_PDF_Buntettek_kriminalpszichologiaja.pdf?sequence=1#page=18 21. oldal 2022.08.10.

³ Szerzők Farkas Johanna Fogarasi Mihály Haller József Ivaskevics Krisztián Kovács Daniella: Bűntettek Kriminálpszichológiája Szerkesztette: Haller József, Dialóg Campus Budapest, 2020. Forrás: https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/15780/web_PDF_Buntettek_kriminalpszichologiaja.pdf?sequence=1#page=18 22-23. oldal 2022.08.10.

⁴ Szerzők Farkas Johanna Fogarasi Mihály Haller József Ivaskevics Krisztián Kovács Daniella: Bűntettek Kriminálpszichológiája, Dialóg Campus Budapest, 2020. Forrás: https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/15780/web_PDF_Buntettek_kriminalpszichologiaja.pdf?sequence=1#page=18 27. oldal, táblázata, 2022.08.10.

2.2.1. Konrad Lorenz

Konrad Lorenz Az agresszió⁵ című művében a viselkedésformákat az állatok oldaláról vizsgálta. Konrad Lorenz szerint ez a viselkedés az élethez szükséges alapösztönként tekinthető, így ezt a viselkedést nevezhetjük velünk született ösztönként említi.

Lorenz állatokat nem laboratóriumban, hanem természetes helyükön vizsgálta őket a szabadban. Vizsgálatai során kimutatta, hogy két vagy több egyszerre aktiválódó ösztön egy cselekvéssorban jelenik meg az állatoknál. Leírta, hogy a fejlettebb fajoknál nehezebb szétválasztani az öröklött és a tanult sémáknak az arányát. Felismerte azt, hogy az élőlényeknek a testük felépítése mellett a magatartásprogramjaik is evolúciós nyomás hatására alakultak ki és ezek a genetikai kódokba beágyazódnak.⁶

A kutatásai, vizsgálatai sokat segítettek a magatartásminták evolúciós megértésében, és az agresszió öröklött gyökereinek a feltárásában.⁷

Lorenz elmélete szerint az állatoknál megfigyelhető agresszivitást csak a saját fajtársaik ellen követik el. Ha más állatfajok ellen történik, a támadás az a táplálkozási lánc felépítéséből következik. Tehát egy állat a fajtársa ellen akkor fejt ki agresszív viselkedést ha a „határvédelem” sérül vagy a csoporton belüli rangsor kialakítása a kérdés.⁸

2.2.2. John Dollard és Neal E. Miller

Az agressziónál John Dollard és Neal E. Miller nevét is fontos említeni. Az agresszióval kapcsolatban a frusztrációs agressziót vizsgálták és ezt használják többé-kevésbé az erőszakos bűnelkövetések egyik magyarázataként. Ezt úgy lehet egyszerűen meghatározni, mint egy olyan állapotot, amely akkor jön létre az emberben, ha valami kitűzött célt nem tudunk elérni.⁹

⁵ Konrad Lorenz: Az agresszió. Ford. Tandori Dezső – Zoltai Ildikó. Budapest, Helikon, 2013. 2022.08.10.

⁶ AGRESSZIÓ ÉS RÍTUS A KORA ÚJKORBAN Forrás: http://acta.bibl.u-szeged.hu/49372/1/platonhoz_014_310-318.pdf 311. oldal 2022.08.10.

⁷ Konrad Lorenz állatokkal körülveve Forrás: <https://cultura.hu/kultura/konrad-lorenz-allatokkal-korulveve/> 2022.08.10.

⁸ AGRESSZIÓ ÉS RÍTUS A KORA ÚJKORBAN Forrás: http://acta.bibl.u-szeged.hu/49372/1/platonhoz_014_310-318.pdf 311. oldal 2022.08.10.

⁹ Szerzők Farkas Johanna Fogarasi Mihály Haller József Ivaskevics Krisztián Kovács Daniella: Bűntettek Kriminálpszichológiája Szerkesztette: Haller József, Dialóg Campus Budapest, 2020. Forrás: https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/15780/web_PDF_Buntettek_kriminalpszichologiaja.pdf?sequence=1#page=18 40-41. oldal, 2022.08.10.

2.2.3. Albert Bandura

Bandura, az emberi agresszió tanulások folytán alakul ki, tapasztalatokon és az ismereteken, szokásokon, érzelmi élet szakaszai útján. Ennek két formája van: az operáns kondicionálás és a modelltanulás. Tanult viselkedési formának értelmezték a viselkedést. Albert Bandura nevéhez fűződik a Bobo baba kísérletsorozat, amelyet több óvodással nézettek meg. A kísérleten 36 fiú és 36 lány vett részt, akik 3 és 6 év közöttiek voltak.¹⁰

A kísérlet során egy felnőtt ember egy nagy, felfújható babával kiabált, fakalapáccsal és ököllel ütögette, eldobta a szoba másik végébe. Mivel Bobo baba anyaga és kialakításának köszönhetően nem maradt nyom rajta, és eredeti helyzetébe visszaállt, így az agresszió semmi jele nem mutatkozott vissza rajta.

A első kísérletnél azt akarta megfigyelni, ha a felnőtt bántja, ütögeti a babát, akkor a gyerekek is így viselkednek vagy nem. A válasz erre igen volt, vagyis a gyerekek majdnem kétszer gyakrabban azt tették, mint a felnőtt. A második kísérletnél a jutalmazás és büntetés kapott szerepet, vagyis nagyobb valószínűséggel bántotta a gyerek a babát ha látta, hogy korábban ezért jutalmat kapott a felnőtt. A kísérlet után arra lett figyelmes, hogy ha a felnőtt jutalmat kapott, ott a gyermekeknél több agresszív viselkedés mutatkozott. Ahol szidást kapott a bántalmazó, ott a vizsgált személyek többsége kedvesen viszonyultak Bobo babához.

Ezzel próbálta álláspontját bizonyítani és megerősíteni, miszerint az emberek nem az agresszivitással születnek, ez nem egy rögzített minta, hanem valamilyen módon elsajátítja az ember.¹¹

2.2.4. Sigmund Freud

Freud elmélete talán a legismertebb, miszerint az agresszió minden emberben ott van és ez két ösztön: a halál illetve az élet és szexuális ösztön ütközéséből adódik. Ezekből feszültség származik és a társadalom elvárásai miatt együtt kell élni. Ez elfojtás útján lehetséges, de komoly pszichés terhet jelent az emberre, amiből kivezető út egyenesen az agresszióhoz a

¹⁰ Forrás: <https://hu.reoveme.com/bobo-doll-experiment/> 2022.08.10.

¹¹ Szerzők Farkas Johanna Fogarasi Mihály Haller József Ivaskevics Krisztián Kovács Daniella: Büntettek Kriminálpszichológiája Szerkesztette: Haller József, Dialóg Campus Budapest, 2020. Forrás: https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/15780/web_PDF_Buntettek_kriminalpszichologiaja.pdf?sequence=1#page=18 38. oldal 2022.08.10.

kiélése, vagyis a haragunknak a kimutatása (cselekedetben vagy akár verbálisan). Egy másik értelmezése szerint az agresszivitást a frusztráció váltja ki.¹² Freud így írt róla:

„A gyűlölet, mint tárgyhoz való viszonyulás, régebbi a szeretetnél. Abból az ősi elutasításból fejlődik ki, amit a nárcisztikus én fejt ki az őt ingerlő külvilággal szemben. A tárgyak által kiváltott kénérzetre adott reakció megnyilvánulásaként a gyűlölet életreszólóan szoros kapcsolatban marad az önfenntartás ösztöneivel, olyannyira, hogy az énsztonök és a szexuális ösztönök könnyen szembekerülhetnek egymással, ami a gyűlölet és a szeretet ellentétét idézi fel. Ha a szexuális funkciókat az énsztonök irányítják, mint az análszadisztikus organizáció esetében, akkor ezek az ösztönök gyűlöletes jelleget tulajdonítanak az ösztöncélnak.”¹³

2.2.5. Erich Fromm

Fromm A rombolás anatómiája című könyvében mutatja meg nekünk, hogy az agresszió az embereknél, egyidős az emberiséggel, és vissza lehet vezetni a filogenezis, az állati lét kezdetleges szerveződési szintjeihez. Rávilágít arra, hogy az agresszív viselkedésnek van külső (manifesztálódó) és belső (imamens) ösztöntörékvés megnyilvánulása.

Kötetében kitér arra, hogy a társadalmunkban meglévő agresszió nagy része a szűkebb és tágabb környezet feltételeinek az egyén számára kedvezőtlen alakulása, és ennek következtében a kialakult reakció. Tehát nem a mély ösztönök elháríthatatlan megnyilvánulását jelenti. Hangsúlyozza, hogy az agresszióknak az oka a valós közös kötélekek és az érdekeknek a hiánya.

Fromm leírja azt is, hogy az állatok körében a fejlett emlősök legtöbbször a veszélyeztetettség és a számukra kedvezőtlen hatások miatt lesznek kegyetlenül agresszívak. Az emberek között nagy számban jelennek meg olyan személyek, akik az örömet a kegyetlenségben, a pusztításban képesek meglelni.¹⁴

¹²Szerkesztette: Laczkó Sándor LÁBJEGYZETEK PLATÓNHOZ 14. AZ AGRESSZIÓ, Szeged Pro Philosophia Szegediensi Alapítvány Magyar Filozófiai Társaság Státus Kiadó 2016 Forrás: <http://publicatio.bibl.u-szeged.hu/8366/1/Platon-2016-Agresszi%C3%B3.pdf> 454-455. oldal, 2022.08.10.

¹³ Szerkesztette: Laczkó Sándor LÁBJEGYZETEK PLATÓNHOZ 14. AZ AGRESSZIÓ, Szeged Pro Philosophia Szegediensi Alapítvány Magyar Filozófiai Társaság Státus Kiadó 2016 Forrás: <http://publicatio.bibl.u-szeged.hu/8366/1/Platon-2016-Agresszi%C3%B3.pdf> 16-17. oldal, az idézet: Sigmund Freud: Ösztönök és ösztönsorsok. Metapszichológiai írások, Filum Kiadás, Budapest, 1997. 61-62. Fordította Májay Péter. 2022.08.12.

¹⁴ Országos Közoktatási Intézet > Új Pedagógiai Szemle 2004 szeptember > A rombolás anatómiája – Erich Fromm könyvéről Forrás: <https://epa.oszk.hu/00000/00035/00084/2004-09-kf-Schuttler-Rombolas.html> 2022.08.10.

Abban az esetben, ha a felnőttek közös célok kijelölésére képesek a diákok számára, akkor az együttműködés során a pozitív kapcsolatok erősödnek meg és az ellenségeskedés, negatív jelenségek eltűnnek.¹⁵

¹⁵ Szerkesztette Barabás A. Tünde és Christián László: Ünnepi tanulmányok a 75 éves NÉMETH ZSOLT tiszteletére Navigare necesse est Forrás: https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/16609/web_PDF_NZs75.pdf?sequence=1#page=342, 116. oldal 2022.08.03.

3. DEVIANCIA

A fogalma: „...egy adott közösségben uralkodó és a közösség többsége által egységesen elfogadott normáktól való eltérést, elhajlást jelent.”¹⁶

A deviancia szó a egy latin kifejezésből, a deviare szóból származik, ami azt jelenti, hogy elhagyni az utat. Ezt a fogalmat sokan az őrültséggel és a veszélyességgel vonják összefüggésbe, ha egy sorozatgyilkosról van szó hogy kezelés alatt áll akkor úgy vélik ez mindenre magyarázatot ad. Ez korántsem így van, mert a deviancia a társadalom fejlődésének záloga is lehet, ezzel szemben a pszichopatológia tárgya több „rendes embert” tart számon ahhoz, hogy akár őrültséggel, veszélyességgel kapcsolatba hozhatná. A zavar, amiről szó van, kihat az embereknek az érzéseikre és a viselkedésükre, de távolról sem azonosítható a társadalmi veszélyességgel. A deviancia szó latin szóból ered: deviare. Ez azt jelenti, hogy „elhagyni az utat, elkanyarodni”. Tehát a helyes útról való letérést, az adott viselkedésformától eltérő magatartás tanúsítása.

Ennél fontos említeni Durkheim (Durkheim 1978) véleményét, miszerint nem a viselkedés lényegéből fakad, hanem a normákból. Ez mellett Dahrendorf (Dahrendorf 1958) három csoportba osztotta fel ezt a viselkedést. Maga a jó modor, helyes viselkedésnek nem tesznek eleget az emberek, például már ezek szankciókkal járnak, de nem olyan nagy súlyúak. Egy csoportnál a formális szabályainak, normáinak be nem tartása súlyosabb szankciókkal járhatnak. Akik nem tartják be az adott normákat azokat kirekesztik a közösségükből ami már az egyén számára erős büntetést jelenthet. Végezetül, de nem utolsó sorban van az a csoport, ahol az egyén a társadalom törvényeibe tartozó szabályokat szegi meg, felelősségre vonás jogi oldalról megtörténhet és súlyosságától függően bebörtönzés is számításba jöhet.¹⁷

A deviáns viselkedéseknek tehát azok a magatartások számítanak, amik a társadalom által elfogadott normáktól eltérnek.

Ilyen lehet:

1. az alkoholizmus,

¹⁶ ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, 134.oldal, Forrás: (https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y) 2022.07.16.

¹⁷ Szerkesztette Farkas Johanna és Haller József Dialóg Campus Budapest, 2020 Pszichológia a közszolgálatban II. 61-62.oldal Forrás: https://www.ludovika.hu/wp-content/uploads/2020/05/web_pdf_atma_pszichologia_a_kozszolgalatban_ii.pdf 2022.07.14.

2. öngyilkosság,
3. bűnözés,
4. mentális betegségek,
5. kábítószer-fogyasztás,¹⁸

Több olyan viselkedés van, ami deviáns, amikor megjelenik a társadalomban, de idővel ezek beépülhetnek és elfogadottá válhatnak. Gondoljunk bele abba, hogy régen halálra ítélték azokat, akik azt állították, hogy a bolygónk, amin élünk a Nap körül kering. Ez már nem jár ilyen súlyú büntetéssel, sőt semmi büntetést nem kap érte az ember.¹⁹

Persze ezzel nem azt értem, hogy minden deviáns viselkedés jót jelent a társadalmunkra és fejlesztő hatással lenne rá. Senki se szeretné, ha elfogadott lenne az, hogy egy adott útszakaszon nem megfelelő módon közlekednének az emberek, mert ebből akár balesetek is következhetnének. Szükség van a fejlődéshez a deviáns viselkedések jelenlétére, hiszen így nem „születnének” új szabályok, új dolgok és a társadalom csak egy helyben lenne.

3.1. Az alkoholizmus

Az ittas, bódult állapotot a Büntető Törvénykönyv 240.§ (3) bekezdése mutatja be:

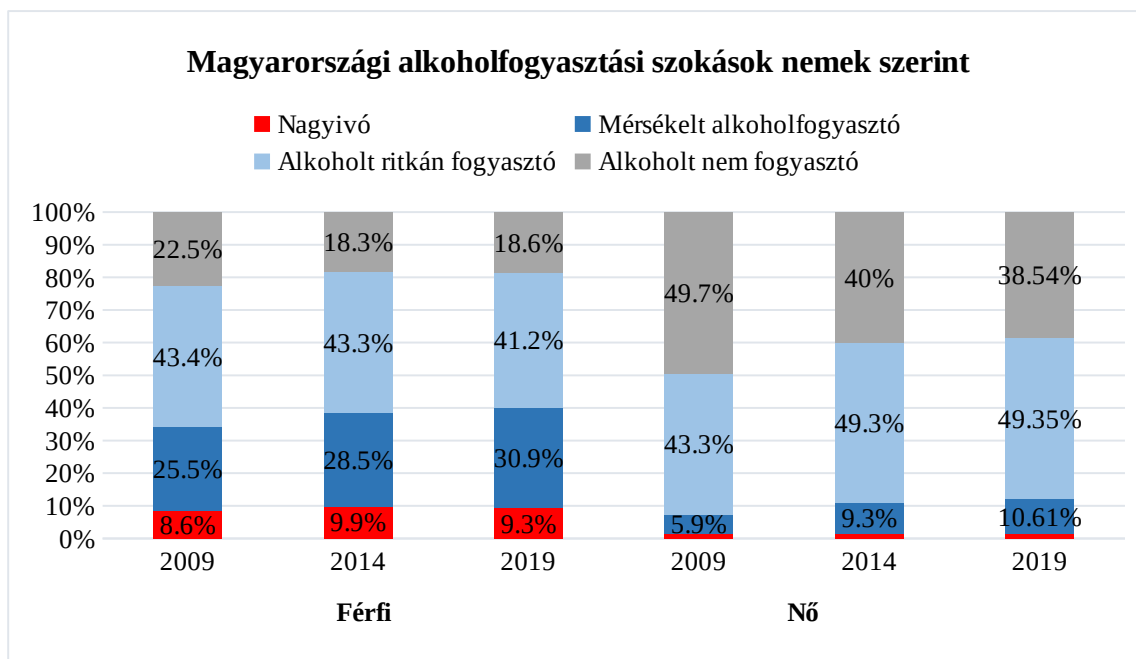
*„3) * A 236. és a 238. § alkalmazásában ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.”²⁰*

Az alkoholizmus egy kényszerbetegség melynél, a túlzott alkohol tartalmú ital fogyasztása nagy hatással van, a fogyasztójának egészségére és a társadalomra is egyaránt. Sok kárt okoz a magatartás-, és szocializációs, valamint gazdasági és egészségügyi oldalon is.

¹⁸ ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, Forrás: https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfjs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y 2022.07.16. 136.oldal

¹⁹ Szerkesztette Farkas Johanna és Haller József Dialóg Campus Budapest, 2020 Pszichológia a közszolgálatban II. Forrás: https://www.ludovika.hu/wp-content/uploads/2020/05/web_pdf_atma_pszichologia_a_kozszolgalatban_ii.pdf 62.oldal 2022.07.14.

²⁰ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről



1. ábra: Magyarországi alkoholfogyasztási szokások nemek szerint a KSH adatai alapján²¹

A Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) az országban történő alkoholfogyasztást nemek szerint mérte és 4 részre osztotta: nagyivó, mértékletes alkoholfogyasztó, alkoholt ritkán fogyasztó és alkoholt nem fogyasztó. A meghatározás szerint nagyivóként tekinthetők a nők közül azok, akik a megkérdezés előtti héten több mint 7, a férfiak között, akik több mint 14 egységnyi alkoholt fogyasztottak.

Mértékletes alkoholfogyasztóknak azok, akik heti gyakorisággal fogyasztottak valamilyen alkohol tartalmú italt. Akik alkoholt ritkán fogyasztók voltak azok, akik a heti gyakoriságnál ritkábban fogyasztottak alkoholt.²²

Az 1. ábra alapján láthatjuk, hogy mindhárom év statisztikája szerint, a nőknél magasabb az „alkoholt nem fogyasztók” és az „alkoholt ritkán fogyasztók” száma a férfiaknál szemben. Náluk a „mértékletes alkoholfogyasztók” és a „nagyivók” emelkednek ki.

Az alkohol és az agresszió összefüggését a bűncselekményekben is megtalálhatjuk, amelyeket három nagy csoportban tudunk megkülönböztetni:

1. alkohol által kiváltott, vagy legalábbis ittas állapotban elkövetett erőszakos bűncselekmények;
2. ittas állapotban elkövetett közlekedési bűncselekmények;

²¹ Saját szerkesztés a KSH honlapján lévő adatokból, Forrás: https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_fek007.html 2022.08.17.

²² Forrás: <https://atlatszo.hu/adat/2021/12/07/valtozatlanul-alacsony-az-alkohol-hazai-ara-mig-az-alkoholfogyasztok-aranya-novekszik/> 2022.08.18.

3. *azok a bűncselekmények, amikor az alkohol eszközként szolgál a bűncselekmény elkövetéséhez (például randi erőszak)*²³

Az erőszakos tettek nagy részében az alkoholos befolyásoltság szerepet játszik. Egy kísérlet alapján az alkohol tartalmú italok azoknál a férfiaknál növelte az agresszió szintjét, ahol a célorientált viselkedés szabályozásában szereplő kognitív struktúrák rendje alacsonyabb. Ezek a kognitív struktúrák a megfigyeléses tanulásból, a tapasztalatokból, valamint a szocializációból jönnek létre. Az ilyen italok fogyasztása következtében csökken az információfeldolgozási képesség és az agressziót csökkentő tényezők észlelése. Az agresszív viselkedésre vonatkozóan kiemelkedő, hogy az alkoholt fogyasztó férfiaknál hajlamosabbak túlbecsülni saját erejüket, és kevésbé képesek nem agresszív megoldásokat találni; az alkohol hat a figyelemre, így a személy hajlamos csak a jelenre koncentrálni; és a férfiak között néhányan túlságosa nagy jelentőséget mutatnak a személyes hatalmuknak. Az alkoholfogyasztás azért is növeli az agresszió jelenlétét, mert a szociális tanulás és a kulturális hatások eredményeként a hatását elvárják.²⁴

3.2. Öngyilkosság

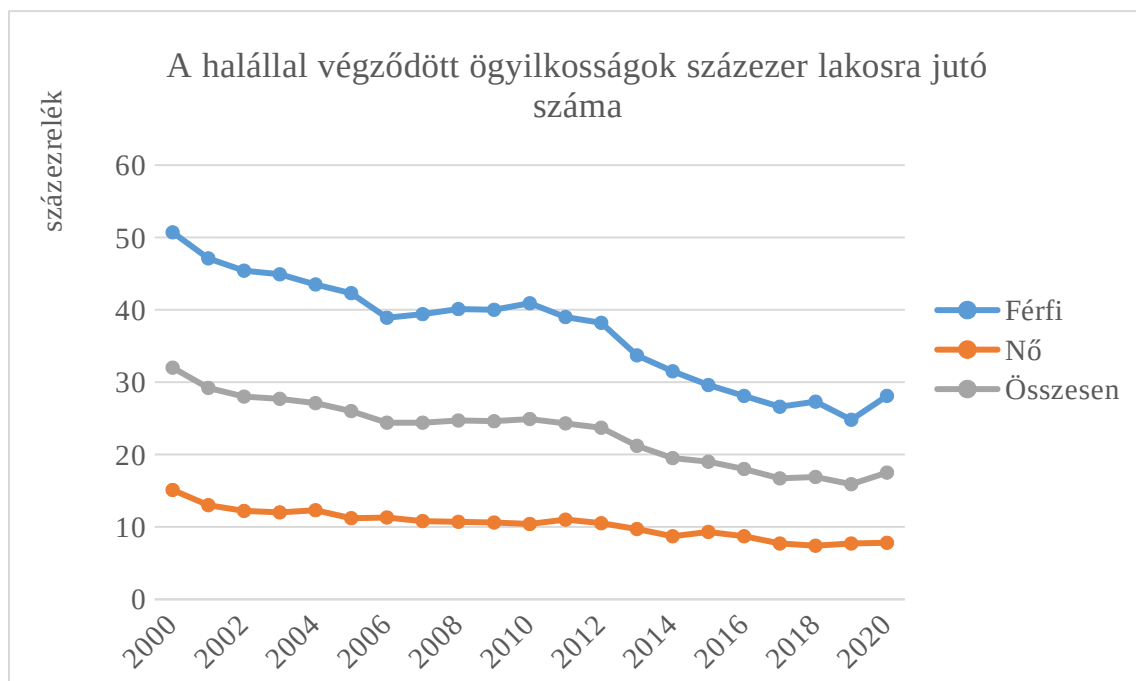
162. § (1) *Aki mást öngyilkosságra rábír, vagy ennek elkövetéséhez segítséget nyújt, ha az öngyilkosságot megkísérlik vagy elkövetik, bűntett miatt egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.*²⁵

Az öngyilkosság nem más, mint az egyén saját életének kioltása. Szükség van a meghalás tudatos szándékára, egy olyan módszerre, amely alkalmas az élete kioltására vagyis az eredményt el tudja érni. Elkövetésének okai közé sorolhatjuk a pszichiátriai, biológiai, szociokulturális tényezőket is. A legtöbb elkövetésnél a depresszió, mentális zavarok, magány, stressz, reménytelenség a kiváltó okok az embereknél. Ennek megelőzésében sokat jelentenek, segíthetnek a család, barátok vagy másoktól kapott segítség esetlegesen pszichológus vagy tanácsadó.

²³ Ambrusz Alíz – Marosi Zita: Kapcsolat az alkohol és a kocsmai erőszakos bűnözés között 67. oldal Forrás: <http://real.mtak.hu/122908/1/3882-Cikk%20sz%C3%B6veg-21663-1-10-20201207.pdf> 2022.07.17.

²⁴ Ambrusz Alíz – Marosi Zita: Kapcsolat az alkohol és a kocsmai erőszakos bűnözés között 67-68. oldal Forrás: <http://real.mtak.hu/122908/1/3882-Cikk%20sz%C3%B6veg-21663-1-10-20201207.pdf> 2022.07.17

²⁵ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről



2. ábra: A halállal végződött öngyilkosságok százezer lakosra jutó száma korcsoport szerint KSH adatai szerint²⁶

A fenti adatok (2. ábra) alapján KSH a 2000-2020 közötti halállal végződött öngyilkosságokat összesítette nemek szerint Magyarországon. Ebben a húsz évben majdnem felére csökkent az öngyilkosság következtében meghaltak népességszámhoz viszonyított aránya. 2000-ben százezer férfi lakosra 51, százezer női lakosra 15 öngyilkosság okozta a halálozást. 2020-ban ennek az aránya férfiaknál 28-ra, a nőknél pedig 8-ra mérséklődött a számuk.

Az ábra alapján is mutatott 20 évben a korcsoportoknál is különböző mértékben mérséklődtek az öngyilkosságok száma. A 25-54 év közötti korcsoportok halálozási száma az átlagosnál nagyobb számban (57-67%-kal), a 14-24, az 55-64 évesek és 65 évnél idősebbek száma csak 39-48%-kal csökkentek.²⁷

3.3. A bűnözés

A 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvben a 4.§ szerint:

4. § (1) Bűncselekmény az a szándékosan vagy - ha e törvény a gondatlan elkövetést is büntetni rendeli - gondatlanságból elkövetett cselekmény, amely veszélyes a társadalomra, és amelyre e törvény büntetés kiszabását rendeli.

²⁶ Saját szerkesztés a KSH honlapján lévő adatokból, Forrás: <https://www.ksh.hu/ffi/1-16.html> 2022.08.18.

²⁷ Forrás: <https://www.ksh.hu/ffi/1-16.html> 2022.08.18.

(2) Társadalomra veszélyes cselekmény az a tevékenység vagy mulasztás, amely mások személyét vagy jogait, illetve Magyarország Alaptörvény szerinti társadalmi, gazdasági, állami rendjét sérti vagy veszélyezteti.²⁸

A bűnözés meghatározott területen és idő alatt bekövetkezett bűncselekmények összességét jelenti. A bűnözéssel a legsúlyosabb normákat sértve az eredmény a büntetőjogi felelősségre vonás. Maga a bűncselekménynek létrejöttét tényezők váltják ki, ezek lehetnek: a személyiség és a pszichikus sajátosságok állapota, a biológiai adottságok, és a környezeti tényezők, társadalmi viszonyok.²⁹

Kialakulásához makro- és mikrokörnyezeti hatások vezethetnek. A makrokörnyezeti hatások³⁰ közé tartoznak az egyenlőtlen vagyoni viszonyok, a felgyorsult életvitel, a társadalomban elfoglalt hely és az alkohol- és kábítószer fogyasztás). A mikrokörnyezeti hatások³¹ a család, az iskola, munkahely, lakókörnyezeti hatásokat jelenti.

Napjainkban a hírekben szinte minden alkalommal hallhatunk arról, hogy mennyi embercsempészt fognak el az országba történő illegális bevándorlók behozatalával. Néha sajnálatos módon balesetek születnek, mert nem állnak meg az elkövetők a rendőröknek és olyan sebességgel haladnak, ami felett az irányítást elveszítik.

Vegyük példának azt a balesetet, ami 2022. augusztusában történt, amikor a rendőrök elől menekülő teherautó 20 illegális bevándorlót szállítva balesetet szenvedett a 4-es főúton Üllő térségében. A helyi rendőrök gyorshajtás miatt meg akarták állítani, és hogy az intézkedést elkerülje, nagyobb sebességgel közlekedett az elkövető, nekiütközött az egyik szolgálati autónak, majd a körforgalom után árokba csapódott. A gyorshajtásnál, vagyis amikor a sebességet helytelenül választják meg a közlekedők, akkor azt tudatosan teszik, tudják, hogy

²⁸ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

²⁹ ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, 30. oldal, Forrás: https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfjs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 2022.07.16.

³⁰ ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, 107. oldal Forrás: https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfjs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 2022.07.16.

³¹ ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, 115. oldal, Forrás: https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfjs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 2022.07.16.

szabályszegést követnek el. Ezt választotta az előbb említett elkövető is, hogy megpróbálja elkerülni a szankciót.³²

Annak érdekében, hogy a bűnügyi statisztika pozitív irányba mozduljon a szülők a gyermekeik nevelésével, a család és az állampolgárok is sokat tehetnek.

3.4. A mentális betegségek

A mentális betegség egy gyűjtőfogalom, amelybe bele lehet sorolni minden olyan problémát, amit a megértés, megismerés, észlelés, érzelmek és a viselkedés „furcsasága” jellemezhet. A leggyakoribb mentális betegségek, amik megjelennek az a félelem, a szorongás, a skizofrénia, depresszió, a fobia. Ezekben a állapotokban lévő embereknek nehezebb a beilleszkedés, kommunikáció a társadalmi életben³³.

Ehhez három fő okot tudunk kapcsolni: az egyén nem ismeri vagy nem fogadja el a társadalmi elvárásokat és azok következményeit; ismeri de nem fogadja el és nem is tartja be a követelményeket, elvárásokat; ismeri és elfogadja azokat, de valamilyen befolyásoló tényező miatt mégse képes a követelményeket betartani, követni azokat.³⁴

³² Híradó.hu oldala, Forrás: <https://hirado.hu/belfold/cikk/2022/08/07/illegalis-bevandozas-rendorok-elol-menekulo-teherauto-szenvedett-balesetet-husz-migrans-megserult#>, 2022.08.20.

³³ Készítette: Juhász Anita 2015: Társadalmunk devianciái – avagy a deviáns viselkedés formái és társadalmi hatásai, Forrás: <http://midra.uni-miskolc.hu/document/22020/16345.pdf>, 7. oldal 2022.08.20.

³⁴ ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, 145. oldal, Forrás: https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfjs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 2022.07.16.

Év	pszichiátriai felnőttbeteg-gondozás			pszichiátriai gyermek- és ifjúságibeteg-gondozás		
	a gondozó- intézetek száma	betegfor- galom/ ezer fő	gondozásba vett új beteg	a gondozó- intézetek száma	betegfor- galom/ ezer fő	gondozásba vett új beteg
1990	132	921	19 719	43	173	11 662
1991	131	947	20 710	42	176	11 966
1992	133	983	21 772	43	178	12 989
1993	135	967	20 399	43	166	11 782
1994	134	981	19 211	42	155	10 870
1995	132	1 034	19 409	41	160	9 980
1996	134	1 116	22 268	41	162	10 370
1997	136	1 190	23 150	38	155	10 519
1998	138	1 234	22 686	41	152	9 728
1999	139	1 277	20 586	41	158	10 682
2000	139	1 262	22 432	39	141	9 585
2001	142	1 304	22 691	39	135	8 357
2002	144	1 331	23 081	38	139	9 214
2003	144	1 363	22 912	36	131	7 370
2004	144	1 395	22 892	38	140	7 211
2005	146	1 431	24 567	36	197	6 916
2006	146	1 482	24 305	36	166	5 724
2007	145	1 251	26 553	36	145	5 065
2008	139	1 126	24 131	35	102	5 891
2009	135	1 186	18 560	24	81	4 531
2010	139	1 177	18 496	26	100	4 434
2011	140	1 184	15 385	26	97	3 405
2012	137	1 129	14 676	26	99	4 133
2013	135	1 084	15 680	24	101	3 363
2014	139	1 104	15 452	22	86	3 968
2015	138	1 056	14 159	24	100	3 952
2016	137	1 025	14 192	24	82	4 355

Forrás: KSH 2018

3. ábra: Pszichiátriai kezelték számának alakulása Magyarországon 1990-2016 között ³⁵

Magyarországon a pszichiátriai intézményekben kezelt betegeknek a száma (3. ábra) 1995-től folyamatosan növekedett, 2005 és 2008 között elérte a csúcspontját, majd fokozatosan csökkenni kezdett a betegek száma a mai napig. A mentális betegségek viselkedési formái, nagyon gyakran más devianciákkal állnak szoros kapcsolatban, főként a kábítószerfogyasztással.³⁶

3.5. A kábítószer-fogyasztás

Drognak minősül minden olyan anyag, ami ahogy a szervezetbe kerül, néhány funkciót megváltoztat, kábult, bódult állapotot idéz elő. Hatással van a központi idegrendszerre.³⁷

Erről a deviáns viselkedésről is olvashatunk a Büntető Törvénykönyvben, a 178.§-ban:

³⁵ ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, 147.oldal Forrás: https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfjs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 2022.07.16.

³⁶ ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, 146.oldal, Forrás: https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfjs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 2022.07.16.

³⁷ Készítette: Juhász Anita 2015: Társadalmunk devianciái – avagy a deviáns viselkedés formái és társadalmi hatásai, 8.oldal, Forrás: <http://midra.uni-miskolc.hu/document/22020/16345.pdf>, 2022.08.20.

178. § (1) Aki kábítószerrel terjeszt, előállít, megszerez, tart, az ország területére behoz, onnan kivisz, vagy azon átszállít, büntetett miatt egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.³⁸

A kábítószerrel mellett vannak olyan szerek, melyek felpörgető hatásúak. Ilyeneket legtöbbször a sportolóknál szokták kiszűrni, akik teljesítményfokozó szereket használnak, hogy a versenyek alatt jobban teljesítsenek, doppingszer használásával. A Btk.185.§-ban részletesen leírja a jogalkotó, hogy az ilyen és hasonló tiltott szerek előállítás, kínálása, átadása, forgalomba hozatala valamint az orvosi vényen vagy állatorvosi vényen keresztül rendel, az bűncselekménynek számít.³⁹

Mint ahogy az alkohol, úgy a kábítószerrel is beletartoznak abba a csoportba, mint amelyek vezetési képességre hátrányosan ható szerek.

2.4.31. A kábítószer-fogyasztók gondozása (1997–)*

Év	Első alkalommal kezelésen megjelent kábítószer-fogyasztó ^a			Kezelésen megjelent kábítószer-fogyasztó			Ebből:			
	férfi	nő	összesen	férfi	nő	összesen	naponta fogyasztó	hetente fogyasztó	alkalomszerűen fogyasztó	ismeretlen
1997	3 020	1 348	4 368	5 729	2 765	8 494	4 509	..	3 309	676
1998	3 604	1 671	5 275	6 459	2 999	9 458	5 548	..	3 910	–
1999	3 668	2 102	5 770	8 032	4 733	12 765	7 025	..	5 740	–
2000	3 237	1 464	4 701	8 784	4 005	12 789	6 802	2 460	3 527	–
2001	3 047	1 295	4 342	8 356	3 693	12 049	6 654	2 476	2 919	–
2002	2 921	1 796	4 717	7 544	5 233	12 777	6 062	2 916	3 799	–
2003	4 020	1 938	5 958	9 267	5 726	14 993	6 118	3 572	5 303	–
2004	4 050	1 605	5 655	9 477	4 688	14 165	5 613	3 481	5 071	–
2005	4 695	1 624	6 319	9 931	4 862	14 793	5 632	3 242	5 919	–
2006	4 150	1 523	5 673	10 477	5 003	15 480	7 895	2 760	4 825	–
2007	2 975	1 075	4 050	8 942	4 655	13 597	6 900	2 616	4 081	–
2008	3 100	1 535	4 635	9 264	5 089	14 353	4 025	1 539	2 813	5 976
2009	2 302	1 500	3 802	7 996	5 144	13 140	3 246	1 182	1 956	6 756
2010	3 079	2 258	5 337	9 854	7 069	16 923	3 611	1 604	2 466	9 242
2011	4 043	1 738	5 781	10 858	5 292	16 150	4 306	2 129	3 201	6 514
2012	3 333	2 550	5 883	9 662	6 354	16 016	3 154	1 521	2 797	8 544
2013	2 938	1 926	4 864	7 906	4 208	12 114	3 358	1 524	2 480	4 752
2014	4 621	2 245	6 866	9 878	4 390	14 268	3 311	1 400	2 081	7 476
2015	3 886	1 680	5 566	8 833	3 517	12 350	3 723	1 377	1 959	5 291
2016	2 891	1 097	3 988	9 357	4 235	13 592	5 368	3 519	4 126	579

4. ábra: A kábítószer fogyasztók gondozása KSH adatai szerint⁴⁰

A kábítószer fogyasztás az elmúlt években súlyosbodott Magyarországon. A kábítószerrel naponta és hetente fogyasztók száma 1997-től kezdve növekedett, de volt ahol csökkent. A kábítószerrel fogyasztók között, első alkalommal kezelésen megjelent és kezelésen megjelent fogyasztók között a férfiak száma jóval több, mint a nők száma, és ez a táblázat alapján látható, hogy nem változott, a nők száma nem lépte túl a férfiakét.

A közlekedésben megtörtént baleseteknél nehéz kiszűrni, hogy az adott esemény kábítószerrel hatása miatt történt vagy sem. 2022-es év elején történt egy halálos baleset, februárban

³⁸ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

³⁹ Blaskó-Hollán-Madai-Pallagi-Polt: Büntetőjog Különös Rész I. 136-138. oldal

⁴⁰ Forrás: https://www.ksh.hu/stadat_files/egge/hu/egge0031.html, 2022.08.21.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében. Az Nyíregyházi Járási Ügyészség azt írta, hogy a Járművezetéstől már korábban, ittas állapotban történő vezetés miatt egy fiatalkorúval és a 25 éves sértettel szórakozni indultak, ott a fiatalkorú és a vádlott alkoholt fogyasztottak. Hazafele az alkoholt nem fogyasztott 25 éves férfi vezetett, de ennek ellenére lesodródott az útról és ezután a vádlott ittas állapota ellenére átvette a vezérést a sértettől, aki az elől, a jobb oldalon található „anyósülésre” ült át. Ezt követően a járművet vezető ittas állapota és gyorsajtása miatt megcsúszott, a másik sávba sodródott majd egy fának ütköztek és a sértett kirepült a járműből. Ő a helyszínen életét veszítette, társai könnyebb sérülést szenvedtek.

Ezt a balesetet egy szemtanú látta, aki arra közlekedett és próbált segíteni, de a vádlott és társa ezt letagadta és agresszíven lépett fel a segítséget nyújtóval szemben. A két férfi nem várta meg a hatóságot és gyalog elindultak, de a helyszínhez kicsit távolabb megtalálták őket a rendőrök. A vádlott ittas volt és a szervezetében kábítószer is találtak a vizsgálat során. A vádlott férfinak nem ez volt az első ilyen esete. Ezelőtt közúti balesetet okozott figyelmetlenség miatt és a helyszínt ott is elhagyta, segítségnyújtást elmulasztotta.⁴¹

⁴¹ Forrás: <https://24.hu/belfold/2022/07/18/kabitoszer-ittas-vezetes-halalos-baleset-nagycserkesz/> 2022.08.21.

4. KÖZLEKEDÉSI FORMÁK ÉS AZ AGRESSZIÓ JELENLÉTE

4.1. Ember-jármű-környezet hármasa a közlekedésben

A közlekedésről tudjuk, hogy személyeknek vagy tárgyaknak, dolgoknak rendszeres jelleggel történő ismétlődő, tömeges helyváltoztatása, ami többnyire technikai eszközök igénybevételével megy végbe. Mint fentebb is említettem, az ember-jármű-környezet hármásával tudjuk jellemezni legjobban a közlekedést, így ha valamelyik elemben zavar jelentkezik, az már kihat a helyváltoztatásra, mozgásra. Korábban ezt a hármaszt az ember-jármű-út megfogalmazásával jelölték. Ezt azonban be kellett látni, hogy a vizsgálatot nem csak az útpályára, hanem annak teljes egészére ki kell terjeszteni, amely térből a közlekedőt, a járművezetőt ingerek érhetik.

A környezetbe tartoznak a forgalom irányítására szolgáló jelzőtáblák, fényjelző készülékek (jelzőrendszerek), időjárás-, látási-és fényviszonyok, közvilágítás és forgalomtechnikai eszközök.

Fontos szerepet játszik az is, hogy a közlekedésben résztvevő járműveknek, milyen a műszaki állapota és az üzemeltetésüknek hatékonysága.

Nem utolsó sorban, az emberrel, mint a rendszernek a központi elemével foglalkozó tudomány az ergonómia. Az ergonómia biztosítja a harmóniát ebben a hármásban. Ma már az emberhez próbálják alakítani a járműveket és a közlekedésnek az eszközeit, környezetét. A légi és vasúti, vízi közlekedésben történt balesetek, katasztrófák miatt kezdték a járművek vezetőfülkéit és állásait kialakítani, amelyek az emberek igényeihez igazodnak és kielégítik azokat. A közúti közlekedésben a szabályok megalkotása és a vezetők képzésére fektettek nagyobb hangsúlyt.

A tudomány kiterjed az utak tervezésére és a forgalomtechnika kiépítésére is; legyenek ezek korlátok, növényzet az utak mentén, vonalvezetés, közúti jelzések, fényjelző berendezések,... stb.⁴²

⁴² Dr. Major Róbert (2009): *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. Ph.D értekezés*, 23-24. oldal, 2022.08.26.

5. KÖZLEKEDÉSI FORMÁK ÉS AZ AGRESSZIÓ KAPCSOLATA

A közlekedésben a legfontosabb a biztonság és a zavartalanság, amiben mi, közlekedésben résztvevők nagy szerepet játszunk. Ahhoz, hogy ezek meglegyenek, be kell tartani a közlekedésre vonatkozó szabályokat, és számítani kell arra, hogy ezeket mások is megtartják. Amint kiteszük a lábunkat az épületből, otthonunkból, már a közlekedés szereplői vagyunk.

A közlekedésre vonatkozik az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, továbbiakban: KRESZ.⁴³ Ez a rendelet szabályozza az országunk területén lévő közutakon és a közforgalom elől el nem zárt magánutakon zajló közlekedést.

A közlekedési formák között megkülönböztetünk gyalogos, kerékpáros, motorkerékpárral, tömegközlekedéssel történő és autóval/ gépjárművel való közlekedést.

Az agresszivitás minden közlekedési formában megjelenik, különböző módon. Dolgozatomban ezt szeretném kérdőív útján megvizsgálni, hogy egyes közlekedéseknél, az emberek hogyan reagálnak a különböző szituációkra.

5.1. Gyalogos közlekedés

A gyalogosokra vonatkozó szabályozást a KRESZ-ben megtaláljuk, méghozzá a 21.§ és a 22.§-ban, ami egyben a járművek utasaira is vonatkozik.

A szabályok mellett, fontos szerepet játszik az is, hogy a forgalommal fel kell venni a ritmust a gyalogosoknak. Megfigyelhetjük, hogy egy kisvárosban és a nagyvárosban mekkora különbség van a gyalogosok „gyorsasága” között. Például Budapesten a munkaidő megkezdése előtt az emberek sokkal sietősebb tempóval mennek, mint este, egy parkban sétálva. Azok, akik kényelmesebben közlekednek, feltartják azokat, akik gyorsabban mennek, és így ingerült helyzetet tudnak kiváltani. Többször ezt az idősekkel szemben tudjuk tapasztalni, akik koruk miatt lassabban haladnak; de ide sorolhatjuk azokat is, akik a mobiltelefonjukon „lógnak” és véletlenül se néznek fel, még egy pillanatra se ami veszélyt is kiválthat. Ezekben az esetekben többször tanúja voltam, hogy a gyalogátkelőhelyen úgy kelnek át néhányan, hogy fel se néznek a telefonjukból, körbe se néznek, hogy egyáltalán meg állna a közeledő jármű vagy áthajt gondolkodás nélkül. A járművezetők sokszor meg se állnak a gyalogátkelőhelyeknél elsőbbséget adni, ami veszélyes tud lenni, és feszültséget válthat ki a gyalogosokból, akik ott várakoznak. Ilyenkor szokott az történni, hogy fogják

⁴³ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

magukat néhányan és átmennek az átkelőn, mert megúnják a várakozást és már csak azért se várják meg hogy az arra közlekedő átengedje.

Kisebb, kevésbé forgalmas utakon, ahol a gyalogos forgalmat jelzőlámpával irányítják, azt vettem észre, hogy a gyalogosok a tilos jelzés ellenére átmennek az átkelőn. Néhány alkalommal megkérdeztem azokat, akiket láttam, hogy így cselekednek, miért is teszik ezt. A válasz legtöbbször az volt, hogy nem érnek rá megvárni a szabad jelzést és előtte nap se jött erre senki járművel. Ezen nagyon sokan csak mosolyognak, mert nem érzik a súlyát annak, hogy milyen veszélybe sodorják az életüket és ha esetleg gyerekeik mellett teszik, ők ezt látják majd helyesnek. Saját tapasztalataim alapján, abban az esetben, ha a járművel közlekedő rádudál a szabálytalankodó gyalogosra, még nevetve, flegmán vagy arrogánsan kiabálnak és mutogatnak vissza a jármű felé.

5.2. Kerékpáros és segédmotoros kerékpárok a közlekedésben

A fent említett két közlekedési eszközre a szabályokat a KRESZ 54.§-ra tartalmazza:

*„54. § (1) * Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés esetében az autóbusz forgalmi sávon, ahol ilyen nincs, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg - ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik - a lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.”⁴⁴*

A szabályozások ugyan úgy vonatkoznak a kerékpárosokra is. Sok olyan tényező van, amivel megkönnyítik a többi közlekedő dolgát. Többször láthatjuk azt a mondatot, hogy: „LÁTSZÓDJ, HOGY LÁSSANAK!”. A Police.hu oldalán és a Youtube közösségi csatornán több ilyen tartalmú, oktató és figyelemfelhívó videót is találhatunk. Több rendőrkapitányság is szokott rendszeresen szervezni ilyen megelőzési akciókat, melyek során láthatósági mellényeket, világításokat, karra tehető fényvisszaverő eszközöket osztogatnak. Sok kerékpáros baleset azért történik, mert a rossz látási viszonyokat figyelmen kívül hagyva, nem használják a fényvisszaverő eszközöket. Ilyenkor érdemes minél színesebb, fényvisszaverő ruházatot viselni, és persze a lámpák használata is elengedhetetlen.

Többször tapasztaljuk, hogy a kerékpárosok a gyalogosok számára kialakított járdán haladnak, időközben nagy sebességgel. Ez nézeteltérést és ingerlékenységet válthat ki az emberekből, hiszen a legtöbb gyalogosok számára kialakított járda igen szűkre van kialakítva.

⁴⁴ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

A kerékpáros közlekedésnél sajnos azt tapasztaltam, hogy a gyermekükkel közlekedő szülők sokszor nem tanítják meg rendesen, hogyan is kell helyesen és biztonságosan közlekedni. A gyalogátkelőhelyeken a kerékpárt nem áttolva kelnek át, valamint az úttesten való áttérés során nem tekintenek körül, hogy közeledik-e jármű és biztonságosan át tudnak menni. A gyerekek legtöbbször még bizonytalanul közlekednek a kerékpárral, lassabbak is és nem tudják még a szabályokat, amik a közlekedésükre vonatkoznak, így a járművel közlekedők pedig türelmetlenek tudnak lenni velük. Több esetben láttam, hogy a szülő nem figyel a gyerekére miközben kerékpárral közlekednek az úttesten és ha veszélyesebb manővert csinál a gyermeke, nem szól rá, mert „nem történt baleset”.

A segédmotoros kerékpárok esetében legtöbbször az a probléma, hogy a gyalogosok valamint a kerékpárosok számára kialakított sávot nem megfelelően alkalmazzák. A KRESZ megfogalmazza, hogy lakott területen kívül ha jelzőtábla nem tiltja, legfeljebb 20km/óra sebességgel lehet közlekedni segédmotoros kerékpárral a kerékpárúton. Abban az esetben, ha lakott területen nem alkalmas az úttest az ilyen közlekedésre, vagy ha tilos a szabályozás alapján, akkor a gyalogos forgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/óra sebességgel szabad közlekedni a járdán kerékpárral.⁴⁵

5.3. Tömegközlekedésben

A tömegközlekedést értjük az autóbusz, trolibusz, a villamos, a metró, a vasút, a HÉV, valamint a vízi- és a légiközlekedés fajtáit; vagyis minden olyan közlekedési forma ide tartozik, amikor az utas nem a saját járművét használja a közlekedésre. A nagyvárosokban szinte már alapvető, hogy metró, villamost is igénybe vehetünk az autóbuszok mellett.

A tömegközlekedésben a legnagyobb ok, ami kiválhatja az agressziót az emberekből, az a zsúfoltság. Ez azzal van összefüggésben, hogy a személygépkocsik helyigényesek, a parkolásukat nehezebb megoldani nagyobb városokban, így inkább az egyszerűbb és sokszor olcsóbb közlekedést választják. Ilyen nagyvárosokban, mint például Budapesten villamoson, metrópótló buszokon vagy a metrókon utazva nagyon kellemetlen ha az embernek szinte levegőt venni sincs helye, olyan nagy tömeg van körülötte. Hiába van az, hogy esetleg már 5 percen belül indul a következő járat, a legtöbb ember türelmetlenül, lökdösődve inkább felszáll arra, ami tömve van utasokkal. Kiváltó ok lehet még az is, ha olyanokkal utazunk együtt, akik hajléktalanok vagy ittas állapotban lévő utasok és igénybe veszi a közlekedési eszközt.

⁴⁵ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

5.4. Autós közlekedésben

A közlekedésben részt vevő járművek és azok vezetőire vonatkozó szabályokat az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól,⁴⁶ vagyis a KRESZ teljes egészében leírja. Leírja a járművezetés személyi feltételeit, a járművek közlekedésben való részvételének feltételeit. Minden fontos részletre kitér a szabályozás szempontjából, de az erkölcsi oldalát nem tartalmazza.

Az emberek nagy száma rendelkezik vezetői engedéllyel és ezt többen úgymond ki is használják, tehát nem csak hétvégi bevásárlásnál veszik használatba járműveiket. Személy szerint azt tapasztaltam, hogy a legtöbb járművezető türelmetlen és sokszor a stressz, fáradtság vagy akár egy csúcsforgalom hatására máshogy cselekednek és mást mondanak, mint amit valójában kellene. Vegyük példának a tanuló vezetőket, akiknél valljuk be sokszor előfordulhat, hogy lefulladnak mivel rutinnal, jártassággal még nem rendelkeznek. Ez természetesen nem probléma, de a közlekedés résztvevői között vannak olyanok, akik rosszul reagálnak az ilyen helyzetekre: használják a jármű hangjelzését, mutogatnak vagy obszcén kifejezéseket használnak. Ezzel persze nem azt szeretném állítani, hogy minden ember így reagálja le a különböző helyzeteket, ezek száma megoszlik és szerintem ember és adott hangulattól is függ.

Amit azonban sokszor tapasztalok közlekedésem során, hogy az idősebb korosztály nem rendelkezik megfelelő képességgel, hogy vezetésre alkalmasak legyenek.

5.5. Az agresszió megjelenése a közlekedésben

Életünkben és mindennapi tevékenységünkben az agresszió szinte minden korosztályban és helyzetben jelen van. A közlekedésben, nagyobb mértékben jelen van, mint máshol, ezt majdnem biztosra kijelenthetjük. A járművezetők viselkedésénél három különféle aspektusát nevezik agressziónak a kutatók (*Chris S. Dula – Mary E. Ballard*): van a fizikai, a verbális vagy a gesztikulált, és végül a kockázatvállalás (mint például az, amikor a tilos jelzésen áthaladnak, vagy gyorsan sávot váltanak a járművezetők).⁴⁷

Számos oka is lehet, amik között az egyik az, hogy világunk fejlődése felgyorsult, olyan ütemben halad, változik, amit nehezen tudunk követni és alkalmazkodni hozzá. Az emberek

⁴⁶ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

⁴⁷ Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere
Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf 161.oldal, 2022.08.23.

sokkal stresszhelyzet alatt vannak, melyet nem tudnak úgymond, „lerakni” és a közlekedők, járművezetők száma is magas.

Fontos figyelembe venni az agresszió mellett a közlekedésben résztvevők életkorát és nemek közötti különbséget, kockázatvállalást, antiszociális felelősségtudatot, önkontrollt, társas felelősségtudatot, az erkölcsi gondolkodást és az attitűdöt..

5.5.1. Életkor és nemek közötti különbség

Demográfiai csoport közé tartozik az életkor és a nemek változója. Az életkor az, ami a kockázatos magatartással áll szoros kapcsolatban. A fiatalabb járművezetők többször sértik meg a közlekedési szabályokat, mint az idősebbek, valamint többször is szenvednek közúti balesetet. Közlekedési szempontból is kevés tapasztalattal rendelkeznek, nincs rutin ebben és ehhez társul még a kockázatvállalási hajlandóságuk magasabb foka. Egyesek szerint, az idősebbek kereszteződésekben, a fiatalabbak az egyenes útszakaszokon szenvednek balesetet.

A nemek közötti különbségeknél a járművezető neme előre jelzi a balesetbe keveredés valószínűségét. A férfiak balesetben való részvétele kétszerese a nők részvételénél. A férfiaknál többször merül fel baleseti oknak az ittas vezetés és a gyorshajítás, míg a nőknél a közlekedési helyzet megítélésének a hibája lép fel. Itt is a férfiaknál, a fiatalabb korosztálynál tapasztalhatók ezek a problémák: a kockázatos és agresszív vezetést, a szabályok megszegését. A fiatalok mellett, a férfiaknak magas a számuk a halálos közlekedési balesetek statisztikáiban.

A maszkulinitás(=férfiasság) az agresszív vezetésben jelenik meg, amely legtöbbször kiabálás, szitkozódás és mutogatásban mutatkozik meg. A férfiaknál több a szándékos szabályszegések aránya és alkohol- vagy kábítószer-fogyasztás után is volán mögé ülnek. Ezek mellett a nőknél a stressz valamint a depresszió jelent nagyobb rizikófaktort, ami összeköthető a kockázatvállaló vezetési stílusukkal.⁴⁸

5.5.2. Kockázatvállalás

Az embereknél eltéréseket mutatnak, hogy ki milyen kockázatot vállal. A férfiak körében, főként a 20 éves korig magas szintet mutat a kockázatvállalási hajlandóságuk, sokkal vakmerőbbek. Vannak olyanok, akik a járművezetői készségeiket magasabbra értékelik, így könnyebben vállalnak kockázatosabb manővereket. Azok, akik magas társasági

⁴⁸ Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere
Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf 158-159. oldal, 2022.08.23.

kockázatvállalók közé tartoznak erős a dominanciára törekvés, magabiztosság és a gondatlanság. Az erős szociális kockázatvállalók pedig nyitottak az új információkra és felszabadultabbak; önfegyelem és következetesség jellemzi őket.⁴⁹

5.5.3. Antiszociális felelősségtudat

A személyiségzavar esetében figyelembe kell venni az arányokat, mert az egyénnek az éri meg, ha haszna származik belőle nem pedig vesztesége. Ennek van egy olyan változata, amikor semmi előnye nincs az agresszív viselkedésből, tehát nem azt a célt szolgálja, vagyis diszfunkcionális, mert mentális zavar társul mellé.

Ennek jellemzője, hogy hiányzik a lelkiismeret és a mások iránti felelősségérzet. A társadalmi normák megszegése sokszor már gyermekkorban kezdődik.⁵⁰

5.5.4. Önkontroll

Azok a járművezetők, akiknél magas az agresszív viselkedések értéke, ott alacsony az önkontroll, az öntudatosság, alacsony a normakövetési képesség és magas a belső feszültségük értéke. Az önkontroll mutatja az impulzivitás hiányát, a szervezettséghez, pontossághoz, kontrollhoz való kapcsolat alacsony szintjét. Azok, akik büntetett előélettel rendelkeznek, náluk alacsony a frusztrációs tolerancia és a stresszel való megküzdéseinek nehézségei, alacsony az önkontroll is, melyek gondot jelenthetnek a közlekedésben történő részvétel során. Gyengébb az érzelmi kapcsolat a járművel és a vezetéssel. Abban az esetben, ha magas értékeket mutatnak, akkor erős tudatosságot, szabálybetartást és megbízhatóságot vonnak maguk után.⁵¹

5.5.5. Társas felelősségtudat

A vezetési viselkedésünket értelmezhetjük társadalmi normaként, vagyis akik a közlekedésben részt vesznek, azok döntő többsége egyetértéssel fogadja azokat, mintegy megegyezésként. A szabályok betartását megelőzi az **internalizáció** *(melynek során az egyén a társas befolyás következtében a másik személy nézeteit, értékeit teljes mértékben úgymond*

⁴⁹ Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf 159-160. oldal, 2022.08.23.

⁵⁰ Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf 161. oldal, 2022.08.23.

⁵¹ Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf 161-162. oldal, 2022.08.23.

magáévá teszi).⁵² Ez azonban veszélyes is lehet, mert a szankció, vagyis a büntetés nélkül maradó szabályszegések esetében is érvényesül. A negatív események bekövetkezéséhez hozzá járulnak a normasértő magatartások. Közlekedésben vannak törvényileg szabályozott formális és a közösség által szabályozott informális szabályok és az utóbbi körben szerepel inkább a társas felelősségtudat. Érdekes beszélni arról, hogy akik bűnöző életmódot folytatnak, a társadalmi normákkal szembe helyezkedőknél a közlekedési deviancia is gyakoribb szokott lenni. A börtönbüntetésüket letöltőknél a deviáns viselkedés megléte miatt, 19 és félszer nagyobb a valószínűsége annak, hogy halálos kimenetelű balesetek részesei lesznek.⁵³

5.5.6. *Erkölcsei gondolkodás*

Jean Piaget vizsgálatának központjában, a gyermekkorban a gondolkodás fejlődése és az erkölcsi ítéletalkotás került. Tízéves korunkig a prekonvencionális szinten vagyunk, ami a büntetésorientáció és a jutalomorientációt tartalmazza. A konvencionális szinten, vagyis a II. szinten lévő kamaszok, általában más emberek véleményének tükrében értékel. Azok, akik már elérték az absztrakt gondolkodásra való képességet, elsajátították a posztkonvencionális erkölcsöt, ami a III. szintet jelenti.

Az egyik legismertebb nevelési forma a jutalmazás és büntetés amit *Bábosik István*⁵⁴ alkotott meg. A funkciójának a preferált tevékenység- és magatartásformák gyakorlását, a nemkívánatos magatartásformák és tevékenységek demotiválását tartja. Ezzel az a célja, hogy a büntető, jutalmazó személy által közvetített értékeket megerősítse, vagy az általa elvetetteket gyengítse. Tehát a jutalmazás és a büntetés egy nem kívánt viselkedés valószínűségének csökkentésére szolgál. A büntetés az „ÁLLJ!” jelzést hordozza, a jutalmazásé többnyire az, hogy „ISMÉTELD MEG, AMIT CSINÁLTÁL!”. A büntetésnek lehetnek nem kívánatos mellékhatásai is, amennyiben ez a büntető személytől (rendőrtől), vagy az adott szituációtól való félelem vagy ezekkel szemben ellenérzés adódik. Agresszív viselkedést válthat ki az, ha szélsőségesen erős vagy fájdalmas a büntetése az elkövetővel szemben. Az sem megfelelő, ha túlzottan enyhe a büntetés, mert a kellő eredményt nem lehet így elérni, vagy ha személyesen a hangulatok hatására szabják ki, mert ez így önkényes jelleggel valósulna meg. Az emberi élet védelme mellett, további cél a jogkövető

⁵² Idegen szavak szótára, Forrás: <https://idegen-szavak-szotara.hu/internaliz%C3%A1ci%C3%B3-jelent%C3%A9se> 2022.08.23.

⁵³ Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf 162.oldal, 2022.08.23.

⁵⁴ Bábosik István: Alkalmazott nevelélmélet. Budapest, OKKER, 2003.

magatartáshoz köthető hátrányos következmények csökkentése. A büntetés az egyén személyiségének valamely részfunkcióját érinti csupán. Mélyebb beavatkozásra van szükség, hogy a helyes attitűd kialakuljon.⁵⁵

5.5.7. Az attitűd

Ez egy olyan pozitív vagy negatív viszonyulás, ami kitér a tárgyak, személyek, helyzetek és elvek iránt mutatott érzésekre vagy ezektől való idegenkedésekre. Az emberek viselkedésének megváltoztatásához elsőnek az attitűdjüket kell módosítani, amire néha a társas befolyásolás módszer is elegendő. A befolyásolást az attitűdjeinkre nézve, a referenciacsoportok is képviselhetik. Ebben szükség van a meggyőzés során használt formáinak alkalmazására, mint például a hirdetésekre vagy egyéb formális és informális nyomások módjaira.

A járművezetők attitűdjéről Vietnámban készült egy felmérés, ahol a közúti balesetek halálozási aránya meghaladja a délkelet-ázsiai országokét. Azok, akik közlekedési szabályokat sértő viselkedést tanúsítanak, azokra vissza lehet vezetni, hogy is állnak a jogszabályokhoz.

1. táblázat: Utánzás és az „engedetlenség= nincs kár vagy büntetés” hozzáállás

Az elmúlt egy hónapban nem büntetett meg a rendőrség.	82%
Néha én is megszegem a szabályokat.	72%
Szinte minden nap látom, hogy az emberek megszegik a közlekedési szabályokat anélkül, hogy megbüntetnék őket.	71%
A rendőrök gyakran nem büntetik a kerékpárosokat.	69%
A forgalom jelenlegi állapotában lehetetlen a forgalomszabályok megszegése nélkül vezetni.	68%
Jelenleg minden közlekedési résztvevő megszegi a közlekedési szabályokat.	52%
Közlekedési konfliktus esetén a „nagy” járművek hibásak.	33%

(Forrás: Hung-Huyen (2011): i. m.)

A szociális tanulás révén az emberek mások viselkedésének és ezeknek a következményei útján tanulnak meg új válaszokat. Ezek attól függnék, hogy egy viselkedésnek a következménye jutalom vagy büntetés.

2. táblázat: Attitűd: „ha nem szegem meg a törvényt, attól még mások megszegik

Most mindenkinek meg kell próbálnia a saját döntése szerint vezetni, nincs rendezett forgalom a városban.	85%
Ha torlódás áll fenn, ha engedünk másoknak, akkor azonnal elakadhatunk.	68%

⁵⁵ Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere
Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf 163-165. oldal, 2022.08.23.

Rossz sávot kell használnom/rossz helyen kell várakoznom, hogy elkerüljem a torlódást.	58%
--	-----

(Forrás: Hung–Huyen (2011): i. m.)

A menekülő tanulásnál le kívánjuk állítani azt a folyamatot, úgymond averzív (=idegenkedő) eseményt melyhez negatív érzés társul. Erre jó példa, amikor piros jelzésnél nem hajtunk tovább, nehogy balesetet okozzunk, vagy tartunk a szankcióktól, vagy egy bírságolás után már jobban figyelünk az adott szabályok betartására. Így nagyrészen a félelem az a visszatartó erő, ami teljesen független mások cselekedeteitől, hogy ők hogyan vezetnek.

3. táblázat: Attitűd: „néha érthető a forgalmi előírások megsértése”

Időnként érthető, ha nagyobb sebességgel vezet, mint amennyivel szabad	64%
Néha érthető, hogy egy kisebb viselkedési szabályszegést követnek el a gyorsabb előrejutás érdekében.	60%
Néha érthető, hogy áthajt a tilos jelzésen	44%

(Forrás: Hung–Huyen (2011): i. m.)

A szabályok elfogadását jobban szokták befolyásolni az adott feltételek a közlekedésben, amelyekkel, a járművezetőknek meg kell birkózni. Tényezőknél fontos, az adott pillanatra jellemző motivációja, vezetési képessége és észlelési kapacitása a járművezetőnek. Több az agresszív szabályszegés és a negatívabb a közlekedésbiztonsághoz fűződő attitűd ahol a közlekedésbiztonság rossznak mondható. A gépjárművezetők többsége mégis úgy vélekedik, hogy a szabályok megszegése nem feltétlenül vezetnek balesethez és ez igaz is, azonban a szabályoknak betartását nem tekintik a legfontosabbnak.

A viselkedés tehát a személyiség és a szituációs változók kölcsönhatásának az eredménye, valamint ezt még meghatározza az attitűdöktől eltérő tényezőknek a szerepe. Az egyik egyértelmű tényező a kényszerítő korlátok ereje, hogy gyakran kell úgy cselekednünk, mely az nem áll összhangban mindazokkal, amit érzünk vagy hiszünk. Itt fontos megemlíteni, hogy az azonos korú társak nyomására, lényegesebben a fiatalabbak körében jellemző a sokkal kockázatvállalóbb vezetési stílus.

A jutalmazás és büntetés az embereknél ösztönyszerű cselekvés ezért mindenütt jelen van. A helytelen cselekedetek kellemetlen, míg a helyes cselekedetek kellemes érzést váltanak ki az emberekből. A jutalmazás és a büntetés célja az indíték szolgáltatása azon esetekben, amikor egyébként nem tennénk meg azokat, amiket parancsolnak vagy, hogy nem kerülnénk el azt,

amit tiltanak számunkra. A büntetés sokkal jobban eléri célját, ha egyes szigorúan tiltott cselekedetekre már előre meg van állapítva és azt következetesen végre is hajtják.

A korlátozások akkor hatékonyak, ha ahhoz a cselekvéshez kapcsolódik, amit gátolni és megelőzni kíván, még mielőtt a nem kívánatos cselekvés elkezdődne. Az elhalasztott büntetés esetében kisebb az eredményes következmény valószínűsége, főleg abban az esetben, ha nem derül ki pontosan az ok sem. Fontos még a következetesség, amit egyszer már büntettek azt a továbbiakban mindig büntetni kell. Viselkedésre és azok alakítására a kultúra szerepét sem hagyhatjuk figyelmen kívül, mivel nagy szerepe van a személyiségvonásokra.⁵⁶

⁵⁶ Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere
Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf, 165-167. oldal, 2022.08.23.

6. BESZÉLGETÉS A KÖZLEKEDÉSI ALKALMASSÁGI ÉS VIZSGAKÖZPONT MUNKATÁRSÁVAL

Ebben a fejezetben még meg szeretném említeni, hogy 2022.július 08-án a Dr. Karap Gergő József szakpszichológus és igazságügyi szakértővel, akinek online YouTube oldalon is több videóját megtalálhatjuk, ő egy beszélgetés során bemutatta, hogy a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpontnál ők mivel is foglalkoznak. Ha felkérjük őket, hogy szakértői munkájuk, tapasztalataik által vizsgálják meg, hogy az adott személy a közlekedésben, vagyis a vezetésben a bekövetkezett baleset után később részt vehet-e vagy sem, ezt ők végzik. Fontos az ő döntésük, hogy a vizsgált ember rendelkezik azokkal az egyéni pszichológiai jellemzőkkel, amelyek szükségesek a biztonságos járművezetési tevékenységekhez, a közlekedési helyzetekhez történő alkalmazkodáshoz és hogy a terhelést elviseli ami a közlekedés során éri vagy érheti.

Láthattam, milyen egyéb teszteket végeznek el az ilyen vizsgálatok során. Volt köztük közlekedés-specifikus (amelyben vizsgálják az önértékelést, magabiztosságot, önuralmat, agresszív interakció stílust, társadalmi és anyagi rizikókészséget...stb.), áttekintő-képesség teszt; monotóniatűrési teszt, reaktív megterhelhetőség teszt, döntés-reakció teszt és szenzomotoros készség teszt.

A monotóniatűrési teszt során az a céljuk, hogy egy meghatározott idő alatt a tesztet végző egy általa kiválasztott tempóval végezze el a feladatot, és ezzel a mennyiségi és minőségi teljesítményét egyszerre mérik.

A közlekedési áttekintési képességet vizsgáló tesztnél úgymond időkénszer alatt van a kitöltő, és ez alatt az észlelési képességéről, ennek gyorsaságáról szereznek információt, hogy hogyan reagálna összetett közlekedési helyzetekben.

A reaktív terhelhetőségnél három különböző sebességű inger éri, amelyekre reagálni kell eltérő időkeretek mellett. Első sorozatban alacsony az időkénszer, második sorozatnál már magasabb, az utolsónál pedig közepes erősségű a megadott időkeret.

A döntés-reakció teszt során a közlekedési viselkedést vizsgálják, hogy adott dinamikus közlekedési helyzetekben a vizsgált alany hogyan reagál és milyen döntést hoz.

Valamint van a szem-kéz-láb koordinációját mérő feladat, melynek során az észlelés eredményeinek a megfelelő reakciókkal való beilleszkedését vizsgálja, részben a kitöltő által

választott tempó mellett, másrészt pedig gyors időkényszeres helyzetben. Itt három szakaszt kell teljesíteni a kitöltőnek és mindig más „nehézség” elé kerül. Elsőként saját sebességével végzi el a feladatot, ahol egy pályán kell végig haladni úgy, hogy erről ne térjen le. Második szakaszban a sebességet a program diktálja és manőverezések során kell ügyelni a pályán maradásra. A harmadik szakaszban a sebességet a vizsgált személy határozza meg.

Ezen fentebb sorolt tesztek mellett, fontos szem előtt tartani, hogy milyen az előélete, milyen családban, közösségben nevelkedett és él az illető. A viselkedésre nagy hatással van, hogy ki milyen nevelésben részesült, mit hozott otthonról. Azoknál, akiknél a családban felmerült egyéb deviánsforma, mint például az alkoholizmus az egyik szülőnél vagy mindkettőnél, akkor nagyobb lehet a valószínűség arra, hogy az utódokra is hatással lehet. Megjelenhet ez agresszivitásban, figyelemzavarban, önfogadásban, szociális beilleszkedésben...⁵⁷

⁵⁷ Önálló interjú készítése Dr. Karap Gergő József szakpszichológus és igazságügyi szakértővel

7. MIÉRT VAGYUNK IDEGESEK, AMIKOR RÉSZT VESZÜNK A KÖZLEKEDÉSBEN?

„Aki agresszíven viselkedik közlekedés közben, abban ott van egyfajta jogosultságtudat, hogy ő igenis megteheti azt, hogy igazságot oszt az utakon, hiszen ő mindenkinél jobban vezet. Mindeközben önbíráskodás helyett elfogadás és empátia kellene a forgalomban, különben mindannyian veszélybe kerülünk – állítja Major Róbert rendőr ezredes, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem docense.”⁵⁸

A vezetésünkre sok tényező hatással lehet, amelyekről már fentebb írtam is a dolgozatomban. Mint ahogy szokták mondani, nincsen két ugyan olyan ember a világon, ami a vezetésre, vezetési stílusunkra és szokásainkra is igaz.

Az utakon szerintem mindenki találkozott már valamilyen agresszív viselkedéssel, ami a közlekedésére hatással lehetett. Attól, hogy mi jól vezetünk, vagy legalábbis ezt így gondoljuk, a baj pillanatok alatt bekövetkezhet. Édesapámtól mindig azt tanultuk, hogy a közlekedéshez két dolog kell: szerencse és még nagyobb szerencse. Sokan abba bele se gondolnak, hogy egyes tetteikkel a saját vagy mások életét is veszélybe sodorhatják. Ilyen mondjuk a gyorshajtás, amikor általában tudatosan mennek gyorsabban és szegik meg a közlekedési szabályokat és sokan azt gondolják, hogy nagy az autóm és az engem megvéd mindentől, olyan, mint egy védelmező „burok” és nekem sérelmem, bajom nem lehet. Ez, hogy valakinek nagy az járműve felsőbbrendűnek és superman-nek érezheti magát az összes többi közlekedő, akinek nem egy modern, hatalmas az autója az meg egy kis mazsola. A legtöbb ember, ahogy beszáll a járműbe, nagyobbnak és bátrabbnak gondolja magát és sokszor olyat is megtesznek, amit szemtől szemben egy másik emberrel nem mernének, tehát az eszköz használatával bátrabb, gátlástalanabb énjük lép előtérbe. A gyorshajtás mellett tapasztalhatjuk a járműből való kikiabálást, mutogatást és a büntetőfékezést is amivel próbáljuk „megbüntetni” a másikat egy valós vagy vélt sérelemért. Az utoljára említett megoldás nagyon veszélyes lehet és ez egyben semmi logika nincs benne. Aki ezt csinálja, az szerintem úgy gondolja, hogy ő erre fel van hatalmazva, jogosult, és úgymond igazságot ad az úton a másik közlekedővel szemben.

⁵⁸

Index: Miért leszünk ennyire idegesek vezetés közben? Forrás: [\(https://index.hu/belfold/2021/11/28/kozlekedes-vezetes-auto-biztonsag-baleset-major-robert-rendor-ezredes-nke-pszichologia-buntetofekezese/\)](https://index.hu/belfold/2021/11/28/kozlekedes-vezetes-auto-biztonsag-baleset-major-robert-rendor-ezredes-nke-pszichologia-buntetofekezese/) 2022.09.03.

Azt is meg szeretném említeni, hogy sokszor tapasztalom a követési távolság hiányát, szinte a „hátsómba” van olyan közel jön a mögöttem lévő. Ezzel azt akarja éreztetni, hogy én egy kis „mazsola” vagyok és nagyon alacsony sebességgel közlekedek, mehetnék gyorsabban, holott a megengedett legnagyobb sebességet alkalmazom. Az emberekben az is kiválthat egyfajta feszültséget, ha az elsőbbségüket nem kapják meg, megsértik azt, de ez általában inkább a figyelmetlenség miatt van és nem szándékosan teszik.

Nagyon fontos, hogy jobban tekintettel kell lenni a körülöttünk lévőkre is és ehhez nem elegendő a közlekedés szabályainak a betartása. Persze fontos, hogy mikor elkezdjük a KRESZ oktatást, akkor megtanuljuk a szabályokat, táblák jelentését és a jármű használatát, valamint, hogy a vizsgát sikeresen teljesítsük. Azonban ennek során csak azt tanuljuk meg, hogy hogyan tudunk eljutni egyik pontból a másikba. A friss vezetői engedélyt megszerzőknél, többségükönél előfordul, hogy azt gondolják sikerült a vizsga és innentől ők a „királyok” profin vezetnek mert sikerültek az előírt vizsgák. Szerintem nem elegendő az egészségügyi, elsősegély, KRESZ és vezetés vizsga, hanem be kellene vezetni egyfajta tréning tanfolyamot mielőtt kézhez kapná a vezetői engedélyt. Vannak már olyan eszközök, VR szemüvegek és szimulációs gépek, amelyekkel különböző helyzeteket lehetne kipróbálni, hogyan kellene megoldani, reagálni úgy, hogy a balesetet meg lehessen előzni. Meg tudnák tapasztalni, hogy miért fontos betartani minden közlekedési szabályt és nem az a morál alapján vezetni, amit dolgozatomban már említettem: *tegnap sem jött erre jármű, vagy kerékpáros, gyalogos ezért biztos most se fog...*

Nekem az a saját véleményem erről, ha a közlekedésünk során más velünk szemben agresszívan viselkedik és esetleg a fent említett magatartásokat, cselekedeteket tanúsítja, akkor próbáljuk meg higgadtan lereagálni. Sokszor megkapjuk azt a mondatot, hogy: „Legyen több eszed, ne sülyedj le az ő szintjére...”, vagyis ne kezdjünk el úgy viselkedni akár szitkozódni, mint a másik, aki felénk ezt tanúsította, mert ezzel nem érünk el semmit csak, nagyobb feszültség alakulhat ki. Higgadtan kell kezelni az ilyen helyzeteket, ha hibázunk, akkor azt ismerjük el és kérjük elnézést, így elkerülhetjük a negatív szituációt.

Ezekről az agresszív válaszreakciókról az interneten sok videót találhatunk olyan közlekedők által rögzített videókról, amiket a járművekben felszerelt fedélzeti kamerával tudtak megörökíteni. Ez nagyon sok segítséget jelenthet a rendőrség számára is, hiszen ha megtörténne a baj, akkor ennek segítségével könnyebben lehet bizonyítani a megtörtént esetet és észlelni a hibás felet. Szerintem ez egyfajta biztonságos érzetet is adhat a közlekedőknek. Ezt a kamerás módszert a rendőrség is alkalmazza, mint például a pofátlan(tan)ítás során,

amikor a kamerával rögzítve bizonyítani tudják, hogy milyen szabálytalan manővert vitt véghez a vezető. Sokszor látom az online téren is (Facebook, YouTube) ahova feltöltik ezeket. Jó ötletnek tartom, hiszen ezzel is láthatják mások, hogy a szabályszegés szankcionálva van és ezek sokszor milyen veszélyt is hordozhatnak magukkal. Nyári szakmai gyakorlataim során én is részt vettem ilyen akciókban, és legtöbbször azt tapasztaltam, hogy a megbüntetett vezetők fel voltak háborodva, hogy a rendőrség miért civil gépjármű használatával végzi ezt az akciót. Többször volt, hogy a megengedett legnagyobb sebességet bőven meghaladva előztek ki minket, és mikor megállítottuk, még a szabálytalankodó volt meglepődve, hogy: „Neki fel se tűnt mennyivel megy, mert nagy a kocsija!”. Ezen a többség nevetett, jót mosolygott, de ez is csak addig van így, amíg egyszer nem csinálnak egy nagyobb, vagy akár végzetes balesetet. Sokan felelőtlenek és nem látják át tisztán a tetteik következményeit és ebbe teljesen bele is történnek, mert:„ Velük ilyen ügyse fog történni!”.

8. KUTATÁSOM⁵⁹

A Tudományos Diákköri Konferenciára készült pályamunkám során egy általam készített kutatást is végeztem kérdőív útján. Ezt a kérdőívet Google Forms szolgáltatás igénybevételével készítettem. A kérdőívet bárki kitölthette anonim módon. Az anonim kérdőívet megosztottam ismerőseim között a Facebook oldalon, és egyben kértem őket, hogy megosztásaikkal segítsék munkámat. Így végül 142 személy töltötte ki a 16 darab kérdéssel rendelkező kérdőívemet.

A kérdőív segítségével arra a kérdésekre kerestem a választ, hogy akik kitöltik, azok találkoztak már valamilyen agresszivitással közlekedésük során, és ha igen, akkor röviden írják le, hogy az milyen volt, miben nyilvánult meg és volt-e olyan, hogy esetleg ők más felé agresszívan viselkedtek. Figyelembe vettem a válaszadók nemét, életkorát, lakóhelyét és hogyan közlekednek leggyakrabban. A dolgozatomban vizsgált agresszióknak bármilyen megnyilvánulása nem, és lakóhely szempontjából is fontosnak tekintem, hogy részletesen kitérjek rá.

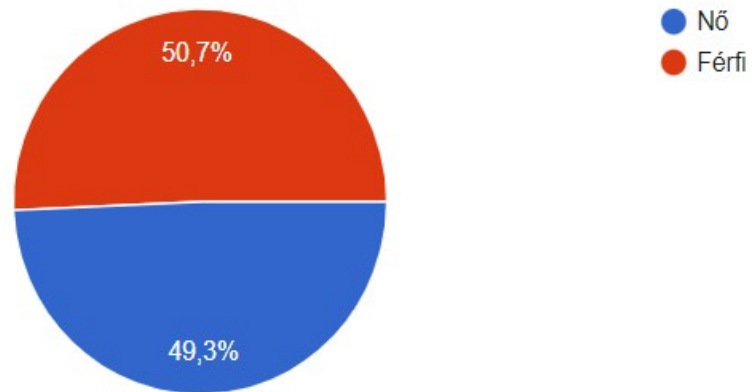
A kérdéseimet majdnem fele-fele arányban töltötték ki a nők és férfiak. A válaszok során sokszor meglepődve olvastam, hogy milyen sok problémával találkoztak az utakon. Voltak, akik elismerték, hogy ők is viselkednek vagy viselkedtek agresszívan, nem a megfelelő és elvárt magatartást tanúsították a körülöttük lévők felé.

A továbbiakban a kérdőívemből származó kérdésekre kapott válaszokat diagrammok segítségével csoportosítottam és szemléltettem, hogy ezután következtetéseket és javaslatokat, megoldásokat ajánljak.

⁵⁹ Mellékletben szereplő saját kérdőív

1. Az Ön neme:

142 válasz

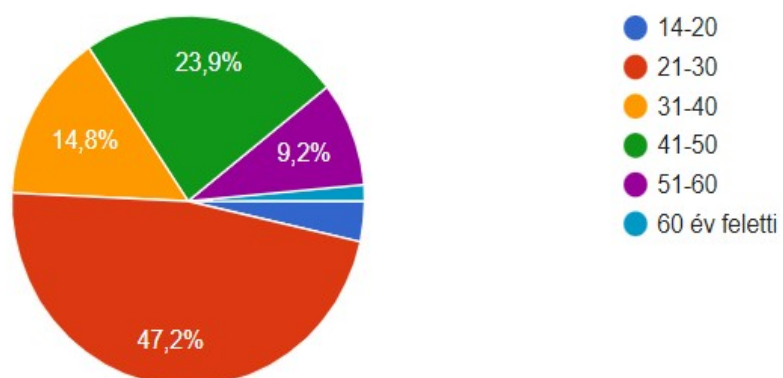


5. ábra: A kitöltők nemek szerinti eloszlása

Jól láthatjuk a fenti ábrán (5. ábra) hogy a kitöltők között a férfiak és nők majdnem fele-fele arányban töltötték ki a kérdőívet. A férfiak között 72 kitöltés, míg a nőknél 70 kitöltés született. A továbbiakban majd csoportosítom, hogyan oszlik el a két nem a korcsoportok között. Ez a saját kérdőívem alapján felel meg, nem az országos eloszlásnak.

2. Az Ön életkora:

142 válasz



6. ábra: A kérdőív kitöltőinek életkorának eloszlása

Jól láthatjuk, a fenti adatok szerint, (6. ábra) hogy a legnagyobb arányban a 21-30 éves emberek töltötték ki pontosan 67 ember, majd a 41-50 éves korosztálynál voltak még többen, itt 34 ember. Ezek mellett a legkevesebb kitöltés a 60 év feletti korcsoportnál mutatkozott, itt

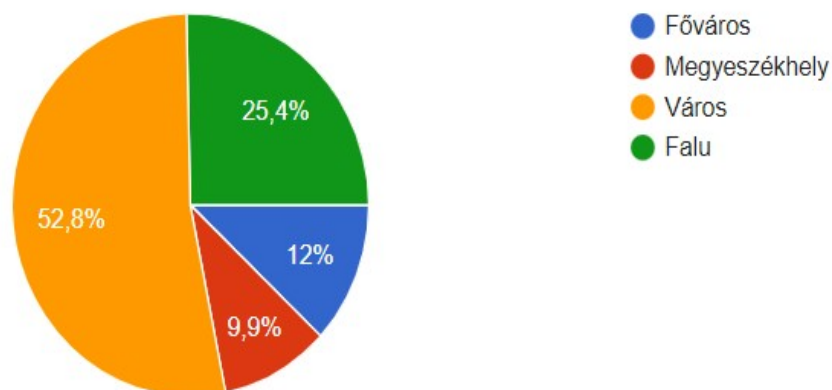
2 fő töltötte ki. A 14-20 éves embereknel 5 fő, az 51-60 éveseknel 13 fő és a 31-40 évesek körében 21 ember töltötte ki.

Lényegesnek tartottam megkérdezni a kitöltőktől, hogy ki milyen típusú helyen lakik: Főváros, megyeszékhely, város vagy falu. A lenti (7. ábra) kördiagram szemlélteti, hogy a válaszadások szerint a várost többen jelölték, így 75 válasz érkezett arra, hogy városban élnek. Az adatok alapján még csoportosítottam, hogy a nők és férfiak száma a kérdőívem alapján hogyan oszlik meg

.

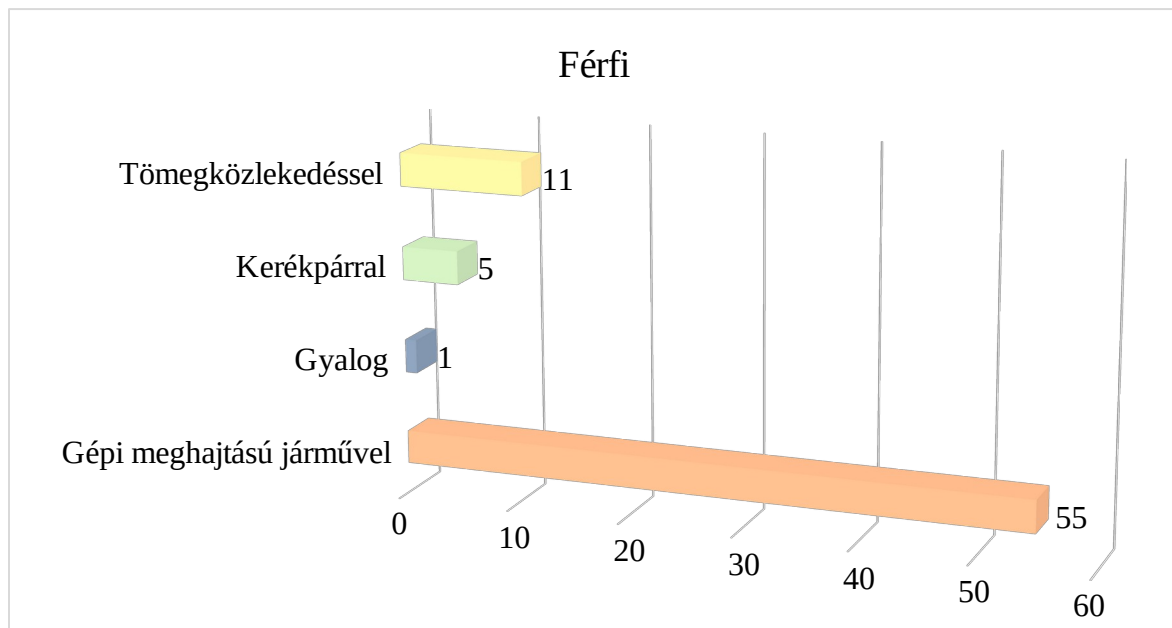
3. Az Ön lakóhelye:

142 válasz

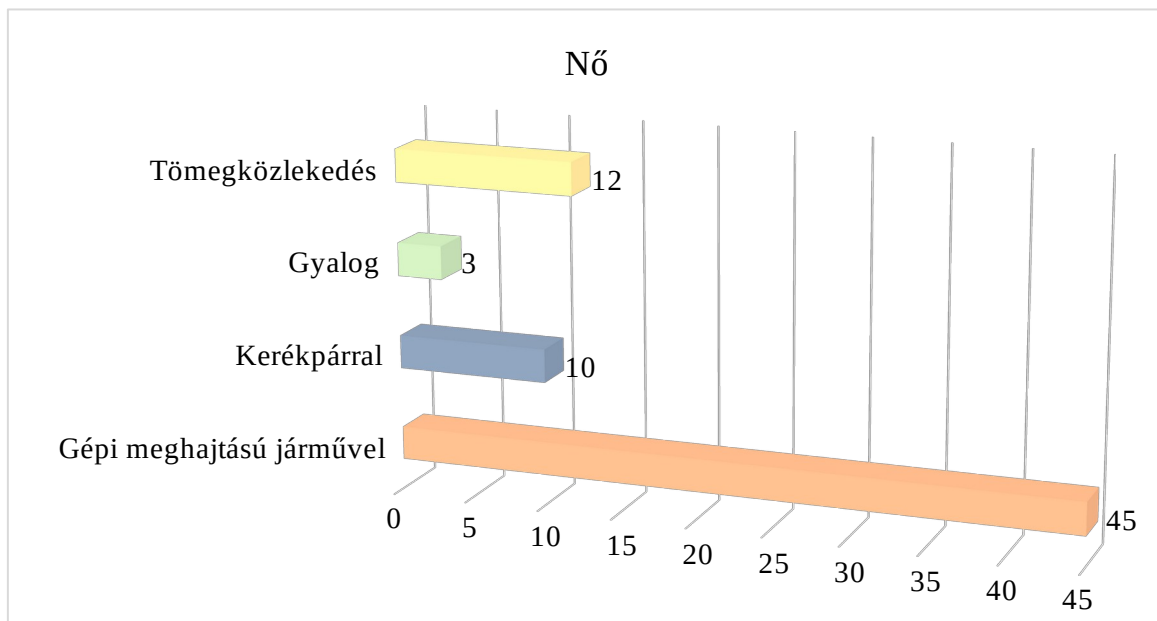


7. ábra: A kérdőív kitöltőinek lakóhelyének eloszlása

A kérdőívemet kitöltők válaszadása szerint, a férfiak és a nők lakóhely szerinti elosztásán látható, hogy fővárosban és megyeszékhelyen élnek a legkevesebben.



8. ábra: A férfi kitöltők közlekedési eszköz használatának eloszlása



9. ábra: A női kitöltők közlekedési eszköz használatának eloszlása

Lényegesnek tartottam kitérni arra a kérdőívemben, hogy a két nem között hogyan oszlik meg a közlekedési formák alkalmazása (8. ábra) (9. ábra). A legtöbben gépi meghajtású járművel közlekednek, ami mindkét nemnél látható. Ebből következtetni tudtam, hogy többen rendelkeznek vezetői engedéllyel és valószínűleg munkájukhoz, vagy mindennapi életükhöz használják. Azok, akik városban élnek 54 választ adtak a gépi meghajtású járművel történő közlekedésre, falun élők 29 választ, fővárosban élők 8 választ és akik megyeszékhelyen élnek 9 választ adtak. A tömegközlekedés esetében, akik városban vagy fővárosban élnek 8 választ

adtak, faluban élők közül 3 válasz érkezett, megyeszékhelyen élők 4 választ küldtek. Nők válaszádnál a falun és városban élők jelölték, hogy kerékpárral közlekednek.

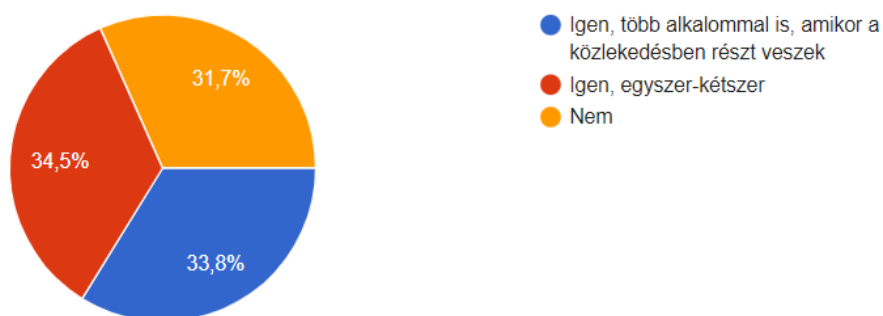
A kapott válaszok segítségével ki tudtam szűrni, hogy a nők és férfiak lakóhely szerint mivel vagy hogyan közlekednek gyakrabban. A kapott eredmények alapján azok a nők, akik városban élnek, gépi meghajtású járművel 24-en, kettő nő gyalog, 7 nő kerékpárral és 4 nő tömegközlekedéssel közlekedik. Meglepő volt számomra, hogy megyeszékhelyen élő nők esetében gépi meghajtású járművel történő közlekedésnél 3 válasz, tömegközlekedéssel 3, gyalog történő közlekedésre 1 válasz érkezett. Fővárosban élők között 4 választ kaptam a tömegközlekedés igénybevételére, és 2 választ a gépi meghajtású jármű használatára. Faluban élők között 16 nő közlekedik gépi meghajtású járművel, 3 kerékpárral és 1 válasz lett a tömegközlekedésre.

A férfiak válaszádnál a városban élők közül 30 használ gépi meghajtású járművet, gyalog 1 férfi közlekedik leggyakrabban, kerékpárral 3 férfi, és tömegközlekedéssel 4 férfi. Megyeszékhelyen élők közül 6 férfi közlekedik gépi meghajtási járművel, 1 pedig tömegközlekedés igénybevételével. Fővárosban élők közül 6 gépi meghajtási járművel, 1 kerékpárral és 4 férfi tömegközlekedéssel közlekedik. Faluban élőknel 13 gépi meghajtású járművel, 1 kerékpárral, 2 pedig tömegközlekedéssel közlekedik.

A válaszadók között felmértem, hogy hányan találkoztak már valamilyen agresszivitással közlekedésük során. A kérdőívben található részletes válaszokat igénylő kérdésnél, amely a verbális agresszióra tér ki, többször volt olyan válasz, hogy szitkozódás, mutogatás, kiabálás, agresszív szóváltás történt a kitöltők körében. Meglepő hogy az 5. kérdésre (10. ábra) érkező válaszok között, a kitöltők 66,2%-a találkozott már verbális agresszivitással. Ide bele tartozik, hogy nem csak egy-két alkalommal, hanem többször is részesült ebben.

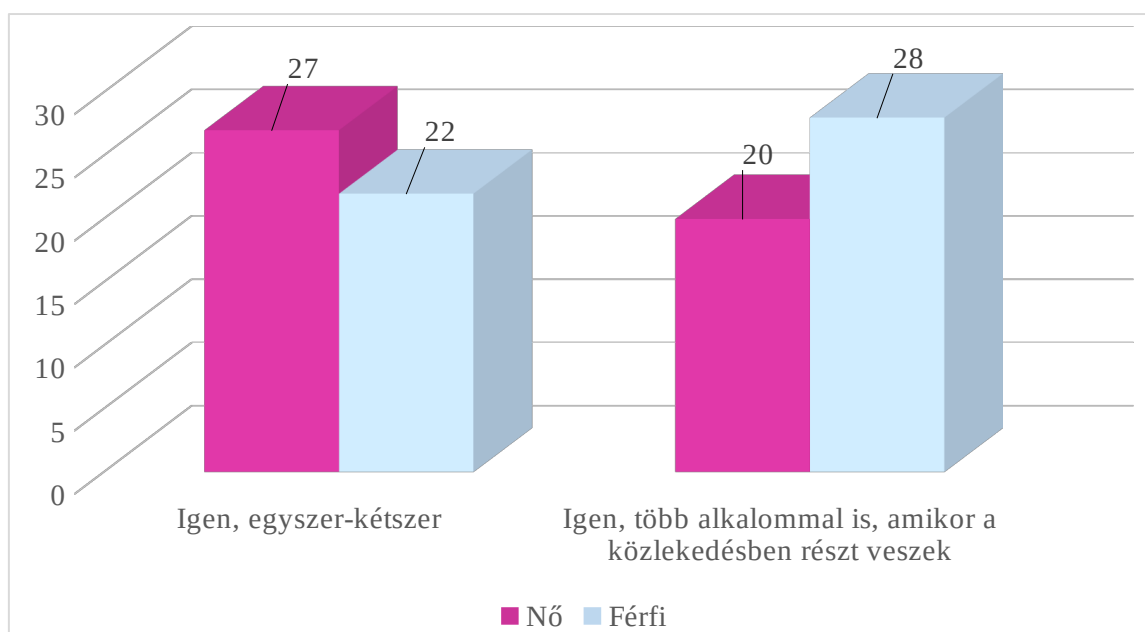
5. Találkozott-e már közlekedése során olyan **verbális agresszív viselkedéssel**, ami az Ön irányába történt?

142 válasz



10. ábra: A verbális agresszív viselkedéssel találkozók eloszlása

Az alábbi diagramm (11. ábra) jól ábrázolja, hogy a nemek között hogyan oszlik meg a verbális agresszióval történő találkozás. A nőknél többször tapasztalható, hogy egyszer-kétszer irányul feléjük valamilyen verbális agresszivitás. Ezzel szemben a férfiaknál több alkalommal is előfordul az agresszivitás ezen formája.



11. ábra: Nők és férfiak eloszlása a verbális agresszióval történő találkozás szempontjából

Az előbb említett kérdés után, feltettem egy kérdést, hogy amennyiben történt a kitöltővel hasonló eset, röviden írja le. Meglepve olvastam a válaszokat, hogy szinte minden kitöltő tapasztalta már, akár a kérdésemben is említett példák közül valamelyiket. Ezek közül néhányat bemutatok a továbbiakban:

1. Férfi, 21-30, Megyeszékhely, Gépi meghajtású járművel:

„Lakóhelyemen a 2x2 sávós úton a belső sáv megszűnik a körforgalom előtt. A forgalom feltorlódott már jóval a körforgalom előtt a külső sávban, mert mindenki kisorolt oda. A belső sávban senki nem volt, eldurantottam a sor mellett, erre egy Mercedeses kirántotta elém az autót és kiugrott ordítani nekem. Erre kiugrott a mögöttem jövő pizzaszállító gyerek is, aki az én pártomon állt, hiszen mögöttem jött ő is. Végül sikerült megnyugtatni az embert.”

2. Nő, 21-30, Falu, Gépi meghajtású járművel:

„Szabályosan közlekedtem egy körforgalomban, egy régebbi típusú autóval, ahol bevágott elém egy autó, így engem hirtelen és erős intenzitású fékezésre kényszerített, ezáltal elkerülve azt, hogy neki menjek. Így is nagyon közel kerültem hozzá. Ahogy kihajtott a körforgalomból azon a kijáraton, amelyiken én is, rögtön félre húzódott, majd ahogy elhaladtam mellette, ránéztem, mert nem értettem, mi értelme volt ennek az akciónak. Ahogy elhaladtam mellette, és néztem rá, láttam, hogy az ajtót kinyitja, és ingerülten mond valamit felém, gondolom, a felmenőimet szidhatta, vagy engem, majd ahogy már elhagytam, a visszapillantó tükörből láttam, hogy kiszáll, és a középső ujját mutogatja felém. Azóta sem tudom, mit vétettem, hiszen nem is dudáltam, nem is villogtam rá annak ellenére sem, hogy könnyen baleset alakulhatott volna ki a manőveréből.”

3. Férfi, 51-60, Falu, Gépi meghajtású járművel:

„„jobbkezes” kereszteződés, elsőbbségem van. Látom, hogy nem lassít a balról érkező, ezért óvatosan kiengedtem az autót. Mindketten megálltunk, mutatom a jobb kezem, hogy ember, jobbkéz szabály. Erre a „kurva anyád” volt a válasz, amiért nem engedtem el!....”

4. Nő, 21-30, Megyeszékhely, Tömegközlekedéssel:

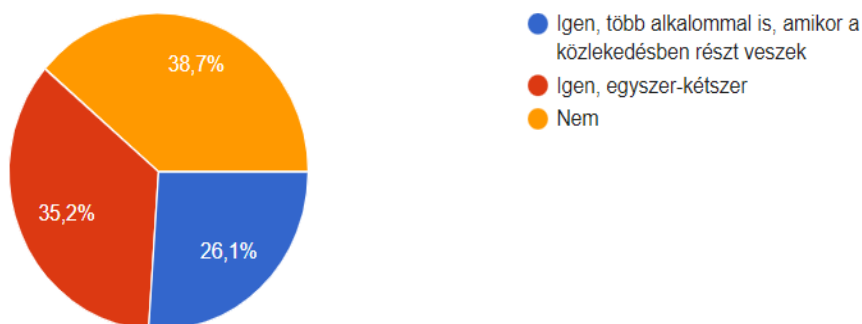
„Kerékpárral közlekedtem, egy átkelőhelyen haladtam át, ahol a zebra mellett sárga vonal is volt felfestve, nem szálltam le emiatt a kerékpárról, hogy ne tartsam fel sokáig a forgalmat sem, az egyik személygépkocsi pedig kikiabált a lehúzott ablakból, hogy: „le kéne szállni!” és nem a legkedvesebb hangszíjjal.”

A verbális, szóbeli agresszivitás mellett a kitöltőknek arra is kellett választ adni, hogy szabályszegéssel, más típusú agresszivitással találkoztak-e. A 7. kérdésben (12. ábra) a válaszok arányából látható, hogy milyen arányban találkoznak a közlekedésben részt vevők más fajta agresszivitással. A következő ábra bemutatja, hogy a kérdésben, zárójelben kitértem arra, hogy történt-e büntetőfékezés, gyorshajítás, vagy útról történő leszorítás a kitöltővel

szemben. Itt a kérdésben az igen válaszokat összegezve 61,3% -a már találkozott hasonló agresszivitással.

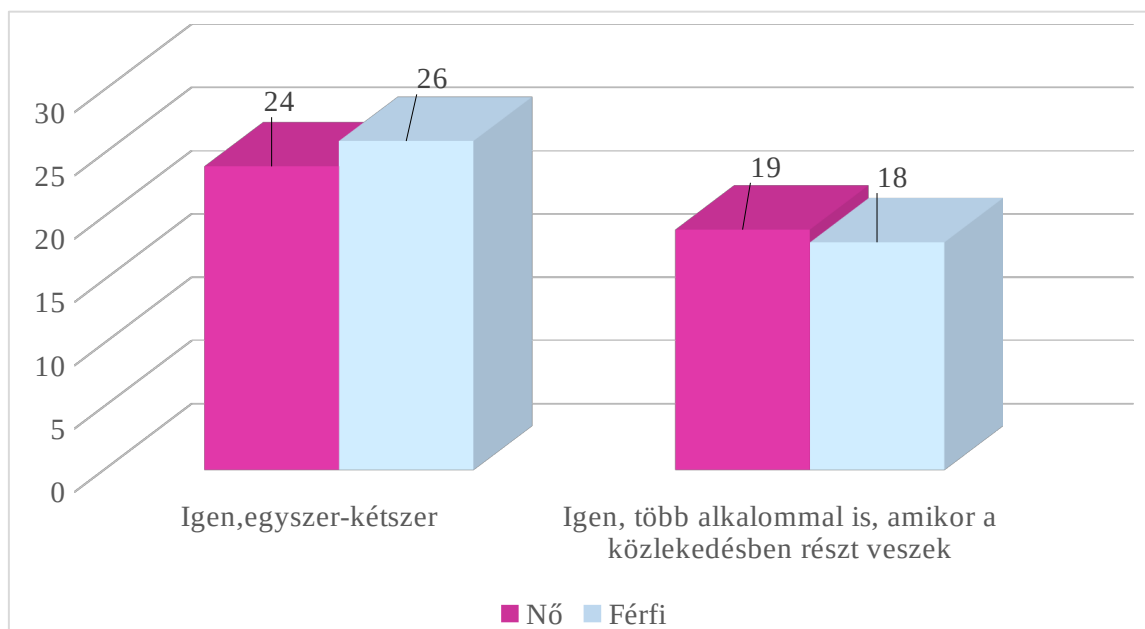
7. Találkozott-e már közlekedése során olyan **szabályszegéssel**, (pl.: büntetőfékezés, gyorsajtás, útról történő leszorítás...) **agresszív viselkedéssel**, ami az Ön irányába történt?

142 válasz



12. ábra: A szabályszegéssel, agresszív viselkedéssel találkozók eloszlása

Az általam készített oszlopdiagrammon (13. ábra) látható, hogy a verbális agresszióval ellentétben, itt a férfiak ezt az agresszivitást egyszer-kétszer tapasztalják, erre több válasz született, mint a több alkalommal történő tapasztalásra. Magas számot mutatnak a női kitöltők, azonban itt is több az egyszer-kétszer tapasztalt, mint a több alkalommal.



13. ábra: A szabályszegéssel, agresszív viselkedéssel találkozók nők és férfiak aránya

Ezt követően megkértem a kitöltőket, hogy röviden írják le, mi történt amennyiben találkoztak már a kérdezett agresszivitással. Több válaszban is olvastam, hogy gyorsajtással,

büntetőfékezéssel és leszorítással is találkoztak, amelyeket kérdésemben én is megfogalmaztam. Véletlenszerűen kiválasztottam a kitöltők által írt válaszok közül párat, és bemutatom, nem, kor, lakhely és használt közlekedési eszköz megjelölésével:

1. Nő, 41-50, Falu, Gépi meghajtású járművel:

„Két sávós úton biztonságos előzésünk után a másik autónak ez nem tetszett és megelőzött, majd élénk csapott és büntetőfékezett. Szerencsére a jó reflexnek nem történt baleset!”

2. Férfi, 21-30, Város, Gépi meghajtású járművel:

„Autópályán pl. 130-nál levillog a Porsche, mivel neki ez a sebesség nem méltó a kocsi típusához. Viszont ahogy mögé kerültem én is rá villogtam, erre azért csak kaptam egy két indokolatlan fékezést tőle.”

3. Nő, 21-30, Falu, Gépi meghajtású járművel:

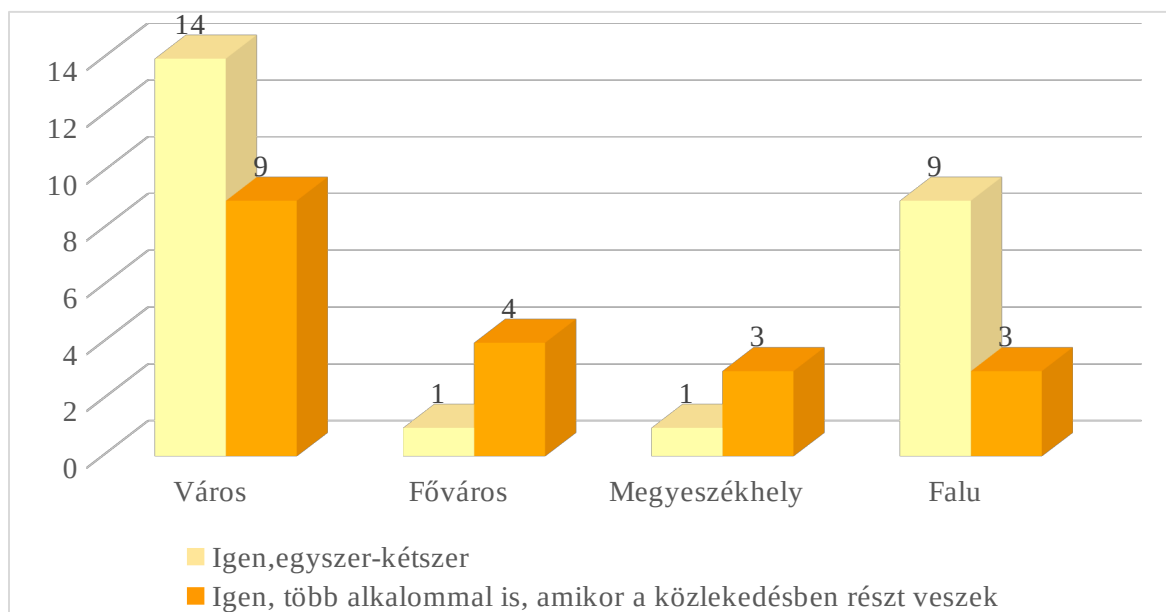
„Rendszeresen tapasztalom azt, hogy amennyiben megszűnik egy sáv, akkor nem foglalkozva az aktuális helyzettel, hogy mondjuk nincs lehetőségem beengedni magam elé a besorolni kívánczót, behajt elé, így nekem kell balesetet elkerülő manővert alkalmaznom, hirtelen fékezni, esetleg a szemközti sávba kormányozni a járművemet.”

4. Férfi, 31-40, Város, Gépi meghajtású járművel:

„Pl: Féktávon, záróvonalat átlépve bevágás elé, majd amikor ezt villantással jeleztem "büntetőfékezett" előttem két-három alkalommal.”

Mindkettő általam mért agresszivitásnál megoszlanak a számok, azonban az látható, hogy a verbális agresszióban többször részesül a nő és férfi egyaránt.(11. ábra) A kitöltők által adott válaszokból megfigyelhető, hogy milyen széles körben jelenhetnek meg az agresszív magatartások. Ahány ember, annyi közlekedő, annyi stílus és annyi féle magatartás.

Ezt követően, az agresszivitást megjelenését lakóhelyek szerint is megvizsgáltam a kérdőívem segítségével. Egyértelmű, hogy ahol többen élnek, nagyobb a lakosság és a közlekedők száma, ott könnyebben elpattan a cérna. A beküldött válaszok által lakóhely szerint szűrtem, hogy a verbális agresszióról és a szabályok megszegésével kapcsolatos agresszióval milyen arányban találkoznak a közlekedésben részt vevők (14. ábra).



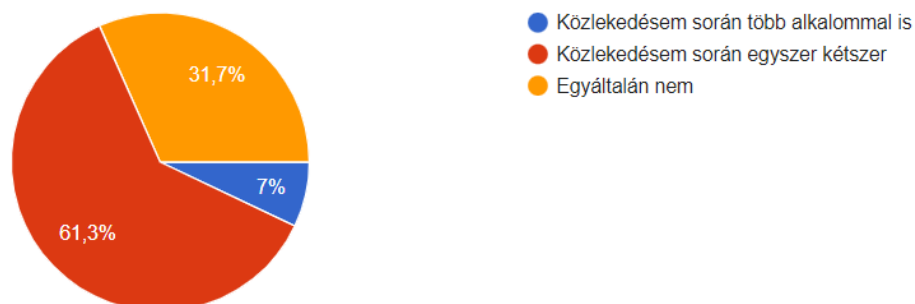
14. ábra: Lakóhely és verbális, valamint szabályszegés által történt agresszióval történő találkozások eloszlása

A diagram szemlélteti (14. ábra), hogy lakóhely szerint hol találkoznak gyakrabban agresszivitással a kitöltők. A vizsgálatom eredménye az, hogy a városban élők, többször találkoztak vagy találkoznak az agresszivitás valamilyen formájával. Fővárosban és megyeszékhelyen élőkől kevesebb válasz érkezett. Itt azonban nagyobb arányban jelent meg, hogy több alkalommal találkoznak az agresszióval, mint egyszer-kétszer.

A következő kérdésnél (15. ábra) arra kérdeztem rá, hogy a válaszadó közlekedése során milyen gyakran szabálytalankodik. Itt a nő és férfi kitöltők válasza egyben lett mérve. Egyaránt többen válaszoltak arra, hogy egyszer-kétszer megszegnek valamilyen szabályt. A 142 kitöltő közül 68,3% adott választ arra, hogy szabálytalankodni szoktak.

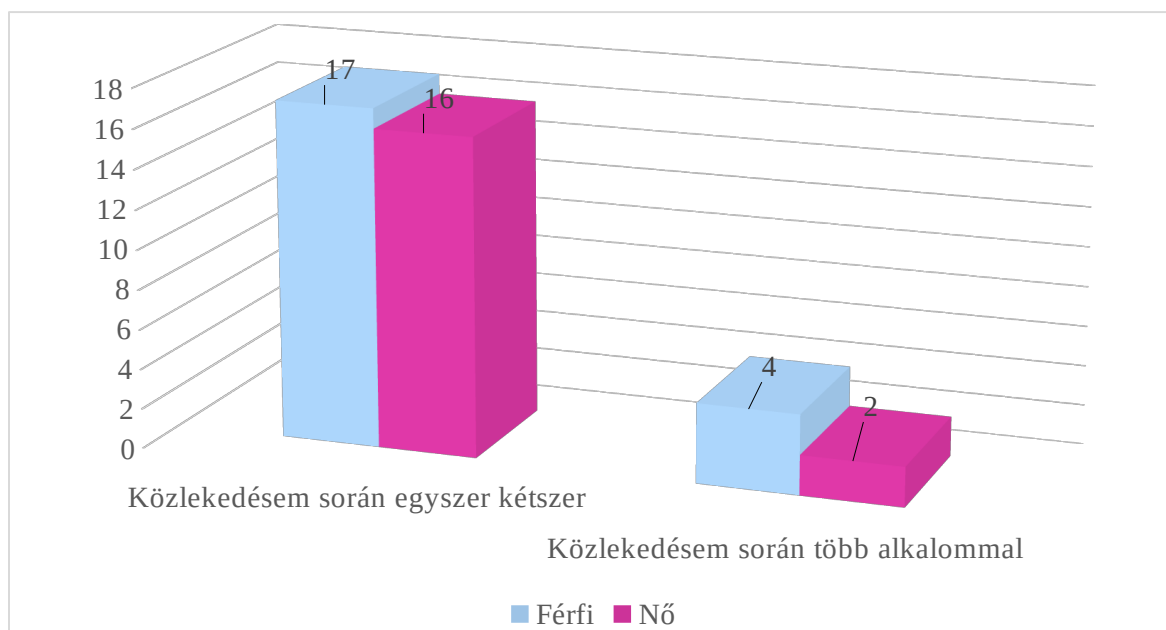
9. Ön közlekedése során milyen gyakorisággal szabálytalankodik, mint pl.: tilos jelzésen áthalad, nagyobb sebességgel vezet...stb.?

142 válasz



15. ábra: Kitöltők szabályszegéseinek gyakorisága a közlekedésben

Ezt követően elválasztottam a két nem közötti válaszokat és így szemléltettem. A két válaszlehetőség között nem olyan nagy az eltérés, de látható, hogy mindkettőnél, a férfiaknál kicsivel nagyobb ez a szám.

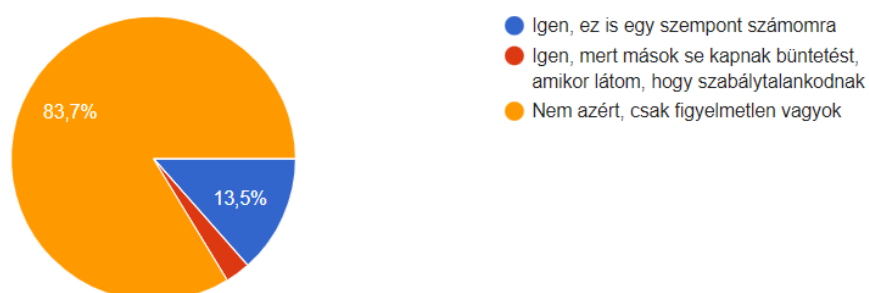


16. ábra: Kitöltők szabályszegéseinek gyakorisága a közlekedésben nemek szerint

Az előző kérdéshez (15. ábra) kapcsolva feltettem két kérdést, amit a 17. ábra és a 19. ábra mutat. Meg akartam tudni, hogy ha már szabályokat szegnek meg a közlekedők, akkor azt miért teszik és tetteikért szankcionálva lettek, vagy nem.

10. Ha szabályokat megszegi, akkor azt azért teszi mert úgy gondolja a rendőrség nem fogja megbüntetni mert az előző alkalommal se lett szankcionálva a cselekedete?

141 válasz



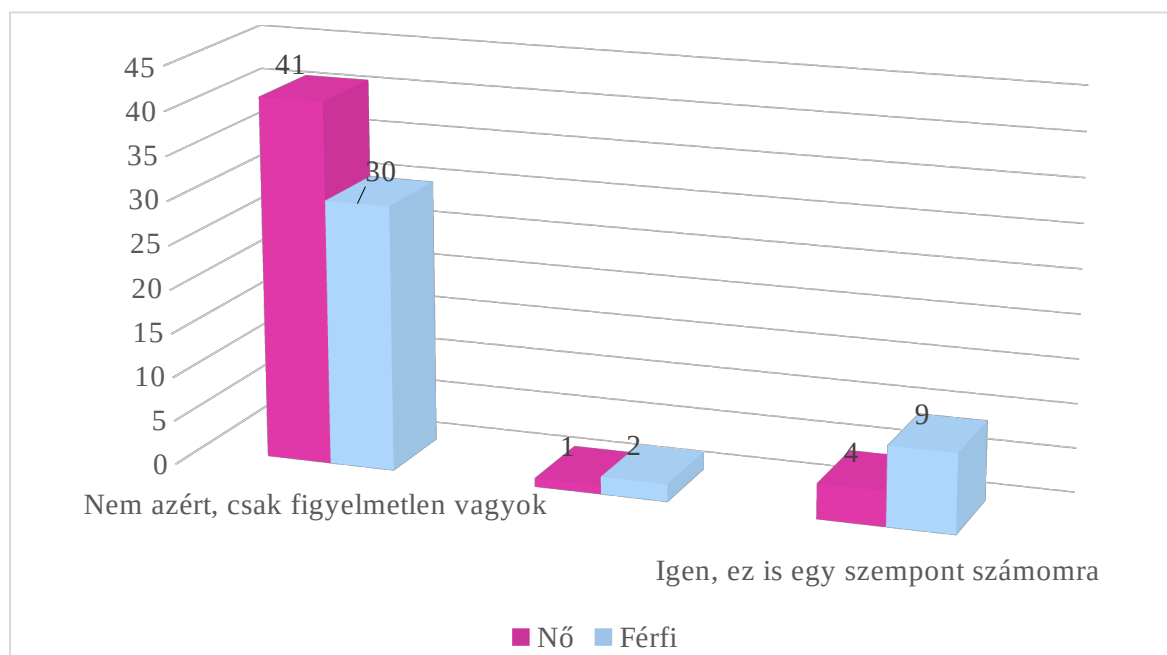
17. ábra: Szabályok megszegésének oka

A kérdést és a válaszokat a dolgozatomban már említett Vietnámi kísérlet példájára fogalmaztam meg (1. táblázat). Ott is vizsgálták, hogy a közlekedők között a szabályszegések miért lehetnek. Innen származott az ötlet számomra, hogy kérdőívembe hasonló kérdést

tettem fel és hasonló válaszokat adtam. A vietnámi vizsgálatban 82% lett a válasz arra, hogy a rendőrség nem büntette meg a szabályt szegő közlekedőt az elmúlt 1 hónapban, a kérdőívemben ez 83,7% lett.

A válaszok között legnagyobb szerepet a figyelmetlenség játszotta, ez 83,7% lett (17. ábra). Ezzel láthatjuk, hogy sokan nem szándékosan cselekednek a KRESZ szabályai ellen. Ez természetesen nem menti fel őket, hiszen a baj pillanatok alatt megtörténhet. Feszültséget ez is kiválthat azokkal szemben, akik rajtuk kívül is részt vesznek még a közlekedésben. A válaszolók között 13,5% azért, mert úgy gondolja a rendőrség nem fogja szankcionálni tettét, mert előző alkalommal se történt semmi. Legkisebb százalékban, 2,8% pedig azért, mert mások se kapnak büntetést és így ő is „megteheti” szerinte.

Az alábbi diagram (18. ábra) mutatja, hogy a nők és férfiak között, hogyan oszlik meg a szabályok megszegésének az aránya. A nőktől 41 válasz érkezett arra, hogy figyelmetlenség miatt történt a szabálytalankodás, a férfiaknál ez 30 válasz volt. A válaszok közül többen választották azt az opciót, hogy azért történik a szabályszegés, mert a rendőrség által nincsen következmény, nincs büntetés.



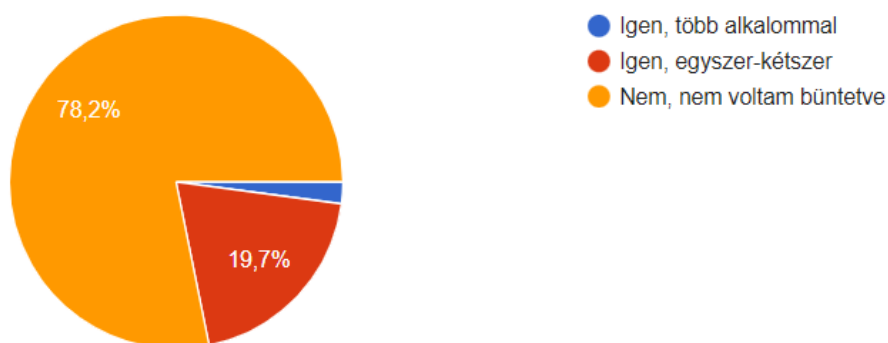
18. ábra: Szabályok megszegésének oka nemek szerint

A 11. kérdésnél a KRESZ szabályainak megszegésére tértem ki, amit a lenti ábra mutat (19. ábra). Azért gondoltam, hogy ezt is fontos a szempontok közé sorolni, mert az agresszivitás akár egy rendőri intézkedés során is megjelenhet, amikor büntetés kiszabását teszi meg a rendőr. Legyen ez gyorshajtás, tilos jelzésen történő áthaladás, elsőbbség meg nem adása, stb.

Látható, hogy a kitöltők 78,2 %-a, vagyis a többség még nem volt büntetve szabályszegése miatt. Akik egyszer-kétszer kaptak már büntetést, a válaszadók 19,7%-a, akik többször 2,1%. A kérdőívembe 24 válasz lett akik figyelmetlenség miatt, egyszer-kétszer, vagy több alkalommal lettek szankcionálva.

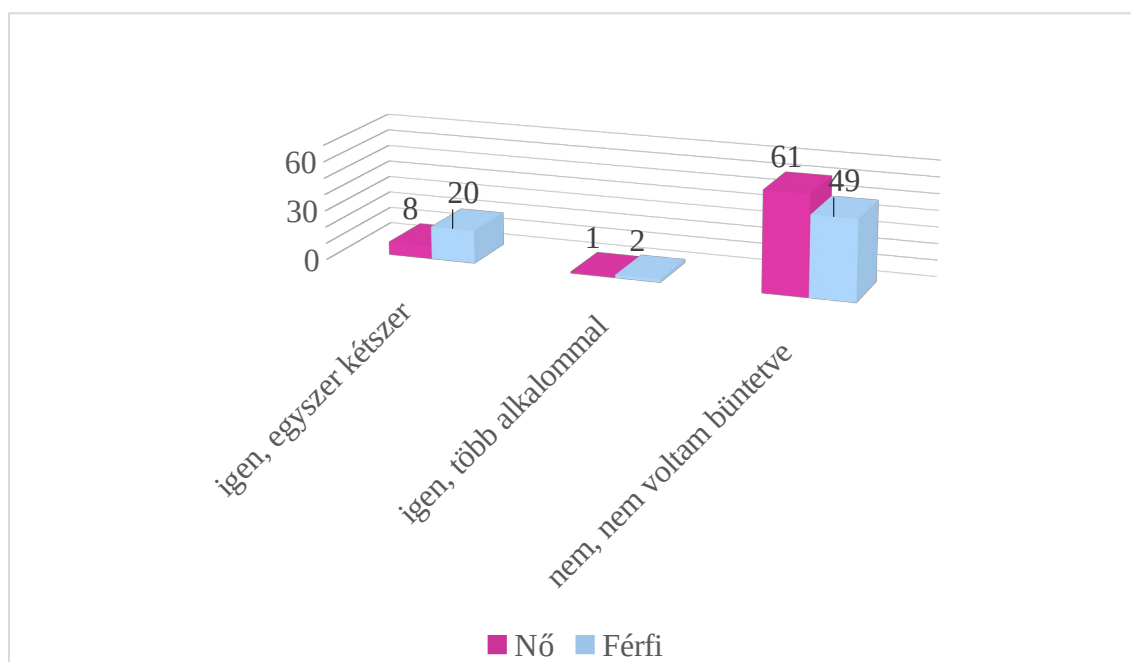
11. Volt már büntetve azért mert a KRESZ szabályait megszegte?

142 válasz



19. ábra: A KRESZ szabályainak megszegésének aránya

Az alábbi szűrés (20. ábra) által látható, hogy férfiak körében, akik egyszer-kétszer voltak büntetve 20 válasz érkezett, akik több alkalommal kaptak büntetést, azoknál 2 válasz született. Nőknél sokkal kevesebben adtak választ arra, hogy egyszer-kétszer voltak büntetve. Azonban mindkét nemnél kimutatható, hogy magas a száma azoknak, akik nem kaptak büntetést.

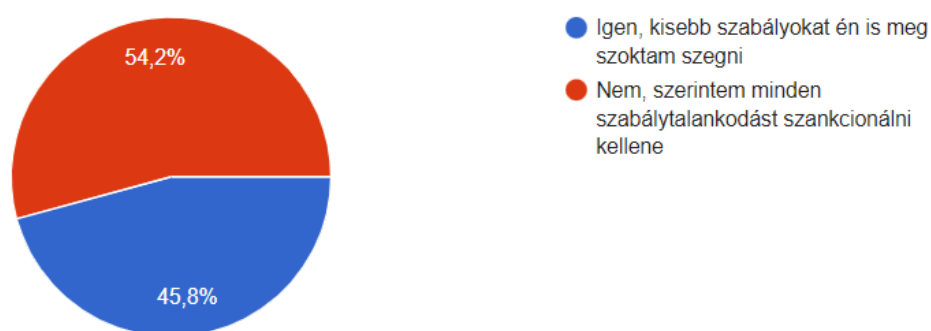


20. ábra: A KRESZ szabályainak megszegésének aránya nemek szerint

Az alábbi (21. ábra) kérdésnél a kitöltők véleményére, nézetére voltam kíváncsi, hogy ha valaki, vagy maga a kitöltő kisebb szabályt sért és azzal nem veszélyezteti mások biztonságát a közlekedésben, akkor minden esetben kell szankcionálni vagy nem. A válaszadók többsége szerint mindent kellene büntetni.

12. Ön szerint ha valaki kisebb szabályt megszeg, amivel nem veszélyezteti mások biztonságát az elfogadható és nem kötelező a büntetés kiszabása?

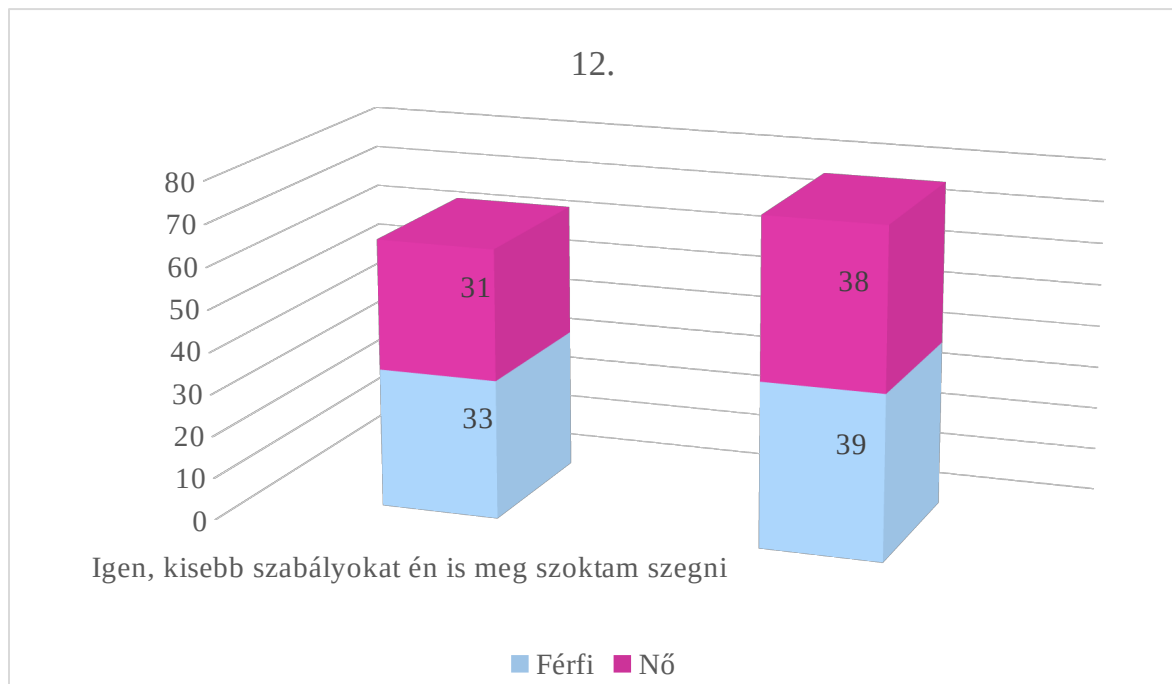
142 válasz



21. ábra: Kitöltők véleménye a szabályszegés nagyságáról

Ehhez a kérdésemhez is a vietnámi kísérletet tudom társítani. Ahogy ott is a kisebb szabályszegésre, tilos jelzésen áthajtásra kitértek, úgy én is kíváncsi voltam, hogy az általam kitöltők a szabálytalan közlekedéssel milyen nézetet vallanak (3. táblázat).3. táblázat: Attitűd: „néha érthető a forgalmi előírások megsértése”

Ehhez a kérdéshez készített diagram (22. ábra) alapján a nemek válaszadását akartam szemléltetni. Kisebb eltérés látható a nők és férfiak döntése között, de a legtöbben itt is azon a véleményen vannak, hogy minden szabályszegést büntetni kellene.

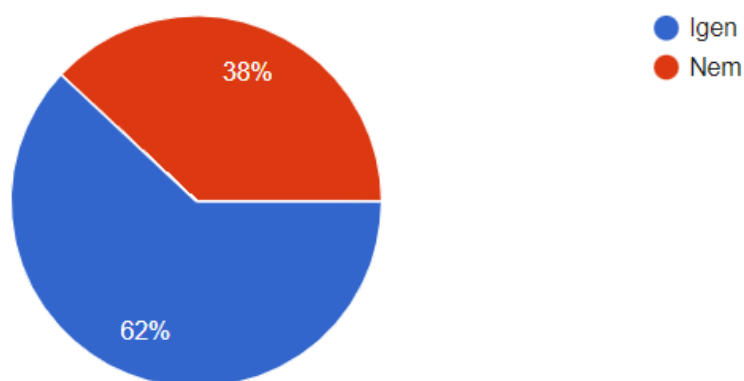


22. ábra: Kitöltők véleménye a szabályszegés nagyságáról nemek szerint

A következő kérdésnél (23. ábra) a kitöltők 62 %-a szerint, ha kevesebb lenne közlekedők azon száma, akik az előírt szabályokat megszegik, akkor az agresszív vezetőkből is kevesebb lenne. Ez egy részről érthető is, mert vannak olyanok, akik azért is „felkaphatják a vizet”, hogy az elsőbbséget nem adják meg nekik, vagy veszélyesen kezdenek bele egy előzésbe... stb. Azonban véleményem szerint nem csak ez lenne a megoldás, mert az agresszióra az embernek a kedve, személyisége, és sok más tényező is hatással lehet. Akik nemmel válaszoltak véleményem szerint, ők is azon a véleményen vannak, mint én is, hogy más tényezőknek is változni kellene.

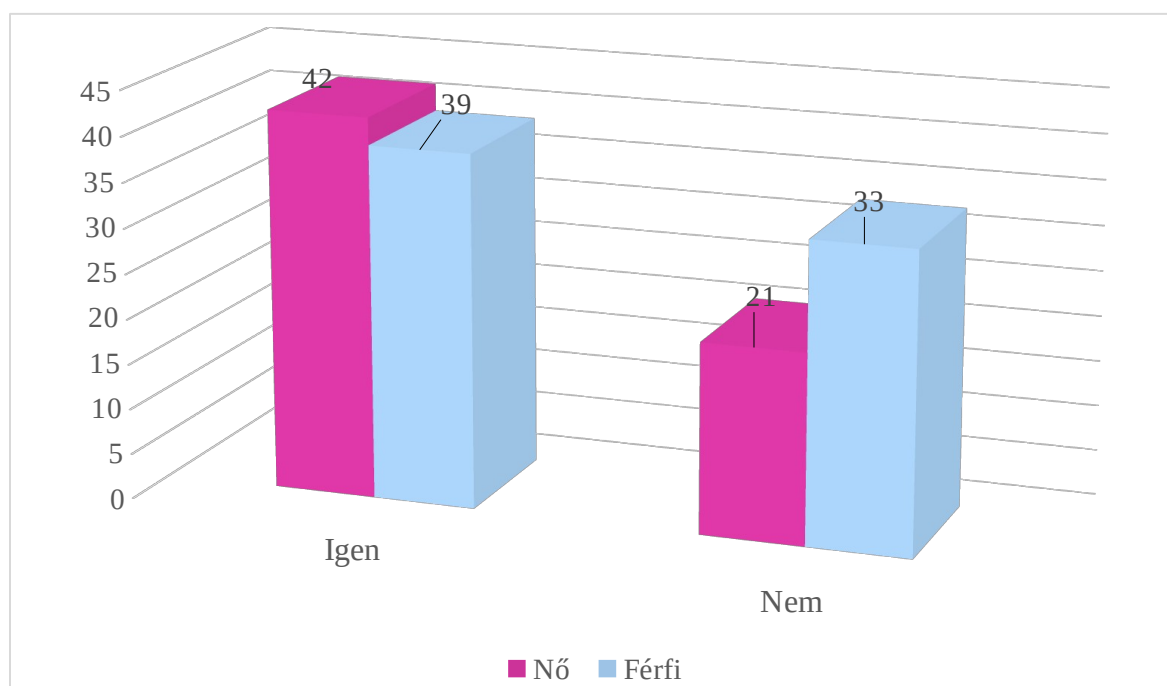
13. Ön szerint ha kevesebb szabályszegés/szabályszegő lenne a közutakon, kevesebb lenne az agresszív vezető is?

142 válasz



23. ábra: Kitöltők véleménye a szabályszegés és agresszív vezetők kapcsolatáról

A női kitöltők között fele-fele arányban érkeztek a válaszok arra, hogy ha a szabálytalankodás kevesebb lenne, akkor az agresszió is csökkenne. Férfi válaszadóknál ez az arány nem olyan eltérő (24. ábra).



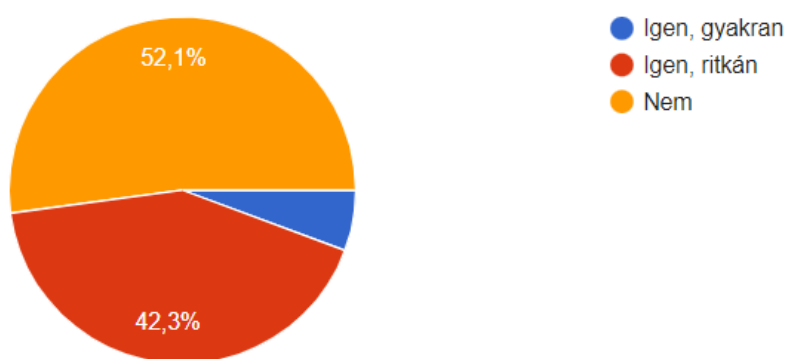
24. ábra: Kitöltők véleménye nemek szerint a szabályszegés és agresszív vezetők kapcsolatáról

Az utolsó három kérdésemnél azt szándékoztam vizsgálni, hogy milyen gyakorisággal fordul elő az agresszív viselkedés a kitöltők oldaláról, más közlekedésben résztvevők irányába. A 14. kérdésnél (25. ábra) az előbb leírt szempontra voltam kíváncsi. A kitöltők közül, több

mint a fele, 52,1%-a nem alkalmaz se verbális se fizikai agressziót más közlekedővel, ha valami olyat cselekszik, ami nem tetszik neki. Akik ritkán viselkednek agresszívan a kitöltők 42,3%-a sorolható ide a válaszok alapján. Azonban akik gyakrabban, azok a kitöltők 5,6%-a csak.

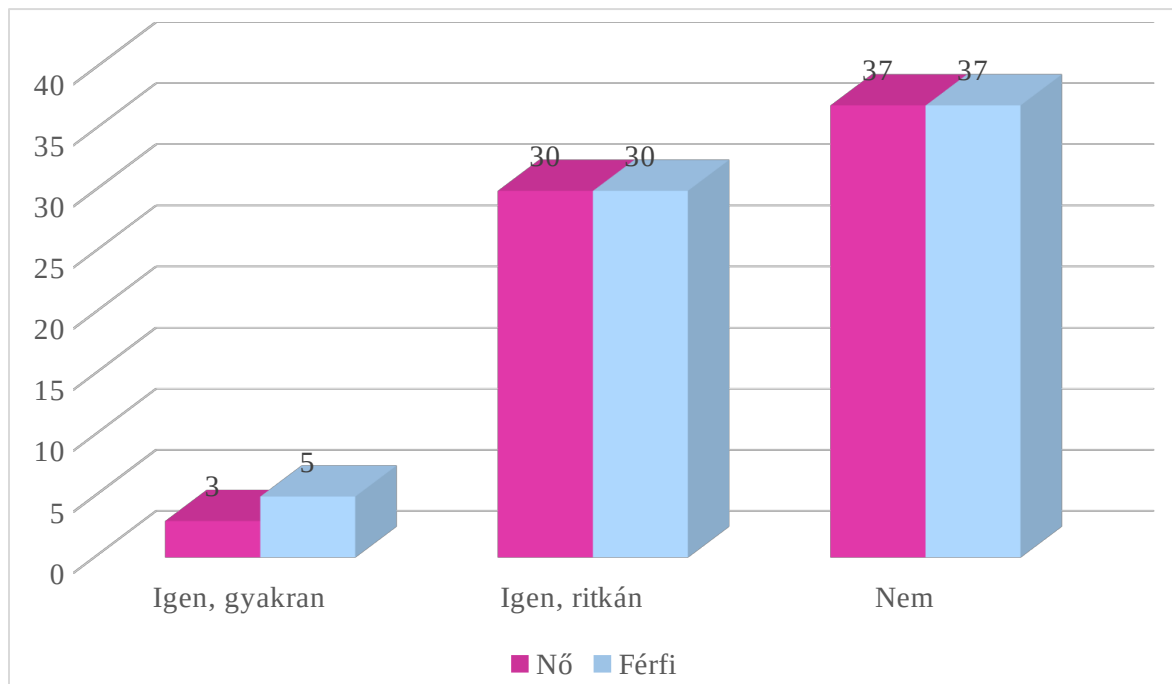
14. Előfordult valaha az, hogy agresszívan lépett fel *(legyen ez szóbeli vagy fizikai)* más közlekedésben részt vevővel, mert az adott viselkedése vagy cselekvése Önnek nem tetszett, máshogy vélekedett róla?

142 válasz



25. ábra: Más közlekedőkkel szemben történő agresszív fellépés

A 14. kérdésre érkező válaszokat szintén csoportosítottam nők és férfiak válasza szerint, mint az előbbi kérdéseknél. A nők és férfiak válaszát (26. ábra) vizsgálva, meglepődtem, hogy a lenti ábrán is látható két válaszra egyforma lett a jelölések száma. Az első oszlopnál látható, hogy a férfiak gyakrabban lépnek fel agresszívan, mint a nők.

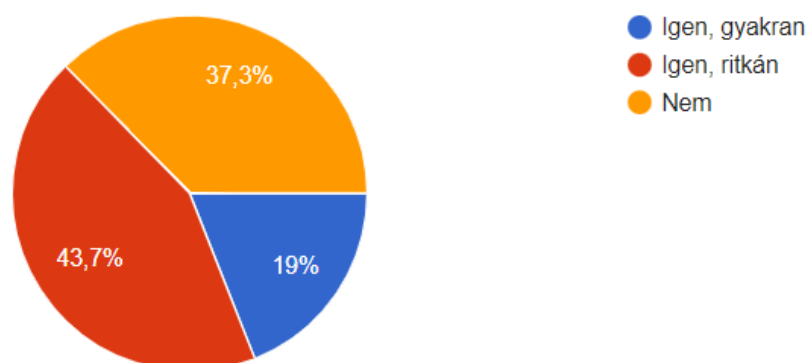


26. ábra: Másval szemben agresszív fellépések aránya nemek szerint elosztva

A 15.kérdés, (27. ábra) tartalmilag majdnem egyező az előző kérdéshez, azonban itt arra tértem ki, hogy ha más nem hallja vagy nem veszi észre, akkor felmerül-e az agresszivitás a kitöltőnél vagy nem. A kérdésemben feltettem egy példát, amit többször tapasztaltam, hogy akik nem rendelkeznek megfelelő rutinnal, esetleg tanuló vezetők, azokkal szemben többször türelmetlenebbek a többi közlekedők. A válaszok szerint ritkán vagy esetleg gyakran 62,7 %-a a kitöltőknek szokott agresszívan viselkedése ilyenkor.

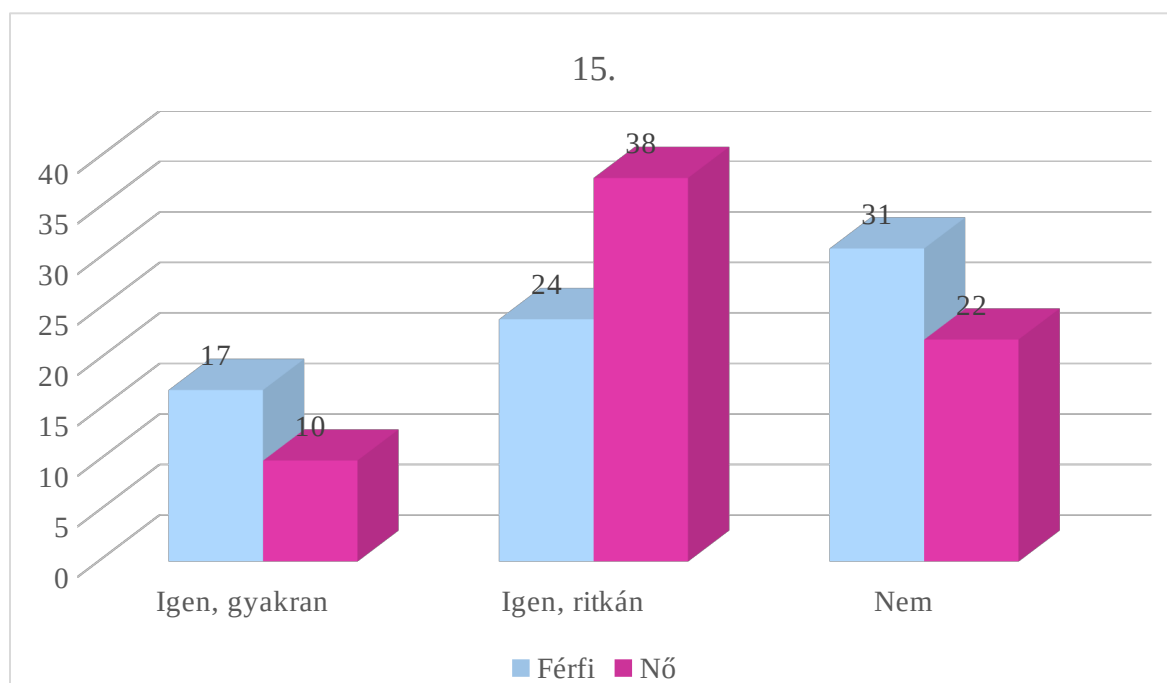
15. Szokott vezetés közben, a közlekedés többi résztvevőjével kiabálni, káromkodni (még ha ezt nem is hallják a többiek) ha esetleg lassabban közlekednek, vagy rutin hiánya miatt máshogy közlekednek, mint Ön?

142 válasz



27. ábra: Kitöltők agresszivitása a többi közlekedő felé (még ha nem is hallják)

Diagramon (28. ábra) szemléltetve jól mutatja az eredmény, hogy a férfiak többször türelmetlenebbek és így agresszívak lehetnek, mint a nők akik kitöltötték a kérdőívet. A női válaszadók azonban nagyobb számban jelölték az „Igen, ritkán” választ, mint a férfi kitöltők.



28. ábra: Kitöltők agresszivitása a többi közlekedő felé nemek szerint

A kérdőívem végén feltettem még kérdésként a kitöltők számára, hogy ha közlekedésük során előfordult az agresszív fellépés, röviden írják le néhány mondatban, hogy ez miben nyilvánult meg. A kapott válaszokból néhányat bemutatok a kérdőívem elemzése végén:

1. Férfi, 31-40, Város, Gépi meghajtású járművel:

„Elsőbbséggel rendelkező jármű érkezett nekem balról egy útkereszteződésben. Irányjelzőjét felém közeledve nem használta, majd közvetlenül mellém kanyarodott be arra az útra, ahol én megálltam elsőbbségadás céljából. Ezt észelve ajkaimat elhagyta az “Irányjelzőt használni kellene, a k... @nyádat!” kifejezés. A jármű vezetőjének személyét észelve ezt gyorsan megváltoztattam a “Ja, szia M... (keresztnev)!” kifejezésre. Kölcsönös integetést követően a helyzet komolyságát felismerve, mindenki rendben folytatta útját.”

2. Férfi, 51-60, Falu, Gépi meghajtású járművel:

„Idős bácsika telezőld jelzésből besatuzik előttem és int a jobb oldon álló gyalogosnak, hogy átengedi. A gyalogos mutatja, hogy nem indul, mert neki Tilos! jelzése van. Nyomom

a dudát neki és visszafordulva integet nekem és kiabál hátra, hogy tanuljak meg közlekedni. :-)))”

3. Nő, 41-50, Város, Gépi meghajtású járművel:

„Az általam vezetett gépkocsi előzésébe kezdett egy másik jármű úgy, hogy nem vette figyelembe a szembe jövő gépkocsit. Emiatt a szemből érkező járműnek is és nekem is le kellett húzódnom az útestről, hogy elkerüljük az ütközés. Nah, akkor kibővült szókinccsel emlegettem az előzést végrehajtó gépkocsi vezetőjének felmenőit.”

A fenti kutatásomból és a kitöltők válaszaiból tisztán látható, hogy az agresszivitás nagyon sokszor megjelenik és szinte beleolvad a közlekedésünkbe. Azok, akik kutatásomat segítették és kitöltötték a kérdőívet, verbális agresszióval kapcsolatban 94 esetet tudtak leírni, akik pedig szabályszegéssel, vagy más agresszivitással is találkoztak, 89 esetet írtak le. Voltak olyan kitöltők, akik nemleges választ adtak az agresszióra vonatkozó kérdésekre, de írtak rövid válaszokat, történeteket, ami velük megtörtént, ezért ebben mértem ezeket a számokat.

A dolgozatomban már említett kutatások, eredmények és a saját kérdőívem, valamint tapasztalatom alapján láthatjuk, hogy az agresszió sajnos sokszor jelen van minden napi közlekedésünkben.

9. ÖSSZEGZÉS ÉS JAVASLAT

Összefoglalva megállapítható, hogy rohanó világunkban egyre nagyobb lesz csak a közlekedésben szereplők száma, és a forgalom nagysága, így feszültség is csak fokozódni fog.

Gyakoribbak lehetnek a nézeteltérések a vezetők, és a részt vevők között, így megoldást kell találni ezeknek a kiküszöbölésére. Sokkal nagyobb figyelmet kell fektetni arra, hogyan reagálunk a minket érintő eseményekre és higgadtan kell kezelni őket saját, és mások biztonsága érdekében. Ezt a bennünk rejlő agresszivitást meg kell tanulnunk elnyomni, az eseményeket konfliktusmentesen kell megoldanunk egymással szemben. Fontos, hogy senkit ne érjen sérelem, se fizikailag se lelkileg.

Az agresszivitás velünk járó érzelmi kitörés, amit véleményem szerint, már a gyermekkorban el kell kezdeni kezelni elsősorban a szülőknek, nagy odafigyeléssel, türelemmel és higgadtsággal. Sokszor hallottam szüleimtől, hogy mindenki úgy viselkedik, amit otthon lát, tanulás az otthonról hozott példát követi. Másodszorban az oktatásban, az óvónők és a tanároknak nevelő tanítása és terelgetése, valamint a körülötte lévő közösség is nagy hatással lehet a fejlődésére egy fiatal gyermeknek. Az iskolás gyermekek között az online közösségi oldalak segítségével is lehetne megoldásokat találni a viselkedésük formálására irányuló videók, programok alkalmazásával. Persze mindenkinek megvan a saját személyisége, amit nem tud levetkőzni, ahányszor becsatlakozik a közlekedésbe. Ugyan az agresszivitást sajnos nem tudjuk gyökeresen eltávolítani az emberekből, de a számát csökkenteni tudjuk, amihez sok türelem és megértés szükséges. Az utakon közlekedők nagy része rendelkezi vezetői engedéllyel. Ennek megszerzéséhez elengedhetetlen a kötelező KRESZ modulok elvégzése, valamint az egészségügyi és gyakorlati vizsga sikeres elvégzése. Az engedély megszerzése előtt a tanuló megtapasztal néhány közlekedési szituációt, és azok kezelését. Azonban arra senki nem készíti fel, hogyan kell reagálni, egy agresszív viselkedésre, vagy negatív reakálást a körülötte lévő emberekkel szemben. Ennek megoldására, szükség lenne egy általános pszichológiai vizsga bevezetésére, amelyet az egészségügyi alkalmassági vizsgálattal együtt lehetne oktatni, adott óraszámban, és vizsgát tenni belőle. Kötelezővé lehetne tenni ezeknek az alkalmassági vizsgáknak a sűrűbben történő megismétlését, és kiszűrni azokat, akik magatartásukkal veszélyeztetnék a közlekedésben szereplőket. Végezetül egy számomra fontos embertől idéznék, édesapámtól, aki mindig ezt mondja nekem és testvéremnek:

„A vezetéshez kettő dolog kell: Szerencse és még nagyobb szerencse!”

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Szerzők Farkas Johanna Fogarasi Mihály Haller József Ivaskevics Krisztián Kovács Daniella: Bűntettek Kriminálpszichológiája Szerkesztette: Haller József, Dialóg Campus Budapest, 2020. Forrás: https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/15780/web_PDF_Buntettek_kriminalpszichologiaja.pdf?sequence=1#page=18
2. Konrad Lorenz: Az agresszió. Ford. Tandori Dezső – Zoltai Ildikó. Budapest, Helikon, 2013.
3. Szerkesztette: Laczkó Sándor LÁBJEGYZETEK PLATÓNHOZ 14. AZ AGRESSZIÓ, Szeged Pro Philosophia Szegediensi Alapítvány Magyar Filozófiai Társaság Státus Kiadó 2016, Forrás: <http://publicatio.bibl.u-szeged.hu/8366/1/Platon-2016-Agresszi%C3%B3.pdf>
4. Szerkesztette Barabás A. Tünde és Christián László: Ünnepi tanulmányok a 75 éves NÉMETH ZSOLT tiszteletére Navigare necesse est Forrás: https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/16609/web_PDF_NZs75.pdf?sequence=1#page=342
5. ALKALMAZOTT KRIMINOLÓGIA Szerkesztette Barabás A. Tünde Dialóg Campus Budapest, 2020, Forrás: (https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
6. Szerkesztette Farkas Johanna és Haller József Dialóg Campus Budapest, 2020 Pszichológia a közszolgálatban II., Forrás: https://www.ludovika.hu/wp-content/uploads/2020/05/web_pdf_atma_pszichologia_a_kozszolgalatban_ii.pdf
7. Ambrusz Alíz – Marosi Zita: Kapcsolat az alkohol és a kocsmai erőszakos bűnözés között, Forrás: <http://real.mtak.hu/122908/1/3882-Cikk%20sz%C3%B6veg-21663-1-10-20201207.pdf>
8. Blaskó-Hollán-Madai-Pallagi-Polt: Büntetőjog Különös Rész I.
9. Dr. Major Róbert (2009): *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. Ph.D értekezés,*
10. Juhász Anikó- Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf
11. Bábosik István: Alkalmazott neveléstudomány. Budapest, OKKER, 2003.

FELHASZNÁLT JOGFORRÁSOK

1. 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
2. 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

FELHASZNÁLT INTERNETES ÉS EGYÉB FORRÁSOK

1. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-etimologiai-szotar-F14D3/a-a-F14E1/agresszio-F1556/>
2. Konrad Lorenz állatokkal körülvéve Forrás: <https://cultura.hu/kultura/konrad-lorenz-allatokkal-korulveve/>
3. AGRESSZIÓ ÉS RÍTUS A KORA ÚJKORBAN Forrás: http://acta.bibl.u-szeged.hu/49372/1/platonhoz_014_310-318.pdf
4. Forrás: <https://hu.reoveme.com/bobo-doll-experiment/>
5. Országos Közoktatási Intézet > Új Pedagógiai Szemle 2004 szeptember > A rombolás anatómiája – Erich Fromm könyvéről Forrás: <https://epa.oszk.hu/00000/00035/00084/2004-09-kf-Schuttler-Rombolas.html>
6. Központi Statisztikai hivatal
Alkoholfogyasztás: https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_fek007.html
Öngyilkosság: <https://www.ksh.hu/ffi/1-16.html>
Drogfogyasztás: https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0031.html
Mentális betegségek: https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/static/pdfjs/web/viewer.html?file=https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/16116/825_Alkalmazott_kriminologia.pdf?sequence=1&isAllowed=y
7. Forrás: <https://atlatszo.hu/adat/2021/12/07/valtozatlanul-alacsony-az-alkohol-hazai-ara-mig-az-alkoholfogyasztok-aranya-novekszik/>
8. Híradó.hu Forrás: <https://hirado.hu/belfold/cikk/2022/08/07/illegalis-bevandozlas-rendorok-elol-menekulo-teherauto-szenvedett-balesetet-husz-migrans-megserult#>
9. Hír24. <https://24.hu/belfold/2022/07/18/kabitoszer-ittas-vezetes-halalos-baleset-nagycserkesz/>
10. Készítette: Juhász Anita 2015: Társadalmunk devianciái – avagy a deviáns viselkedés formái és társadalmi hatásai, Forrás: <http://midra.uni-miskolc.hu/document/22020/16345.pdf>
11. Forrás: <https://idegen-szavak-szotara.hu/internaliz%C3%A1ci%C3%B3-jelent%C3%A9se>
12. Index: Miért leszünk ennyire idegesek vezetés közben? Forrás: <https://index.hu/belfold/2021/11/28/kozlekedes-vezetes-auto-biztonsag-baleset-major-robert-rendor-ezredes-nke-pszichologia-buntetofekezese/>

13. Önálló interjú készítése Dr. Karap Gergő József szakpszichológus és igazságügyi szakértővel

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Magyarországi alkoholfogyasztási szokások nemek szerint a KSH adatai alapján.....	10
2. ábra: A halállal végződött öngyilkosságok százezer lakosra jutó száma korcsoport szerint KSH adatai szerint.....	12
3. ábra: Pszichiátriai kezelték számának alakulása Magyarországon 1990-2016 között.....	15
4. ábra: A kábítószer fogyasztók gondozása KSH adatai szerint.....	16
5. ábra: A kitöltők nemek szerinti eloszlása.....	35
6. ábra: A kérdőív kitöltőinek életkorának eloszlása.....	35
7. ábra: A kérdőív kitöltőinek lakóhelyének eloszlása.....	36
8. ábra: A férfi kitöltők közlekedési eszköz használatának eloszlása.....	37
9. ábra: A női kitöltők közlekedési eszköz használatának eloszlása.....	37
10. ábra: A verbális agresszív viselkedéssel találkozók eloszlása.....	38
11. ábra: Nők és férfiak eloszlása a verbális agresszióval történő találkozás szempontjából.....	39
12. ábra: A szabályszegéssel, agresszív viselkedéssel találkozók eloszlása.....	41
13. ábra: A szabályszegéssel, agresszív viselkedéssel találkozók nők és férfiak aránya.....	41
14. ábra: Lakóhely és verbális, valamint szabályszegés által történt agresszióval történő találkozások eloszlása.....	43
15. ábra: Kitöltők szabályszegéseinek gyakorisága a közlekedésben.....	43
16. ábra: Kitöltők szabályszegéseinek gyakorisága a közlekedésben nemek szerint.....	44
17. ábra: Szabályok megszegésének oka.....	44
18. ábra: Szabályok megszegésének oka nemek szerint.....	45
19. ábra: A KRESZ szabályainak megszegésének aránya.....	46
20. ábra: A KRESZ szabályainak megszegésének aránya nemek szerint.....	46
21. ábra: Kitöltők véleménye a szabályszegés nagyságáról.....	47
22. ábra: Kitöltők véleménye a szabályszegés nagyságáról nemek szerint.....	48
23. ábra: Kitöltők véleménye a szabályszegés és agresszív vezetők kapcsolatáról.....	49
24. ábra: Kitöltők véleménye nemek szerint a szabályszegés és agresszív vezetők kapcsolatáról.....	49
25. ábra: Más közlekedőkkel szemben történő agresszív fellépés.....	50
26. ábra: Mással szemben agresszív fellépések aránya nemek szerint elosztva.....	51

27. ábra: Kitöltők agresszivitása a többi közlekedő felé (még ha nem is hallják).....	51
28. ábra: Kitöltők agresszivitása a többi közlekedő felé nemek szerint.....	52
2. táblázat: Utánzás és az „engedetlenség= nincs kár vagy büntetés” hozzáállás.....	26
3. táblázat: Attitűd: „ha nem szegem meg a törvényt, attól még mások megszegik.....	27
4. táblázat: Attitűd: „néha érthető a forgalmi előírások megsértése”	27

MELLÉKLET

Kedves Kitöltő!

Ágoston Klarissza vagyok, a Nemzeti Közszerolgalati Egyetem Rendészettudományi Karának, közlekedésrendészeti szakirányos, negyedéves hallgatója.

Azzal a kéreéssel fordulok Önhöz, hogy az alábbi anonim kérdőív kitöltésével segítse munkámat a Tudományos Diákköri Konferenciára készülő dolgozatom, valamint a szakdolgozatom sikeres elkészítéséhez.

Dolgozatomban a közlekedésben megjelenő agresszióval foglalkozom, mert nagyon sokszor tapasztalom, hogy sok a türelmetlen, agresszív magatartást tanúsító közlekedő, legyen az gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros vagy személygépkocsival, teherautóval közlekedő. Rengeteg inger ér minket ebben a rohanó világban, melyek a vezetés során is hatással vannak ráink. Ide sorolhatjuk még a kialvatlanságot, a stresszt és egyéb tényezőket, melyeket a dolgozatomban bővebben kifejtenék.

A kérdőív mindössze kb. 5-10 percet vesz igénybe. A kérdőívben megadott válaszadás anonim módon történik, a válaszait csak és kizárólag a dolgozatom elkészítéséhez használom fel.

Előre is köszönöm szíves együttműködését és segítségét!

1. Az Ön neme:

- Nő
- Férfi

2. Az Ön életkora:

- 14-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 60 év feletti

3. Az Ön lakóhelye:

- Főváros
- Megyeszékhely
- Város
- Falu

4. Hogyan közlekedik Ön leggyakrabban? (Soranként egyet jelöljön!)

- gyalog

- kerékpárral
- tömegközlekedéssel
- Gépi meghajtású járművel

5. Találkozott-e már közlekedés során olyan **verbális** agresszív viselkedéssel, ami az Ön irányába történt?

- Igen, több alkalommal is, amikor a közlekedésben részt veszek
- Igen, egyszer-kétszer
- Nem

6. Amennyiben igen, akkor mi történt? Kérem, röviden fejtse ki.

7. Találkozott-e már közlekedés során olyan **szabályszegéssel**(pl.: büntetőfékezés, gyorshajítás, útról történő leszorítás...) agresszív viselkedéssel, ami az Ön irányába történt?

- Igen, több alkalommal is, amikor a közlekedésben részt veszek
- Igen, egyszer-kétszer
- Nem

8. Amennyiben igen, akkor mi történt? Milyen szabályszegés történt, amivel a közlekedésében veszélyeztették? Kérem röviden fejtse ki.

9. Ön közlekedése során milyen gyakorisággal szabálytalankodik, mint pl.: tilos jelzésen áthalad, nagyobb sebességgel vezet...stb.?

- Közlekedésem során több alkalommal is
- Közlekedésem során egyszer kétszer
- Egyáltalán nem

10. Ha szabályokat megszegi, akkor azt azért teszi mert úgy gondolja a rendőrség nem fogja megbüntetni mert az előző alkalommal se lett szankcionálva a cselekedete?

- Igen, ez is egy szempont számomra
- Igen, mert mások se kapnak büntetést, amikor látom, hogy szabálytalankodnak
- Nem azért, csak figyelmetlen vagyok

11. Volt már büntetve azért mert a KRESZ szabályait megszegte?

- Igen, több alkalommal
- Igen, egyszer-kétszer
- Nem, nem voltam büntetve

12.Ön szerint ha valaki kisebb szabályt szeg meg, amivel nem veszélyeztetni mások biztonságát az elfogadható és nem kötelező a büntetés kiszabása?

- Igen, kisebb szabályokat én is meg szoktam szegni
- Nem, szerintem minden szabálytalankodást szankcionálni kellene

13.Ön szerint ha kevesebb szabályszegés/szabályszegő lenne a közutakon, kevesebb lenne az agresszív vezető is?

- Igen
- Nem

14.Előfordult valaha az, hogy agresszívan lépett fel (legyen ez szóbeli vagy fizikai) más közlekedésben részt vevővel, mert az adott viselkedése vagy cselekvése Önnek nem tetszett, máshogy vélekedett róla?

- Igen, gyakran
- Igen, ritkán
- Nem

15. Szokott vezetés közben, a közlekedés többi résztvevőjével kiabálni, káromkodni (még ha ezt nem is hallják a többiek) ha esetleg lassabban közlekednek, vagy rutin hiánya miatt máshogy közlekednek, mint Ön?

- Igen, gyakran
- Igen, ritkán
- Nem

16. Amennyiben a 14.és 15. kérdésre az IGEN válaszok közül valamelyikét választotta, kérem röviden írja le azt amely a legemlékezetesebb volt Ön számára!