A futárok szenzoros élménykereséssel és rezilienciával kapcsolatos sajátosságai - összehasonlítás proszociális kockázatvállalókkal és extrém sportolókkal

Készítette: Örményi Márton András

Témavezető: Csordás Georgina, egyetemi tanársegéd

Pázmány Péter Katolikus Egyetem Bölcsészet- és Társadalomtudományi Kar

Pszichológia BA

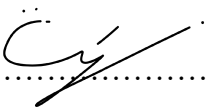
2022/2023. tavaszi félév

Lezárva: 2023.04.19.

Kijelentem, hogy a pályamunka elkészítése során mesterséges intelligencia alkalmazást/programot (pl. képalkotó, szövegalkotó) NEM használtam.

Jelen nyilatkozat aláírásával tudomásul veszem, hogy amennyiben bizonyítható, hogy a dolgozatot nem magam készítettem, a dolgozattal kapcsolatban szerzői jogi jogsértés ténye merül fel, a Szekció megtagadja a dolgozat befogadását.

Dátum: ……2025.01.03.……



…….. ……Örményi Márton András……..

Aláírás Név (olvashatóan)

Absztrakt

Jelen kutatás célja a futár szakma pszichológiai megközelítésű vizsgálata és a munkakörben foglalkoztatottak összehasonlítása egyéb, kockázatkereső magatartásformával jellemezhető csoportokkal, valamint átlagpopulációval. Az elmúlt években elengedhetetlen résztvevőivé váltak a városi közlekedésnek és hatalmas ágazattá nőtte ki magát hazai és nemzetközi szinten. A futárok kockázatvállalóknak tekinthetők tevékenységüket nézve, és ez a hajlam bizonyítottan pozitív kapcsolatban áll a szenzoros élménykereséssel (Carton et al., 1994; Arnett, 1999; Donohew et al., 1999). Egy korábbi magyar kutatás proszociális és antiszociális férfi kockázatvállalókkal, valamint extrém sportolókkal végzett vizsgálatokat mutat be az adott személyiségvonás vonatkozásában (Mayer, Lukács és Pauler, 2012). A szenzoros élménykeresést 8-tételes Szenzoros Élménykeresés Kérdőívvel (BSSS-8) vizsgáltam. A futárok munkaköre megköveteli a rugalmas ellenállási képességet, a reziliencia képességét, aminek vizsgálata a Connor-Davidson Reziliencia Kérdőív (CD-RISC) 10 itemes változatával történt. Az önkitöltéses online kérdőívcsomaggal történő kutatásban 18-74 év közötti férfiak vettek részt, összesen 212 fő, átlagéletkoruk 30,69 év (*SD*=9,43 év). A kitöltés során demográfiai, a futár munkakörrel, valamint szabadidős elfoglaltságra vonatkozó kérdésekre kellett választ adniuk. A futárok magasabb szenzoros élménykereséssel bírnak mint az átlag. A kerékpáros futárok szignifikánsan magasabb eredményt értek el a BSSS-8-en, mint a proszociális kockázatvállalók, azonban alacsonyabbat, mint az extrém. A kerékpáros és robogós futárok elkülöníthetőek a gépkocsis futároktól élménykeresés szempontjából. A reziliencia vizsgálata során nem sikerült különbséget feltárni a futárok csoportjai között. A kerékpáros futárok szenzoros élménykeresésüket és tevékenységüket tekintve is elhelyezhetők a proszociális kockázatvállalók és az extrém sportolók csoportjai között. Az eredmények egybevágnak a szakirodalommal, a nagyobb kockázatvállalás magasabb szintű élménykereséssel jár együtt a futárok esetében is.

Kulcsszavak: szenzoros élménykeresés, reziliencia, kockázatvállalás, futár, kerékpáros futár

1. Bevezető

A mai kor városi képébe elkerülhetetlenül beletartoznak a futárok mint a szolgáltatóipar utakon jelenlévő szereplői. Ez a 2020-as SARS CoV-2 vírus által okozott megbetegedés világjárvánnyá evolválódása során csak fokozódott. Számtalan óvintézkedés került bevezetésre szinte napról napra változóan. A munkavégzés ellehetetlenítése (pl. boltzár) vagy a megszorító intézkedések miatt (pl. munkavállalói leépítések) sok ember megélhetése veszélybe került. A közösségben való tartózkodás magas veszélyfaktora miatt a legtöbben, ha tehették, otthon maradtak. Ezt a tendenciát az időszakos kijárási tilalmak csak fokozták. Mindez ahhoz vezetett, hogy a házhozszállításra való kereslet hatalmas növekedésnek indult. Az egyre nagyobb igény, valamint a pénzügyi kiszolgáltatottság hatására a kiszállító cégek állománya ugrásszerű növekedésnek indultak. A bezártság időszaka alatt az egészségügyi és rendfenntartó szervek munkatársain túl egyes olyan hétköznapi munkakörök dolgozói is hős címet kaptak a társadalomtól, amik korábban nem voltak így pozitívan megkülönböztetve. Az étel- és csomagkiszállításban dolgozó embereket hétköznapi hősökként kezdték emlegetni a kijárási tilalom időszaka alatt az otthoni tartózkodásra kötelezett emberek világszerte (pl. Fülöp- szigetek: Buban, 2020; Egyesült Királyság: Bernal, 2020; Pugh, 2021; Tájföld: Sriangura, 2021; Ománi Szultánus: Fasiuddin, 2021; Egyesült Államok: Tranbarger, 2021).

A legnagyobb figyelmet a kerékpáros futárok kapták. Bizonyított, hogy a városi kerékpáros munkavégzés mintegy 13-szor kockázatosabb munkakör, mint az irodai munka (Dennerlein & Meeker, 2002). Ebből fakad, hogy kockázatvállaló csoportnak tekinthetőek az említett munkakörben dolgozók, akárcsak a szintén hétköznapi hősként emlegetett tűzoltók vagy rendőrök is. A folyamatos aktív testmozgás életveszélyes körülmények között pedig az extrém sportokra emlékeztet. Ezek a csoportok két személyiségvonásban is eltérnek a hazai átlagtól: szenzoros élménykeresésben és rezilienciában, vagyis rugalmas megküzdési képességben (Mayer et al., 2015). A dolgozatomban ebből kiindulva arra keresem a választ, hogy a futárok és az átlagpopuláció között van-e eltérés ezen szempontok mentén. A kutatás célja az is, hogy feltárja, elhelyezhetők-e a kerékpáros futárok az extrém sportokat űzők és a proszociális kockázatvállalók között az adott személyiségvonások alapján.

1.1. Szenzoros élménykeresés

A szenzoros élménykeresés egy, a sportolók esetében gyakran említésre kerülő személyiségvonás. Azok a személyek, akikre ez jellemző, más társaságokat, más kikapcsolódási módokat választanak azokhoz mérten, akikben nincs meg. A mindennapi életben sokféleképpen jelenhet meg az élménykeresés, az öltözködésben, a viselkedésben, a

barátok választásában, a pályaválasztásban, a sportágválasztásban, a hobbikban és akár egészen az extremitásig. Az élménykeresés definiálása viszonylag adekvát: *„változatos, új, intenzív élmények, tapasztalatok szerzésére irányuló stabil személyiségvonás."* (Mayer et al., 2012, p. 296). A szenzoros élménykeresés összefüggést mutat az Eysenck által megalkotott extraverzió személyiségtípusával, valamint a többek között extravagenciával jellemezhető pszichotizmussal is (Zuckerman et al., 1978 idézi Aluja et al., 2003). Az élménykereső emberek sportok tekintetében a nagyobb kockázattal járókat preferálják, de kiterjed ez az érdeklődési és választási tendencia az élet egyéb területeire is. Annak például nagyobb a valószínűsége, hogy egy ilyen ember ittas állapotban volán mögé ül, mint egy olyan, aki nem rendelkezik ezzel a személyiségvonással (Arnett, 1999). A kockázattal járó tevékenységek körébe sorolható a deviáns viselkedés is. A drogfogyasztás (Donohew et al., 1999), dohányzás (Carton et al., 1994), védekezés nélküli szexuális aktus (Williams et al., 1992) nagyobb valószínűséggel jelenik meg az élménykeresőknél az átlaghoz mérten, épp úgy, mint a kockázatos sportok űzése. Azonban a magasabb élménykeresés jelenléte nem feltétlenül csak negatív, önmagát veszélyeztető irányba vezetheti az embereket: egy 1980-as években végzett kutatás szerint a kíváncsiság és az önfeltárás pozitív irányú összefüggést mutat a szenzoros élménykereséssel (Segal et al., 1980). Ezen személyiségvonás erős jelenléte azonban a pszichopáta egyik prediktora is lehet egyben (Vitacco & Rogers, 2001). Derringer és munkatársai 2010-es publikációja alapján a szenzoros élménykeresés egy dopamin rendszertől függő öröklődő személyiségvonás. A kockázatos, izgalmas helyzet átélése az ilyen embereknél dopaminhullámot idéz elő és jellemző a mezolimbikus dopamin (DA) jutalmi pálya fokozott működése (Stephenson et al., 2007). A magasabb szenzoros élménykereséses jellemezhető személyek bizonyítottan több sportot próbálnak ki életükben (Rowland et al., 1986), valamint valószínűbb esetükben kockázatosabb sportok űzése is (Zarevski et al., 1998). Gamble és Walker 2016-os kutatása szerint kerékpározás esetében a szenzoros élménykereső emberek kisebb valószínűséggel hordanak védőfelszerelést, mint az átlag, ezzel nagyobb kockázatot vállalva.

A szenzoros élménykeresés egy sokat vizsgált témakör, ugyanis számos deviáns vagy kockázatos viselkedési formával állítható párhuzamba és így predikcióra is alkalmas. A futárok munkakörülményeit szem előtt tartva megállapítható, hogy a kockázatvállalás a mindennapjaik részét képezi. A kutatás többek között arra is igyekszik rávilágítani, hogy az ilyesfajta munka vállalása csak szükség, vagy személyiségből fakadó érdeklődés alapján is történhet.

1.2. Reziliencia, avagy rugalmas ellenállási képesség

A kockázatvállaló emberek többször kerülnek veszélyes helyzetekbe, mint az átlag. Ezen helyzetek viszonylag gyors és effektív feldolgozása elengedhetetlen a lelki egészség fenntartásához. A rugalmas ellenállási képességgel rendelkező emberek nagy hatékonysággal tudnak adaptálódni külső környezeti hatásokhoz. A stresszorok enyhítéséhez sok elmélet kapcsolódik, azonban jelen dolgozatban a reziliencia kerül csak tárgyalásra.

A reziliencia mint kifejezés, több tudományterületen is jelen van, mivel nem csak az emberek ellenállóképességét takarja, hanem például az ökoszisztémáét vagy a társadalomét is. A fejlődéspszichológiában az 1970-es években kezdett teret nyerni magának, mára pedig az egyik legtöbbet vizsgált pszichológiai jelenséggé vált (Szokolszky et al., 2015). A reziliencia Dr. Mayer Krisztina és kutatócsoportja 2015-ös publikációja szerint *„…az egyén sikeres alkalmazkodása veszélyeztetett életkörülmények ellenére."* (Mayer et al., p. 93). Herrman és kutatócsoportja is hasonlóan magyarázza a kifejezést: a reziliencia egyrészt nevezhető pozitív adaptációnak, másrészt leírható a mentális egészség megőrzésének vagy helyreállításának képességeként adverzitás megélése esetén (Herrman et al., 2011). Mivel a társtudományok területén is jelentős figyelmet kap a fogalom, érdemes megnézni, hogy miként definiálják: *„A társadalomtudományokban a reziliencia eredeti jelentése olyan rugalmasság, illetve reagálás, amely egy személy pszichés harmóniájának helyreállító képességére, ennek mértékére és gyorsaságára vonatkozik, valamilyen nagyobb lelki megterhelés vagy sérülés esetén."* (Bredács & Takács, 2020, p. 67). A reziliencia Szokolszky és munkatársai szerint „*ön-újraszervezési képességként"* (2015, p. 44) is definiálható. Az egyén rezilienciájának kialakulását és fejlődését több különböző faktor mentén vizsgálhatjuk: a genetika és a biológia, valamint a kognitív és interperszonális faktorok mind befolyásolják az egyéni rugalmas ellenállási képességet (Collishaw et al., 2007). A fogalom leginkább jelentős, érzelmi teherrel, akár traumával járó események esetén kerül említésre. A Honvédorvos 2016-ban megjelent egyik számában például Dr. Urbán Nóra pszichológus alezredes és Dr. Kovács László ny. orvos ezredes írásában bemutatja a reziliencia jelenlegi kutatási irányait, és megállapításuk szerint a gyermek-, és felnőttkori traumatizációkkal és extrém stresszhelyzetekhez köthető lelki sérüléssekkel összefüggésben vizsgálják főként a fogalmat.

A reziliencia azonban hétköznapibb területen is jelentős, ugyanis mértéke hatással van és befolyásolja a lelki és társas jóllétet. Egy közelmúltban szabadidős és professzionális sportolókkal végzett kutatás (Keczeli, 2019) megállapította, hogy a rendszeres sport pozitív hatást gyakorol a rugalmas ellenállási képességre, és így ezen keresztül a pszichológiai és szociális jóllétre. A versenysportolók magasabb eredményt értek el a reziliencia-skálán, mint a csak szabadidejükben sportolók. A reziliencia és a sport összefüggéseinek kutatásának egyik

alapkövét Galli és Vealey fektette le 2008-ban, amikor 10 élsportolóval készített interjú alapján vizsgálták a jelenség relevanciáját az esetükben. Sarkar és Fletcher 2014-es publikációjában szintén a sportolókkal kapcsolatban tárgyalja a reziliencia fogalmát, a sportolókat érő stresszorokkal való megküzdés eszközeként. Kutatásukban arról is írnak, hogy a fogalom főként negatív életeseményekkel kapcsolatban jelenik meg a pszichológiai kutatásokban, azonban fontossága elengedhetetlen a sportolók, élsportolók körében.

1.3. Korábbi kutatási irányok

A futár szakmáról pszichológiai kutatások ezidáig említésre méltó mennyiségben nem készültek, a mostani vizsgálat ebből kifolyólag feltáró céllal jött létre, ugyanis az elmúlt évek egyik felkapott beszédtémája és egyben jelensége is, ami egyre több embert vonz magához, valamint egy nagy tempóban növekedő ágazat is egyben.

Mind a szenzoros élménykeresés, mind a reziliencia témája nagy szakirodalommal rendelkezik, és már több évtizede nagy figyelmet kap nemzetközi szinten, azonban Magyarországon kevés, az előbbi témával kapcsolatos kutatás létezik. A szenzoros élménykereséssel kapcsolatban kiemelendő a hazai szintéren Mayer Krisztina által irányított és végrehajtott kutatássorozat, ami magyarországi mintán vizsgál többek között proszociális kockázatvállalókat és extrém sportolókat (pl. Mayer et al., 2012; Mayer & Lukács, 2014; Mayer et al., 2015). Az említett kutatások során a felvett adatok sorozatosan kerülnek újabb összehasonlításokra különböző csoportokkal, valamint egyéb személyiségvonásokkal. A proszociális kockázatvállalók és extrém sportolók mellett antiszociális kockázatvállalókat (büntetés-végrehajtási intézményekben fogvatartottak) is vizsgálnak, valamint egy kontrollcsoport is helyett kapott az összehasonlítások között. A szenzoros élménykeresés és reziliencián felül többek között teljesítménymotiváció és temperamentum-, valamint karakterfaktorok is részét képzik az összehasonlításoknak.

A kerékpáros futárok tevékenységüket és munkakörüket tekintve rendelkeznek hasonlóságokkal a Mayer és munkatársai által vizsgált már kiemelten említett két csoporttal. Kijelenthetjük, hogy sporttevékenységet végeznek veszélyes, akár életveszélyes körülmények között a kiszállítások sikeres teljesítése érdekében. Ez egyszerre hasonlít az extrém sportolók, valamint a proszociális kockázatvállalók tevékenységének sajátosságaira. Mivel a kiszállító cégek megkövetelik a lehető legeredményesebb munkavégzést, (sőt, számos cég nem órabért ad, hanem sikeres kiszállításonként fizet, úgynevezett ’címpénzt’ kínál), ezért folyamatos teljesítési kényszer alatt állnak a futárok. Ez az aspektus hozza be többek között jelen kutatásba

a reziliencia fogalmát, aminek a munkakörrel való kapcsolatát a folyamatos forgalmi veszélyeztetettséggel való pszichológiai megküzdés szükségszerűsége is alátámasztja.

1.4. Hipotézisek

1. hipotézis: A futárok magasabb szenzoros élménykereséssel rendelkeznek, mint az átlag populáció.

A futárok munkaköri sajátossága, hogy munkaidejük legnagyobb részét a forgalomban töltik. Ez folyamatos és változatos ingerek tömegét jelenti, amik sok esetben potenciális veszélyeket is tartalmaznak. A kockázatvállalás bizonyítottan pozitív korrelációt mutat a szenzoros élménykereséssel (Fischer & Smith, 2004).

2. hipotézis: A kerékpáros futárok magasabb szenzoros élménykereséssel bírnak, mint a proszociális kockázatvállalók.

A proszociális kockázatvállalók esetében bizonyított, hogy élménykeresésük magasabb az átlagnál (Mayer et al., 2015), azonban munkájuk során gyakran kell unalomtűrő képességüket gyakorolni. Például a tűzoltók sokszor teljes éjszakákat töltenek a laktanyán vészhívásra várva. A futárok ezzel ellentétben munkaidejük legnagyobb részét a városi közlekedéssel töltik, így többet vannak kitéve ingerekben gazdag környezetnek, lényegesebb kevesebb munkaidőt töltenek passzívan.

3. hipotézis: A kerékpáros futárokra alacsonyabb szenzoros élménykeresés jellemző, mint az extrém sportolókra.

Az extrém sportolók hobbiszinten, vagy akár professzionális keretek között végeznek energiafelhasználás szempontjából rendkívüli és/vagy magas veszélyfaktorral rendelkező tevékenységeket rekreációs tevékenységként. Ezen sportok meghatározó jellemzője az élmény, mely a szokványos határok átlépéséből fakad (pl. ejtőernyőzés, vadvízi evezés). Egy 2003-as amerikai kutatás során 842 résztvevő adatainak feldolgozását követően arra a megállapításra jutottak, hogy az extrém sportolók magasabb szenzoros élménykereséssel bírnak, mint az átlag populáció (Murray, 2003), ez az eredmény egybevág Mayer Krisztina által 2012-ben publikáltakkal. A városi kerékpározás veszélyes tevékenységnek tekinthető, azonban a tevékenység extrémitását tekintve elmarad az extrém sportokétól (pl. sziklamászás, rali).

4. hipotézis: A különböző járműveket használó futárok elkülöníthetőek egymástól a rájuk jellemző szenzoros élménykeresés mértéke alapján.

A különböző járművek használata különböző munkakörülményeket biztosít a futárok számára. A gépkocsit használók egyértelműen elkülöníthetőek a másik két csoporttól védelem és kényelem szempontjából is. A robogósok és kerékpárosok között mind sebességben, mind védelemben és fizikai igénybevételben is különbséget tehetünk. A robogósok felszerelése magasabb szintű protekciót nyújt, azonban nagyobb az átlagsebesség is, mint a fizikai erőbefektetés igénylő kerékpárosok esetében.

5. hipotézis: A kerékpárral, robogóval és gépkocsival dolgozó futárok eltérő mértékű rugalmas ellenállási képességgel rendelkeznek.

A járművel forgalomban résztvevők szempontjából a kerékpárosok számítanak a legvédtelenebb résztvevőknek, ugyanis kiszolgáltatottak az utakon gyenge fizikai protekciójuk, valamint járművük ereje miatt. A folyamatosan megjelenő fizikai (élet)veszéllyel járó helyzetek gyors feldolgozást igényelnek az effektív munkavégzés érdekében, ugyanis alapvető értelemben nem ideálisak a munkakörülmények, így adaptálódniuk kell (Fábián, 2011). A kerékpáros munkavégzés mindemellett folyamatos fizikai munkával jár együtt, ami fokozatos fizikai és mentális fáradással jár. A folyamatos kerékpáros sporttevékenység végzésének biztonságosságához elengedhetetlen a magasfokú fizikai ellenállóképességen felül a magas reziliencia is. A kerékpárosoknak folyamatosan megoldást kell találniuk a felmerülő váratlan, hirtelen, akár életveszéllyel járó problémákra sokszor extrém körülmények között (Altayet al., 2018). Kiegészítésként megemlítendő az is, hogy jövedelmük a legtöbb esetben a kiszállítások mennyiségétől függ, így folyamatos nyomás alatt vannak a lehető leggyorsabb munkavégzés érdekében, ami folyamatos stresszfaktor. A robogósok szintén kiszolgáltatottak az utakon, azonban esetükben a fizikai fáradás nem megegyező a kerékpárosokéval, ugyanis motoros járművük haladását nem kell testi erővel biztosítaniuk. A gépkocsit vezető futárok védettebb résztvevőknek számítanak a közlekedésben a korábban említett két csoporthoz mérten, fizikailag pedig elhatároltabbak a külvilágtól, kényelmesebbek a munkakörülményeik.

2. Módszer

2.1. Eszközök

2.1.1. Rövidített Szenzoros Élménykeresés Skála

A kutatáshoz a Zuckerman-féle szenzoros élménykeresés elméletén alapuló 2002-es BSSS-8 kérdőívet (Brief Sensation Seeking Scale – Rövidített Szenzoros Élménykeresés Skála) alkalmaztam. Az angol nyelvű kérdőív validálását 2002-ben végezték angol és spanyol mintán. A kérdőív magyar verziójának validálására 2012-ben került sor proszociális és antiszociális

kockázatvállalók, valamint extrém sportolók mintáján végzett kutatással Mayer Krisztina és munkatársai által. A BSSS-8 megalkotása lehetővé tette azt, szemben a korábban megalkotott SSS-7-HU-val, hogy a szenzoros élménykereséshez kapcsolható alskálák is vizsgálhatókká váljanak (Mayer et al., 2012). Az alskálák a következők: Izgalom és Kalandkeresés (TAS), Élménykeresés (ES), Gátlásoldás (Dis) és Unalomfogékonyság (BS) (Mayer et al., 2012, idézi Hoyle et al., 2002). Minden alskálához 2 item tartozik a kérdőívben. Ezen alskálák jelen kutatásban nem kerültek külön értelmezésre. Jelen kutatás során a Mayer Krisztina által megállapított kutatási eredményekkel való összehasonlíthatóság miatt került a 10 itemes változat felhasználásra.

A kitöltés során a vizsgálati személynek különböző állításokról kell eldöntenie, hogy azok mennyire igazak rá. A válaszokat 5-fokú Likert-skála mentén kellett megadniuk az alábbiak szerint: 1 = egyáltalán nem értek egyet, 2 = nem értek egyet, 3 = semleges, 4 = egyetértek, 5 = teljesen egyetértek. A kérdőív kérdéseit lásd a 1. számú mellékletben.

A BSSS-8 megbízható mérőeszköz, ugyanis mind nemzetközi, mind magyar és a jelen kutatás esetében is teljesti a Cronbach-alfa érték minimumának (α = 0,6) kritériumát a reliabilitás vizsgálata szerint, lásd az 1. számú táblázatban.

	Cronbach-alfa érték
eredeti kérdőív validitása (Hoyle és mtsai, 2002) és (Stephenson és mtsai, 2007) vizsgálatának átlaga alapján	α = 0,7
magyar változat validitása (Mayer és mtsai, 2012)	α = 0,75
jelen kutatás (2023)	α = 0,86

1. táblázat: A BSSS-8 Cronbach-alfa értéke nemzetközi, magyar és jelen kutatásban.

2.1.2. Connor-Davidson reziliencia kérdőív 10 itemes változata

A reziliencia vizsgálatát a 10 tételes Reziliencia Kérdőívvel (Járai et al., 2015) végeztem, aminek alapját a Connor és Davidson által megalkotott 25 tételes rezilienciát mérő kérdőív (Connor & Davidson, 2003) adta. A 25 itemes kérdőívvel kapcsolatban felmerülő pszichometriai kérdések miatt megalkottak egy 10 itemes egydimenziós változatot, amit megbízhatónak ítélt egy angol mintán végzett validáló kutatás (Campbell-Sills & Stein, 2006). Az angol, majd spanyol nyelven is (Notario-Pacheco et al., 2011) validált kérdőív azonban szövegéből fakadóan lefordítás után magyar mintán nem volt megfelelően alkalmazható (Járai

et al., 2015), ezért visszatérve az eredeti alapokhoz a 25 tételes tesztből került megformálásra a hazai egydimenziós változat.

A kérdőív kitöltésekor a vizsgálati személynek 5-fokú Likert-skálán kell válaszokat adnia arra, hogy az adott állítások milyen mértékben igazak rá saját bevallása szerint. A válaszok és a hozzájuk rendelt számértékek a következők: 1 = egyáltalán nem igaz, 2 = ritkán igaz, 3 = néha igaz, 4 = gyakran igaz, 5 = szinte mindig igaz. A kérdőív kérdéseit lásd a 2. számú mellékletben. A BSSS-8 megbízható mérőeszköz, ugyanis mind nemzetközi, mind magyar és mind a jelen kutatásban teljesti a Cronbach-alfa érték minimumának (α = 0,6) kritériumát a reliabilitás vizsgálata alapján. A kapott eredményeket lásd a 2. számú táblázatban.

	Cronbach-alfa érték
eredeti kérdőív validitása (Campbell-Sills és Stein, 2007)	α = 0,85
magyar változat validitása (Járai és mtsai, 2015)	α = 0,85
jelen kutatás (2023)	α = 0,9

2. táblázat: A CD-RISC-10 Cronbach-alfa értéke nemzetközi, magyar és jelen kutatásban.

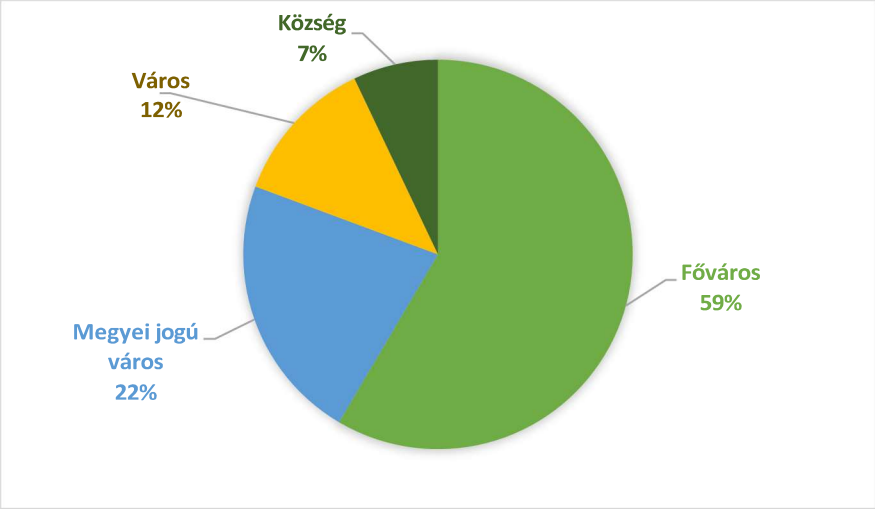
2.2. Vizsgálati személyek

A kutatás célcsoportját 18 éven felüli férfiak alkotják, akik futárként (is) dolgoznak. A kérdőívcsomag eljuttatását a célcsoport részére egyrészt ismerősök felkeresésével hólabda-módszer segítségével, másrészt a közösségi hálón található egyes tematikus Facebook- csoportok megkeresésével végeztem. Pár példa a felkeresett csoportok közül: WOLT Futárok Budapest; Futárok – Wolt – Foodpanda (Netpincér); Futárok – Driverek – Pilóták. Ezen felül olyan speciális kerékpáros egyesületek és közösségek oldalait kerestem Instagrammon (pl. fixedbroz; hungarianfixedgear) amiknek fix hajtású kerékpárokat használó tagjaik vannak. Az örökhajtásos kerékpárok alapvetően pályaversenyeken való felhasználásra készültek, de évtizedekkel ezelőtt az akkor megjelenő kerékpáros futárok is használni kezdték (először az Amerikai Egyesült Államokban), ugyanis kifejezetten költséghatékony, valamint önkifejezésre is alkalmas választás (Béres & Berkes, 2013). A kerékpár ezen fajtája nagy népszerűségnek örvend Magyarországon is a futárok között. A felkeresett egyesületek saját követőik számára osztották meg kérdőívemet egy általuk megfogalmazott felhívással mellékelve, mellyel felkérték és buzdították a tagokat a kitöltésre.

A kérdőív önbevallás alapú, a vizsgálati alanyok feltételezhetően külső befolyástól mentesen töltötték azt ki. A kitöltőket három csoportra osztottam egy, a járműtípusra vonatkozó kérdésre adott válasz alapján: kerékpárral, gépkocsival és robogóval szállító futárok. A használt járműtípusra vonatkozó kérdés csak az egyik válaszlehetőség megjelölését tette lehetővé: *„(Ha több járművel is futárkodik, kérem, a legnagyobb gyakorisággal használtat jelölje meg.)”.* Jelen kutatás esetében az elemszám kritériuma minimum 100 főben került meghatározásra. A szenzoros élménykereséssel kapcsolatos kutatások viszonylag széles skálán váltakozó elemszámokkal dolgoznak. Hittner és Swickert 2006-os metaanalitikus vizsgálatukban 61 kutatást hasonlítottak össze a témában. Ezen kutatások összesítése alapján közölték, hogy a vizsgálatokban résztvevők átlaga N = 607,5. A kutatások elemszámai azonban 20-tól egészen a 4927-ig terjedő intervallumon mozogtak. Jelen kutatás során N = 212 kitöltő adatai kerültek felhasználásra az adatok tisztítását követően.

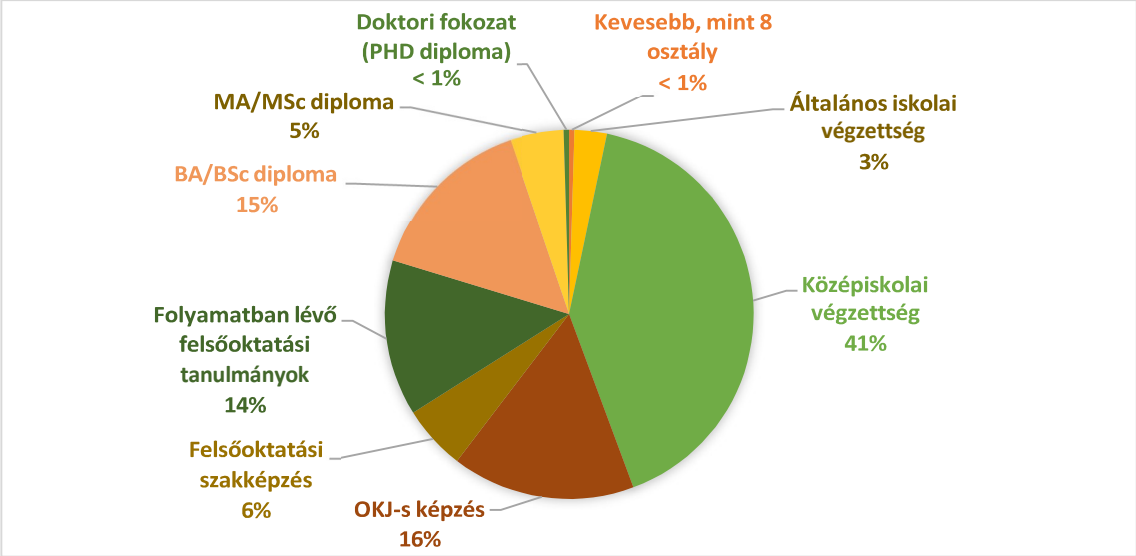
2.2.1. A vizsgálati személyek demográfiai bemutatása

Jelen kutatásban résztvevő vizsgálati személyek életkora átlagosan M = 30,69 év (SD = 9,43 év), a legfiatalabb kitöltő 18 éves, míg a legidősebb 74 éves volt. A kitöltők többsége fővárosi, ami magyarázható Budapest meghatározó szerepével a hazai településhálózaton belül. A kitöltők fele megközelítőleg középiskolai végzetséggel rendelkezik, azonban megfigyelhető, hogy diplomával rendelkezők is dolgoznak futárként, valamint vannak, akik felsőfokú tanulmányaik mellett mellékállásban vállalnak futárkodást. Megfigyelhető, hogy alapvetően elegendő középiskolai végzettséggel rendelkezni a munkakör betöltésére. A minta minden iskolai végzettséghez tartozó alanyt tartalmaz. A mintában 1 fő doktori iskolát végzett, míg 1 fő kevesebb, mint 8 általános osztály teljesítésével tevékenykedik futárként. A kitöltők lakóhely szerinti eloszlását az 1. számú ábra mutatja be, míg végzettségüket a 2. számú ábra.



1. ábra: A vizsgálati személyek lakóhely szerinti eloszlása

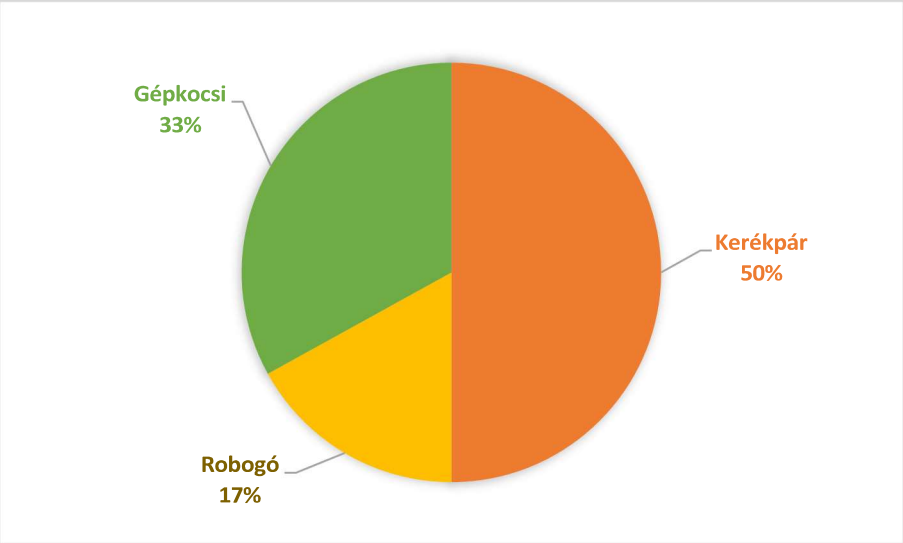
N = 212 elemszámon



2. ábra: A vizsgálati személyek végzettségének eloszlása (N=212)

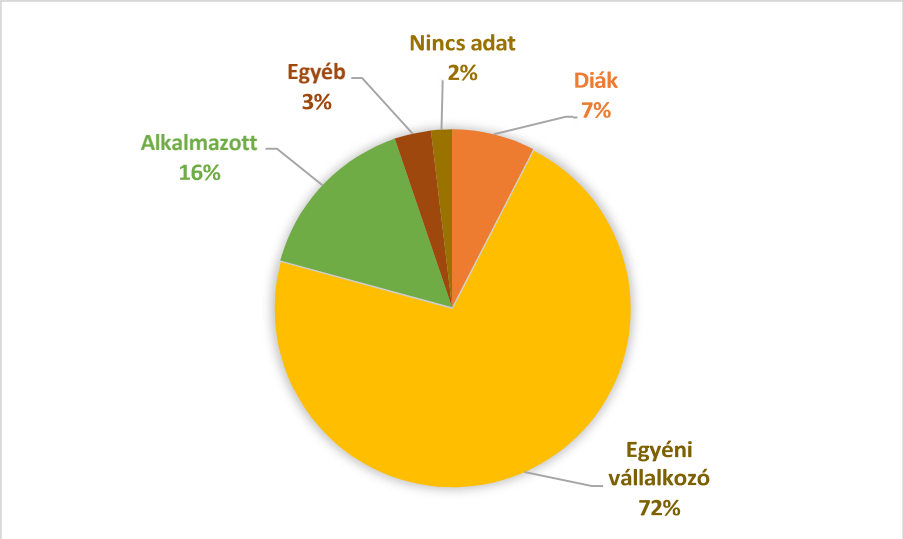
2.2.2. A futár munkakörrel kapcsolatos kérdésre érkezett válaszok bemutatása

A vizsgálati személyek négy, a futár munkakörrel kapcsolatos kérdésre válaszoltak a kitöltés során. A futárkodásra használt járműtípust vizsgálva a kitöltők közül 106 fő (frekvencia, későbbiekben $f = 50$) kerékpárral végzi a kiszállítást, 36 fő ($f = 16{,}98$) robogóval és a maradék 70 fő ($f = 33$) pedig gépkocsival. Az eloszlás szemléltetését lásd a 3. számú ábrán. A járműtípusra érkezett válaszok a hipotézisek vizsgálatánál csoportosító tényezőként kerültek felhasználásra.



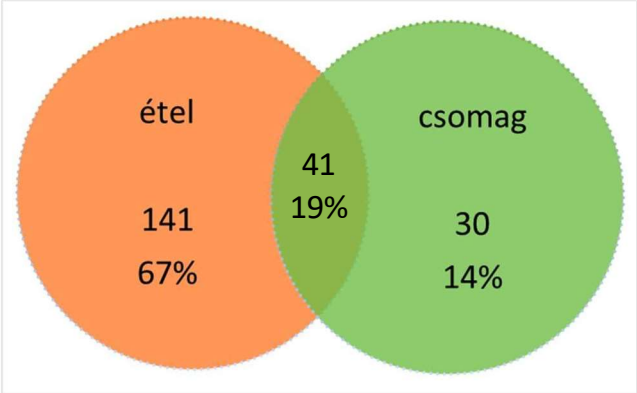
3. ábra: A kiszállításhoz használt járműtípus szerinti eloszlás (N=212)

A kitöltő futárok 4 különböző jogviszonyt határoztak meg saját munkavégzésüket tekintve: diák (n = 16, f = 7,55), egyéni vállalkozó (n = 152, f = 71,7), alkalmazotti viszony (n = 33, f = 15,57), valamint egyéb - feltételezhetően szövetkezeti tag (n = 7, f = 3,3), 4 fő pedig elzárkózott a válaszadástól (f = 1,88). A jogviszonyok eloszlását lásd a 4. számú ábrán.



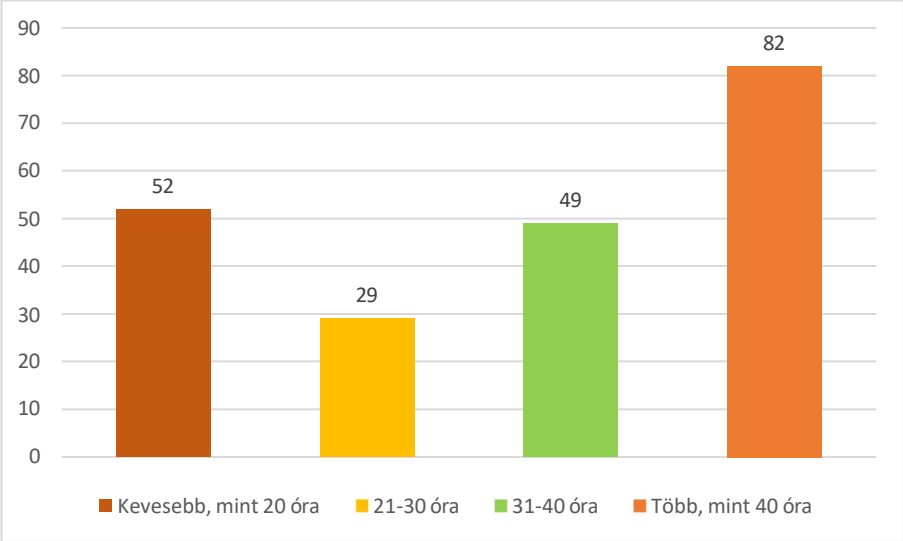
4. ábra: A jogviszony szerinti eloszlás (N = 212)

A futárkodáson belüli tevékenységre adott válaszokat az 5. számú ábra mutatja be. Leolvasható, hogy ételkiszállítással 141 fő foglalkozik (*f* = 66,51), csomagok kiszállításával 30 fő (*f* = 14,15), mindkettővel pedig 41 fő (*f* = 19,34).



5. ábra: A kiszállítás tárgya szerinti eloszlás (N = 212)

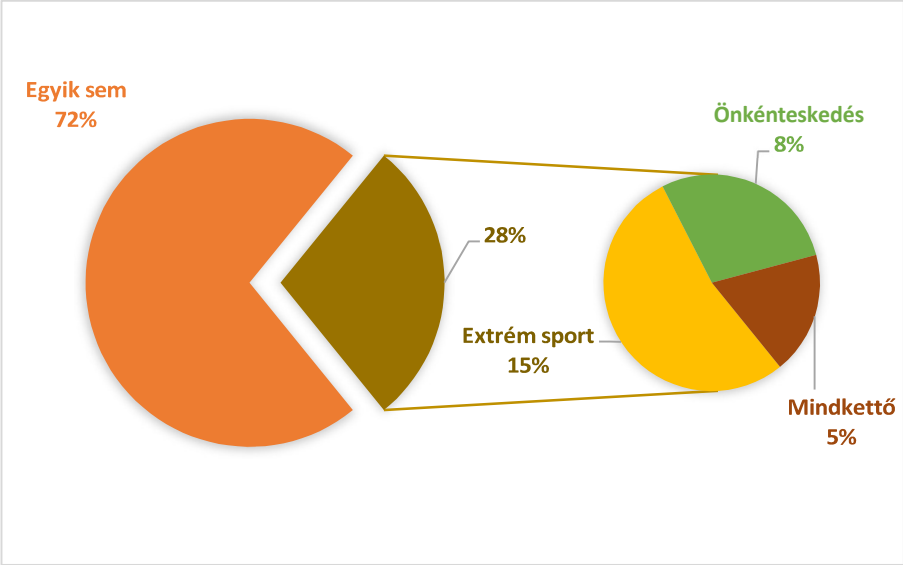
A futárként ledolgozott heti átlagos munkaidőre érkezett válaszokat lásd az 6. számú ábrán. Kevesebb, mint 20 órás munkaidőben 52 fő (*f* = 24.53) dolgozik futárként, félállásjellegű 21- 30 órás munkaidőben 29 fő (*f* = 13,68), teljes állás jellegű munkaidőben heti 31-40 órában 49 fő (*f* = 23,11), a klasszikus 8 órás munkanapokat figyelembe vevő munkaidőt meghaladóan pedig 82 fő dolgozik (*f* = 38,68).



6. ábra: A kitöltők futárként ledolgozott átlagos heti óraszámának eloszlása (N = 212)

2.2.3. Szabadidővel kapcsolatos kérdésre érkezett válaszok

A kitöltőknek egy, szabadidejükkel kapcsolatos kérdésre kellett válaszolniuk, ami arra helyezte a hangsúlyt, hogy folytatnak-e önkéntes tevékenységet, valamint űznek-e extrém sportot. A kérdés célja az, hogy feltárja, van-e a futárok között olyan, aki szabadidős tevékenységeit figyelembe véve proszociális tevékenységet végzőnek, illetve extrém sportolónak tekinthető. Az N = 212 mintából 32 fő (f = 15,09) űz extrém sportot, 17 személy önkénteskedik (f = 8,02), 11 kitöltő (f = 5,19) pedig mind a két tevékenységet végzi. A kitöltők közül 152 fő (f = 71,7*)* nemleges választ adott mind a két tevékenységre. Az adatok szemléltetését lásd a 7. számú ábrán.



7. ábra: A szabadidős önkénteskedésre, illetve extrém sportolásra adott válaszok (N = 212)

2.3. Eljárás

A kérdőívcsomag kitöltése a Google Forms felületén zajlott, online. A vizsgálati személyek az általuk választott ideális időben és helyszínen végezhették el a kitöltést egymástól függetlenül, ami nagyjából 5 percet igényelt. A kérdőív elején egy tájékoztató, beleegyező nyilatkozat mutatja be a kutatás célját, a vizsgált elemeket, valamint biztosítja a kitöltőket anonimitásuk megőrzéséről, valamint arról, hogy következmények nélkül bármikor megszakítható a folyamat. A tájékoztató szövegét lásd az 3. számú mellékletben. A kérdőív elején demográfiai kérdésekre kell választ adni, valamint a kitöltő futár munkájával, munkakörével és szabadidős tevékenységeivel kapcsolatos kérdésekre. Ezt követi a korábban már bemutatott *8-itemes Szenzoros Élménykeresési Skála*, valamint a *10 tételes Reziliencia Kérdőív*. A kérdések

sorrendje minden kitöltőnél azonos, nem indokolt a felcserélésük, ugyanis a sorrendiség függvényében nem várunk a vizsgálati eredményekben változást. A kutatás kvantitatív módon gyűjtött adatai Microsoft Excel táblázatként kerültek szelekcióra és transzformálásra, majd statisztikai módszerekkel JASP programban (JASP Team, 2023) kerültek elemzésre. Az eredetileg szöveges opciók mentén beérkezett válaszok számokká transzformálása az eredeti kiértékelési utasítások alapján történt. A Likert-skála megfelelő számértékei kerültek behelyettesítésre a szövegek helyére. A leíró statisztikák (gyakorisági táblázatok) kikérése után diagrammok megrajzolására került sor a kinyert adatok felhasználásával. Az adatok felhasználásával ezt követően összehasonlító statisztikai eljárások elvégzése történt a hipotézisek vizsgálatának céljából. Az összehasonlítások során Mayer Krisztina és munkatársai 2012-es kutatásának adatai is felhasználásra kerültek egyes hipotézisek vizsgálatai során.

2.4. Etikai szempontok

A kérdőív kitöltése befolyásolás nélkül történt minden esetben, anyagi és egyéb juttatás nem került felajánlásra. A kutatást a PPKE Pszichológiai Kutatásetikai Bizottsága engedélyezte ernyőkérelem formában, ennek száma: 2022_33_e.

A kérdőív kitöltés előtti tájékoztatója minden, az adatkezelés szempontjából fontos információt tartalmaz. Az anonimitás biztosított, ugyanis olyan adatra nem kérdez rá egyik kérdés sem, ami által a kitöltő személyazonossága beazonosíthatóvá válna. Az adatok bizalmas tárolása folyamatosan biztosított, jelszóval védett számítógépen, jelszóval védett mappába kerültek mentésre. Az adatokhoz hozzáféréssel csak a vizsgálatot végző, valamint konzulense rendelkezik.

2.5. Adatelemzés

Az adatok feldolgozása a JASP 0.17. szoftvercsomaggal (JASP Team, 2023) történt Windows 11 operációs rendszerű számítógépen. Az adattisztítás Microsoft Excelben történő kezelését követően leíró statisztikák kinyerése zajlott, amik a kitöltőkre jellemző demográfiai adatokat, valamint a futár munkakörrel kapcsolatos kérdésekre adott válaszokat mutatják be és vizualizálják. Az adattisztítás során eltávolításra kerültek a női kitöltők válaszai, valamint bizonyos válaszok előzetesen megadott csoportokba kerültek besorolásra (pl. beérkező válasz: „fogfutár” – a válasz csomagfutárként került felhasználásra). A szenzoros élménykeresést és a rezilienciát vizsgáló kérdőívekre érkezett válaszok statisztikai módszerekkel feldolgozható számokká transzformálása mind a két esetben az eredeti kiértékelési utasítások szerint zajlott.

Egyik kérdőív sem tartalmaz fordított tételeket, valamint mind a két esetben az elért pontszám arányos a vizsgált személyiségjegy meghatározó jelentőségével a teljes személyiségműködés tükrében. A reziliencia esetében a magas pontszám magasabb - jobb, effektívebb rugalmas megküzdési képességet takar. A szenzoros élménykeresés esetében a magas pontszám magasabb – intenzívebb, aktívabb élménykeresési viselkedésként interpretálható. A beérkező válaszok alapján a futárok az általuk használt járművek alapján kerültek csoportosításra.

A hipotézisek tesztelése egymintás z-teszttel (mivel ismert az összehasonlításra használt populációk szórása is az átlag mellett), valamint egyszempontos ANOVA non-parametrikus megfelelőjével, Kruskal-Wallis teszttel történt. A szignifikáns eredményeket post-hoc elemzések követték.

3. Eredmények

3.1. Adattisztítás

A szelekció eredményeként $N = 212$ fő válaszából kinyert adatok kerültek felhasználásra. A női kitöltők válaszai törlésre kerültek, mivel Mayer Krisztina és kutatócsoportja 2012-ben jelen kutatáshoz felhasznált, a szenzoros élménykeresésre vonatkozó adatokat kizárólag férfi mintán vették fel. Így, az összehasonlító statisztikák során a női kitöltőktől származó adatok felhasználásra nem kerültek. Hiányos kitöltést a kérdőív felépítése nem tett lehetővé. Outlierek hiányában azokat külön kezelni nem kellett a statisztikai próbák előtt, mivel mind a két kérdőív esetében értelmezhető a lehetséges legalacsonyabb pontszámú eredmény is (BSSS-8 esetében 8 pont; CD-IRSC-10 esetében 0 pont).

3.2. A 2012-es kutatás adatainak bemutatása

A Mayer Krisztina és munkatársai által végzett 2012-es 495 főn végzett magyarországi kutatás adatainak bemutatását lásd a 3. számú táblázatban. A publikált adatok közül csak a jelen kutatáshoz relevánsak kerültek feltüntetésre, az adatok normális eloszlást követnek.

	Proszociális kockázatvállalók	Extrém sportolók	Kontrollcsoport
Elemszám	170	71	60
Átlagos életkor	32,1 ± 5,4	33,5 ± 9,2	33,24 ± 7,6
Összpontszám	25,65 ± 5,94	29,56 ± 4,81	24,12 ± 5,34

3. táblázat: A 2012-es kutatás során a jelen kutatáshoz releváns vizsgált személyek BSSS- 8-on elért eredményei és életkori jellemzői (N = 301) (Mayer és mtsai, 2012)

3.3. A BSSS-8 kérdőívre érkezett válaszok bemutatása

A 8-tételes Szenzoros Élménykeresés Kérdőívre érkezett válaszok bemutatását lásd az 4. számú táblázatban.

	Kerékpáros futárok	Robogós futárok	Gépkocsis futárok	Minden futár
Elemszám	106	36	70	212
Átlagos életkor	28,57 ± 8,11	28,91 ± 7,08	34,99 ± 10,87	30,69 ± 9,43
Összpontszám	26,72 ± 6,64	26,97 ± 6,03	23,46 ± 7,46	25,68 ± 6,98
Shapiro-Wilk (normalitás)	p = 0,25 (teljesül)	p = 0,01 (nem teljesül)	p = 0,03 (nem teljesül)	p < 0,001 (nem teljesül)

4. táblázat: A BSSS-8-on elért eredmények és életkori jellemzők (N = 212)

3.4. A CD-RISC-10 kérdőívre érkezett válaszok bemutatása

A Connor-Davidson Reziliencia Kérdőív 10 itemes változatára érkezett válaszok bemutatását lásd a 5. számú táblázatban.

	Kerékpáros futárok	Robogós futárok	Gépkocsis futárok
Elemszám	106	36	70
Átlagos életkor	28,57 ± 8,11	28,91 ± 7,08	34,99 ± 10,87
Összpontszám	26,27 ± 6,66	28,81 ± 7,79	26,76 ± 8,19
Shapiro-Wilk (normalitás)	p = 0,27 (teljesül)	p = 0,12 (teljesül)	p = 0,004 (nem teljesül)

5. táblázat: A CD-RISC-10-en elért eredmények és életkori jellemzők (N = 212)

3.5. Hipotézisek vizsgálata

1. hipotézis: A futárok magasabb szenzoros élménykereséssel rendelkeznek, mint az átlag populáció.

A Shapiro-Wilk teszt alapján a normalitás sérülése miatt ($p < 0,001$) non-parametrikus próba került alkalmazásra. A Wilcoxon Signed-Rank teszt alapján szignifikáns különbség van a futárok ($M = 25.68$) és a kontrollcsoport ($M = 24,12$) között a szenzoros élménykeresés mértékét vizsgálva, $V = 14256$, $p < 0,001$. A nullhipotézis elvetése miatt teljesül a hipotézisünk. Post-hoc elemzésként Rank-Biserial Correlation elvégzése alapján a szignifikancia gyenge ($p = 0,26$).

2. hipotézis: A kerékpáros futárok magasabb szenzoros élménykereséssel bírnak, mint a proszociális kockázatvállalók.

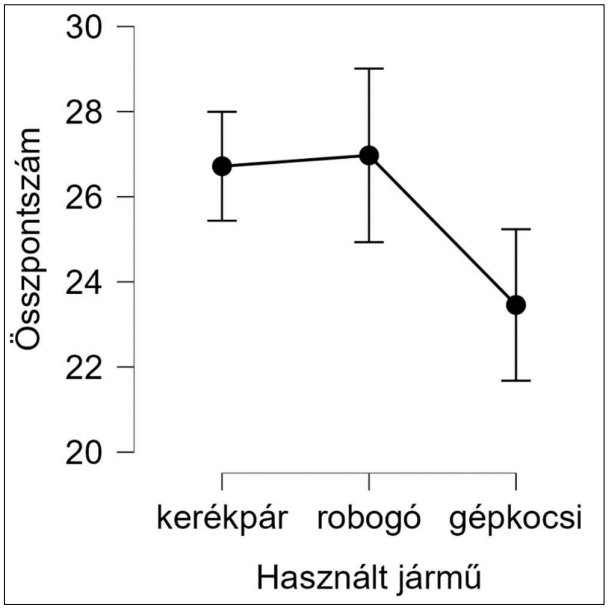
A Shapiro-Wilk teszt alapján a normalitás feltétele teljesül (p = 0,25), így parametrikus próba került alkalmazásra. Az egymintás z-próba alapján szignifikáns különbség van a kerékpáros futárok és a proszociális kockázatvállalók között a szenzoros élménykeresés mértékét vizsgálva, z = 1,85, p = 0,03. A nullhipotézis elvetése miatt teljesül a hipotézisünk. Cohen's d post-hoc elemzés alapján a szignifikancia gyenge (p = 0,18).

3. hipotézis: A kerékpáros futárokra alacsonyabb szenzoros élménykeresés jellemző, mint az extrém sportolókra.

A Shapiro-Wilk teszt alapján parametrikus próba végezhető a normalitás teljesülése miatt (p = 0,25). Az egymintás z-próba alapján szignifikáns különbség van a kerékpáros futárok és az extrém sportolók között a szenzoros élménykeresés mértékét vizsgálva, z = -6,09, p < 0,001. A nullhipotézis elvetése miatt teljesül a hipotézisünk. Cohen's d post-hoc elemzés alkalmazása alapján a szignifikancia közepesen erős (p = -0,591).

4. hipotézis: A különböző járműveket használó futárok elkülöníthetőek egymástól a rájuk jellemző szenzoros élménykeresés mértéke alapján.

A Shapiro-Wilk teszt alapján sérül a normalitás feltétele (robogós futárok: p = 0,01; gépkocsis futárok: p = 0,03), ezért non-parametrikus próba került alkalmazásra. A Kruskal- Wallis teszt alapján a csoportok között szignifikáns különbség van H (2) = 8,9, p = 0,01. A Dunn-féle post-hoc elemzés páronkénti összehasonlítása alapján szignifikáns különbség van a kerékpáros és gépkocsis futárok között (p = 0,008), valamint a robogós és gépkocsis futárok között (p = 0,02) szenzoros élménykeresés szempontjából. A kerékpáros és robogós futárok között nincs szignifikáns különbség (p = 0,66). A különbségek szemléltetését lásd a 8. számú ábrán.



8. ábra: A különböző járműveket használó futárok BSSS-8-on elért pontjainak szemléltetése (N = 212)

5. hipotézis: A kerékpárral, robogóval és gépkocsival dolgozó futárok eltérő mértékű rugalmas ellenállási képességgel rendelkeznek.

A Shapiro-Wilk teszt alapján sérült a normalitás feltétele (gépkocsis futárok: $p = 0{,}004$), ezért non-parametrikus próba került elvégzésre. A Kruskal-Wallis teszt alapján nincs szignifikáns különbség a futárok csoportjai között rugalmas ellenállási képesség mértéke szerint, $H(2) = 4{,}37$, $p = 0{,}11$. A nullhipotézis teljesült, az alternatív hipotézis elvetésre került.

4. Diszkusszió

4.1. Leíró statisztikák értelmezése

A futár munkakörrel kapcsolatos válaszok rámutattak arra, hogy a kitöltők túlnyomó része budapesti lakos. Ez leginkább a főváros lakosságszámának országos szintű kiemelkedésével magyarázható. Budapest jelentős lélekszámából fakadóan a futár munkalehetőségek is itt a leggyakoribbak. Ez főként a kerékpáros futárok esetében értelmezhető, ugyanis több vidéki városban is jelen vannak (pl. Szolnok, Pécs, Székesfehérvár), azonban Budapesten jelentősen több cég kínál ilyen kiszállítási módot. Például az ország egyik első és máig legjelentősebb kizárólag kerékpárral dolgozó iratfutár cége, a Hajtás Pajtás szolgáltatása kizárólag Budapesten érhető el. A cég jelentős, már 2011-ben 160 fő körüli futárflottával dolgozott a fővárosban (Simon, 2011).

A futár munkakörön belül az ételkiszállítás és csomagkiszállítás bizonyos fokú különbségeket mutat munkavégzés szempontjából, azonban megfigyelhető, hogy a vizsgálati személyek majdnem ötöde mind a kettőt végzi. Ezzel az alapvetően ingergazdag környezethez plusz figyelmet igénylő aspektus társul, ugyanis eltérő kiszállítási procedúrákat kell tudniuk alkalmazni. Az átlagos munkaidő jól mutatja azt, hogy jelentős része a futároknak a klasszikus 8 órás munkanapokat meghaladó óraszámban dolgozik hetente. Ez a fokozott terhelés egyrészt alátámasztja a reziliencia fontosságát és hangsúlyosságát, valamint a fokozott szenzoros élménykeresést is előrevetíti.

A jogviszonyra érkezett válaszok rávilágítanak arra, hogy az egyéni vállalkozói státusz a leggyakoribb foglalkoztatottsági forma a futárok között. Az egyéni vállalkozói státuszban kiszolgáltatott a munkavállaló, ebben az esetben a cég megbízottjaként dolgozik, nem alkalmazottjaként, ezáltal nem részesül az alapvető munkavállalói jogokban és biztosítékokban (fizetett szabadság és betegszabadság, nyugdíj, minimálbér stb.), ami további stresszfaktorként hat a futárra, ezzel is hangsúlyozva a reziliencia jelentőséget a szakmában.

A kitöltők több mint negyede (28%-a) foglalkozik szabadidejében vagy extrém sporttal, és/vagy önkénteskedéssel, így megfigyelhető az összehasonlításban résztvevő csoportok közti bizonyos mértékű átfedés.

4.2. Az eredmények megvitatása

Jelen tanulmány középpontjában a futárok, ezen belül is kiemelten a kerékpáros futárok szenzoros élménykeresése és rezilienciájának vizsgálata állt, mindez összehasonlítva proszociális kockázatvállalókkal és extrém sportolókkal, valamint egy kontrollcsoport eredményeivel is. A futárok a minta alapján magasabb szenzoros élménykereséssel bírnak, mint az átlag populáció. Ezen kívül a kerékpáros futárok szignifikánsan magasabb értéket értek el a szenzoros élménykeresési skálán, mint a proszociális kockázatvállalók, azonban az extrém sportolóknál alacsonyabbat. A kerékpáros és robogós futárok a vizsgálat alapján nem különböznek a BSSS-8-en elért eredményeik alapján, azonban a kiszállításokat gépkocsival végzők szignifikánsan alacsonyabb eredményt produkáltak. A reziliencia mértékét nézve nincs különbség a különböző járművekkel dolgozó futárok csoportjai között.

A szenzoros élménykeresés, mint személyiségvonás, és a kockázatvállaló magatartás közti összefüggéseket már évtizedek óta ismertek Zuckerman kutatásainak köszönhetően (pl. 1983, 1994), úgy, mint a deviáns viselkedések felé mutatott hajlandósággal való pozitív kapcsolat is. Ebből következően megfogalmazta azt is, hogy a kockázattal, akár életveszéllyel is járó

sportokat is szintén magas szenzoros élménykereséssel bíró emberek választják. Ezt Zarevski és munkatársai 1998-as kutatása is megerősítette, akik szintén pozitív korrelációt mutattak ki az élménykeresés és kockázatos sporttevékenységek űzése között. A futárok munkatevékenységük során a közlekedés aktív és folytonos résztvevői, ezzel folyamatos kockázatnak vannak kitéve. A futárok az átlaghoz mérten magasabb BSSS-8-en elért eredménye alátámasztja azt, hogy van jelentősége a személyiségnek ezen munkakör választása esetén, valamint egybevág a korábbi kutatási eredményekkel is, amelyek a kockázatvállalást párhuzamba hozzák az élménykereséssel. A vizsgált futárcsoportok közül a kerékpárosok és robogósok kiszolgáltatottabb résztvevői a forgalomnak, mint a gépkocsisok, így ez alapján könnyen érthető az, hogy szignifikánsabban alacsonyabb eredményt értek el utóbbiak a kétkerekűvel kiszállítókhoz mérten a tárgyalt személyiségvonás mértékét nézve.

A kerékpáros futárok proszociális kockázatvállalókhoz mért magasabb BSSS-8 eredménye következhet az utóbbi csoport szabálykövető magatartási kötelezettségéből és a passzívan töltött munkaidő mértékéből is. Például a tűzoltók esetében jelentős idő telik el két hívás között, míg a futárok esetében ritka a hosszabb várakozás, valamint ennek a szünetnek az eltöltése is ritkán történik komfortos körülmények között. Az extrém sportolók tevékenységüket nézve nagyobb kockázatot, (élet)veszélyt vállalnak, mint a kerékpárosok, ebből fakadóan a BSSS-8- on elért magas eredményük is követi a szakirodalmakban közölteket.

A reziliencia fontos eszköze a stresszorok enyhítésének és egyúttal az adverzív élmények feldolgozásának (Herrman et al., 2011). A futárok folyamatosan stressznek vannak kitéve a közúti közlekedésben. Ezt támasztja alá Hennessy és Wiesenthal 1999-es kutatása is, ami megállapította, hogy a sofőrök forgalmi helyzettől függetlenül mindig stressznek élik meg a forgalomban való részvételt. A sportolók bizonyítottan magasabb rugalmas ellenállási képességgel rendelkeznek, mint az átlag (Galli & Vealey, 2008; Keczeli, 2019). Jelen minta esetében a futárok csoportjai nem mutattak egymás közötti eltérést a reziliencia mértékét nézve, hiába végeznek eltérő fizikai munkát (sportot). A sokat kutatott pszichológiai jelenség és a közúti közlekedés különböző formáival kapcsolatban nem született máig kutatás, így feltételezhető az eredmény alapján, hogy nem áll kapcsolatban a különböző járművek használata a reziliencia mértékével.

4.3. Kritikai szempontok és kitekintés

A kutatás során az adatfelvétel önkéntes és online formája miatt feltételezhető, hogy nem teljesen reprezentatív a minta, ugyanis valószínűsíthetőleg olyan csoportokból érkeztek a kitöltések főként, melyekben olyan futárok rendelkeznek tagsággal, akik életük fontos

részeként tekintenek munkájukra és szabadidejükben is időt és figyelmet szentelnek neki. Így feltételezhető, hogy az adatgyűjtésben kevésbé reprezentáltak azok a futárok, akik másmilyen hozzáállást, attitűdöt és motivációkat mutatnak munkájukkal kapcsolatban. Ez egyben segíti is a kutatási hipotézisek alátámasztását, ugyanis így valószínűsíthető, hogy a kitöltők preferencia-választás szerint töltik be a vizsgált munkakört, és nem rászorultság okán. A kényelmi mintavétel szintén torzítást okozhatott.

A kutatásban feltehetően kevésbé reprezentált csoport jelenléte a munkakörön belül a hazai futárszakma sajátosságaiból fakad, valamint az elmúlt évek egyre nehezebb gazdasági helyzetéből. A kutatás azt feltételezi, hogy a futárkodás mint munkakör, szabad választása az embereknek, azonban ez figyelmen kívül hagyja azokat, akik szinte belekényszerülnek ebbe. A hazai piacon jelenlévő étel- és csomagkiszállító cégek legnagyobb része rugalmasságot kínál, valamint nem vár el szinte semmit a felvételhez. Ez sok olyan embert vonz, akik számára szükségszerű a keresetkiegészítés, másrészt olyanokat, akik számára más munka megkezdése nem lehetséges (pl. munkakezdéshez anyagi ráfordítást vár el a cég, de nincs rendelkezésre álló tőke). Ezt az aspektust érdemes lenne a kérdőívcsomag bővítésével és további kérdésekkel való kiegészítésével vizsgálni, ez azonban meghaladja a jelenlegi kutatási kereteket.

Továbbá a kitöltők elemszáma elérte az előzetesen kitűzött minimumot, azonban a robogós futárok elemszámának növelése mindenképpen fontos és hasznos lenne az arányosabb, jobb reprezentáltság érdekében.

Jelen kutatás alapján további kutatási irányokat is ki lehet jelölni a dolgozati anyagot meghaladóan, ugyanis érdemes lenne egy elemzést arra vonatkozólag is elvégezni, hogy van-e összefüggés a vállalt munkaórák és a BSSS-8-on elért eredmények között kerékpáros futárok esetében, ugyanis feltételezhető, hogy a nagyobb szenzoros élménykeresési szükséglettel rendelkező futárok több időt töltenek az ezt kielégítő munkaköri tevékenységük végzésével. Szintén érdemes lenne a BSSS-8 korábban már közölt négy alfaktorának felhasználásával további, a jelenlegi eredményeket alátámasztó vagy árnyaló összehasonlításokat végezni a futárok csoportjai között. A kutatás további bővítése esetén érdemes lenne átfogóbb személyiségprofilt is felvenni a vizsgálati személyekkel, valamint teljesítménymotivációra vonatkozó kérdéseket feltárni.

5. Összegzés

Jelen kutatás a futárok feltáró jellegű vizsgálata céljából jött létre. A futárok a folyamatos közúti forgalomban való részvétel, a kerékpárosok esetében az emellé társuló megterhelő fizikai igénybevételéből következik az, hogy a munkakörben dolgozók kockázatvállalóknak

számítanak. A kockázatvállaló magatartást számos kutatás összefüggésbe hozta a magas szenzoros élménykereséssel (pl. Williams et al., 1992; Carton et al., 1994; Arnett, 1999; Donohew et al., 1999). A szenzoros élménykeresés ezen felül sokat kutatott a sportolók esetében is, így például Zarevski és munkatársai 1998-ban publikált kutatása szerint a magasabb élménykereséssel bíró személyek kockázatosabb sportokat választanak.

Mayer Krisztina és munkatársai 2012-ben végzett kutatása során többek között proszociális kockázatvállalókat és extrém sportolókat vizsgáltak, az általuk felvett adatok képezték részben az összehasonlítások alapját. Megállapították, hogy az extrém sportolók magasabb szenzoros élménykereséssel bírnak, mint a proszociális kockázatvállalók, és mind a két csoport magasabb eredményt ért el a BSSS-8-en, mint az átlag populációt reprezentáló kontrollcsoport. A kerékpáros futártevékenység tekinthető proszociális kockázatvállalásnak és extrém sportnak is, ezért a vizsgálat fő célja a szenzoros élménykeresés vizsgálata, ami lehetővé teszi azt, hogy a fogalmi tartalmon kívül egy adott személyiségvonással is alátámasztható legyen a csoportok összetartozása. A hipotézisek vizsgálata szerint a futárok szignifikánsan magasabb élménykereséssel rendelkeznek, mint az átlag populáció. A kerékpáros futárok magasabb értéket értek el a BSSS-8-en, mint a proszociális kockázatvállalók, azonban kisebbet, mint az extrém sportolók. A gépkocsis futárok elkülöníthetőek a robogós és kerékpáros futároktól szenzoros élménykeresés alapján, azonban a kétkerekűvel munkát végzők egymástól nem.

A reziliencia fogalmát az általuk kutatott csoportok vonatkozásában Mayer és munkatársai 2015-ben emelték be, és megállapították, hogy magasabb rugalmas ellenállási képességgel rendelkeznek az átlag populációhoz mérten a proszociális kockázatvállalók és extrém sportolók. Ennek a képességnek a birtoklása a futárok munkakörülményeit figyelembe véve elengedhetetlen az effektív munkavégzés érdekében. Jelen feltáró kutatás során a futárok csoportjai (kerékpáros, robogós, gépkocsi) kerültek összehasonlításra a reziliencia szempontjából, azonban nem sikerült szignifikáns különbséget feltárni.

A leíró statisztikák alapján megállapítható, hogy a felvett minta a futárszakmában dolgozók mindent csoportját reprezentálja. A kitöltők tevékenységét nézve megjelennek mind a csomag- és ételfutárok, valamint az összes lehetséges kiszállítási forma (használt járműtípus), valamint az összes lehetséges munkaidő és jogviszony is. Az adatok az adatgyűjtés módszerének elfogadhatóságára adnak bizonyítékot.

Az eredmények egybevágnak a szakirodalommal, a nagyobb kockázatvállalás magasabb szintű élménykereséssel jár együtt a futárok esetében is az átlag populációhoz képest. Ez a kerékpárosok esetében egyezik a magasabb kockázati sportokban való részvétel és a magas

BSSS-8 eredmény már bizonyított összefüggéseihez is. A futár munkakörben dolgozók elhelyezhetők a szenzoros élménykeresés szempontjából a proszociális kockázatvállalók és az extrém sportolók csoportjai között, ezzel a dolgozat célitűzésének eleget téve. A futárok így nem csak tevékenységüket nézve, hanem személyiségvonásaik egy része alapján is beilleszthetők a csoportok közé. Látható, hogy jellegzetes a magas szenzoros élménykeresés a futárok csoportjára, így feltételezhető, hogy nem csak 'rászorultság', hanem személyiségből fakadó szabad döntés alapján is választják a kockázattal járó munkakört.

6. Irodalomjegyzék

Altay, B., Başţuğ, G., & Arıkan, İ. İ. (2017). Goal commitment and psychological resilience among cycling athletes. *European Journal of Physical Education and Sport Science*, *3*(12), 618-628.

Aluja, A., Garcıa, O. & Garcıa, L. F. (2003). Relationships among extraversion, openness to experience, and sensation seeking. *Personality and Individual Differences*, *35*(3), 671-680.

Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences*, *11*(6), 541-546.

Béres, S. & Berkes, T. (2013). A fixi kerékpározás és szubkultúrája–trendből rekreáció, rekreációból trend I. rész = The fixie cycling and it's subculture–from trend to recreation, from recreation to trend I. *Rekreacio.eu*, *3*(4), 25-31.

Bernal, N. (2020). *Deliveroo says couriers are heroes. In fact, they're fighting to survive*. Wired. https://www.wired.co.uk/article/deliveroo-coronavirus-riders

Bredács, A., & Takács, K. (2020). A stresszel való megküzdőképesség fejlesztése az iskolában a reziliencia és a pszichológiai immunitás eszközeivel. *Iskolakultúra, 30*(3), 62-84.

Buban, C. (2020). *They're not just delivery riders, they're also heroes in fight vs COVID-19.* Inquirer Mobility. https://inqmobility.com/2020/05/01/motorcycles/theyre-not-just-delivery-riders-theyre-also-heroes-in-fight-vs-covid-19/

Campbell-Sills, L., Cohan, S. L., & Stein, M. B. (2006): Relationship of resilience topersonality, coping, and psychiatric symptoms in young adults. *Behaviour Research and Therapy*, *44*(4), 585–599.

Carton, S., Jouvent, R., & Widloecher, D. (1994). Sensation seeking, nicotine dependence, and smoking motivation in female and male smokers. *Addictive Behaviors*, *19*(3), 219-227.

Collishaw, S., Pickles, A., Messer, J., Rutter, M., Shearer, C., Maughan, B. (2007): Resilience to adult psychopathology following childhood maltreatment: evidence forma community sample. *Child Abuse & Neglect, 31*(3), 211–229.

Connor, K. M., & Davidson, J. R. (2003). Development of a new resilience scale: The Connor-Davidson resilience scale (CD-RISC). *Depression and Anxiety*, *18*(2), 76-82.

Dennerlein, J. T., & Meeker, J. D. (2002). Occupational injuries among Boston bicycle messengers. *American Journal of Industrial Medicine*, *42*(6), 519-525.

Derringer, J., Krueger, R. F., Dick, D. M., Saccone, S., Grucza, R. A., Agrawal, A., et al. (2010). Predicting sensation seeking from dopamine genes: A candidate-system approach. *Psychological Science, 21*(9), 1282-1290.

Donohew, R. L., Hoyle, R. H., Clayton, R. R., Skinner, W. F., Colon, S. E., & Rice, R. E. (1999). Sensation seeking and drug use by adolescents and their friends: models for marijuana and alcohol. *Journal of Studies on Alcohol*, *60*(5), 622-631.

Fábián, H. (2011). A minőségi munkavégzést befolyásoló pszichológiai, szociálpszichológiai és szervezetpszichológiai tényezők. *Humán Innovációs Szemle, 2*(1), 108-123.

Fasiuddin, S. (2021). *Pandemic makes delivery drivers heroes.* Muscat Daily. https://www.muscatdaily.com/2021/09/04/pandemic-makes-delivery-drivers-heroes/

Fischer, S., & Smith, G. T. (2004). Deliberation affects risk taking beyond sensation seeking. *Personality and Individual Differences, 36*(3), 527-537.

Galli, N., & Vealey, R. S. (2008). "Bouncing back" from adversity: Athletes' experiences of resilience. *The Sport Psychologist, 22*(3), 316-335.

Gamble, T., & Walker, I. (2016). Wearing a bicycle helmet can increase risk taking and sensation seeking in adults. *Psychological Science, 27*(2), 289-294.

Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior: Official Journal of the International Society for Research on Aggression, 25*(6), 409-423.

Herrman, H., Stewart, D. E., Diaz-Granados, N., Berger, E. L., Jackson, B., & Yuen, T. (2011). What is resilience?. *The Canadian Journal of Psychiatry*, *56*(5), 258-265.

Hittner, J. B., & Swickert, R. (2006). Sensation seeking and alcohol use: A meta-analytic review. *Addictive Behaviors*, *31*(8), 1383-1401.

Hoyle, R. H., Stephenson, M. T., Palmgreen, P., Lorch, E. P., & Donohew, l. (2002). Reliability and validity of scores on a brief measure of sensation seeking. *Personality and Individual Differences*, *32*, 401-414.

Járai, R., Vajda, D., Hargitai, R., Nagy, L., Csókási, K., & Kiss, E. Cs. (2015). A Connor-Davidson reziliencia kérdőív 10 itemes változatának jellemzői. *Alkalmazott Pszichológia*, *15*(1), 129-136.

JASP, Team. (2023). JASP (Version 0.17) [Computer software]. https://jasp-stats.org/

Keczeli, D. (2019). Sport, mint a stressz ellenszere. *International Journal of Engineering and Management Sciences, 4*(3), 69–78.

Mayer, K. (2012). A különböző kockázatkereső magatartás hátterének személyiséglélektani vizsgálata. *Doktori értekezés,* Pécsi Tudományegyetem Pszichológia Doktori Iskola.

Mayer, K., & Lukács, A. (2014). How Resilient are the pro-and anti-Social Risk-takers and Extreme Sportsmen?. *Transylvanian Journal of Psychology, 15*(1).

Mayer, K., Lukács, A., & Barkai, L. (2012). Kire jellemző a szenzoros élménykeresés?: Extrém sportolók és egyetemi hallgatók vizsgálata. *Egészségtudományi közlemények: A Miskolci Egyetem közleménye*, *2*(1), 121-125.

Mayer, K., Lukács, A., & Kiss-Tóth, E. (2017.10.21.). A szenzoros élménykeresés, rezíliencia és a teljesítménymotiváció összefüggése a kockázatkereső magatartásformákkal [előadás]. MultiScience - XXXI. microCAD - International Multidisciplinary Scientific Conference, konferencia, https://www.uni-miskolc.hu/~microcad/elso_eng.html

Mayer, K., Lukács, A., & Pauler, G. (2012). A 8-tételes Szenzoros Élménykeresés Skála (BSSS-8) magyarországi adaptálása= Hungarian adaptation of the 8-item Sensation Seeking Scale (BSSS-8). *Mentálhigiéné és Pszichoszomatika*, *13*(3), 297-312.

Murray, D. M. (2003). Living on the edge: Sensation seeking and extreme sports participation. *Doktori értekezés,* University of Connecticut, United States.

Notario-Pacheco, B., Solera-Martínez, M., Serrano-Parra, M. D., Bartolomégutiérrez, R., García-Campayo, J. & Martínez-Vizcaíno, V. (2011). Reliability And validity of the Spanish version of the 10-item Connor-Davidson Resilience Scale (10– item CD-RISC) in young adults. *Health and Quality of Life Outcome*, *9*(63), 1–6.

Pugh, R., (2021). *Asda shoppers astonished after photo of delivery driver goes viral.* Manchester Evening News. https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/uk-news/asda- delivery-driver-photo-viral-19647814

Rowland, G. L., Franken, R. E., & Harrison, K. (1986). Sensation seeking and participation in sporting activities. *Journal of Sport and Exercise Psychology, 8*(3), 212-220.

Sarkar, M., & Fletcher, D. (2014). Psychological resilience in sport performers: a review of stressors and protective factors. *Journal of Sports Sciences, 32*(15), 1419-1434.

Segal, B., Huba, G. J., & Singer, J. L. (1980). Reasons for drug and alcohol use by college students. *International Journal of the Addictions*, *15*(4), 489-498.

Simon, A. (2011). *A közösbe bedobott lóvé. Interjú Tóth „Spenót" Zoltánnal, a Hajtás Pajtás alapítójával.* Kreatív. https://article-editor.kreativ.hu/cikk/a-kozosbe-bedobott-love

Sriangura, V. (2021). *The pandemic's unsung heroes.* Bangkok Post. https://www.bangkokpost.com/life/social-and-lifestyle/2057859/the-pandemics-unsung-heroes

Stephenson, M.T., Velez, L.F., Chalela, P., Ramirez, A., & Hoyle, R.H. (2007). The reliability and validity of the Brief Sensation Seeking Scale (BSSS-8) with young adult Latino workers: Implications for tobacco and alcohol disparity research. *Society for the Study of Addiction*, *102*, 79-91.

Szokolszky, Á., Palatinus, K., & Palatinus, Z. (2015). A reziliencia mint a komplex dinamikus fejlődési rendszerek sajátossága. *Alkalmazott Pszichológia, 17*(1), 43-60.

Tranbarger, A. (2021). *Delivery drivers: The unsung heroes of Covid-19.* Denton Record-Chronicle. https://dentonrc.com/education/delivery-drivers-the-unsung-heroes-of-covid-19/article_3709f04c-7fdd-57c0-9a41-5f9cf6cc02e1.html

Urbán, N., & Kovács, L. (2016). A pszichológiai reziliencia, mint integrált alkalmazkodó rendszer= Psychological resilience, the integrated adaptation system. *Honvédorvos, 68*(3-4), 43-50.

Useche, S. A., Cendales, B., Alonso Plá, F. M., & Serge, A. (2017). Comparing job stress, burnout, health and traffic crashes of urban bus and BRT drivers. *American Journal of Applied Psychology*, *5*(1), 25-32.

Vitacco, M. J., & Rogers, R. (2001). Predictors of adolescent psychopathy: the role of impulsivity, hyperactivity, and sensation seeking. *Journal of the American Academy of Psychiatry and the Law*, *29*(4), 374-382.

Williams, S. S., Kimble, D. L., Covell, N. H., Weiss, L. H., Newton, K. J., Fisher, J. D., et al. (1992). College Students Use Implicit Personality Theory Instead of Safer Sex 1. *Journal of Applied Social Psychology*, *22*(12), 921-933.

Zarevski, P., Marusic, I., Zolotic, S., Bunjevac, T., Vukosav, Z. (1998). Contribution of Arnett's inventory of sensation seeking and Zuckerman's sensation seeking scale to the differentiation of athletes engaged in high and low risk sports. *Personality and Individual Differences, 25,* 763–768.

Zuckerman, M. (1983). Sensation seeking and sports. *Personality and Individual Differences, 4*(3), 285–292.

Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking.* Cambridge: Cambridge University Press