

# AZ OSZTRÁK KOCKÁZATVÁLLALÁSI KÉRDŐÍV (FRF.2) MAGYAR ADAPTÁCIÓJA



BENCs Zsuzsanna

Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmasság Vizsgálati Igazgatóság

E-mail: bencs.zsuzsanna@nkh.gov.hu



EÖTVÖS LORÁND TUDOMÁNYEGYETEM  
PEDAGOGIKUM KÖZPONT  
TÁMOP 4.2.1./B-09/1/KMR-2010-0003

A tanulmány célja az osztrák Kockázatvállalási Kérdőív második verziójának, az FRF.2 hazai adaptációjának bemutatása. Vizsgálati mintául a Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmasság Vizsgálati Igazgatóság előzetes alkalmasságvizsgálatán járt 1373 személy szolgált (97,5% férfi, átlagéletkor 31,5 év). Az SPSS 16.0 szoftver segítségével a skálák megbízhatóságát a Cronbach-féle alfa-együttható meghatározásával ellenőriztük. A teszt kritériumvaliditását a Szenzoros Élménykeresés Skála (SSS-V), a Közlekedésspecifikus Személyiségteszt (VPT.2), illetve a hivatásos gépjárművezető-jelöltek alkalmasságvizsgálatában az exploráció során feltárt közlekedési események, szabálysértések, bírságok és egyéb viselkedéses jellemzők összehasonlító vizsgálatán keresztül végeztük el.

Az eredmények alapján az FRF.2 kérdőív érvényesen és megbízhatóan alkalmazható a kockázatvállalás-vonás mérésére.

## BEVEZETÉS

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmasság Vizsgálati Igazgatóságán 2003 májusában újítottuk meg a vizsgálóberendezések gépparkját. Az osztrák Közlekedésbiztonsági Tanács (Kuratorium für Verkehrssicherheit) által kialakított ART2020 nevű vizsgálóberendezéssel 2004 februárjától vizsgáljuk a közúti gépjárművezetőket. A képességvizsgálatokon (figyelem, monotoniatűrés, szenzomotoros koordináció, reakciókészség stb.) túl a berendezés három közlekedésszichológiai személyiségtesztet is tartalmaz.

A három személyiségteszt közül az egyik, a Közlekedésspecifikus Személyiségteszt (VPT.2) adaptációja a folyóirat korábbi számában már bemutatásra került (Bencs, 2009), most a Kockázatvállalási Kérdőív (FRF.2) pszichometriai vizsgálatát szeretnénk prezentálni.

A teszt korábbi változatát (FRF) az osztrák Közlekedésbiztonsági Tanács (Kuratorium für Verkehrssicherheit, továbbiakban: KfV) munkatársa, Lieselotte Schmidt dolgozta ki 1986-ban (Schmidt, 1986). Bár az alkalmasságvizsgálatokban bevált a használata, a KfV munkatársai körében egyre több kritika fogalmazódott meg a teszttel kapcsolatban, pl. egyes tételek túl régies nyelvezetűek, más itemek a kettős tagadás miatt félreérthetőek, harmadrészt pedig vannak statisztikai szempontból sem teljesen megbízható tételek. Az a törekvés is motiválta a kérdőív átdolgozását, hogy több tanulmány is kimutatta, a dichotóm (igen/nem) válaszos tesztípushoz képest a Likert-típusú, többválasztásos tesztre az ügyfelek őszintébben válaszolnak.

A kritikákra reagálva Hutter és munkatársai 2006-ra készültek el az FRF új változatával, amelyben a régies nyelvezetű itemeket „modernizálták”, a kettős tagadást tartalmazó tételt egyszerűbben fogalmazták meg, a statisztikai szempontból rossz, kilógó tételt eltávolították, így a 49 tételből 32 maradt. Ugyanakkor a kétválasztásos válaszlehetőséget négyválasztásos Likert-típusúra változtatták: *teljesen egyetértek, inkább egyetértek, inkább nem értek egyet, egyáltalán nem értek egyet* (Hutter, 2006).

2009-ben a Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmasság Vizsgálati Igazgatóság pszichológusai úgy döntöttek, hogy adaptálják a kérdőív újabb verzióját, az FRF.2-t. Szakértői bizottság fordította le és vizsgálta meg a tételt, ezután a próbavizsgálatok során végeztük el a megbízhatóság- és validitásvizsgálatokat.

## AZ OSZTRÁK KOCKÁZATVÁLLALÁSI KÉRDŐÍV (FRF.2) BEMUTATÁSA

Az FRF.2 (Fragebogen zur Risikobereitschaft version 2) kérdőív egy objektív, többdimenziós teszteljárás, amely a közlekedési magatartásban releváns kockázatvállalási beállítódást méri. Az eljárás elméleti alapját a közlekedési viselkedés azon magatartási modellje adja, amelyben a kockázat és annak szubjektív megítélése játssza a központi szerepet.

Mivel az FRF.2 saját kontrollskálával nem rendelkezik, ezért a közlekedésszociológiai alkalmasságvizsgálatban párhuzamosan használt másik teszteljárás, a Közlekedésspecifikus Személyiségteszt (VPT.2) Önértékelési nyíltság (OS) skáláját kell figyelembe venni. Túl magas (>90%) vagy túl alacsony (<10%) OS-értékeknél a fizikai és az anyagi faktorokat csak korlátozott mértékben lehet értelmezni, a társadalmi faktort viszont a válaszadás őszintesége nem befolyásolja (Hutter, 2006).

### **1. faktor: Fizikai kockázatvállalás**

Ez a faktor a személy azon hajlamát méri, hogy mennyire tartja vonzónak a saját testi épségét kockára tenni bizonytalan kimenetelű helyzetekben. Leginkább a Zuckerman által leírt szenzoros élménykeresés vonáshoz áll közel.

Az alacsony faktorértéket elért személyek inkább óvatosak, megfontoltak, vigyáznak a testi épségükre, visszafogottak és alkalmazkodók. A magas faktorértékek meggondolatlan, kalandvágyó, domináns, makacs személyre utalnak, akik kedvelik a fizikai kockázatot és lelkesednek az új dolgokért.

Ennek értelmében a *közúti viselkedésre veszélyeztető tendenciát* elsősorban a magas pontértékek jelzik. Magas pontértékek jelentése: vonzódás a kockázatos vezetési manőverekhez, hajlam önmaga túlértékelésére, illetve a kockázatos vezetési viselkedés veszélyének és az abból fakadó sérülésveszélynek az alábecslésére (Hutter, 2006).

## **2. faktor: Társadalmi kockázatvállalás**

Ez a faktor a személy társas megnyilvánulásainak és a velük járó, esetleges negatív következményeinek vállalására irányuló hajlamot méri. Az alacsony faktorértékek alkalmazkodó, passzív, konform, visszafogott, konfliktuskerülő, hagyománytisztelő személyre utalnak. Magas faktorértéket elért személyek: önállóság, öntudatosság, függetlenség jellemzi őket. Felvállalják a konfliktusokat, nyíltan kifejtik véleményüket, felszabadultak, nyitottak az újdonságokra.

A *közúti közlekedésre veszélyeztető tendenciát* inkább a magas értékek jelzik, de problematikusnak tekinthetők az extrém alacsony értékek is.

A nagyon alacsony pontértékek jelentése: társas bizonytalanság és szorongás, önállótlan-ság, hajlam a tétova, bizonytalan vezetésre, ami gyenge kommunikációs készséggel párosul.

A magas értékek jelentése: vonzódás a kockázatos vezetési manőverek iránt, társas interakcióban makacsságra való hajlam, emiatt magas konfliktuskészség, gyenge befolyásolhatóság (Hutter, 2006).

## **3. faktor: Anyagi kockázatvállalás**

A skála azt a hajlamot vizsgálja, hogy a személy mennyire megy bele a bizonytalan pénzügyi helyzetekbe. Akiknek a faktorértékei alacsonyak, óvatosak az anyagiak területén, megfontoltság és takarékos-ság jellemzi őket. A magas faktorértéket elért személyek ezzel szemben merészek és könnyelműek a pénzügyekben, hajlamosak a spekulációkra, fogadásokra.

Mivel ezen skála magas értékei általánosságban előrejelzik az erős rizikóhajlamot, segítségével kimutathatók a *közúti vezetési magatartásra veszélyes tényezők*.

A magas értékek jelentése: vonzódás a kockázatos vezetési manőverek iránt, még a negatív anyagi következmények (pl. szabálysértési bírságok) sem rettentik el (Hutter, 2006).

## **A VIZSGÁLAT HIPOTÉZISEI**

1. Pozitív korreláció van az FRF.2 Fizikai kockázatvállalás skála és az SSS-V Izgalom- és kalandkeresés skálája (TAS) között. A fizikai, testi épségüket kockáztatók keresik az izgalmat és a kalandokat.
2. Pozitív korreláció van az FRF.2 Társadalmi kockázatvállalás skála és a SSS-V Élménykeresés (ES) skálája között. A szociális téren kockázatvállalók keresik az újszerű társas élményeket.
3. Pozitív korreláció van az FRF.2 Anyagi kockázatvállalás skála és az SSS-V összpontszáma között. Az Anyagi kockázatvállalás skála általánosságban előre jelzi az erős rizikóhajlamot.
4. Balesetezők és nem balesetezők csoportjait összehasonlítva szignifikáns különbség van a Fizikai, Társadalmi és Anyagi kockázatvállalás skálán. A kockázatvállalóbb személyek többet baleseteznek.

5. A közlekedési szabálysértésért büntetett és nem büntetett személyek csoportjai szignifikánsan különböznek a Fizikai, Társadalmi és Anyagi kockázatvállalás skálán. A kockázatvállalóbb személyek több szabálysértést követnek el.

### Vizsgálati módszerek

Az SPSS 16.0 szoftver segítségével a skálák megbízhatóságát a Cronbach-féle alfa-együttható meghatározásával ellenőriztük. A teszt kritériumvaliditását a Szenzoros Élménykeresés Skála (SSS-V), a Közlekedésspecifikus Személyiségteszt (VPT.2), illetve a hivatásos gépjárművezető-jelöltek alkalmasságvizsgálatában az exploráció során nyert közlekedési események, szabálysértések, alkoholfogyasztási szokások és egyéb viselkedéses jellemzők összehasonlító vizsgálatán keresztül végeztük el.

### Vizsgálati minta

A tesztadaptáció folyamatában kétféle adatbázissal dolgoztunk a 2009. október és 2010. szeptember közötti időszakban. Mindkét adatbázisról elmondható, hogy az adatok a Nemzeti Közlekedési Hatóság előzetes pályaalkalmasság-vizsgálatára jelentkezőktől származik, akik az említett időszakban egy számítógép-vezérelt közlekedépszichológiai alkalmasságvizsgáló berendezésen (ART2020) töltötték ki az FRF.2 kérdőívet.

A minták nagysága eltérő, így az egyes vizsgálati minták részletesebb bemutatására az eredmények ismertetésekor térünk ki.

### Eredmények

*Az FRF.2 teszt reliabilitásvizsgálata*

*Vizsgálati minta:* A Nemzeti Közlekedési Hatóság előzetes pályaalkalmasság-vizsgálatára jelentkezett 1373 fő 2009. október és 2010. február között egy számítógép-vezérelt közlekedépszichológiai alkalmasságvizsgáló berendezésen (ART2020) töltötte ki a kérdőívet.

Az 1373 vizsgálati személyből mindössze 35 volt a nő; a legfiatalabb vizsgálati személy 18 éves, a legidősebb 61 éves, az átlagéletkor pedig 31,5 év volt.

*1. táblázat. Leíró statisztikák*

Skála megnevezése (N = 1373)	Minimum	Maximum	Átlag	Szórás
Fizikai kockázatvállalás	10	40	24,52	5,11
Társadalmi kockázatvállalás	15	47	32,25	5,06
Anyagi kockázatvállalás	10	36	20,57	4,59

**A három skála egymás közötti korrelációját a 2. táblázat mutatja be.**

2. táblázat. A skálák közti korreláció (N = 1373)

	Fizikai kockázatvállalás	Társadalmi kockázatvállalás	Anyagi kockázatvállalás
Fizikai kockázatvállalás		0,32**	0,29**
Társadalmi kockázatvállalás			0,11**
Anyagi kockázatvállalás			

\*\*  $p < 0,01$

Megfigyelhetjük, hogy a skálák közt van ugyan korreláció, de az alacsony értékek azt mutatják, hogy a három skála másképpen méri a rizikókészség különböző aspektusait.

**A skálák megbízhatóságát a Cronbach-féle alfa-együttható meghatározásával ellenőriztük. Ennek eredményét és a korábbi tesztváltozat (FRF) reliabilitási értékeit összefoglalóan a 3. táblázat mutatja.**

3. táblázat. Az FRF és az FRF.2 teszt megbízhatósági statisztikája (\*Hungarian ART2020 NORMS & Information Files [2006])

Skála megnevezése	FRF Tételszám	FRF Cronbach-alfa (N = 6669)*	FRF.2 Tételszám	FRF.2 Cronbach-alfa (N = 1373)
Fizikai kockázatvállalás	20	,67	10	,65
Társadalmi kockázatvállalás	18	,66	12	,70
Anyagi kockázatvállalás	11	,69	10	,70

A táblázatból látjuk, hogy a teszt megbízhatósági statisztikája lényegében nem változott sokat a teszt előző változatához képest. Számítani lehetett arra, hogy a tételek számának csökkenése magával hozza a Cronbach-alfa értékek enyhe csökkenését vagy változatlanságát. A legszembetűnőbb változás az első faktoron, a Fizikai Kockázatvállalás skálán érhető tetten: az eddigi 20 tétéles skála gyakorlatilag megfeleződött, 10 tételre módosult, ezzel együtt a Cronbach-alfa együttható is, kismértékben ugyan, de csökkent (0,67–0,65). A másik két skálán (Társadalmi, illetve Anyagi kockázatvállalás) viszont – az itemszám csökkenése ellenére –,

kismértékben ugyan, de növekedett a megbízhatósági együttható. A „*Cronbach's Alpha if item deleted*” oszlopból viszont kiderül, hogy bármely item törlése a reliabilitási mutató csökkenését eredményezné, ezért kerülendő a további tételszámcsökkentés. A 0,7 körüli értékek azonban ekkora tételszám esetén elfogadhatók.

### **Az FRF.2 teszt validitásvizsgálata**

*Vizsgálati minta:* A Nemzeti Közlekedési Hatóság előzetes pályaaalkalmasság-vizsgálatára jelentkezettek közül 207 fő 2010. május 17. és szeptember 27. között egy számítógép-vezérelt közlekedépszichológiai alkalmasságvizsgáló berendezésen (ART2020) töltötte ki az FRF.2, a VPT.2 kérdőívet és emellett papír-ceruza tesztként a Szenzoros Élménykeresés Kérdőívet (SSS-V), valamint felhasználtuk a feltáró beszélgetés (exploráció) alapján a kliens által elmondott közlekedési eseményeket és egyéb viselkedéses jellemzőket.

A 207 vizsgálati személy közül 203 férfi volt, a legfiatalabb 18, a legidősebb 59 éves, az átlagéletkor 30,6 év volt.

A Kolmogorov–Szmirnov (K-S) próba eredménye két skálánál szignifikáns ( $p = 0.000$ ), így a Fizikai és Társadalmi kockázatvállalás skáláknál a normál eloszlásra vonatkozó hipotézisünket elvethetjük.

### **Az FRF.2 teszt és a Szenzoros Élménykeresés Skála közötti kapcsolat vizsgálata**

Zuckerman definíciója szerint „*a szenzoros élménykeresés egy olyan emberi vonás, amelyet a változatos, új, komplex ingerek és tapasztalatok iránti szükséglet jellemez; aki ezzel a vonással rendelkezik, hajlandó fizikai és szociális kockázatot vállalni az ilyen élmények kedvéért*” (Zuckerman, 1983, 37). Zuckerman és munkatársai az 1964-ben először publikált Szenzoros Élménykeresési Skálát többször átdolgozták, ma az ötödik verzió van használatban (SSS-V), amely 40 kérdéspárt tartalmaz, és a négy faktort 10-10 kérdéspárral reprezentálja.

A négy faktor: az *Izgalom- és kalandkeresés* (Thrill and Adventure Seeking, TAS), az *Élménykeresés* (Experience Seeking, ES), a *Gátolatlanság* (Disinhibition, Dis) és az *Unalomtűrés* (Boredom Susceptibility, BS) (Zuckerman, 1983). Az SSS-V kérdőív magyarra fordítása és az élménykeresés vonás korrelátumainak hazai bemutatása Kulcsár Zsuzsanna (1983) nevéhez fűződik.

A szenzoros élménykeresés és a kockázatos vezetés közötti összefüggéseket számos tanulmány igazolja. Jonah összefoglaló irodalmi munkájában 38 ilyen kutatást vizsgált meg, s azt találta, hogy 34 esetben pozitív korreláció volt a Szenzoros Élménykeresési Skála és a kockázatos vezetés közt, 0,3–0,4 közötti értékekkel (Jonah, 1997).

**A normalitásvizsgálat után a Pearson-féle korrelációs vizsgálatot végeztük el. A 4. táblázatban csak a szignifikáns összefüggéseket jelöltük meg, vastagon kiemelve a 0,3-nál nagyobb értékeket.**

A *Fizikai kockázatvállalás* skála mérsékelten erős pozitív szignifikáns kapcsolatot ( $r = 0,30–0,57$ ) mutat az SSS-összpontszámmal, illetve az SSS négy alszkálája közül hárommal. A legerősebb korrelációt természetesen az *Izgalom- és kalandkeresés* (TAS) skálával találjuk. Ez az összefüggés nem meglepő, hiszen mindkét skála nagyon hasonló tételekből épül fel, azt hivatott mérni, a vizsgált személy mennyire kedveli az extrém sportokat, mennyire

szereti kockára tenni saját testi épségét. Pl. SSS 16A tétel: „szívesen megtanulnék vízisízni”, FRF.2 2. tétel: „ha lenne lehetőségem, kipróbálnám a vadvízi evezést”.

4. táblázat. Az FRF.2 és a SSS-V korrelációi

SSS \ FRF.2	Fizikai kockázatvállalás	Társadalmi kockázatvállalás	Anyagi kockázatvállalás
SSS-összpontszám	,56**	,38**	,26**
Izgalom- és kalandkeresés (TAS)	,57**	,25**	,22**
Gátolatlanság (DIS)	,30**	,24**	,23**
Élménykeresés (ES)	,37**	,46**	
Unalomtűrés (BS)	,17*		,18*

\*\*  $p < 0,01$  \*  $p < 0,05$

Az Élménykeresés (ES) és a Gátolatlanság (DIS) alsókálakkal mutatott mérsékelt erősen pozitív kapcsolat azzal magyarázható, hogy a legtöbb esetben a fizikai kockázatvállalás valamilyen társas tevékenységet is jelent egyben, illetve több esetben a társadalmi szabályok áthágásával is jár. Az Unalomtűrés (BS) skálával gyenge, de szignifikáns ( $r = 0,17$ ) kapcsolat azzal értelmezhető, hogy az unalom elkerülésére az arra fogékony személyek a szabadidős tevékenységben keresik a fizikai kockázatot arousalszintjük növelésére.

A Társadalmi kockázatvállalás skála az SSS-összpontszámán ( $r = 0,38$ ) kívül az Élménykeresés (ES) skálával mutat erős összefüggést ( $r = 0,46$ ). A Társadalmi kockázatvállalók felvállalják a konfliktusokat, nyíltan kifejtik véleményüket, ugyanakkor nyitottak az új társas élményekre. Szerényebb, de szignifikáns kapcsolat mutatható ki a Társadalmi kockázatvállalás és az Izgalom- és kalandkeresés (TAS), illetve Gátolatlanság (DIS) skálával is ( $r = 0,24-0,25$ ). A Társadalmi kockázatvállalás skálán magas pontértéket elért személyek nem ragaszkodnak a társadalmi normákhoz, ami gátlástalan szociális magatartásban, szabadosságban, féktelen ivászatban, illetve a testi épség kockáztatásában is megmutatkozhat.

Az Anyagi kockázatvállalás skála az SSS-összpontszámmal és az alsókálakkal – kivéve az Élménykeresést – mérsékelt, de szignifikáns pozitív korrelációt mutat ( $r = 0,18-0,26$ ). Az Anyagi kockázatvállaló szereti a kétételes befektetések izgalmát, nehezen viseli a „mindig beosztom a pénzem” egyhangúságát, unalmát, szívesen hazardíroz és játszik pénzalapú szerencsejátékot.

#### Az FRF.2 teszt és a Közlekedésspecifikus Személyiségteszt (VPT.2) közötti kapcsolat vizsgálata

A VPT.2 (Verkehrsbezogener Persönlichkeitstest version 2) egy olyan kérdőíves eljárás, amely a biztonságos közlekedési magatartáshoz szükséges személyiségjegyeket vizsgálja (Hutter, 1997). Az ún. „ötfaktoros” személyiségmodellre épül (Big Five: Norman [1963], Goldberg [1981], Fiske [1949], Tupes és munkatársa [1961], Costa és McCrae [1991], in: Rózsa et al. [2006]), speciálisan a közlekedési magatartás diagnosztizálására. Öt alsókálát és egy ún. hazugságskálát

(Önértékelési nyíltság [OS]) tartalmaz: *Expresszivitás-magabiztosság* (ES), *Beilleszkedési készség* (AP), *Érzelmi elérhetőség* (AS), *Önuralom* (SK), *Önismeret* (SR). A kérdőív megbízhatóság- és validitásvizsgálatát 2008-ban végeztük el (Bencs, 2009).

A Pearson-féle korrelációs vizsgálat eredményei az 5. táblázatban találhatók.

5. táblázat. FRF.2 és VPT.2 korrelációi

VPT.2 \ FRF.2	Fizikai kockázatvállalás	Társadalmi kockázatvállalás	Anyagi kockázatvállalás
Expresszivitás-Magabiztosság (ES)	,14*	,25**	,15*
Beilleszkedési készség (AP)		-,23**	-,17*
Érzelmi elérhetőség (AS)	-,20**		,14*
Önuralom (SK)	,18**		-,19**
Önismeret (SR)	,16*	,18**	

\*\*  $p < 0,01$  \*  $p < 0,05$

A *Fizikai kockázatvállalás* skála a VPT.2 *Érzelmi elérhetőség* skálájával (AS) mutat negatív szignifikáns korrelációt ( $r = -0,20$ ). Nem meglepő, hogy minél szorongóbb, érzelmileg labilisabb, feszültebb a személy, annál kisebb fizikai kockázatot vállal, félti testi épségét, ezért nem próbál ki pl. extrém sportokat. Gyenge, de szignifikáns pozitív kapcsolatot találtunk az *Expresszivitás-Magabiztosság* skálával ( $r = 0,14$ ). Itt az az ismert gondolat érhető tetten, hogy az extrovertált emberek szívesen próbálnak ki kockázatos sportokat.

A *Társadalmi kockázatvállalás* skála az *Expresszivitás-Magabiztosság*, illetve az *Önismeret* skálával pozitív, a *Beilleszkedési készség* skálával negatív módon korrelál ( $r = 0,25$ ;  $0,18$ ;  $-0,23$ ). A skálán magas értéket elért személyek magabiztosabbak, öntudatosabbak, kiállnak a véleményükért, viszont kevésbé beilleszkedők, nem ragaszkodnak a megszokott dolgokhoz, az „elvárt” viselkedéshez, gondolkodásuk differenciáltabb.

Az *Anyagi kockázatvállalás* skála gyenge, de szignifikáns negatív kapcsolatot mutat a *Beilleszkedési készséggel* ( $r = -0,17$ ) és az *Önuralommal* ( $r = -0,19$ ), illetve pozitív korrelációt mutat az *Expresszivitás-Magabiztosság* skálával ( $r = 0,15$ ), valamint *Érzelmi elérhetőséggel* ( $r = 0,14$ ). Aki anyagi kockázatot vállal, gyakran jár saját utakon, kevésbé érdekli a társadalmi konvenció, bizonytalan anyagi természetű helyzetekbe is szívesen belemegy, az valószínűleg az élet más területein is gyengébb önkontrollal rendelkezik.

### Az FRF.2 teszt kapcsolata a kritériumváltozókkal

A 207 fős vizsgált mintában 133 személynek nem volt semmilyen koccanása, ütközése vagy személyi sérüléssel járó balesete. 74 személynek volt egy vagy több ilyen közlekedési eseménye, összesen 45 koccanás (29 sajtáthibás), 28 anyagi kárral járó ütközés (12 sajtáthibás) és 9 személyi sérüléssel járó baleset (7 sajtáthibás) volt.

Bírságot kapott a 207 főből 121 fő. Ebből gyorshajtásért 59 fő, biztonsági öv becsatolásának elmulasztásáért 29 fő, egyéb szabálysértésért 33 fő.



Az utóbbi 5 évben a 207 fős mintából 35 személynek volt a jogosítványa bevonva. Ebből ittas vezetés miatt 20 fő, sebességhatár jelentős túllépése miatt 7 fő, baleset okozása miatt 6 fő, engedély nélküli vezetés miatt 2 fő.

A vizsgálatba csak azokat a személyeket vontuk be, akik a VPT.2 Önértékelési nyíltság skáláján 11% és 90% közötti értékeket értek el, tekintettel arra, hogy a 10% alatti és 90% feletti eredmények arra utalnak, hogy a tesztet szándékosan torzítani igyekeznek a vizsgálati személyek és az explorációban is elhallgatnak eseményeket (Hutter, 1997). Így a 207 fős minta 147 főre csökkent.

Mann–Whitney-, illetve Kruskal–Wallis-próbával hasonlítottuk össze a különböző csoportokat, az eredmények:

*Balesetezők* (legalább 1 koccanás, anyagi kárral járó ütközés vagy személyi sérüléssel járó baleset 100 ezer km-enként az elmúlt 5 évben) és nem balesetezők csoportját összehasonlítva megállapítható, hogy a két csoport a Társadalmi kockázatvállalás skála ( $p = 0,1$ ) és az Anyagi kockázatvállalás mentén tendenciaszerűen ( $p = 0,06$ ) különböznek. Amennyiben a sajtóhibás *balesetet okozók* csoportját hasonlítjuk össze azokkal, akik sosem okoztak balesetet, már csak a Társadalmi kockázatvállalás skálán találtunk tendenciaszerű különbséget ( $p = 0,1$ ). A balesetek egy része a KRESZ szabályainak be nem tartásából következik be, pl. gyorshajítás, kanyarodás szabályainak megsértése, elsőbbség meg nem adása stb. Azok, akik nem igazodnak a társadalmi szabályokhoz, gyakrabban keverednek balesetbe és gyakrabban is okozák azokat.

Azon csoportok közt, akiknek az utóbbi 5 évben volt, illetve nem volt *jogosítványbevonásuk*, az Anyagi kockázatvállalás skálán különböznek tendenciaszerűen ( $p = 0,1$ ). Ha megvizsgáljuk a jogosítványbevonás okát, azt találjuk, hogy az ittas vezetés miatt jogosítvány elvételével büntetettek és nem büntetettek között az Anyagi kockázatvállalás mentén a különbség már szignifikáns ( $p = 0,05$ ). A kérdőív bemutatásakor már kitértünk arra, hogy az Anyagi kockázatvállalás skála általánosságban előre jelzi a rizikókészség mértékét. Feltételezhető, hogy azok, akik ittasan vezetnek, nem gondolnak bele, mekkora kockázatot vállalnak, milyen anyagi veszteséggel jár, ha elkapják őket (nemcsak a pénzbírság, hanem az utánképzés költsége, a munkából kiesett napok száma stb.).

Itt kell megjegyezzük, hogy ma Magyarországon akár 300 kilométert is vezethet egy ittas sofőr úgy, hogy közlekedési járőr megállítaná. Becslések szerint 10% körül van a rendszeresen ittasan vezetők aránya (Bilkei, 2010). A lebukás veszélye csekély, az anyagi következmény viszont tetemes.

*Közlekedési szabálysértési bírságot* kapók és nem kapottak között a Fizikai kockázatvállalás skálán találtunk szignifikáns különbséget ( $p = 0,05$ ). A közlekedési szabálysértők egy része fizikai kockázatot is vállal, pl. túllépi a megengedett sebességhatárt, szabálytalanul előz, nem áll meg a stoptáblánál stb.

*Biztonsági öv becsatolásának elmulasztásáért* büntetést kapók és nem kapók: az Anyagi kockázatvállalás skálán szignifikánsan ( $p = 0,01$ ), a Társadalmi kockázatvállalás skálán tendenciaszerűen ( $p = 0,06$ ) különböztek egymástól. Azok, akik hajlamosak a társadalmi szabályok áthágására, illetve akiket nem érdekelnek ennek anyagi következményei, a biztonsági öv becsatolását gyakrabban mulasztják el.

Vezetés közbeni (kihangosító nélküli) *mobiltelefon-használatért* büntetettek és nem büntetettek között a Fizikai kockázatvállalás skálán találtunk tendenciaszerű különbséget ( $p = 0,1$ ). Jelentős fizikai kockázatot vállal az, aki egyik kézzel kormányoz, másik kezével pedig a mobiltelefont tartja.

*Extrém sportot űzők* és nem űzők csoportjai között a Fizikai kockázatvállalás skálán találtunk szignifikáns különbséget ( $p = 0,02$ ).

*Kábítószer* legalább egyszer kipróbálók és sose használók között az Anyagi kockázatvállalás skálán figyelhettünk meg szignifikáns különbséget ( $p = 0,05$ ). Itt egyrészt azt az összefüggést érhetjük tetten, hogy a drog pénzbe kerül, másrészt szintén nagy anyagi kockázatot vállal az, aki akár csak egyszer is kipróbálja, hiszen jelentős pénzbírság, illetve letöltendő szabadságvesztés is kapható érte.

A hivatásos gépjárművezető-jelöltek előzetes alkalmasságvizsgálatán (PÁV) *alkalmas, időkorláttal alkalmas és nem alkalmas* minősítést szerzett vizsgálati személyek csoportjait összehasonlítva a Fizikai kockázatvállalás skála mentén szignifikáns ( $p = 0,05$ ), a Társadalmi kockázatvállalás skála mentén tendenciaszerű különbséget ( $p = 0,1$ ) kaptunk.

A 6. táblázatban összefoglalóan láthatjuk az FRF.2 skálái és a legfontosabb kritériumváltozók közötti szignifikáns ( $p < 0,05$ , illetve  $p < 0,01$ ) és a tendenciaszerű ( $p < 0,1$ ) együtt járások mértékét.

6. táblázat. Az FRF.2 skálák és a kritériumváltozók közötti szignifikáns és tendenciaszerű együtt járások

Skála	Kritériumváltozó	p
<b>Fizikai kockázatvállalás</b> – magas skálaérték	• Közlekedési szabálysértések	**
	• Mobiltelefon-használat vezetés közben	*
	• Extrém sportok	***
	• PÁV-alkalmatlanság	**
<b>Társadalmi kockázatvállalás</b> – magas skálaérték	• Balesetező	*
	• Sajáthibás balesetező	*
	• Biztonsági öv	*
	• PÁV-alkalmatlanság	***
<b>Anyagi kockázatvállalás</b> – magas skálaérték	• Balesetező	*
	• Jogosítványbevonás	*
	• Jogosítványbevonás ittas vezetés miatt	***
	• Biztonsági öv	***
	• Droghasználat	**

\* $p < 0,1$ ; \*\* $p < 0,05$ ; \*\*\* $p < 0,01$

## ÖSSZEGZÉS

A tanulmány célja az osztrák Kockázatvállalási Kérdőív második verziójának, az FRF.2 hazai adaptációjának bemutatása volt. Vizsgálati mintául a Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmasság Vizsgálati Igazgatóság előzetes alkalmasságvizsgálatán járt 1373 személy szolgált (97% férfi, átlagéletkor 31 év).

A teszt reliabilitásvizsgálata során a Cronbach-alfa értékek 0,65 és 0,70 között szóródtak, ami ekkora tételszám mellett elfogadható értékeket jelent.

Az FRF.2 teszt és a Szenzoros Élménykeresés Skála (SSS-V) mutatói közti kapcsolat vizsgálatakor a három hipotézisünk közül mindegyiket sikerült bizonyítanunk. A Fizikai kockázatvállalás skála erős pozitív szignifikáns kapcsolatot mutat a Szenzoros Élménykeresés Skála Izgalom- és Kalandkeresés (TAS) alskálájával ( $p = 0,57$ ). Második hipotézisünknek megfelelően pozitív korrelációt találtunk a Társadalmi kockázatvállalás skála és az SSS-V Élménykeresés alskálaja között ( $p = 0,46$ ). Ugyanígy pozitív korrelációt találtunk az Anyagi kockázatvállalás és az SSS-V összpontszáma között ( $p = 0,26$ ).

A teszt kritériumváltozókkal való kapcsolatának vizsgálatakor sikerült szignifikáns összefüggéseket kideríteni. Az idevágó két hipotézisünk közül azonban csak részben sikerült igazolni a három kockázatvállalási skála közlekedési balesetekkel való kapcsolatát. Ennek egyik oka valószínűleg az, hogy a közlekedési balesetek egy jelentős része nem a kockázatvállalás miatt következik be, hanem a figyelmetlenség, elalvás, szabályok nem kellő ismerete, műszaki ok stb. miatt. A másik ok pedig az lehet, hogy az explorációban bevallott közlekedési események szubjektív élménybeszámolókból és nem objektív adatokból (pl. rendőrségi nyilvántartásból) származnak. Az önbevallást torzítja az alkalmasságvizsgálaton mindenáron való megfelelni akarás, a közlekedési előélet „szépítése”, a jóbenyomás-keltés, de a felejtés is. Ennek ellenére a negyedik hipotézisünket részben igazolva, tendenciaszerű összefüggéseket találtunk a közlekedési balesetező és balesetmentesek csoportjai között. Közlekedési szabálysértésért büntetett és nem büntetett csoportok között pedig a Fizikai kockázatvállalás skálán ( $p = 0,05$ ) találtunk szignifikáns különbséget. Ha a szabálysértéseket külön-külön vizsgáltuk, a mobiltelefon-használatért büntetettek a Fizikai kockázatvállalás skálán ( $p = 0,1$ ), a biztonsági öv becsatolásának elmulasztásáért bírságot kapók pedig a Társadalmi ( $p = 0,06$ ) és Anyagi kockázatvállalás ( $p = 0,01$ ) skálák mentén különböztek.

Összességében elmondhatjuk, hogy a teszt megbízhatósága és prediktív validitása megfelelő. További kutatási témának javasoljuk a teszt validitását objektív adatbázissal is megvizsgálni.

## SUMMARY

### THE HUNGARIAN ADAPTATION OF THE AUSTRIAN RISK TAKING QUESTIONNAIRE (FRF.2)

*BACKGROUND: The purpose of this study was to show the Hungarian adaptation of the 2<sup>nd</sup> version of the Austrian Risk Taking Questionnaire (FRF.2), a 32-item questionnaire measuring driver risk taking behaviour, and to examine its psychometric properties. METHODS: The psychometric properties of FRF.2 (internal consistency, construct validity, criterion validity) were analysed in a sample of 1373 professional driver applicants (97,5% men; mean age = 31,5 yrs). RESULTS: Reliabilities of the scales were around the same level as the former version of the test. As preliminary evidence of construct validity, support was found for convergence*

correlations with the SSS-V and other criterion measures. *CONCLUSION: The 32-item Risk Taking Questionnaire (FRF.2) is a reliable and valid measure of the risk taking personality trait.*

*Keywords: cross-cultural adaptation, risk behaviour, Sensation Seeking Scale (SSS), driver, selection*

## IRODALOM

- BENCs ZS. (2009): Hivatásos gépjárművezetők személyiségvizsgálatának módszertani kérdései. Az osztrák Közlekedésspecifikus Személyiségteszt (VPT.2) hazai adaptációja. *Alkalmazott pszichológia*, 3-4. 103–123.
- BILKEI P. (2010): Közlekedés, közúti magatartás, előadás  
[www.nfm.gov.hu/.../K\\_zleked\\_s\\_k\\_z\\_ti\\_magatart\\_s\\_Bilkei\\_P\\_1.ppt](http://www.nfm.gov.hu/.../K_zleked_s_k_z_ti_magatart_s_Bilkei_P_1.ppt)
- Composition of new norm files based on the data of drivers tested by means of the ART2020 Standard in Hungary (2006): Kuratorium für Verkehrssicherheit, kézirat, Vienna.
- HUNGARIAN ART2020 NORMS & INFORMATION FILES (2006): *Kuratorium für Verkehrssicherheit*. CD-dokumentáció, Vienna.
- HUTTER, M. (1997): *VPT.2, Verkehrsbezogener Persönlichkeitstest version 2, Testhandbuch*, 2. átdolgozott és javított kiadás, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Bécs.
- HUTTER, M., BUKASA, B., WENNINGER, U., PILS, N. (2006): *FRF.2 Fragebogen für Risikobereitschaft – Version 2*. Testhandbuch, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.
- JONAH, B. A. (1997): Sensation seeking and risky driving. In: Rothengatter, T., Carbonell Vaya, E. (eds.): *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application*. Pergamon, Oxford. 259–267.
- KULCSÁR ZS. (1983): Szenzoros élménykeresés. Biológiai korrelátumok és implikációk a pszichiátriai sérülékenységről. *Pszichológia*, 1. 69–85.
- RÓZSA S., NAGYBÁNYAI NAGY O., OLÁH A. (szerk.) (2006): *A pszichológiai mérés alapjai. Elmélet, módszer és gyakorlati alkalmazás*. Kézirat, Budapest.
- SCHMIDT, L. (1986): *FRF Fragebogen für Risikobereitschafts-Faktoren* (in Anlehnung an Jackson D. N., Schwenkmezger, P.), Testhandbuch, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.
- STEPS OF FRF – ITEM - MODIFICATIONS (é. n.): *Kuratorium für Verkehrssicherheit*. Kézirat, Vienna.
- ZUCKERMAN, M. (1983): *Biological bases of sensation seeking, impulsivity, and anxiety*. Lawrence Erlbaum Associates, Publishers, Hillsdale.