

## A közlekedési deviancia megítélése

### Legfontosabb eredmények, tanulságok

A 2002. évi adatokra vonatkozóan: a *felölt lakosságnak mintegy 0,7%-a (kb. 56 ezer ember) sérül meg személyi sérüléses balesetben*. Ezzel szemben áll a hivatalos baleseti statisztikában regisztrált kerekén 20 ezres sérültszám.

Évente mintegy 640 ezer felnőtt személy lesz kocconásos baleset részese. Erről eddig semmiféle információ nem állt rendelkezésre.

Ötéves időintervallumot figyelembe véve a következők kínálkoznak kiemelésre:

- A balesetbe keveredettek között több mint háromszor annyian szerepelnek a szabálysértési eljárás alá vont és ott megbüntetett, több mint kétszer annyian a szabálysértési eljárásba vont, ám ott meg nem büntetett személyek, mint azok, akik ilyen eljárásnak nem voltak részesei.
- A legszorosabb kapcsolat a balesetező, illetve balesetmentes múlt, valamint az egyéb bűncselekményi viktimizáció között állapítható meg.
- A felmérés számos ténnyel bizonyítja, hogy a sértetté válás nem a véletlen műve, hanem sokoldalú, egyrészt életmódbeli, másfelől viselkedésbeli predispozíció következménye. Ez többé-kevésbé az adott társadalmi elvárásokhoz és a saját képességekhez mért inadekvát viselkedésben nyilvánul meg. A viktimizációs predispozícióval rendelkező egyének a többségnél kevésbé képesek megfelelni a külvilág elvárásainak. Ezért nem csak a szándékos, de a mindennapi élet részét képező gondatlan bűncselekményeknek, sőt ezek úgynevezett előcselekményeinek is az átlagembernél inkább válnak részeseivé. *A közlekedésben az igazi határvonal nem a balesetokozó és áldozata, hanem a balesetbe keveredő és a balesetmentesen közlekedő személyek között húzódik.*
- A viktimizáció egyik legfőbb veszélyét magában rejtő, úgynevezett sebezhetetlenségi mítosz a teljes magyar lakosság egyharmadát eleve védekezésképtelenné teszi a váratlan közlekedési balesetekkel szemben.
- A balesetezőknél – a balesetekben részt nem vevőkkel összehasonlítva – a környezetükkel szemben magasabb intolerancia- és szorongásszint figyelhető meg. Ez nemcsak a múltra és a jelenre, hanem a jövőbeli elvárásokra is projektálódik.

## Statisztikai áttekintés

Valamely bűncselekmény vagy bűncselekmények egyes csoportjainak társadalmi veszélyességét<sup>1</sup> kétféle megközelítéssel lehet legjobban kifejezni. Ezek egyike a számszerűen mérhető kritériumok nagysága, a mennyiségben bekövetkezett változások mértéke. A másik az a főként közvélemény-kutatásokból kitetsző álláspont, amelyet a lakosság alkot valamely jelenségről. Ez utóbbi azért fontos szempont, mert az emberek véleménye olykor a számadatoktól teljesen független.<sup>2</sup> A bűnözéstől való félelem ugyanis sok tényező eredejeként odaszámít valamely bűncselekmény közösségi fogadtatásáról. Bármelyik ismeretszerzési módszer egyoldalú preferálása alkalmas lehet ugyan bizonyos koncepciók (leginkább ön-) igazolására, azonban egészen biztosan nem nyújt hű képet magáról a vizsgált jelenségről.

A most következőkben elsősorban arra nyílik lehetőség, hogy az elsőként említett eszköztárat felhasználva kaphassunk áttekintő képet az úgynevezett közlekedési bűnözés legfőbb strukturális és dinamikus jellemzőiről. Ezek ismeretében természetesen nem juthatunk semmiféle hiteles információhoz arról, hogy miként éli meg a közvélemény a vizsgált bűncselekmények veszélyességét, milyen hatással van közérzetére a számokban bekövetkezett változás.

Kiindulási alapunk egyrészt a Btk. XIII. fejezetében körülírt bűncselekmények köre, másfelől az Egységes Rendőrségi és Ügyészségi Bűnügyi Statisztika (ERÜBS). Mielőtt a részletek bemutatására sor kerülne, szükségesnek látszik néhány alapvető gyenge pontjára felhívni a figyelmet. Ilyenek:

- A kriminálstatisztika csupán felületes képpel szolgál a közlekedés biztonságáról, mert a számarányai tekintve legnagyobb súllyal szereplő baleset-  
okozók csak többszörös torzításon át, és akkor is hiányosan jelenik meg a rendszerben. Torzít a statisztika, mert a balesetek egyik része önállóan, másik része az ittas vezetés vétségi körén belül, a rendőrségi kezdeményezéssel indul és baleseti következménnyel nem járó bűncselekményekkel összemosva jelenik meg a számhalmazban. Hiányos azért, mert – a jelenlegi Btk. szerint – a csak könnyű sérüléssel járó balesetek (amelyek a legszámasabbak) okozása nem minősül bűncselekménynek.
- Az ittas vezetés vétségeként regisztrált bűnesetek száma hosszú évek során csak akkor lenne képes kifejezni az alapjelenségben bekövetkezett változásokat, ha feltételeznénk, hogy a bűnöldözés intenzitásában ezen időszak alatt semmiféle módosulás nem következett be. Ennek vételemezé-

<sup>1</sup> A társadalomra veszélyesség helye és szerepe jelenleg vitatott. Erről lásd legújabbban Földesi T.: *Gondolatok a társadalmi veszélyesség kategóriájának büntelődési szükségességéről*. Belügyi Számle, 2003/11–12. o. és az ott ismertetett irodalmat.

<sup>2</sup> Erre lásd a korábbi kutatásokból – többek között – Kó J.: *Vélemények a bűnözésről*. Egy közvélemény-kutatás tanulságai. Kriminológiai és Kriminológiai Tanulmányok, 35. ÖKKI, Budapest, 1998, valamint a jelen kutatás idevonatkozó megállapításait a közeli más dolgozatokban.

sére nincs okunk. Ezért sokkal inkább arra kell felhívni a figyelmet, hogy a bűncselekménykörön belül a számokban bekövetkezett esetleges változások főként a rendőrség bűnüldözési gyakorlatában és nem az alapjelenségben történt módosulást tükrözik.

- Végül utalnunk kell arra is, hogy az ERÜBS úgynevezett *output-statisztika*. Ez alkalmas hosszú távú idősorok összehasonlítása segítségével a strukturális és dinamikus mozgások megjelenítésére. Arra viszont alkalmatlan, hogy megbízható információhoz jussunk arról: egy adott évben (még inkább az ennél rövidebb időintervallumban) hány bűncselekmény következett be.

Az előbbiek szem előtt tartása mellett, tágabb megközelítésben a közlekedési bűnözés, szűkebben: a közlekedési balesetokozás legfőbb jellemzőit a következő felsorolásban sikerült összegezni.

- 1) *Mig az ismerlté váló bűncselekmények össz-száma 1980–1998 között folyamatosan növekedő tendenciát mutatott, majd az ezt követő néhány évben csökkenő tendencia vette kezdetét, addig az ismerlté váló közlekedési bűncselekmények száma egészen az 1992. évi kiugráson magas arányig szintén növekedett, majd ezt követően 1996-ig csökken, azóta stagnálás tapasztalható. A bűnügyi statisztikán belüli aránya 1998-ig folyamatosan csökkent, azonban az utóbbi években a többi bűncselekményszámban a közlekedésieknél kedvezőbb változások hatására a bűncselekményeken belüli részarány ismét emelkedésnek indult (1. számú táblázat és 1. számú ábra)\*.*
- 2) *A közlekedési bűncselekményeken belül egyrészt legnagyobb arányt a közútiak képezik, másfelől a vasúti közlekedés – mint második legnagyobb statisztikai halmaz – szerepe 1996-tól erősen megemelkedett, s növekvő tendenciájú (2. számú táblázat).*
- 3) *A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények körén belül a vasúti és a közúti ágozat jelentősége nagyjából azonos, a másik kettő (légi és vízi) az előbbiekhez képest elhanyagolható nagyságrendű. A vasúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények száma 1990 óta növekvő tendenciájú, és a bűncselekmények száma 2002-ben már több mint kétszerese volt a tíz évvel korábbiaknak. A közúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények száma, a teljes vizsgált periódus alatt, tendenciájában növekvő, és az utóbbi tíz évben a bűncselekmények száma csaknem megháromszorozódott (3. számú táblázat és 2. számú ábra).*
- 4) *A közúti közlekedési bűncselekmények alakulását figyelve kitűnik, hogy a körben hagyományosan legnagyobb arányban a közúti jármű illas vezetése szerepel, amit a közúti baleset gondatlan okozásának törvényi tényállását kimerítő tettek követnek. A harmadik a rangsorban a cserbenhagyás. Az is észrevehető azonban, hogy*

\* A táblázatok és ábrák a 132–150. oldalon találhatók.

- az ittasan vezetők száma az 1991–1993-as magas adatok elérése után folyamatosan csökken, s napjainkra a húsz évvel ezelőtti számokra esett vissza,
  - a gondatlan balesetokozás az 1989–1993 közötti csúcspontot követően napjainkra (a kilencvenes évek kezdetétől jellemző, szinte robbanásszerű motorizációs növekedés ellenére) a nyolcvanas évek közepének értékére csökkent,
  - a közlekedés körében a tipikusan szándékos – és elkövetési módjait tekintve veszélyes – bűncselekmények száma ugyan az előbbiekhöz képest alacsony, azonban a teljes vizsgált időszak alatt növekvő tendenciájú. A közúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények száma az utóbbi húsz évben mintegy meglízszereződött, a cserbenhagyások száma ugyanezen időszakban megnégyszereződött. Megháromszorozódott a szándékos veszélyeztetések száma is. Csak a közúti jármű ittas vezetésének tényállását kimerítő bűncselekmények száma maradt változatlan [4. számú táblázat és 3. számú ábra]. Mindez arra utal: bár a motorizáció növekedési ütemével sikerült a közlekedésnek a balesetek számában mérhető biztonságával lépést tartani (más adatokból tudjuk: korántsem a kívánatos és nyugat-európai színvonalon), azonban az elsősorban nem a figyelmellenségre, hanem a súlyosan morális deficitekre visszavezetendő és a bűnözéskontroll hagyományos eszközeivel nem követhető bűnelkövetések jelentősen elszaporodtak. A számok növekedésében ugyanakkor – ismeretlen arányban – szerephez juthat e deviáns jelenségekkel összefüggésben a lakosság fokozódó érzékenysége.
- 5) A közúti közlekedési bűncselekmények kimenetel szerinti elemzése azt jelzi, hogy az 1990–1992 közötti kiemelkedően magas számokat (amelyek csak a halálos tömegszerencsétlenség okozása bűncselekményre nem voltak jellemzők) egy a nyolcvanas évek közepéhez visszatérő és ezáltal csökkenő tendencia jellemzi. A halálos kimeneteli eredményező közúti balesetokozás tekintetében az 1992 óta tartó csökkenő tendencia 2001–2002-re olyan mértéket ért el, hogy a számok alacsonyabbak voltak a 70-es évek végén, a 80-as évek elején mért értékeknél. Tekintettel arra, hogy a bűncselekmények szoros összefüggésben vannak a balesetek számával és azok kimenetelével, várható, hogy 2003-ban az előző évekhez képesti romlás következik be [5. számú táblázat és 4. számú ábra].
- 6) A közúti baleset okozása és az ittas vezetés kimenetel szerinti elemzése (6. számú táblázat) arra utal, hogy a baleset gondatlan okozása, továbbá a közúti jármű ittas vezetésének bűncselekményét megvalósítók körében mind a halált, mind a maradandó testi fogyatékosságot eredményező vétségek aránya jelentősen csökkent. Ez a csökkenés az ittasok körében erőteljesebb volt.

7) Az ismertté vált bűnelkövetők és a közlekedési bűncselekmények bűnelkövetőinek számában, illetve arányában bekövetkezett változást elemezve egyrészt az utóbbiak arányának csökkenése figyelhető meg; másfelől az is nyilvánvaló, hogy – egybevetve a bűncselekmények számával – a közlekedés körében a felderítési arány nem ment át olyan hanyatláson (ellenkezőleg: lényegében semmilyen változás nem történt) az utóbbi húsz évben, mint a szándékos bűncselekmények többsége esetében (7. számú táblázat és 5. számú ábra).

8) A közúti közlekedési bűncselekmények bűnelkövetőinek száma követi a bűncselekmények számának változását. A baleset gondatlan okozása körében az 1990-es, az illtas vezetés kapcsán az 1991–1993 közötti magas számok az évtized végére visszaestek a két évtizeddel korábbi értékre. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények körében az emelkedés csaknem négyszeres, a szándékos veszélyeztetés esetében több mint kétszeres, a cserbenhagyás esetében csaknem négyszeres. Az illtas vezetés végig domináns szerepet játszik az elkövetői statisztikában, mivel mintegy kétharmoduk e körből kerül ki (8. számú táblázat; 6. és 7. számú ábra).

A közúti közlekedési baleseteknek csak egy része bűncselekmény, ezért erről külön is említést kell tenni. A balesetek alapvetően két nagy csoportba sorolhatók, úgymint a személyi sérüléssel járók és a csak anyagi káros események. Ez utóbbiakról ma Magyarországon semmilyen megbízható információ nem áll rendelkezésre, mert ezeket legfeljebb csak a biztosítótársaságok tartják számon, és ezek sem eseményekhez, helyszínekhez, szabályszegésekhez stb., hanem a biztosított személy adataihoz rendelve tárolják az információkat. Rendőrségi értesítési kötelezettség csak abban az esetben van, ha azt a részesek bármelyike kívánja, a rendőrség azonban ilyen esetben sem vezet ezekről a bejelentett balesetekről baleset-statisztikai nyilvántartást.

A személyi sérüléssel járó balesetek számának alakulása azért fontos, mert része az ország közérzete, hangulata alakulásának, nemkülönben Magyarország nemzetközi megítélésének. Megállapítható: az ország helyzete az elmúlt időszakban romlott. Nemhogy csökkent volna, hanem emelkedett a baleseti halálozások száma (9. számú táblázat). Meglehetősen távolinak tűnik az EU-ban kitűzött cél, amely szerint 2010-re a baleseti halottak számát az évtized eleji adatokhoz képest a felére kell csökkenteni. Ebből a szempontból különösen figyelemre méltók azok az információk, amelyek országunk helyzetét mutatják be Európa többi országához képest. Magyarország ebből a szempontból nem átlalában, hanem a kimenetel súlyossága tekintetében mutat fel rossz bizonyítványt. Erre példa a gépjár-

művek számához viszonyított baleseti halálozási mutatót bemutató 8. számú ábra.<sup>3</sup>

A járműmozgás gyakorisága kapcsolatot jelez azokkal a potenciális konfliktushelyzetekkel, amelyeket a közlekedőknek meg kell oldaniuk. Elvileg minél többet vesz részt egy gépkocsi a forgalomban, annál nagyobb az esély arra, hogy annak vezetője súlyos balesetbe keveredjen. A 9. számú ábrából kitűnik, hogy Magyarország ebben a megközelítésben is rossz bizonyítvánnyal szerepel.

A 10. számú ábra azt jelzi, hogy nemcsak a halálos balesetek magas száma, hanem a balesetek súlyossága tekintetében is kedvezőtlen kép bontakozik ki Magyarországról.

Azt már korábbi kutatásokból tudjuk, hogy a balesetek részben az emberek számára megszokott történések sorába tartoznak. Azt is, hogy nem teljesen véletlen, kik kerülnek akár a balesetlet okozók, akár az áldozatok körébe. Azonban viszonylag keveset tudunk e személyek egyéni jellemzőiről, beállítódásukról szűkebb környezetükhöz, szélesebb értelemben a társadalom egészéhez. Eddig elsősorban a viselkedéskutatók (pszichológusok, orvosok) végeztek felméréseket arról, hogy milyen személyiségi (elsősorban pszichofizikai) jellemzőkben különböznek a balesetezők a balesetmentesen közlekedőktől. Arról nem, vagy alig esett szó, hogy e két nagy csoport hogyan ágyazódik be a társadalomba. Információk hiányoznak tehát arról, hogy miben különböznek a balesetek részesei azoktól, akik ilyen eseményekbe nem, vagy csak ritkán keverednek.<sup>4</sup> Erre azért van nagy szükség, hogy jobban megértsük, miért szerepelnek a balesetezők között látszólag teljesen egészséges személyek, s mitől van az, hogy sokan az előbbi csoportba tartozóknál sokkal gyengébb pszichofizikai teljesítmény felmutatása esetén is évtizedeken keresztül kiválóan helytállnak a közlekedésben. Tudjuk, hogy a közlekedésbiztos magatartást csak nagyon kis részben garantálja a megfelelő szabályismeret, továbbá azt is, hogy a szabálysértés mindennapi jelenség. A közlekedésben alapvetően fontos defenzív viselkedésmód éppen nem a szabályok betartására (még kevésbé e

3 A jelenlegi és a következő ábrák forrása: Halló Péter: A hazai közúti közlekedésbiztonság az EU-csatlakozás tükrében. Belügy Szemle. 2004/1. A kiegészítések szintén Halló Péter szíves adománya. Műveinek felhasználásáról köszönet.

4 Korábbiak ismerik a baleseti részeseik úgynevezett háttér levetkenységét. Ez azt jelenti, hogy akkor is egyetemesen – nemcsak másokkal, halálssággal, ismerősséggel, hanem önmagukkal szemben is – véden magukat a balesetektől, amikor alapos vizsgálatok egyértelműen megállapítják – nemritkán kiábrándítóan – jogi felelősségüket. Ezért nem tulajdonítunk különös jelentőséget annak, hogy miként foglalkoznak akkor, amikor saját baleseti „élményeik” felől tudakozódunk. A korábbi kutatások azt viszont egyértelműen bizonyították, hogy van az embereknek egy jól elkülöníthető csoportja, akik az átlagosnál gyakrabban vesznek részt balesetekben. Jogi szempontból nézve az a csoport lehet veszélyes, vagy sérülékeny, olykor részben mindkettő. Gyakori a szerepcseré is.

szabályok mások általi betartásának kikényszerítésére), hanem a másik közlekedő szabályszegésének előre látására, s ezen ismeret birtokában a szabálysértés következményeinek kivédésére helyezi a hangsúlyt. Ehhez egyfelől lipikus közlekedési viselkedésformák ismeretére, másrészt olyan készségre van szükség, amelyik képes és kész a veszélyhelyzet idejében történő felismerésre és a lehetséges következmények kivédésére. Ez csak akkor lehetséges, ha az egyén a legteljesebb mértékben szociális lény. Mégpedig olyan, aki rendelkezik megfelelő ismeretekkel, s elsősorban nem azzal törődik, hogy jogait érvényesíthesse másokkal szemben, hanem azzal, hogy más jogsértéséből az ő közreműködésével (jogi szaknyelven: közrehatásával) ne keletkezzen kár.

A következő elemzés e szociális szempontokról a jelenlegi ismereteinknél valamivel árnyaltabb képet nyújt majd számunkra, s ez hasznosítható a baleset-megelőzésben is. Annál inkább, mert már sok évlizede tudjuk: a közlekedők nem a vétkesen balesetet okozók és az összes többiek két nagy táborára oszlanak, hanem egyfelől a balesetbe keveredőkre, másrészt a balesetmentesen közlekedőkre.

## A MEGKÉRDEZETTEK TÉNYEK

### A megkérdezettek szociodemográfiaja

#### Közlekedési viktimizáció

Bűncselekmény, illetve baleset áldozata volt már korábban? (K80)

A szakirodalom viszonylag egységes abban, hogy az emberek többsége élete során soha nem válik bűncselekmény áldozatává. Abban viszont erősen megoszlanak a vélemények – s ebből a szempontból nem sokat segítenek a jelenlegihez hasonló, megismételt lakossági lekérdezések sem –, hogy a lakosságnak mekkora része válik áldozattá. Ebben számos bizonytalansági tényező is szerepet játszik. Hogy csak egyet említsünk ezek közül: az emberek gyakran nem tudják elhatárolni nem csak a bűncselekményeket a szabálysértésektől, de a jogi következményekkel nem járó emberi érdeksérelmet sem a jogkövetkezményekkel járó normasértésektől.<sup>5</sup> Kutatásunk azt az eredményt hozta, hogy a magyar felnőtt lakosságnak valamivel több mint kétharmada vélte úgy, hogy élete során még nem vált bűncselekmény áldozatává.

<sup>5</sup> Természetesen valamennyi alapos felmérés – így a miénk is – nagy figyelmet fordított egyrészt a kérdőbiztosok kiképzésére, másrészt arra, hogy ők a megkérdezések során minél pontosabb információkhoz juthassanak. A tévedés és így bizonyos bizonytalanság e területen azonban továbbra sem kizárt.

A megkérdezettek teljességét figyelembe véve megállapítható, hogy a felnőtteknek mintegy 15%-a válik (vált) *élete* során sérüléssel járó közlekedési baleset áldozatává.

A következő kérdésben arra kerestünk választ, hogy az *interjút megelőző fél évtizedben* – véleménye szerint<sup>6</sup> – más hibájából volt-e részese személyi sérüléses közlekedési balesetnek (K74\_1).

Vizsgálatunk szerint 1998 és 2003 közepe között a felnőtt lakosság 2,3%-a (szám szerint a 10 020 főből 228-an) keveredett olyan közlekedési balesetbe, ahol meg is sérült. Ha a felnőtt lakosságot nyolcmilliónak vesszük, öt év alatt összesen *mintegy 184 ezer felnőtt személy sérült meg közlekedési balesetekben.*

A hivatalos baleseti statisztika<sup>7</sup> ennél mintegy 70 ezerrel kevesebb személyről ad számot, igaz ugyan, hogy az a 18 éven aluli korosztály baleseteit is magában foglalja. A különbség oka nem elsősorban ez, és csak felületes ismeretek birtokában tűnik nagyinak. Az ilyen irányú vizsgálatok<sup>8</sup> egybehangzóan arról számolnak be, hogy különösen a könnyű sérüléssel végződő egyjárműves balesetek gyakran elkerülnek a rendőrhatalósági beavatkozást.

A felnőtt lakoságnak a személyi sérüléses balesetekkel közvetlenül érintett 2,8%-a viszonylag csekély részarány. Azonban a balesetek káros következményei még inkább szétterülnek a családon, mint az autóbirtoklás áldásos hatásai. S e helyütt azokról a következményekről nem volt – és a felmérés természeténél fogva nem is lesz – szó, amiket az említett időszak alatt bekövetkezett mintegy 5500 haláleset idézett elő.

A magukat közlekedési baleset áldozatának tekintő 228 személy közül 129 tett bejelentést a rendőrségen. E szerint öt év távlatában a balesetek 56,6%-a sértett közreműködéssel is tudomására jutott a hatóságnak. Hangsúlyozni kell azonban, hogy – miként az imént említett összehasonlító számokból is kilátnak – a rendőrség ennél sokkal nagyobb arányban szerez tudomást balesetekről, elsősorban azért, mert más hírforrásokból (így a mentők, a közlekedési balesetben érintett más személyek, balesettel nem érintett polgárok bejelentéseiből) értesül azokról.

<sup>6</sup> Ezt a kiegészítést fontos hozzátenni a kérdéshez. Tapasztalati tény, hogy az emberek a közlekedési balesetben többszörre átvik is másik harigók a felelősséget, ha a hatóság (rendőrség, bíróság) jogukban megállapítja felelősségüket. Tekintettel arra, hogy a felmérés sem szabálysértési, sem büntetőjogi percbírási nem, ten lehetősége (ilyen felmérésre adatvédelmi okok miatt ma már nem is lenne lehetőség), nem tudhatjuk, hogy a vétkesség tekintetében a személyes meggyőződés és a hatósági megítélés milyen arányban esett egybe vagy vált külön.

<sup>7</sup> Közlekedési balesetek 2002. KSH, Budapest, 2003

<sup>8</sup> Magyarországon ilyen felmérés voltára 1988–1989-ben Vas megyében folyt, ahol azt állapítottuk meg, hogy minden ötödik könnyű sérüléssel végződő közúti közlekedési balesetről a rendőrség nem szerez tudomást.

Pontosítást jelent, ha azt tudakoljuk, a megkérdezett a legutóbbi naptári évben belül részese volt-e személyi sérüléses balesetnek.

A 2002. évre összesen 62-en jelezték, hogy személyi sérüléssel járó balesetet szenvedtek el. Az adatok szerint a vizsgált teljes intervallumban balesetbe keveredettek csaknem háromnegyed része 2002-ben balesetmentes volt, a megkérdezetteknek mintegy negyede egy baleseti részvételt jelelt. Ebből arra lehet következtetni, hogy évente a felnőtt lakosságnak mintegy 0,7%-a (kb. 56 ezer ember) esik áldozatul személyi sérüléses balesetnek. Mini látható: ez a szám több, mint az öléves intervallum egyötöde. Ez elsősorban arra vezethető vissza, hogy az emberek az időben hozzájuk közelebb álló kellemetlen eseményekre pontosabban emlékeznek, mint a korábbi ilyen történésekre.

Megnéztük azt is, a vizsgálatot megelőző egy évben mennyien jelezték, hogy személyi sérüléssel nem járó balesetnek voltak részesei (K76). Az utóbbi egy év személyi sérüléssel nem járó (koccanós) baleseti részvételeit vizsgálva megállapítható, hogy a többségnek egyáltalán nem volt ilyen eseményben része. Az is kitűnik azonban, hogy 100 megkérdezett közül 8-nak volt ilyen balesete. Ez a felnőtt lakosságszámra vetítve évente mintegy 640 ezer embert jelent. A szám meglehetősen magas, bár mindenfajta összehasonlítási alap hiányzik. Ezeket az eseteket a rendőrség – még ha elvéve intézkedik is – nem tartja nyilván, a biztosítársaságok pedig – általában üzletpolitikai megfontolásokra hivatkozva – ugyancsak visszatartják az elfajta információkat.

Az előbbieket másfajta interpretálásban azt jelentik, hogy a felnőtt lakosság 5,8%-a részese volt személyi sérüléssel nem járó balesetnek 2002. július 1.–2003. június 30. között. Ehhez társul a már korábban jelzett, személyi sérüléses balesetben való részvétel a maga 0,6%-ával. Ezek szerint – természetesen nem azonos valószínűséggel – azt lehet kijelenteni, hogy évente a felnőttkorú lakosság köréből minden 15. ember valamilyen közlekedési balesetbe keveredik.<sup>9</sup> Továbbá: a személyi sérüléssel nem járó balesetben való részesedés mintegy lízszeresen haladja meg a személyi sérüléses részvételt: egy éven belül minden 167. embernek van esélye arra, hogy személyi sérüléses, s minden tizenhetediknek arra, hogy csak anyagi káros baleset részesévé váljék.

### Általános és közlekedési viktimizáció viszonya

A vizsgálat egyik fontos kérdésére, nevezetesen az általános és a speciális viktimizáció közötti kapcsolat meglétére vagy hiányára kaphattunk feleletet

<sup>9</sup> A tényleges szám ennél valamivel alacsonyabb, hiszen – mint a jelen felmérés is kimutatta – számszón vannak, akik egy éven belül ismétlődően baleseti résztvevők. Az adatok azt is jelzik, hogy bár a résztvevők többsége csak egyetlen ilyen esemény elszenvedője, azonban mintegy 80 ezer felnőttkorú kétszer-háromszor, további 16 ezer személy háromnál többször valí úgynevezett koccanós baleseti részese. Viszonylag sokan nem adták információt (a megkérdezettek 2,2%-a „hallgaton”, ami a felnőtt lakosságra vetítve kb. 176 ezer lőt jelent).

akkor, ha egybevetlünk az általános és a közlekedési baleseti áldozottá válás gyakoriságát. A felmérést ezúttal is több megközelítésből végeztük. Ismét információt kértünk arról, hogy a megkérdezést megelőző öt éven belül összességében, továbbá ennek az időtartamnak egyes részidőiben volt-e személyi sérüléssel járó baleset áldozata, végül arra is vártunk, hogy az elmúlt egy éven belül személyi sérüléssel nem járó (úgynevezett koccanásos) balesetnek volt-e áldozata. Az alapadatok megismerését követően – a kapott elemszámok miatt – csak két kérdés részletezését tartottuk indokoltnak: volt-e öt éven belül személyi sérüléses, továbbá az utóbbi egy évben személyi sérüléssel nem járó baleset áldozata.

Az eredmény – noha nem teljesen meglepő, mégis – fontos, empirikusan régen nem vizsgált összefüggést erősített meg. Az öt éven belüli közlekedési baleseti viktimizáció gyakoriságát az egész élethelyzárban belüli viktimizációval egybevetve azt állapítottuk meg, hogy a két csoport szignifikánsan elválik egymástól.

A balesetezők 36,4%-a, a baleselmentesek 69,2%-a nem volt soha bűncselekmény áldozata. Az egyszer bűncselekmény áldozatává váló személyek körében a két csoport még alig tér el egymástól (balesetezők körében az arány: 16,7%, baleselmenteseknél: 11,4%). A kétszer-háromszor áldozottá váltak körében a balesetezők 20,2%-kal, a baleselmentesek 10,4%-kal részesednek. A háromnál többször bűncselekmény áldozatává váltak körében a balesetezők részaránya 26,3%, a baleselmenteseké 7,3% (11. számú ábra).

Akik a beszámolási (ötéves) időszakban nem váltak közlekedési baleset áldozatává, azok 69,2%-kal, akik voltak baleseti áldozatok, azok 36,4%-os aránnyal képviseltették magukat a bűncselekmény áldozatává soha nem váltak körében. A másik végponton: akik öt éven belül háromnál többször váltak közlekedési baleset áldozatává, azok 26,3%-os részaránnyal vettek részt a más bűncselekmény áldozatává is váló személyek körében, míg a közlekedési balesetben részt nem vetteknek csak 7,3%-a tartozott ide.

Úgy is fogalmazhatunk, hogy akik egyéb bűncselekménynek még sohasem voltak áldozatai, azok a baleselmentesek körében 98,8%-os részaránnyal képviseltetik magukat, míg a háromnál többször baleset áldozatává váltak csak 92,2%-os aránnyal. Ismét más megközelítésből: akik nem voltak soha bűncselekmény áldozatai, azok a balesetezők körében 1,2%-os aránnyal, akik 1-szer, azok 3,3%-kal, akik kétszer-háromszor, azok 4,4%-kal, akik háromnál többször voltak, azok 7,8%-os aránnyal reprezentálják magukat.

A továbbiakban kizárólag az öt éven belüli személyi sérüléses balesetek elszenvedését, valamint az egy éven belüli koccanásos baleseti részvétel után tudakozó kérdéseket elemezzük.

### A nem és az életkor szerepe

A közlekedési balesetek sértettjei között a férfiak aránya (2002-ben: 61,3%) lényegesen magasabb, mint a 2002-ben egyéb bűncselekmények áldozatává válnak (48,7%) körében (12. számú ábra).

Ha azt vizsgáljuk, hogy a megkérdezett az elmúlt öt évben közlekedési balesetben más hibájából megsérülte (SZ2\_REC), azt tapasztaljuk, hogy az idősebbtől a fiatalabb korcsoportok felé haladva egyre növekszik a baleseti részvételi arány. Viszonylag legmagasabb az 1968–1977 között születettek körében. A 2002-ben baleset áldozatává vált személyeknek csaknem fele ebből a korcsoportból (25–34 évesek) került ki. Más megközelítésben: a 18–29 évesek 32,8%-kal, a 30–39 évesek 34,4%-os részaránnyal vettek részt 2002-ben a személyi sérüléses balesetekben. Mindkét korcsoportnak az egyéb bűncselekményekben való részvételi aránya az előbb jelzetté sokkal alacsonyabb.

Amennyiben az elmúlt egy évben más hibájából bekövetkező, koccanásos közlekedési baleseti részvétel után tudakozódunk, ismét az derül ki, hogy az idősebbtől (1900–1942 között születettek esetében 5,8%) a fiatalabb korcsoportok felé haladva (1978–1984 között születettek esetében 11,3%) egyre növekszik az arány.

### Iskolai végzettség szerepe (SZ15)

Ötéves periódust szem előtt tartva az állapítható meg, hogy általában nincs szignifikáns eltérés, egyetlen esetet kivéve: a legfeljebb nyolcosztályos alapképzettséggel rendelkezők körében a balesetben részesek aránya fele akkora, mint az ennél magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők körében.

Egyéves intervallumot figyelembe véve az iskolai végzettség emelkedésével növekszik a baleseti részvétel aránya. A nyolc osztályt vagy annál kevesebbet végzettek körében ez a szám 4,1%, a felsőfokú végzettségűek esetében 11,9%.

Más bűncselekmények sértettjeihez képest a közlekedési balesetek sértettjei körében alacsonyabb az alapkü képzettséggel vagy azzal sem rendelkezők aránya (9,7, illetve 15%), magasabb a szakmunkás képzettségűek (32,3, illetve 21,1%) aránya.

### Családi helyzet szerepe (SZ3)

Ötéves periódusban a külön élő házaspár esetében kétszer akkora a baleseti részvétel, mint a balesetmentes szereplés (2,2, illetve 1,1%). Fordított arány állapítható meg az egyedül élő özvegyek esetében (3,5, illetve 8,6%). Viszonylag magas az elváltan élők részvételi aránya a balesetesezők között (10,1, illetve 7,2%).

A megelőző évet vizsgálva kitűnik, hogy a balesetben részesek körében – saját kategóriájukon belül – legnagyobb arányban az elváltan külön élők (12,9%) és a szülőkkel együtt élők (10,9%) szerepelnek. Legkisebb részvételt az özvegyen élők (5,3, illetve 0,2%) jelenik. A két főcsoport között nincs lényegi eltérés. Más bűncselekmények áldozataihoz viszonyítva alacsonyabb a házassági vagy élettársi közösségben élők aránya (54,8, illetve 63,1%), és magasabb a szülői házban még egyedül (21, illetve 16,5), illetve elváltan (11,3, illetve 7,3%) élők részaránya (13. számú ábra).

#### Gyerekszám (SZ4)

A gyerekszám szerint nincs eltérés. A relatív többség esetében (a 2002-ben baleseti áldozatok 46,8%-ánál, más bűncselekmények áldozatainak 40,6%-ánál) nincs gyerek.

#### Munka szerepe

##### Jelenleg dolgozik? (SZ16)

Ötéves intervallumot figyelembe véve a teljes munkaidőben dolgozók és az alkalmi munkát végzők balesetbe keveredési aránya legalább kétszerese a részmunkaidőben munkát végzőkének és a nem dolgozókének.

Egyéves időszakot szem előtt tartva a nem dolgozók szignifikánsan térnek el a dolgozóktól, elsősorban az alkalmi munkát végzőktől, akiknek balesetbe keveredési aránya (12,5%) kétszerese a nem dolgozókének (6%). A teljes munkaidőben dolgozók legnagyobb arányban (69,4%) a közlekedési balesetek áldozatai között vannak. Őket követik az egyéb bűncselekmények áldozatai (54,4%), majd azok, akik 2002-ben nem voltak sértettek (48,6%), és a sort azok zárják, akik öt éven belül sem voltak sértettek (41,6%). A nem dolgozók esetében a sorrend fordított: legkisebb arányban (25,8%) a baleseti sértettek között szerepelnek, viszonylag legtöbben (54,4%) azok között vannak, akik öt éven belül nem váltak bűncselekmény áldozatává.

##### Miért nem dolgozik? (SZ17)

##### E felosztás alapján kiderül, hogy

- az ötéves időszakon belül a nem dolgozók kedvező megoszlását kizárólag a legnagyobb számarányt kiadó öregsgi nyugdíjasok adják. Különösen a tanulók mutatnak ebben a felosztásban kedvezőellen képet; továbbá hogy
- az egyéves terminusban végzett vizsgálódás szerint a különféle kategóriák más-más jellemzőket mutatnak. Legmagasabb a balesetbe keveredési aránya a tanulóknak (10,2%), legalacsonyabb a nyugdíjasoknak (5,1, illetve 4,7%). Az is megállapítható, hogy a 2002-ben közlekedési baleset ál-

dozatívó vált személyek körében – mind az ugyanebben az évben más bűncselekmény áldozatává váltak, mind az ebben az évben áldozattá nem váltak, mind az öt éven belül áldozattá nem vált többi személyhez képest – kiugróan alacsony az öregségi nyugdíjasok (18,8%, szemben a többi kategória 41–55% közötti értékeivel) és magas a munkanélküliek (25%, szemben a többi kategória 10–11,5%-os részesedésével) aránya.

### Lakóhely szerepe

#### Megkérdezett lakóhelye (I3)

Az öt éves időtartamot áttekintve a lakóépület jellege szerint nincs eltérés.

Az egyéves periódusban a két csoportba tartozók szignifikánsan különböznek egymástól, amit elsősorban a balesetezők körében a korszerű keres családi vagy társasházban lakók magas (12,7%), még inkább a falusi keres házban lakók alacsony (5,3%) részvételi aránya magyarázza.

#### Jogcíme jelenlegi lakásában (SZ6)

Az öt éves intervallumban vizsgálódva megállapítható, hogy a bérleti jogviszonyban élők csaknem kétszer olyan arányban reprezentáltak a nem balesetezők, mint a balesetezők között (4,5, illetve 2,6%).

Az utóbbi évben balesetezőket a balesetmentesekkel összehasonlítva nincs eltérés. A tulajdonos rokonakénti lakhatási jogcím azonban minden egyéb csoportnál inkább jellemzi a balesetekben részes vettekét. (Az ő arányuk 2002-beli balesetekre vonatkozóan 29%, az egyéb bűncselekmény áldozatainál 21%, a 2002-ben áldozattá nem váltak esetében 19,2%, az öt éven belül áldozattá nem váltak körében 18,4%.)

#### Ugyanebben a házban eltöltött idő (SZ7)

Az öt éven belüli balesetbe keveredési időtartamot szem előtt tartva megállapítható, hogy a 40 évnél több időt ugyanabban a házban eltöltők körében – a többiekkel egybevetve – fele akkora a balesetben részt vevők aránya (6,1, illetve 13%).

Egyéves baleseti periódust figyelve az tűnik ki, hogy az idő múlásával csökken a balesetbe keveredők aránya. Az egy–öt éve egyazon a helyen lakók aránya a balesetezők körében 10,4%, a 40 évnél régebben ugyanott lakónál ez a szám 4,8%.

#### Hat hónapnál hosszabb ideig azonos lakóhelyek száma (SZ5)

Öt éves periódusban nincs eltérés.

Egyéves időtartamot vizsgálva: a megkérdezésig eltelt élete során minél többet változtatva lakóhelyét, annál nagyobb arányban vett részt a bal-

eseteszők körében. Ez különösen a hat különböző lakhelynél mutat pregnáns különbséget: amíg a 2002-ben áldozattá váltak körében az arány 4,8%, az egyéb bűncselekmény áldozatává váltaknál 3,5%, addig a 2002-ben áldozattá nem váltak esetében e részarány 2,9%, az öt éven belül áldozattá nem váltaknál már csak 1,9%.

### Anyagi helyzet szerepe

Jelenlegi anyagi helyzetével elégedett? (SZ22)

Az anyagi helyzettel való elégedettség szerint nincs eltérés.

Saját háztartásának anyagi helyzete az országhoz képest? (O15)

Ötéves periódust figyelembe véve a két csoport között nincs eltérés.

Egyéves időtartamon belül a két csoport között szignifikáns eltérés mutatkozott: a választóvonal a felső 50%-ba tartozás. Aki saját anyagi helyzetét ennél gyengébbre minősítette, s minél gyengébbnek, annál kevésbé vett részt balesetben.

A 2002-es évet vizsgálva az egyes csoportok között nincs lényegi eltérés.

Van autója? (SZ13)

Ötéves időtartamot tekintve nincs szignifikáns eltérés, bár az autóval rendelkezők enyhén felülreprezentáltak a baleseteszők körében (57,5, illetve 42,1%) (14. számú ábra). A balesetnélküliek körében többségben vannak az autóval nem rendelkezők.

Egyéves perióduson belül a két csoport szignifikánsan elválik egymástól: akinek van autója, az inkább részesedik balesetben, mint az, akinek nincs. A többi csoporthoz viszonyítva is figyelemre méltó az eltérés: az autóval nem rendelkezők közül 2002-ben 37,1% volt baleset részese, egyéb bűncselekmények áldozatává 41,5%-uk vált, 2002-ben nem volt bűncselekmény áldozata 45%-uk, és az utóbbi öt évben nem volt bűncselekmény áldozata 59,7%-uk.

Autója értéke? (SZ14)

Ötéves időtartamot figyelembe véve nincs szignifikáns eltérés a személyi sérüléses balesetet elszenvedő és az ilyen balesetbe nem keveredők között, bár tendenciaszerűen jellemző, hogy az 500 ezer forint alatti járművek birtoklói a balesetmentesek, az ennél drágább járművek tulajdonosai a baleseteszők körében vannak többségben.

Egyéves intervallumon belül a két csoport szignifikánsan elkülönül, ezen túlmenően tendenciaszerűen is észlelhető, hogy minél nagyobb értékű valakinek az autója, annál inkább részesedik személyi sérüléssel nem járó balesetben.

## Kultúra, vallás

E témakörben két kérdés feltételére, illetve megválaszolására volt lehetőség. Megállapítható, hogy sem a kultúrkörhöz tartozás tekintetében (O22\_1), sem aszerint nem volt eltérés a két főcsoport között, hogy az oda soroltak vallási összejeveleteket látogatnak-e vagy sem (SZ24).

## Devianciák szerepe

### Alkoholfogyasztás gyakorisága (O1)

Elsőként arra látszik szükségesnek utalni, hogy a teljes magyar felnőtt lakosságot reprezentáló megkérdezettek 26,9%-a (több mint kétmillió ember) legalább heti gyakorisággal fogyaszt alkoholt, 33,9%-a ritkán ivónak tekintette magát, s 39,2% azt állította, hogy egyáltalán nem fogyaszt alkoholt.

Ötéves periódust követve: a vizsgálati mintában gyakorlatilag azonos nagyságban szerepelnek a ritkán ivók és az alkoholt egyáltalán nem fogyasztók. Az előbbi csoportban (tehát a ritkán ivók között) azonban majdnem kétszer annyian jelezték, hogy az elmúlt öt évben balesetnek voltak részei, mint az utóbbi csoportba tartozók.

Egyéves intervallumban vizsgálódva: az alkoholt egyáltalán nem fogyasztók aránya (39,9%) a balesetbe nem keveredettek körében (100%) meghaladja mind a rendszeresen ivók (26,6%, azaz +13,3%), mind a ritkán ivók (33,5%, azaz +6,4%) arányát. Másképp fogalmazva: az elmúlt évben személyi sérüléssel nem járó balesetbe keveredettek számarányából (100%) a rendszeresen ivók 30,6%-kal, a ritkán ivók 39,6%-kal, a nem ivók 29,7%-kal részesedtek. Szignifikáns különbségről azonban nem beszélhetünk.

Az is megállapítható, hogy az alkoholt soha nem fogyasztók legkisebb arányban a 2002-ben balesetbe keveredettek között szerepelnek (27,9%), őket követik az ugyanezen évben egyéb bűncselekmény sértettjeivé váltak (32,4%), majd a 2002-ben bűncselekmény sértettjeivé nem váltak (34,1%). Az absztinensek a legnagyobb arányban az utóbbi öt évben bűncselekmény áldozataivá nem váltak körében vesznek részt (42,1%).

### Alkoholfogyasztás után vezetett autót az elmúlt egy évben? (O2)

A megkérdezettek 4,3%-a (a teljes felnőtt populációra átszámítva ez kb. 344 ezer fő) vallotta be, hogy az elmúlt egy évben alkoholfogyasztás után vezetett autót, míg 44,3% (kb. 3,5 millió felnőtt) azt állította, hogy nem vezet autót. Ez azt jelenti, hogy a felnőtt lakosságon belül az autót vezetők köréből a mintasokaság 7,8%-a vezetett a vizsgált időszakban autót alkoholfogyasztás után.

Öt éves időszakot tekintetbe véve: akik alkoholfogyasztás után autót vezettek, azok körében szignifikánsan nagyobb arányban fordul elő balesetbe keveredés, mint azok körében, akik ilyet nem tettek. Legkisebb arányban azok keveredtek balesetbe, akiknek nincs autójuk.

Egy éves periódusban a megállapítás teljes mértékben megegyezik a személyi sérüléses baleseti részvételnél mondottakkal: akik az elmúlt egy év folyamán alkoholfogyasztás után autót vezettek, szignifikánsan inkább vettek részt balesetben, azokhoz képest, akik ilyen tiltott magatartást nem tanúsítottak. Legalacsonyabb arányban ezúttal is azok szerepeltek balesetben, akik nem vezettek autót.

A 2002-ben balesetbe keveredettek 11,6%-a állította, hogy egyszer, további 2,3%-a, hogy többször vezetett alkoholfogyasztás után autót. Az egyszeri alkoholfogyasztás utáni vezetés aránya lényegesen magasabb a közlekedési balesetbe keveredettek körében, mint a többi kategóriában (10. számú táblázat).

Volt már gyanúsított rendőrségen? (O5)

A megkérdezett mintasokaság 6,3%-a (a valószínűleg kb. félmillió felnőtt) állította azt, hogy eddigi élete során – gyanúsítottként – már kapcsolatba került a rendőrséggel.

Öt évi időtartamot szem előtt tartva a valaha gyanúsítottak körében csaknem kétszer olyan gyakran fordult elő balesetbe keveredés, mint az ilyen nyomozati eljárásban részt nem vettek körében.

Egyévi távlatot elemezve kiderül, hogy tendenciában a személyi sérüléssel végződő baleseti részvételnél megállapított összefüggés érvényesül: akik gyanúsítottként már szerepeltek a rendőrségen, azok körében (ha ezúttal nem szignifikánsan is) nagyobb számarányban (9,7%) voltak az utóbbi egy évben személyi sérüléssel nem járó balesetnek részesei, azokhoz képest, akiknek nem volt ilyen ügyük a rendőrségen (6%).

A 2002-ben személyi sérüléses baleset áldozatai között szereplők körében csaknem négyszer annyian (16,3%) voltak olyanok, akik korábban gyanúsítottként jártak a rendőrségen, mint azok körében, akik az utóbbi öt évben nem voltak bűncselekmények sértettjei (4,6%). Érdekes megemlíteni, hogy akik 2002-ben más bűncselekmények áldozatai voltak, azok körében éppúgy 10% alatt maradt a korábban már rendőrségi gyanúsítottak aránya (9,7%), mint azok körében, akik 2002-ben nem voltak bűncselekmények áldozatai (8,6%).

Szabálysértési eljárás indítása az elmúlt egy évben (O16\_B)

A vizsgálatba bevontak 3,1%-a szerint a legutóbbi 12 hónap folyamán indult ellenük szabálysértési eljárás (ez a magyar lakosság létszámán belül mint-

egy 250 ezer embert tesz ki), és a megkérdezettek 2,2%-a (kb. 175 ezer fő) azt állította, hogy ennek során meg is büntették.

Ötéves időtartamban vizsgálódva rögzíthető: bár a nem megfelelő elemszám miatt matematikai-statisztikai módszerrel az állítás nem támasztható alá, azonban tendenciaként elfogadható: a balesetbe keveredettek között több mint háromszor annyian szerepelnek a szabálysértési eljárás alá vont és ott megbüntetett, több mint kétszer annyian a szabálysértési eljárásba vont, ám ott meg nem büntetett személyek, mint azok, akik ilyen eljárásnak nem voltak részesei a legutóbbi egy évben.

Egyévi időszakot figyelembe véve viszont a két csoport között szignifikáns eltérés mutatkozik. A balesetbe keveredettek körében a szabálysértési eljárásban felelősségre vontak aránya 17,9%, az ilyen eljárás alá vont, de meg nem büntetettek 26,9%-os, míg a szabálysértési eljárás alá nem vontak 7,1%-os részaránnyal képviseltetik magukat.

A 2002-ben balesetbe keveredettek 16,3%-át büntették meg már egyszer korábban szabálysértési eljárás keretében. Ez az arány a 2002-ben egyéb bűncselekmény áldozatává váltak esetében 1,8%, a bűncselekmény áldozatává 2002-ben nem váltaknál 3,1%, az öt éven belül bűncselekmény áldozatává nem váltak esetében 1,3%.

Összegezve: Mind az ötéves, mind az egyéves közlekedési előélet részben ismert összefüggéseket erősít meg. Ilyenek a fiatalok fokozott veszélyeztetettsége, a rendszeresen munkába járók nagyobb sérülékenysége, az időskori nagyobb biztonság a közutakon is (bár ezt – empirikus ismeretek hiányában – sokan tagadják). Vannak olyan összefüggések, amelyekről korábban nem volt tudomásunk, s amelyek számos baleset magyarázó faktoroként kezelhetők. Ilyen az alkoholfogyasztási szokások és a balesetbe keveredés közötti szoros kapcsolat.<sup>10</sup> Ezt a – jogkövetés szempontjából legalábbis – deviáns magatartást, sőt mi több: beállítódást valószínűsíti az említetteken túl a balesementesekhez képest gyakori jogszabályszegő előélet. Vizsgálatunk eddig megismert eredményei szerint azonban a legszorosabb kapcsolatot a balesetező, illetve balesementes múlt, valamint az egyéb bűncselekményi viktimizáció között állapítható meg. A felmérés eloszlat minden kétséget: a *sértetté* válás nem a *véletlen műve*, hanem sokoldalú, egyfelől életmódbeli, másrészt viselkedésbeli predispozíció következménye. Ez többé-kevésbé az adott társadalmi elvárásokhoz és

10 Itt nem árt ismétellen megjegyezni: a megkérdezett saját véleményének rögzítésére került sor, amikor azt állította, hogy árhíbján kívül keveredett balesetbe. A balesetek körében különösen gyakran vizsgált kérdés, hogy ki felelős egy-egy sérülés előidézéséért. Ismét korábbi kutatási tapasztalatainkra hivatkozunk: a gyalogosoknak mintegy 70-80%-a szülőcsúszóval való magatartással elkerülhette volna a balesetét, és mintegy fele jogilag is vétkes volt (szabálysértéssel közzeljáró balesetben), bár a büntetőeljárásban az áldozati oldalon szerepelt.

a saját képességeikhez mért inadekvát viselkedésben manifestálódnak. A viktimizációs predispozícióval rendelkező egyének a többségnél kevésbé képesek megfelelni a külvilág elvárásainak, amit az is jelez, hogy a többségnél lényegesen nagyobb számban van közöttük olyan személy, aki korábban már a rendőrség érdeklődési körébe került. Ezért nemcsak a szándékos, de a mindennapi élet részét képező gondatlan bűncselekményeknek, sőt ezek úgynevezett előcselekményeinek is az átlagembernél inkább válnak részeseivé.

## VÉLEMÉNYEK

A következőkben a köz- és biztonságérzet néhány fontos jellemzőjét vettük szemügyre, azt kutatva, hogy a balesetmentes és az önhibájukon kívül az elmúlt öt évben, továbbá 2002-ben személyi sérüléssel járó balesetben részes személyek között van-e eltérés, és ha igen, hol.

### *Az általános közérzet szerepe (K1A, K1B, K2C)*

Az öt éven belül személyi sérüléses balesetben részes és balesetmentes csoport éppúgy, mint a 2002-ben akár baleset, akár egyéb bűncselekmény áldozatává vált, akár bűncselekmény áldozatává nem vált személyek csoportjai teljesen azonos véleményen vannak (tehát semmiben nem térnek el a lakosság általános véleményétől), ha közérzetének jelenét, az elmúlt öt év alatt megélt és az elkövetkező öt évben várható változásait vizsgáljuk.

E kérdéscsoporton belül nincs eltérés a koccanásos balesetekben részt vevő és az ilyen balesetekben nem szereplő személyek között, ugyanakkor teljes az egyezés a korábban vizsgált kategóriával. Tendenciaszerűen az állapítható meg, hogy – ellentétben a korábban részletesen tárgyalt csoporttal – ezúttal a koccanásos balesetbe keveredettek kedvezőbben nyilatkoznak, mint a balesetnélküliek.

### *Biztonságérzet – általában*

A rendőrség, továbbá a közbiztonság állapotáról az öt éven belül, továbbá 2002-ben személyi sérüléses balesetbe keveredett és az ilyen eseményektől mentes személyek összehasonlítása során meglehetősen árnyalt képet alakíthatunk. A következőkben erről számolunk be.

A következő kérdések megválaszolása után áll össze a végső következtetés.

*A rendőrség ma képes garantálni a közbiztonságot? (K5)*

Az ötéves intervallum alapján adódó tendencia a következő: akinek volt balesete, inkább véli úgy, hogy a rendőrség nem képes garantálni a biztonsá-

got 37,9%), mint akinek nem volt (31,7%), a balesetmentes többségben van mind a rendőrségről közepes bizonyítványt kiállító (50,8, illetve 47,1%) vagy pozitív álláspontot (17,5, illetve 15%) elfoglalók körében.

A 2002-es évi tapasztalatok és a rendőrségi tevékenység viszonyát a 11. számú táblázat érzékelteti.

A 2002-ben közlekedési baleset áldozatává vált sértek vannak a legrosszabb véleményrel a rendőrségről, míg azok nyilatkoznak a legkevésbé elítélően a rendőrség tevékenységéről, akik az elmúlt öt évben nem voltak áldozatok.

Jelenlegi közbiztonsági helyzete? (K6)

Az öt éves intervallum szerinti tendencia, mint az előzőekben: a balesetezők között többségben vannak azok, akik a jelenlegi közbiztonsági helyzetet inkább rossznak tartják (42,2, illetve 33%). Akik közepesnek tartják, azok körében nagyobb arányban vannak a nem balesetezők (53,7, illetve 48%). Akik inkább jónak tekintik: szintén többségben balesetnélküliek (13,3, illetve 9,8%) (12. számú táblázat).

A 2002-es évről szerzett információk lényegében a korábbi álláspontot támasztják alá.

Az ország közbiztonsági helyzete az elmúlt öt évben (K8)

Az e kérdésre adott válaszok alapján megállapítható, hogy aki szerint romlott a közbiztonság ez elmúlt öt évben, azok között nagyobb arányban vannak a balesetezők (39,8%), mint a balesetmentesek (35,1%). Akik szerint nem változott, azok körében többségben vannak a balesetmentesek (45,6, illetve 40,3%). A 2002-es adatok is ugyanezt a megállapítást erősítik meg.

Közbiztonsági helyzet a következő öt évben (K9)

Azok körében, akik már voltak baleset részesei: nagyobb arányban számítanak a jövőbeli közbiztonság romlására (21,8%), mint akik ilyen eseménynek nem voltak részesei (19,5%). Azok között, akik szerint a helyzet nem fog változni, szintén többségben vannak a balesetnélküliek (40,4, illetve 38,4%).

Közbiztonsági helyzet az EU-csatlakozás hatására (K10)

Az EU-csatlakozás hatására várható közbiztonság-változás elemzése során ismét a balesetezők körében voltak többen azok, akik a romlást prognosztizálták (23,4, illetve 20,7%). Akik szerint a helyzet nem fog változni vagy javulni fog: enyhe többségben már a balesetmentesek voltak.

Kevesebb vagy több bűncselekmény lesz-e az EU-csatlakozás után? (K12\_1)

A számok közötti különbséget tekintve nagyon csekély eltéréssel, de a már korábban megismert tendencia érvényesül akkor is, ha azt kérdeztük: keve-

sebb vagy több bűncselekmény következik-e be az EU-csatlakozás után. Aki szerint kevesebb, azok többségben voltak a balesetnélküliek között (29,4, illetve 26,1%). Aki szerint ugyanannyi vagy több, azok a balesetezők körében szerepeltek enyhe többséggel.

Az autólopás problémát jelent Magyarországon? (K21\_A)

Bár az autólopást a balesetben részes és balesetmentes interjúalanyok többsége egyaránt problémának tekinti, mégis, a balesetezők köréből többen válaszolnak határozott igennel (79,7%), mint a balesetmentesek közül (72,9%). A közepes problémára voksoló válaszadók (20,6, illetve 16,3%) és az e jelenséget problémának nem tekintők (6,5, illetve 4%) között már a balesetmentesek vannak többségben. Azok körében, akik 2002-ben váltak baleset áldozatává, kiugróan magas (61,3%) azoknak az aránya, akik ezt a jelenséget nagyon nagy problémának tartják (a többi csoportban az arány nem haladja meg a 44%-ot, de akik öt éven belül nem voltak bűncselekmény áldozatai, azok körében ez a szám „csak” 39,4%).

A szervezett bűnözés problémát jelent Magyarországon? (K21\_C)

Az előbbi helyzet ismétlődéseként, bár a szervezett bűnözést mind a balesetezők, mind a balesetmentesek többsége problémának tartja, mégis nagyobb arányban vannak közöttük a balesetben már korábban részt vevők (74, illetve 66,9%). A közepes problémát jelzők (20,6, illetve 15,4%) körében a balesetnélküliek vannak többségben.

Az erőszakos bűnözés problémát jelent Magyarországon? (K21\_F)

Az ötéves intervallum vizsgálata során a korábbi tendenciaszerű összefüggés ismétlődik. A 2002-es összehasonlításban azonban a négy csoport között nincs elérés.

A lopások problémát jelentenek Magyarországon? (K21\_G)

Nincs elérés a két csoport között.

Összegezeként megállapítható, hogy az általános biztonságérzetről alkotott véleményt megtestesíteni hivatott kérdések megválaszolása során egyetlen esetben sem volt megállapítható szignifikáns eltérés a korábban balesetbe keveredett és a balesetmentes megkérdezettek között, mégis lényeginek tekinthető az a megfigyelés, miszerint az emberek legszélesebb körét érintő lopások megítélésének kivételével valamennyi egyéb esetben a balesetben már részt vettek a szóban forgó jelenséget súlyosabb problémának tartják, mint a balesetmentesek, bűnözés szempontjából pedig mind a múltat, mind a jövőt – benne Magyarország EU-csatlakozásának a bűnözés alakulására

vonatkozó esélyét – a korábban már balesetet átéltek a balesetmenteseknél sötétebben látják, kedvezőtlenebbnek tartják. A 2002-es adatokban szereplő négy csoport összehasonlítása során pedig arra a konklúzióra juthatunk, hogy az öt éven belül áldozottá nem vált személyek szorongási szintje lényegesen alacsonyabb a másik három csoportba sorolt egyénekénél.

Az egy éven belül koccanásos balesetekben részt vevő és az ilyen balesetekben nem szereplő személyek között e kérdéscsoporton belül nincs eltérés, ugyanakkor teljes az egyezés a korábban vizsgált kategóriával. Ez alól egyetlen kivétel adódik: akik voltak koccanásos baleset résztvevői, azok valamivel kedvezőtlenebbül nyilatkoztak a rendőrség közbiztonsági tevékenységéről, mint azok, akik nem keveredtek ilyen szituációba.

### A környezeti közérzet szerepe

A kérdéskörbe tartozó vélemények motivációs szempontból alapvetően két részre oszthatók. Az első csoportban olyan környezeti szempontok szerepelnek, amelyekért valaki – a másik ember – sokak szerint felelőssé tehető.

A kérdések második csoportja olyan adottságokat sorol fel, amelyekkel az ott lakóknak együtt kell élniük, a helyzet befolyásolására nincs, vagy alig van módjuk és esélyük.

Az első csoportban a következő kérdések szerepeltek:

Szeret jelenlegi lakóhelyén lakni? (K32)

– Lakókörnyezeti probléma:

- a) Utcai zaj? (K36\_2),
- b) Cigányok? (K36\_3),
- c) Drogozás? (K36\_4),
- d) Fegyverrel ellátott autósok? (K36\_5),
- e) Hajléktalanok, kéregetők? (K36\_6),
- f) Részegek? (K36\_9).

A legfontosabb eredményekről a 13. számú táblázat ad áttekintést.

Külön említést érdemel a következő kérdés:

Lakókörnyezeti probléma: Fegyverrel ellátott autósok? (K36\_5)

Általában (a megkérdezettek összességében) nagyjából azonos arányban vannak azok, akik ezt nem tartják problémának (40%), mint azok, akik ezzel ellentétes véleményen vannak (36,6%). A többiek (23,3%) nem foglaltak állást, illetve nem mutattak érzelmi viszonyulást a felvetett kérdéshez.

A 2002. évi adatok egybevetése során azonban – különösen a szélső értékek összehasonlítása során – figyelemre méltó eltérések adódtak. Erről a 14. számú táblázat tájékoztat.

A számadatok jól jelzik azt a különbséget, ami a 2002-ben balesetbe keveredett és különösen az elmúlt öt évben bűncselekmény áldozatává nem vált személyek toleranciaszintje között húzódik. Azt, hogy mennyire nem speciális autós problémáról, hanem a környezet kellemetlenségeivel szembeni tűrőképességről van szó, az jelzi, hogy a *Lakókörnyezeti probléma: hajléktalanok, kéregetők?* (K36\_6), valamint a *Lakókörnyezeti probléma: részek?* (K36\_9) kérdéssel kapcsolatban a 14. számú táblázatban is bemutatott eltérések ismétlődnek meg.

A második csoportban a következő kérdések szerepeltek:

Lakókörnyezeti probléma:

- Rossz közvilágítás? (K36\_7),
- Munkalehetőségek hiánya? (K36\_8),
- Utcai, zöldvezetési személ, szenny? (K36\_10),
- Túl sok külföldi, menedékkérő? (K36\_11),
- Unatkozó fiatalok? (K36\_12).

A legfontosabb eredményekről a 15. számú táblázat ad áttekintést.

Összegezve: A kérdések első csoportja lehetőséget nyújtott arra, hogy az egyén a bajokért valaki más személyt okolhasson, míg a második csoport alapján, bár személyekről szólt, azonban a bennünket körülvevő rendszert lehetett minősíteni.

A kérdésekre adott válaszok megoszlása azt is mutatja, hogy az öt éven belül személyi sérüléses balesetet elszenvedettek egyrészt sokkal szívesebben projektálják problémáikat valamely személyre, másrészt – a balesetmentesekhez képest – magas a hezitáló, dönteni nem tudó vagy nem akaró személyek aránya; a balesetmentesek viszont a rendszerkritikában felülműlják a balesetezőket. Hangsúlyozni kell e helyütt is: sehol nem volt szignifikáns eltérés, azonban – néhány kivételtől eltekintve, ahol a két csoport között semmiféle eltérés nem volt megállapítható – a tendencia egyértelmű.

Az egy éven belül vizsgálódva e kérdéscsoporton belül nincs szignifikáns eltérés a koccanásos balesetekben részt vevő és az ilyen balesetekben nem szereplő személyek között. Megjegyzendő: az ellentétes tendencia ezúttal is következetesen érvényesül. A munkalehetőségek hiányától eltekintve valamennyi más esetben a probléma „környezetre hárítósa” tendenciaszerűen ismét inkább a koccanásos balesetekben részt vevők részéről megfigyelhető, azonban matematikai-statisztikai eszközökkel ennek törvényszerűsége ezúttal sem igazolható.

### *Biztonságérzet – közvetlen környezetben*

A közvetlen környezet biztonságérzete különösen fontos tényező abból a szempontból, hogy az ember miként éli meg mindennapjait, milyen beállítód-

dással viszonyul környezetéhez. Minden jel szerint a hatás kölcsönös, tehát az ember környezetiével kapcsolatos viselkedése is visszahat biztonságérzete alakulására.

A kérdéskört a következő tematizálásban, ismét az öt éves (I. csoport), az egy éves periódus (II. csoport), és ahol indokolt: a 2002-es áldozattá váltak (III. csoport) válaszai szerint elemeztük.

#### Biztonságos a lakókörnyezete? (K33)

Mindkét időtartamban a balesetmentesek körében magasabb volt a pozitív választ adók aránya (az I. csoportban balesetező igen: 62,7%, balesetmentes igen: 67,3%; a II. csoportban balesetező igen: 64%, balesetmentes igen: 67,4%).

#### Sötétedés után lakását, házát elhagyja? (K38)

Az I. csoport tagjai körében minél gyakrabban jár ki valaki sötétedés után, annál nagyobb arányban kerül a balesetbe keveredők közé, és fordítva.

A II. és III. csoport esetében a balesetezők ezúttal is sokkal gyakrabban hagyják el lakásukat sötétedés után, és az esti-éjszakai külső tartózkodás számának csökkenésével fokozatosan növekszik a balesetmentesek részaránya.

#### Hogyan változott lakókörnyezete az elmúlt öt évben? (K34)

Az I. csoportba tartozók közül, azok között, akik úgy érzik, hogy romlott, a saját hibából megsérültek aránya 23,3%, akik szerint nem romlott, azok körében ez az arány 14,3% (az átlag: 14,5%). Ugyanez az összefüggés sem a koccanásos balesetek résztvevői (II. csoport), sem a 2002-es viktimizációs részvétel (III. csoport) szerinti elemzés során nem jelentkezett.

#### Hogyan változik lakókörnyezete biztonsága a következő öt évben? (K35)

Az I. csoportnál, azok között, akik úgy érzik, hogy romlani fog, a saját hibából megsérültek aránya 16,1%, akik szerint nem fog romlani, azok körében ez az arány 9,0% (az átlag: 9,2%). A II. csoport, azaz a koccanásos balesetek résztvevői valamivel optimistább jövőképpel rendelkeznek, mint az ilyen balesetbe nem keveredett társaik. A III. csoportban a 2002-ben bármilyen cselekmény folytán áldozattá váltak jövőképe rosszabb (11,3, illetve 11,7%), mint azoké, akik 2002-ben nem voltak áldozatok (9,9%), illetve az utóbbi öt évben nem voltak áldozatok (6,2%).

#### Lakókörnyezeti probléma: bűnözés? (K36\_1)

Az I. csoport tagjai körében a baleseti résztvevők nagyobb arányban (29,4%) tartják problémának a bűnözést, mint a balesetmentesek (24,9%).

Hasonló a helyzet a II. csoportba tartozók összehasonlítása során is (balesetező: 30,6%, balesetmentes: 24,6%). Tekintettel arra, hogy a hezitáló, döntésképtelen személyek száma is valamivel kisebb a balesetmentesek körében, ezért a bűnözést mint lakókörnyezeti problémát elutasítók körében – mind az I., mind a II. csoportban – a balesetmentesek még inkább eltérnek a balesetezőktől. A III. csoportban – a többiekhez képest – felülmúlően magas arányban (32,2%) vélik úgy az öt éven belül áldozottá nem vált személyek, hogy a bűnözés egyáltalán nem probléma (a többieknél ez az arány 18,5–23% között változik).

Az ország többi részéhez képest mennyi bűncselekményt követnek el? (K37)

Mind az I., mind a II. csoportban a balesetmentesek körében néhány százalékkal jobban vannak olyanok, akik úgy vélik: saját szűkebb pártijuk bűnügyi helyzete jobb, mint ami az ország többi részében tapasztalható. Saját környezetük bűnügyi helyzetéről mind a személyi sérüléssel, mind a koccanásos balesetek részesei az előbbiekhez képest rosszabb bizonyítványt állítanak ki.

Összegezve: az öt éves balesetezési adatok fényében azt mondhatjuk, hogy a balesetmentesek még akkor is következetesen nagyobb biztonságérzetéről tesznek tanúbizonyságot, ha tudjuk: a két csoport között szignifikáns eltérés ezúttal sem mérhető.

A koccanásos balesetek kapcsán kapott kép meglehetősen ellentmondásos. A balesetmentesek egyrészt kevésbé érzékenyek magára a jelenségre, másfelől a balesetezőkhöz képest – globálisan – rosszabb véleményvel vannak a bűnözési helyzetről, annak változásáról, ugyanakkor saját környéküket az ország többi részéhez képest kisebb arányban tartják kevésbé biztonságosnak, mint a másik csoport. A 2002-es adatok összehasonlítása során lényegében csak az tűnt fel, hogy a tartósan áldozottá nem váltak különülnek el több változó esetében a többi három csoporttól.

### *Mindennapi szorongásaink a bűnözéstől*

Vizonyítási alap: Volt-e az elmúlt öt évben személyi sérüléssel baleset áldozata?

Az előzőekben már bepillantást kaphattunk abba, miként vélekedik a két nagy csoport a bűnözésről. A továbbiakban arra keressük a választ, hogy van-e eltérés a balesetező és a balesetmentes csoport között a bűnözés napi megélése terén (16. számú táblázat).

- *Mindennapi életét befolyásolja a bűnözés?* (K41),
- *Szokott arra gondolni, hogy betörhetnek a lakásába?* (K42),
- *Biztonságosnak tartja lakóhelye közvetlen környezetét?* (K46),

- Biztonságban érezné magát lakása környékén egyedül, sötétedés után? (K47),
- Elképzelhető, hogy lakása közelében, utcán bántalmazzók? (K48\_1),
- Elképzelhető, hogy lakása közelében, lakóépületen belül bántalmazzók? (K48\_2),
- Elképzelhető, hogy betörnek a lakásába? (K48\_3),
- Van lakókörzetében olyan hely, ahová bűnözéstől való féelme miatt nappal nem szívesen menne? (K49),
- Van lakókörzetében olyan hely, ahová bűnözéstől való féelme miatt sötétben nem szívesen menne? (K50),
- Előfordul, hogy bűnözéstől való féelme miatt nappal nem mer lakásából kimenni? (K51),
- Előfordul, hogy bűnözéstől való féelme miatt sötétben nem mer lakásából kimenni? (K52),
- Előfordul, hogy lakásában éjjel fél a bűnözőktől? (K53),
- Megtörténhet, hogy becsületeében megsértik? (K56\_2),
- Megtörténhet, hogy testi sértés áldozata lesz (könnyű sérüléssel)? (K56\_3),
- Megtörténhet, hogy testi sértés áldozata lesz (súlyos sérüléssel)? (K56\_4),
- Megtörténhet, hogy gyermekét az iskolában komolyabb fizikai sérelem éri? (K56\_5),
- Megtörténhet, hogy zaklatják, molesztálják? (K56\_6),
- Megtörténhet, hogy betörnek a lakásába? (K56\_7),
- Megtörténhet, hogy ellopják pénztárcáját a pénzével? (K56\_8),
- Megtörténhet, hogy valamilyen más értékét lopják el? (K56\_9),
- Megtörténhet, hogy üzleiben, vendéglőben túlszámláznak? (K56\_10),
- Megtörténhet, hogy ellopják autóját, gépjárművét? (K56\_11),
- Megtörténhet, hogy valaki az életére tör? (K56\_13),
- Megtörténhet, hogy tulajdonát, értéktárgyát megrongálják? (K56\_14),
- Megtörténhet, hogy kutyaharapás áldozata lesz? (K56\_17),
- Megtörténhet, hogy kellemetlen viselkedéssel (hangoskodás) megzavarják? (K56\_18),
- Eszébe jut, hogy bűncselekmény áldozata lehet? (K57).

Összegezve: az előzőekben felsorolt, szorongáskeltésre alkalmas lehetőségek közül csaknem valamennyiben – ahol ilyen különbség volt – a két csoport között legalább tendenciaszerű (két esetben pedig szignifikáns) különbség mutatkozott. Mind a tendenciaszerű, mind a szignifikáns eltérések arra utalnak, hogy a korábban balesetbe keveredett személyek körében nagyobb arányban található a szorongó, sőt többnyire a bizonytalankadó, a veszély valós nagyságáról véleményt alkoini képtelen személyek. A veszély közeliséget elutasítók között ugyanakkor a balesetező múltot nem jelző személyek for-

dultak elő nagyobb arányban. A 2002-es viktimizációt elemző kérdésekre adott válaszok összehasonlítása során azonban az is megállapítható, hogy a bűncselekmény áldozatává válástól kevésbé tartanak az ebben az évben közlekedési baleset, mint az egyéb bűncselekmény áldozatává váltak. Ezt a következő néhány példa érzékelteti (17., 18., 19., 20., 21. számú táblázati).

Speciális megközelítés:

Megtörténhet, hogy személyi sérüléses baleset áldozata lesz? (K56\_1)

A fellelt kérdésre adott válaszok a 22. számú táblázatban látható megoszlást mutatják.

A számadatok azt jelzik, hogy az ország felnőtt lakossága nagyjából három, egyenlő lélekszámú csoportba sorolható, ha azt kérdezzük: megtörténhet-e, hogy személyi sérüléses baleset áldozata lesz a jövőben. A teljes magyar felnőtt lakónépességre kivetítve megállapítható, hogy mintegy 2,4 millióan vélik úgy, hogy baleset részeséivé válhatnak. Ennél valamivel többen, kb. 2,5 millióan nem tudnak állást foglalni (esetleg, talán elképzelhetők), és nagyjából három millió azon felnőttek száma, akik úgy vélik, őket az ilyen esemény elkerülheti.

Ez a vélemény meglehetősen stabil, és számos, a vélekedési befolyásolni képes tényezőtől független. Így nem gyakorol a véleményalkotásra hatást, hogy milyen a jelenlegi közérzete, előző öt évben hogyan változott a közérzete, független attól, hogy anyagi helyzete az elmúlt öt évben változott, ugyancsak nem befolyásolja a jelenlegi életével való elégedettség mértéke, a következő öt évbe vetett reményei, a közbiztonsági helyzet elmúlt és következő ötévi, majd az Európai Unióhoz történő csatlakozás utáni változásáról alkotott véleménye. De független az áldozattá válás lehetőségéről kialakított önkép a közvetlen szociális (K31) közzeggel való kapcsolatától is.

További vizsgálatokat indukál ez a mindenféle környezeti befolyástól független, nagyon stabilnak látszó vélemény, ami természetesen determinálja az emberek a környezetével szembeni beállítódását. Nincs kétségünk azt állítani, hogy a viktimizáció egyik legfőbb veszélyét magában rejtő, úgynevezett sebezhetetlenségi mítosz<sup>11</sup> a teljes magyar lakosság egyharmadát eleve védekezésképtelenné teszi a váratlan közlekedési balesetekkel szemben.

Ezt a sebezhetetlenségi mítoszt törheti meg egy-egy áldozattá válási történet (23. számú táblázati).

Az adatok arra utalnak, hogy az, aki 2002-ben közlekedési baleset áldozata lett, a többi csoportnál inkább tartja valószínűnek azt is, hogy a későbbiekben ismét közlekedési baleset áldozatává válhat.

Az okosági tényezők után kutatva a következő elemzéseket végeztük el.

<sup>11</sup> Kornél László: *Félelem a bűnözésről*. KJK, Budapest, 1995

### Van autója? (SZ13)

Bár a két csoport között szignifikáns a különbség, ezt elsősorban a jövőbeli baleseti részvételben az autóval nem rendelkezők magabiztossága magyarázza. Ők kevésbé érzik úgy, hogy balesetbe keveredhetnek, autóval rendelkező társaikhoz képest.

### Autója értéke? (SZ14)

Nincs különbség aszerint, hogy az egyénnek milyen értékű jármű áll rendelkezésére, ha azt vizsgáljuk: elképzelhetőnek tartja-e, hogy személyi sérüléssel baleset áldozata lesz a jövőben.

### Lakókörnyezeti probléma: bűnözés? (K36\_1)

A lakókörnyezeti problémák közül a bűnözés kapcsolatot jelez a baleset áldozatává válástól való félelemmel. Azok között, akik a bűnözést napi lakókörnyezeti problémaként élik meg, inkább vannak olyanok, akik félnék a baleset áldozatává válástól.

Az előbbi – tehát pozitív – kapcsolat figyelhető meg az utcai forgalom és zaja, a cigányok, a drogfogyasztók és drogfüggők, fokozott mértékben a fegyverrel ellátott vezetők autók, kisebb mértékben a hajléktalanok, kéregetők, a nem megfelelő közvilágítás, a munkalehetőségek hiánya, a részek, a közterületeken található szemét és szenny, a túl sok külföldi és menedékkérő pályázó, továbbá – fokozott mértékben – az unatkozó, semmittevő fiatalok kapcsán.

Ok-okozati összefüggést e helyütt még nem érintve az állapítható meg, hogy aki a civilizációs – elsősorban a városi környezetre jellemző – környezeti terhelést nehezebben viseli, erről – függetlenül személyes impresszióitól – általában rossz a véleménye, az – méghozzá valamennyi mértékben szignifikánsan – inkább tart attól, hogy baleset áldozatává válhat.

Ugyanebben a körben szignifikánsan nagyobb számban vannak olyanok, akik szerint az ő lakókörnyezetében több bűncselekményt követnek el, mint másutt.

Mivel gyakrabban hagyja el valaki a lakását sötétedés után, annál inkább érzi balesetveszélyben is magát (K38). Azok körében, akik nem szeretnek be vagy fel különféle extra lakásbiztonsági eszközöket, nagyobb számban vannak a félelemmentes közlekedők. Egyedül a házőrző kutya tartása során nem mutatkozik különbség a két csoport között. Ebből következően megállapítható: a lakáson belüli, idegenek támadásától való magasabb szorongásszint együtt jár a balesetbeli részvételtől való félelem nagyobb gyakoriságával.

Ugyanez figyelhető meg a mindennapi életet befolyásoló bűnözéstől való és a balesetbe keveredési félelem kapcsolata esetén: a kétfajta szorongós szignifikánsan pozitív kapcsolatot jelez (K41). A megállapítás jellemző a bűnözéstől való félelem általunk kiemelt alkategóriára is: a belőréstől, a megátadástól való félelem eloszlására is.

Azok, akik biztonságosnak tartják közvetlen lakókörnyezetüket (nappal és sötétedés után is), kevésbé tartanak attól, hogy baleset áldozatává válhatnak. Sokkal nagyobb arányban fordulnak elő a bűnözéstől való gyakori félelmükben lakásukat akár nappal, akár éjjel is csak szorongva elhagyók között a közlekedési balesetekről szorongók.

Azok között, akik attól félnek, hogy személyi sérüléssel baleset áldozatává válhatnak, magas szignifikanciaszinten találhatók a más bűncselekmény elkövetése miatt aggodók is. Így azok is, akik attól félnek, hogy becsületsértést követnek el velük szemben, könnyű vagy súlyos sérüléssel járó testi sértés áldozatává válnak, gyermeküket valamilyen komolyabb sérelem éri az iskolában, zaklatják vagy molesztálják stb., sőt attól is, hogy megtámadja vagy megharapja egy kutya. Ez a 2002-ben baleset áldozatává vált személyek esetében is pregnánsan jelenkezik. A közlekedési balesetbe keveredés tehát – legalábbis bizonyos időtartamon belül – leépíti az általánosságban érvényesülő séríhetetlenségi mítoszt is.

Azok, akik úgy vélik, hogy a következő évben nem lesznek személyi sérüléssel baleset áldozatai, szignifikánsan inkább azok közül kerülnek ki, akik elégedettek a rendőrség közbiztonsági munkájával, továbbá azok közül, akik a jelenlegi közbiztonsági helyzettel többé-kevésbé elégedettek.

Azoknak a körében, a lakókörnyezetük biztonságáról kialakított képük (K33) inkább pozitív, szignifikánsan nagyobb arányban vannak jelen olyanok, akik nem számítanak arra, hogy a közeljövőben baleset áldozataivá válhatnak.

Ugyanez az összefüggés található akkor is, ha a lakókörzet közbiztonságának elmúlt (K34) vagy elkövetkező (K35) öt évi változásáról kértünk véleményt.

A balesetekről kevésbé szorongók körében kisebb arányban szerepelnek olyanok, akik önvédelmük érdekében különféle extra erőfeszítéseket tesznek, vagy ilyen terveznek (K58).

Az, aki az elmúlt öt évben más hibájából balesetben megsérült, inkább véli úgy, hogy a későbbiekben is ugyanilyen baj érheti. Az összefüggés – ha nem ennyire markánsan is, de – ellenkező irányban is jellemző: akikkel az előző öt évben nem fordult elő effajta baleset, azok közül kevesebben vannak olyanok, akik egy ilyen eseményt magukkal szemben valószínűsítenenek. Azok pedig, akik nem nyilatkoztak arról, hogy történt-e velük ilyen esemény,

azok közül kerülnek ki legnagyobb arányban egy lehetséges későbbi baleseti részvételtől határozottan nyilatkozni nem képesek vagy nem akarók (a bizonytalanok). A bizonytalanok a balesetmentesekhez képest valamivel nagyobb arányban fordulnak elő azok között is, akik már részesei voltak balesetnek.

Az egy évre visszatekintő koccanásos baleseti részvétel szerinti kategorizálva az előbbi kérdéscsoporton belül általában nincs eltérés, így a korábbi kategóriában jelentős ellérést mutató K46, K48\_3, K50 és K56\_14 esetében sem. A balesetezők körében azonban ezúttal is nagyobb arányban szerepelnek szorongók. Kiegyenlítettség csak a K50, K52, K53 kérdések esetében mutatkozik.

Figyelemre méltó az eltérés a K56\_1-nél: a balesetben nem részesek nagyobb arányban képzelik, hogy nem lesznek személyi sérüléses baleset áldozatai (39,0, illetve 29,9%), mint azok, akik koccanásos eseménynek voltak részesei az elmúlt egy évben (27,6, illetve 41,0%).

*Összegezve:* A szűkebb és tágabb környezettel fenntartott pozitív kapcsolat, a környezetről alkotott vélemény, az általános biztonságérzet, illetve ennek ellentéte, az általános szorongás részeként kezelhető a balesetbe való keveredéstől való félelem. Mindez pedig kapcsolatot jelez azzal a képpel is, amit az egyén kialakít tágabb környezetéről, annak intézményrendszeréről, az állam által biztosított védőernyő meglétéről vagy annak hiányáról, esetleg hiányos működéséről.

Érdeemes visszatérni arra, hogy az előző pontban, a balesetben részes és a balesetmentesen közlekedők közötti határvonal csaknem ugyanezeknél a jellemzőknél voltak megtalálhatók. Lényeges eltérés azonban, hogy amíg a múltbeli eseményeknél többnyire csak tendenciaszerűen értékelhető eltérések mutatkoztak a két csoport között, addig a jövőre vonatkoztatva ezek a különbségek szignifikánssá váltak. Ez főként abból fakad, hogy a megkérdezettek körében sokkal többen voltak azok, akik míg a múlttól árnyaltan, hezitálva alkottak véleményt, addig a jövőről sarkos állásfoglalásra vállalkoztak. Mindebből az következik, hogy a balesetezőknél megfigyelt magasabb intolerancia- és szorongásszint projektálódik a jövőbeli elvárásokra is.

A megkérdezett elmúlt egyévi koccanásos balesetbeli szereplését figyelemmel kísérve kitűnik, hogy azok véleménye, akik ezt az időszakot balesetmentesen érték meg, szignifikánsan eltér a jövőbeli balesetbe keveredés lehetőségéről azokhoz képest, akiknek volt személyi sérüléssel nem járó balesete. A balesetben részesek körében a jövőbeli balesetbe keveredés esélyét valószínűsítő aránya több mint kétszerese azokénak, akik ilyesmivel nem számolnak. A balesetmentesek körében az arány megfordul, bár az eltérés nem oly markáns, mint az előbbieket esetében. Az ingadozók esetében nincs érdemleges eltérés.

## Önkéntes biztonságfokozás

E kérdéscsoporton belül sincs eltérés a koccanásos balesetekben részt vevő és az ilyen balesetekben nem szereplő személyek között, ugyanakkor teljes az egyezés a korábban vizsgált kategóriával (24. számú táblázat). Ezúttal is – tendenciaszerűen – a személysérüléses balesetekben részesek fordítanak nagyobb gondot biztonságuk növelésére. Ezúttal még a házőrző kutya tartásánál sem törik meg ez a tendencia. Kiemelésre kívánczik továbbá, hogy a K58\_1-nél (önvédelmi tanfolyam) a személysérüléses (I. csoport) és a koccanásos balesetet átéltek (II. csoport) nagyságrendileg is azonos stratégiát választanak. Mindkét csoportban az önvédelmi tanfolyamon részt vevők vagy ilyenbe részvételi szándékukat jelzők között csaknem kétszer olyan arányban szerepelnek a baleseti résztvevők, mint a balesetmentesek. Az is megállapítható, hogy a 2002-ben áldozattá váltak, illetve ebben az évben áldozattá nem váltak egyrésztől, az öt éven belül áldozattá nem váltak másrésztől (III. csoport) tagjai tendenciázusan eltérő magatartást tanúsítanak. Ez általában mind a védekezési, mind az elővigyázatossági aktivitásukra jellemző. Az öt éven belül áldozattá nem váltak mindkét kérdési sokkal „lazábban” kezelik, ami egyértelműen jelzi alacsonyabb szorongásszintjüket. Ez alól csak néhány kivétel van: így a kutyatartás, valamint az ügyeletre bekötött riasztó.

A K58\_2 esetében a személysérüléses baleseteknél megfigyeltek ismétlődnek: a balesetesezők 7,9%-a, a balesetmentesek 4,1%-a gondoskodik védőeszközről szórakozáshoz.

A K58\_6 esetében a két csoportban a tendencia azonos, csak ezúttal a különbségek nem olyan markánsak: a balesetesezők 40,6, a balesetmentesek 35,4%-a kerül elővigyázatosságból bizonyos utcákat vagy helyeket.

Az öléves intervallumot elemző elemzés a következő összefüggéseket mutatja:

A kérdések:

a) Védekezés lakásbetörés ellen:

- Biztonsági zár? (K39\_1),
- Hevederzár? (K39\_2),
- Ajtó- és/vagy ablakrács? (K39\_3),
- Helyi riasztó? (K39\_4),
- Ügyeletre bekötött riasztó? (K39\_5),
- Házőrző kutya? (K39\_6),
- Egyéb eszközzel? (K39\_7);

b) Elővigyázatosság:

- Önvédelmi tanfolyam (K58\_1),
- Szórakozáshoz védőeszköz (K58\_2),
- Esténként nem utazom tömegközlekedéssel (K58\_4),

- *Utcán elkerülöm a bondókba gyűleket* (K58\_5),
- *Bizonyos utcák, helyek elkerülése* (K58\_6),
- *Kutyatartás* (K58\_7),
- *Este a gyereke(ke)t nem engedem el egyedül hazulról* (K58\_8).

### Közösségi kapcsolattartás

A felmérés (értékelési kérdések: K31\_1 ... K31\_5) semmiféle összefüggést nem mutatott a személyi sérüléses baleseti részvétellel terhes, illetve a balesetmentes múlt és a közvelen környezet (nevezetesen a szomszédokhoz fűződő kapcsolat) viszonyában. Figyelemre méltó azonban, hogy a kocconásos balesetek elemzése során kitűnt, miszerint bár szignifikáns különbség ezúttal sem mutatkozik a két csoport között, a tendenciális eltérés azonban fontos lehet: a társas (pontosabban: szomszédsági) kapcsolat, kooperáció inkább jellemzi a balesetnélkülieket, mint a balesetbe keveredetteket. A 2002-es baleseti részvételt tudakoló kérdések esetében csak egyetlen esetben volt megfigyelhető ilyen összefüggés: a 2002-ben közlekedési baleset áldozatává vált személyek körében csaknem kétszer annyian állították, hogy a szomszédokkal semmiféle kapcsolatuk nincs (K31\_1). Azonban még így is csak a kisebbség (11,3%) képviselte ezt az álláspontot.

### IRODALOM

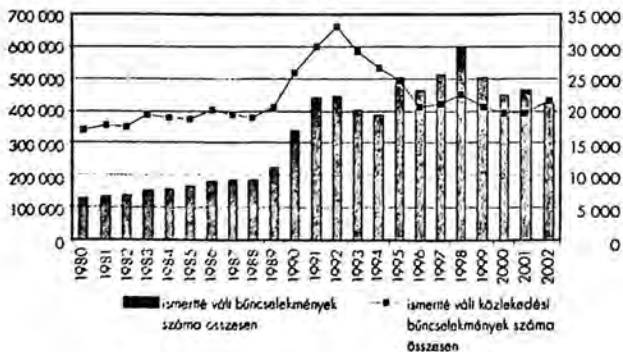
- Földesi T.: Gondolatok a társadalmi veszélyesség kategóriájának büntetőjogi szükségességéről. *Belügyi Szemle*, 2003/11–12.
- Holló Péter: A hazai közúti közlekedésbiztonság az EU-csatlakozás tükrében. *Belügyi Szemle*, 2004/1.
- Kó J.: Vélemények a bűnözésről. Egy közvélemény-kutatás tanulságai. *Kriminológiai és Kriminálisztikai Tanulmányok*, 35., OKKrl, Budapest, 1998
- Korinek László: Félelem a bűnözéstől. KJK, Budapest, 1995
- Közlekedési balesetek 2002. KSH, Budapest, 2003

I. számú táblázat

Az ismertté vált bűncselekmények és közlekedési bűncselekmények megoszlása  
(1980–2002)

| év   | ismertté vált                  | ismertté vált közlekedési |
|------|--------------------------------|---------------------------|
|      | bűncselekmények száma összesen |                           |
| 1980 | 130 470                        | 16 906                    |
| 1981 | 134 914                        | 17 719                    |
| 1982 | 139 795                        | 17 574                    |
| 1983 | 151 505                        | 19 492                    |
| 1984 | 157 036                        | 19 010                    |
| 1985 | 165 816                        | 18 582                    |
| 1986 | 182 867                        | 20 187                    |
| 1987 | 188 397                        | 19 421                    |
| 1988 | 185 344                        | 18 856                    |
| 1989 | 225 393                        | 20 568                    |
| 1990 | 341 061                        | 25 976                    |
| 1991 | 440 370                        | 29 942                    |
| 1992 | 447 222                        | 33 130                    |
| 1993 | 400 935                        | 29 362                    |
| 1994 | 389 451                        | 26 556                    |
| 1995 | 502 036                        | 24 633                    |
| 1996 | 466 050                        | 20 689                    |
| 1997 | 514 403                        | 21 203                    |
| 1998 | 600 621                        | 22 423                    |
| 1999 | 505 716                        | 20 503                    |
| 2000 | 450 673                        | 19 566                    |
| 2001 | 465 694                        | 19 561                    |
| 2002 | 420 782                        | 21 588                    |

I. számú ábra

Ismertté vált bűncselekmények és közlekedési bűncselekmények  
(1980–2002)

2. számú táblázat

Az ismertült vlti közlekedési bűncselekmények megoszlása

[1980–2002]

| év   | összesen | vasúti | légi | közlekedés |      | közúti |
|------|----------|--------|------|------------|------|--------|
|      |          |        |      | vasúti     | vízi |        |
| 1980 | 16 906   | 77     | 10   | 36         |      | 16 783 |
| 1981 | 17 719   | 89     | 12   | 23         |      | 17 595 |
| 1982 | 17 574   | 131    | 4    | 31         |      | 17 408 |
| 1983 | 19 492   | 112    | 9    | 30         |      | 19 341 |
| 1984 | 19 010   | 82     | 5    | 14         |      | 18 909 |
| 1985 | 18 582   | 142    | 6    | 24         |      | 18 410 |
| 1986 | 20 187   | 92     | 7    | 20         |      | 20 068 |
| 1987 | 19 421   | 89     | 7    | 20         |      | 19 305 |
| 1988 | 18 856   | 85     | 5    | 21         |      | 18 745 |
| 1989 | 20 568   | 168    | 5    | 33         |      | 20 362 |
| 1990 | 25 976   | 474    | 13   | 29         |      | 25 460 |
| 1991 | 29 942   | 736    | 12   | 34         |      | 29 160 |
| 1992 | 33 130   | 743    | 7    | 44         |      | 32 336 |
| 1993 | 29 362   | 539    | 11   | 44         |      | 28 768 |
| 1994 | 26 556   | 391    | 15   | 50         |      | 26 100 |
| 1995 | 24 633   | 612    | 22   | 46         |      | 23 953 |
| 1996 | 20 689   | 988    | 19   | 48         |      | 19 634 |
| 1997 | 21 203   | 1513   | 21   | 37         |      | 19 632 |
| 1998 | 22 423   | 1634   | 21   | 65         |      | 20 703 |
| 1999 | 20 503   | 1136   | 28   | 38         |      | 19 301 |
| 2000 | 19 566   | 1254   | 22   | 46         |      | 18 244 |
| 2001 | 19 561   | 1547   | 24   | 68         |      | 17 922 |
| 2002 | 21 588   | 1513   | 10   | 50         |      | 20 015 |

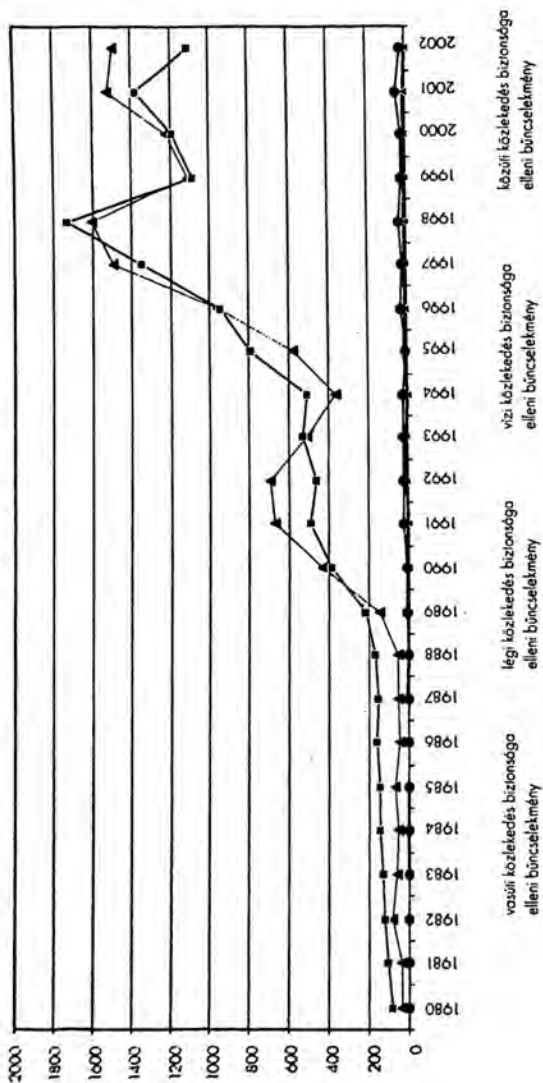
3. számú táblázat

Közlekedési biztonság elleni bűncselekmények megoszlása

[1980–2002]

| év   | összesen | vasúti | légi | vízi | közúti |
|------|----------|--------|------|------|--------|
|      |          |        |      |      |        |
| 1980 | 124      | 37     |      | 1    | 86     |
| 1981 | 156      | 40     | 4    | 2    | 110    |
| 1982 | 212      | 85     |      | 2    | 125    |
| 1983 | 198      | 60     | 1    | 3    | 134    |
| 1984 | 199      | 53     | 1    | 2    | 143    |
| 1985 | 214      | 69     | 1    | 1    | 143    |
| 1986 | 215      | 50     |      | 1    | 164    |
| 1987 | 215      | 54     | 4    | 2    | 155    |
| 1988 | 233      | 56     | 1    | 3    | 173    |
| 1989 | 370      | 144    | 3    | 9    | 214    |
| 1990 | 833      | 434    | 3    | 9    | 387    |
| 1991 | 1179     | 666    | 2    | 20   | 491    |
| 1992 | 1180     | 689    | 4    | 22   | 465    |
| 1993 | 1068     | 505    | 5    | 24   | 534    |
| 1994 | 892      | 363    | 3    | 22   | 504    |
| 1995 | 1393     | 580    | 12   | 9    | 792    |
| 1996 | 1939     | 954    | 9    | 32   | 944    |
| 1997 | 2869     | 1490   | 11   | 23   | 1345   |
| 1998 | 3394     | 1610   | 10   | 40   | 1734   |
| 1999 | 2225     | 1110   | 6    | 25   | 1084   |
| 2000 | 2447     | 1222   | 6    | 25   | 1194   |
| 2001 | 2951     | 1522   | 10   | 43   | 1376   |
| 2002 | 2618     | 1489   | 2    | 22   | 1105   |

2. számú ábra  
A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények  
1980–2002

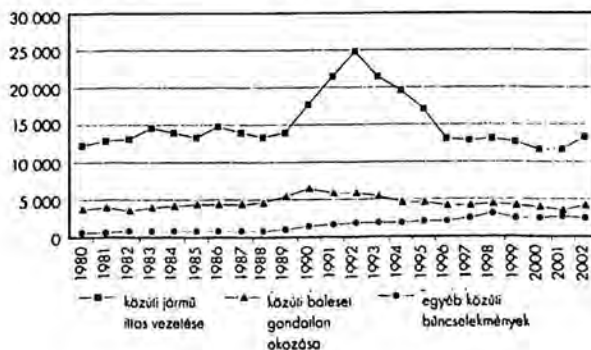


## 4. számú táblázat

A közúti közlekedési bűncselekmények megoszlása  
(1980–2002)

| év   | összesen | közúti közlekedés biztonságára elleni bűncselekmény | közúti veszélyeztetés | közúti baleset gondatlan okozása | közúti jármű illós vezetése | közúti járművezetés illótlalomsértése | cserbenhagyás | közúti járművezetés bűnei állapotban |
|------|----------|-----------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|---------------|--------------------------------------|
| 1980 | 16 783   | 86                                                  | 74                    | 3824                             | 12 339                      | 257                                   | 203           |                                      |
| 1981 | 17 595   | 110                                                 | 81                    | 3920                             | 12 950                      | 280                                   | 254           |                                      |
| 1982 | 17 408   | 125                                                 | 78                    | 3637                             | 13 028                      | 284                                   | 256           |                                      |
| 1983 | 19 341   | 134                                                 | 76                    | 3934                             | 14 586                      | 362                                   | 249           |                                      |
| 1984 | 18 909   | 143                                                 | 132                   | 4080                             | 13 912                      | 354                                   | 288           |                                      |
| 1985 | 18 410   | 143                                                 | 115                   | 4271                             | 13 254                      | 310                                   | 317           |                                      |
| 1986 | 20 068   | 164                                                 | 130                   | 4279                             | 14 858                      | 350                                   | 287           |                                      |
| 1987 | 19 305   | 155                                                 | 121                   | 4474                             | 13 984                      | 338                                   | 233           |                                      |
| 1988 | 18 745   | 173                                                 | 118                   | 4615                             | 13 275                      | 326                                   | 238           |                                      |
| 1989 | 20 362   | 214                                                 | 114                   | 5474                             | 13 940                      | 311                                   | 309           |                                      |
| 1990 | 25 460   | 387                                                 | 178                   | 6382                             | 17 636                      | 334                                   | 543           |                                      |
| 1991 | 29 160   | 491                                                 | 225                   | 5857                             | 21 533                      | 391                                   | 663           |                                      |
| 1992 | 32 336   | 465                                                 | 203                   | 5745                             | 24 707                      | 445                                   | 771           |                                      |
| 1993 | 28 768   | 534                                                 | 230                   | 5336                             | 21 470                      | 416                                   | 782           |                                      |
| 1994 | 26 100   | 504                                                 | 198                   | 4529                             | 19 682                      | 415                                   | 772           |                                      |
| 1995 | 23 953   | 792                                                 | 200                   | 4616                             | 17 181                      | 387                                   | 777           |                                      |
| 1996 | 19 634   | 944                                                 | 220                   | 4257                             | 13 197                      | 270                                   | 746           |                                      |
| 1997 | 19 632   | 1345                                                | 192                   | 4200                             | 12 912                      | 257                                   | 726           |                                      |
| 1998 | 20 703   | 1734                                                | 266                   | 4457                             | 13 039                      | 299                                   | 908           |                                      |
| 1999 | 19 301   | 1084                                                | 259                   | 4205                             | 12 623                      | 250                                   | 827           |                                      |
| 2000 | 18 244   | 1194                                                | 242                   | 3995                             | 11 669                      | 228                                   | 830           | 53                                   |
| 2001 | 17 922   | 1376                                                | 241                   | 3634                             | 11 621                      | 206                                   | 709           | 86                                   |
| 2002 | 20 015   | 1105                                                | 259                   | 4137                             | 13 318                      | 235                                   | 810           | 135                                  |

## 3. számú ábra

Közúti közlekedési bűncselekmények  
(1980–2002)

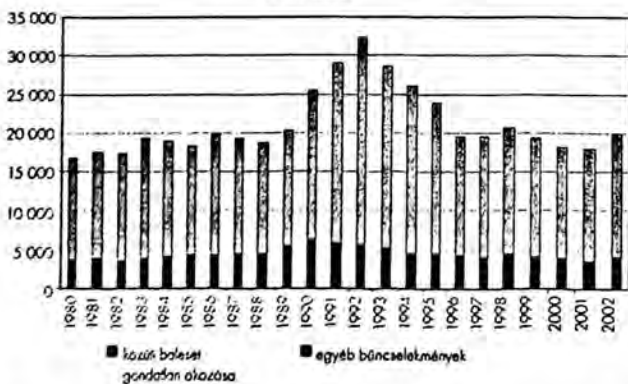
## 5. számú táblázat

Közút közlekedési bűncselekmények kimenetel szerinti  
(1980–2002)

| év   | súlyos testi sérülést okozó | maradandó fogyatékosságot okozó | halált okozó | halálra ítélt megsemmisítését okozó |
|------|-----------------------------|---------------------------------|--------------|-------------------------------------|
| 1980 | 3450                        | 252                             | 680          | 24                                  |
| 1981 | 3597                        | 282                             | 453          | 9                                   |
| 1982 | 3382                        | 232                             | 628          | 14                                  |
| 1983 | 3654                        | 265                             | 652          | 21                                  |
| 1984 | 3794                        | 244                             | 639          | 24                                  |
| 1985 | 3866                        | 242                             | 761          | 25                                  |
| 1986 | 3912                        | 279                             | 686          | 21                                  |
| 1987 | 4025                        | 269                             | 709          | 15                                  |
| 1988 | 4193                        | 307                             | 673          | 16                                  |
| 1989 | 4918                        | 310                             | 905          | 29                                  |
| 1990 | 5765                        | 413                             | 1172         | 39                                  |
| 1991 | 5403                        | 426                             | 1081         | 35                                  |
| 1992 | 5242                        | 398                             | 1091         | 37                                  |
| 1993 | 4778                        | 303                             | 999          | 40                                  |
| 1994 | 4028                        | 314                             | 791          | 33                                  |
| 1995 | 4154                        | 316                             | 783          | 20                                  |
| 1996 | 3836                        | 296                             | 693          | 22                                  |
| 1997 | 3772                        | 288                             | 628          | 27                                  |
| 1998 | 4074                        | 282                             | 685          | 22                                  |
| 1999 | 3805                        | 218                             | 653          | 34                                  |
| 2000 | 3485                        | 243                             | 635          | 25                                  |
| 2001 | 3355                        | 226                             | 508          | 17                                  |
| 2002 | 3826                        | 199                             | 598          | 25                                  |

## 4. számú ábra

A közút közlekedési bűncselekmények megoszlása  
(1980–2002)



6. számú táblázat

Közúti baleset okozása és illás vezetés túlsúlyos járművel (1980-2002)

| év   | közúti baleset<br>gondozatlan<br>okozása | ebből                        |                                     |              |                                                | közúti jármű<br>túlsúlyos<br>vezetése | ebből                        |                                     |              |                                                |
|------|------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--------------|------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--------------|------------------------------------------------|
|      |                                          | súlyos testi<br>seélyt okozó | maradandó<br>fogynékösszág<br>okozó | halált okozó | halólos túmeg-<br>szerecsényen-<br>ségei okozó |                                       | súlyos testi<br>seélyt okozó | maradandó<br>fogynékösszág<br>okozó | halált okozó | halólos túmeg-<br>szerecsényen-<br>ségei okozó |
| 1980 | 3824                                     | 3023                         | 219                                 | 564          | 18                                             | 12 339                                | 418                          | 29                                  | 106          | 5                                              |
| 1981 | 3920                                     | 3141                         | 232                                 | 540          | 7                                              | 12 950                                | 444                          | 46                                  | 105          | 2                                              |
| 1982 | 3637                                     | 2934                         | 186                                 | 507          | 10                                             | 13 028                                | 441                          | 42                                  | 110          | 4                                              |
| 1983 | 3934                                     | 3184                         | 212                                 | 521          | 17                                             | 14 586                                | 462                          | 48                                  | 126          | 4                                              |
| 1984 | 4080                                     | 3324                         | 206                                 | 528          | 22                                             | 13 912                                | 458                          | 36                                  | 103          | 1                                              |
| 1985 | 4271                                     | 3451                         | 196                                 | 605          | 19                                             | 13 254                                | 403                          | 43                                  | 137          | 6                                              |
| 1986 | 4279                                     | 3480                         | 216                                 | 567          | 16                                             | 14 858                                | 414                          | 49                                  | 110          | 5                                              |
| 1987 | 4474                                     | 3620                         | 230                                 | 611          | 13                                             | 13 984                                | 384                          | 34                                  | 90           | 2                                              |
| 1988 | 4615                                     | 3766                         | 266                                 | 567          | 16                                             | 13 275                                | 413                          | 36                                  | 98           | 0                                              |
| 1989 | 5474                                     | 4419                         | 267                                 | 760          | 28                                             | 13 940                                | 490                          | 38                                  | 130          | 1                                              |
| 1990 | 6382                                     | 5041                         | 341                                 | 967          | 33                                             | 17 636                                | 703                          | 66                                  | 192          | 6                                              |
| 1991 | 5857                                     | 4654                         | 344                                 | 834          | 25                                             | 21 533                                | 726                          | 74                                  | 227          | 9                                              |
| 1992 | 5745                                     | 4519                         | 309                                 | 886          | 31                                             | 24 707                                | 699                          | 71                                  | 195          | 6                                              |
| 1993 | 5336                                     | 4219                         | 259                                 | 828          | 30                                             | 21 470                                | 546                          | 37                                  | 159          | 9                                              |
| 1994 | 4529                                     | 3573                         | 263                                 | 666          | 27                                             | 19 682                                | 434                          | 46                                  | 113          | 6                                              |
| 1995 | 4616                                     | 3675                         | 270                                 | 658          | 13                                             | 17 181                                | 453                          | 40                                  | 112          | 5                                              |
| 1996 | 4257                                     | 3403                         | 246                                 | 590          | 18                                             | 13 197                                | 402                          | 44                                  | 93           | 1                                              |
| 1997 | 4200                                     | 3407                         | 242                                 | 528          | 23                                             | 12 912                                | 339                          | 42                                  | 67           | 4                                              |
| 1998 | 4457                                     | 3632                         | 237                                 | 570          | 18                                             | 13 039                                | 406                          | 37                                  | 108          | 4                                              |
| 1999 | 4205                                     | 3434                         | 181                                 | 562          | 28                                             | 12 623                                | 342                          | 33                                  | 87           | 4                                              |
| 2000 | 3995                                     | 3230                         | 195                                 | 553          | 27                                             | 11 669                                | 319                          | 36                                  | 76           | 6                                              |
| 2001 | 3634                                     | 3002                         | 182                                 | 435          | 15                                             | 11 621                                | 324                          | 31                                  | 69           | 1                                              |
| 2002 | 4137                                     | 3456                         | 168                                 | 494          | 19                                             | 13 318                                | 335                          | 22                                  | 94           | 5                                              |

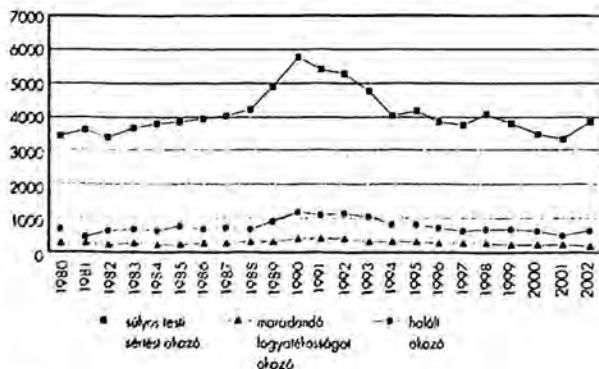
## 7. számú táblázat

Az ismerté vált bűnelkövetők és a közlekedési bűncselekmények bűnelkövetőinek száma  
(1980-2002)

| év   | ismerté vált                | ismerté vált közlekedési | %    |
|------|-----------------------------|--------------------------|------|
|      | bűnelkövetők száma összesen |                          |      |
| 1980 | 72 880                      | 15 714                   | 21,6 |
| 1981 | 77 649                      | 16 317                   | 21,0 |
| 1982 | 77 174                      | 16 167                   | 20,9 |
| 1983 | 83 324                      | 17 986                   | 21,6 |
| 1984 | 83 493                      | 17 393                   | 20,8 |
| 1985 | 85 766                      | 17 580                   | 20,5 |
| 1986 | 93 176                      | 18 592                   | 20,0 |
| 1987 | 92 643                      | 17 896                   | 19,3 |
| 1988 | 82 329                      | 17 471                   | 21,2 |
| 1989 | 88 932                      | 18 871                   | 21,2 |
| 1990 | 112 254                     | 23 639                   | 21,1 |
| 1991 | 122 835                     | 26 902                   | 21,9 |
| 1992 | 132 644                     | 30 127                   | 22,7 |
| 1993 | 122 621                     | 26 578                   | 21,7 |
| 1994 | 119 494                     | 24 180                   | 20,2 |
| 1995 | 121 121                     | 21 966                   | 18,1 |
| 1996 | 122 226                     | 17 765                   | 14,5 |
| 1997 | 130 966                     | 17 516                   | 13,4 |
| 1998 | 140 083                     | 18 144                   | 13,0 |
| 1999 | 131 658                     | 17 440                   | 13,2 |
| 2000 | 122 860                     | 16 335                   | 13,3 |
| 2001 | 120 583                     | 15 856                   | 13,1 |
| 2002 | 121 885                     | 18 050                   | 14,8 |

## 5. számú ábra

A közúti közlekedési bűncselekmények kimenetela  
(1980-2002)

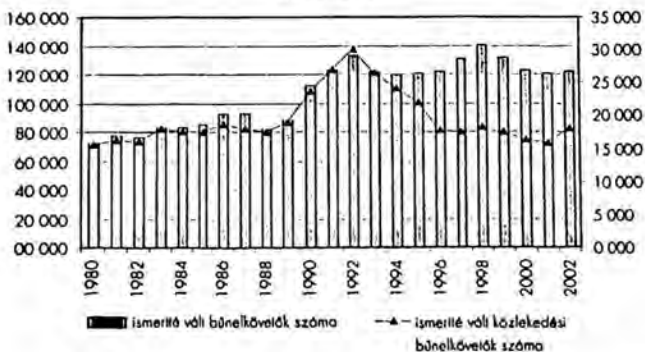


8. számú táblázat

Közúti közlekedési bűncselekmények bűnelkövetőinek száma  
(1980-2002)

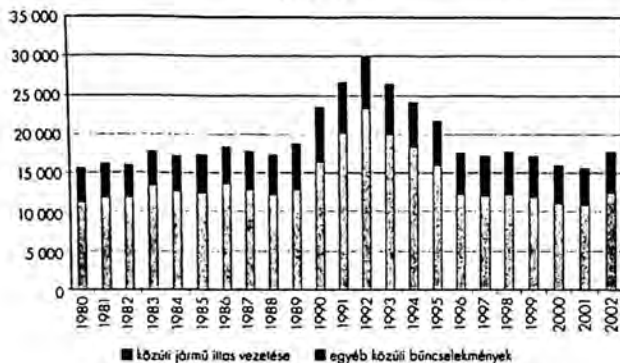
| év   | Összesen | közúti közlekedés<br>biztonsága elleni<br>bűncselekmény | közúti vezetékyelés | közúti baleset<br>gondatlan okozása | közúti jármű<br>illesztése | közúti járművezetés<br>illott ártandósága | cserbenhagyás | közúti járművezetés<br>bűnül állapotban |
|------|----------|---------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|---------------|-----------------------------------------|
| 1980 | 15 573   | 92                                                      | 60                  | 3762                                | 11 339                     | 202                                       | 118           |                                         |
| 1981 | 16 205   | 101                                                     | 62                  | 3822                                | 11 857                     | 216                                       | 147           |                                         |
| 1982 | 16 029   | 102                                                     | 63                  | 3565                                | 11 945                     | 224                                       | 130           |                                         |
| 1983 | 17 844   | 111                                                     | 59                  | 3818                                | 13 428                     | 282                                       | 146           |                                         |
| 1984 | 17 300   | 136                                                     | 80                  | 4016                                | 12 650                     | 275                                       | 143           |                                         |
| 1985 | 17 405   | 122                                                     | 81                  | 4293                                | 12 491                     | 245                                       | 173           |                                         |
| 1986 | 18 470   | 137                                                     | 94                  | 4166                                | 13 617                     | 276                                       | 180           |                                         |
| 1987 | 17 790   | 132                                                     | 95                  | 4374                                | 12 807                     | 248                                       | 134           |                                         |
| 1988 | 17 378   | 124                                                     | 84                  | 4498                                | 12 278                     | 254                                       | 140           |                                         |
| 1989 | 18 764   | 163                                                     | 88                  | 5332                                | 12 784                     | 239                                       | 158           |                                         |
| 1990 | 23 478   | 192                                                     | 107                 | 6200                                | 16 394                     | 289                                       | 296           |                                         |
| 1991 | 26 706   | 233                                                     | 125                 | 5588                                | 20 096                     | 299                                       | 365           |                                         |
| 1992 | 29 928   | 250                                                     | 119                 | 5541                                | 23 240                     | 359                                       | 419           |                                         |
| 1993 | 26 423   | 302                                                     | 132                 | 5127                                | 20 045                     | 340                                       | 477           |                                         |
| 1994 | 24 033   | 299                                                     | 124                 | 4388                                | 18 436                     | 337                                       | 449           |                                         |
| 1995 | 21 788   | 383                                                     | 118                 | 4452                                | 16 059                     | 316                                       | 460           |                                         |
| 1996 | 17 559   | 345                                                     | 109                 | 4104                                | 12 337                     | 221                                       | 443           |                                         |
| 1997 | 17 286   | 417                                                     | 107                 | 4013                                | 12 140                     | 206                                       | 403           |                                         |
| 1998 | 17 844   | 536                                                     | 147                 | 4284                                | 12 176                     | 243                                       | 458           |                                         |
| 1999 | 17 185   | 408                                                     | 143                 | 4037                                | 11 888                     | 199                                       | 461           | 49                                      |
| 2000 | 16 069   | 409                                                     | 144                 | 3803                                | 11 011                     | 200                                       | 426           | 76                                      |
| 2001 | 15 572   | 394                                                     | 134                 | 3463                                | 10 925                     | 182                                       | 363           | 111                                     |
| 2002 | 17 749   | 384                                                     | 147                 | 3962                                | 12 518                     | 192                                       | 424           | 122                                     |

6. számú ábra

Ismerett volt bűnelkövetők és közlekedési bűnelkövetők  
(1980-2002)

7. számú ábra

A közúti közlekedési bűncselekmények bűnelkövetőinek megoszlása  
1980-2002



9. számú táblázat

A közúti közlekedést balesetben meghalt, megsérült személyek száma (1991-2002)\*

| év          | meghalt | súlyosan megsérült | könnyen megsérült | összesen |
|-------------|---------|--------------------|-------------------|----------|
| járművezető |         |                    |                   |          |
| 1991        | 964     | 6038               | 9700              | 16 702   |
| 1992        | 990     | 5880               | 9753              | 16 623   |
| 1993        | 744     | 4643               | 7681              | 13 068   |
| 1994        | 743     | 4993               | 8449              | 14 185   |
| 1995        | 742     | 4881               | 8128              | 13 751   |
| 1996        | 662     | 4383               | 7545              | 12 590   |
| 1997        | 669     | 4449               | 7952              | 13 070   |
| 1998        | 690     | 4760               | 8584              | 14 038   |
| 1999        | 638     | 4290               | 8387              | 13 315   |
| 2000        | 581     | 4138               | 7639              | 12 358   |
| 2001        | 652     | 4302               | 8031              | 12 985   |
| 2002        | 757     | 4575               | 8790              | 14 122   |
| utazó       |         |                    |                   |          |
| 1991        | 532     | 3564               | 8040              | 12 136   |
| 1992        | 497     | 3503               | 8035              | 12 035   |
| 1993        | 419     | 2693               | 6192              | 9 304    |
| 1994        | 345     | 2640               | 6380              | 9 365    |
| 1995        | 360     | 2519               | 9045              | 8 924    |
| 1996        | 276     | 2201               | 5717              | 8 194    |
| 1997        | 274     | 2187               | 5972              | 8 433    |
| 1998        | 273     | 2341               | 6512              | 9 126    |
| 1999        | 272     | 2060               | 5977              | 8 309    |
| 2000        | 273     | 1987               | 5322              | 7 582    |
| 2001        | 232     | 2004               | 5961              | 8 197    |
| 2002        | 294     | 2160               | 6543              | 8 997    |

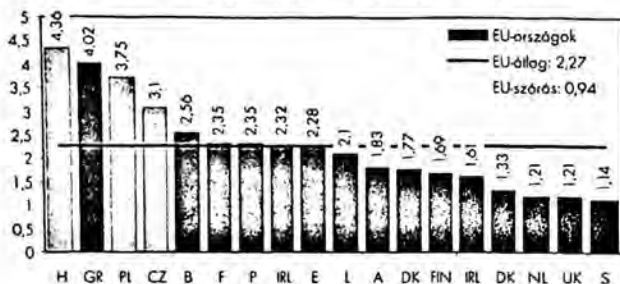
\* A közlekedési baleset 30 napnál később bekövetkező személyi sérüléseit is tartalmazza.

## 9. számú táblázat folytatása

| év             | meghalt | súlyosan megsérült | könnyen megsérült | összesen |
|----------------|---------|--------------------|-------------------|----------|
| gyalogos       |         |                    |                   |          |
| 1991           | 624     | 2608               | 2726              | 5958     |
| 1992           | 614     | 2611               | 2795              | 6020     |
| 1993           | 515     | 1992               | 2229              | 4736     |
| 1994           | 474     | 2000               | 2499              | 4973     |
| 1995           | 487     | 1949               | 2364              | 4800     |
| 1996           | 432     | 1782               | 2311              | 4525     |
| 1997           | 448     | 1761               | 2436              | 4645     |
| 1998           | 408     | 1829               | 2366              | 4603     |
| 1999           | 396     | 1616               | 2340              | 4352     |
| 2000           | 346     | 1528               | 2084              | 3958     |
| 2001           | 355     | 1614               | 2237              | 4206     |
| 2002           | 378     | 1625               | 2285              | 4288     |
| összes személy |         |                    |                   |          |
| 1991           | 2120    | 12 210             | 20 466            | 34 796   |
| 1992           | 2101    | 11 994             | 20 583            | 34 678   |
| 1993           | 1678    | 9 328              | 16 102            | 27 108   |
| 1994           | 1562    | 9 633              | 17 328            | 28 523   |
| 1995           | 1589    | 9 349              | 16 537            | 27 475   |
| 1996           | 1370    | 8 366              | 15 573            | 25 309   |
| 1997           | 1391    | 8 397              | 16 360            | 26 148   |
| 1998           | 1371    | 8 930              | 17 462            | 27 763   |
| 1999           | 1306    | 7 966              | 16 704            | 25 976   |
| 2000           | 1200    | 7 653              | 15 045            | 23 898   |
| 2001           | 1239    | 7 920              | 16 229            | 25 388   |
| 2002           | 1429    | 8 360              | 17 618            | 27 407   |

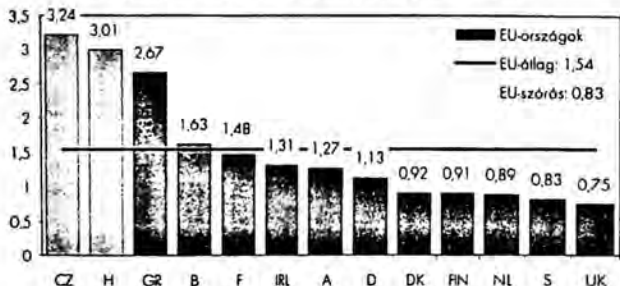
8. számú ábra

Meghalt/10 000 gépjármű a régi és néhány új EU-országokban (2001)



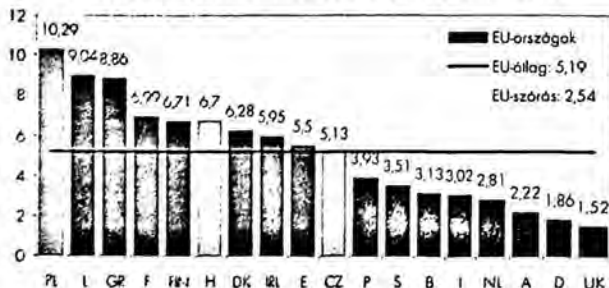
9. számú ábra

Meghalt/százmillió jármű a régi és néhány új EU-országokban (2001)

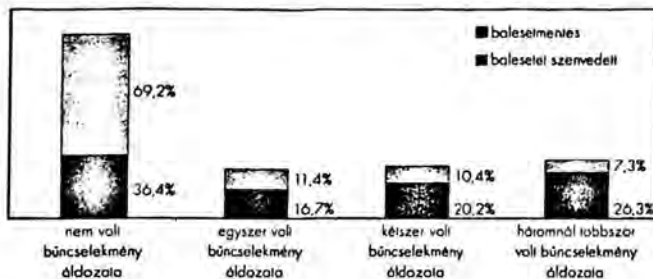


10. számú ábra

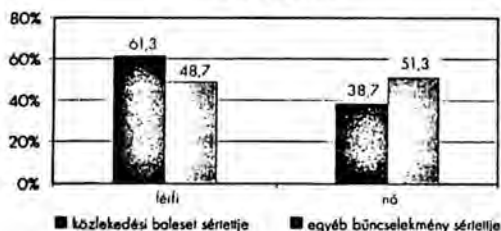
Meghalt/100 személygépkocsis baleset a régi és néhány új EU-országokban (2001)



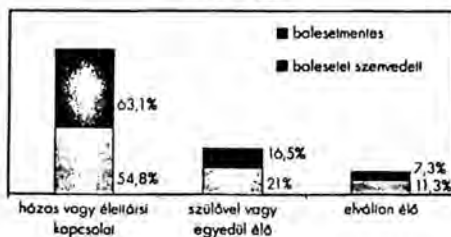
11. számú ábra  
Közlekedési baleseti és életfolyamon belüli viktimizáció



12. számú ábra  
Nemű megoszlás

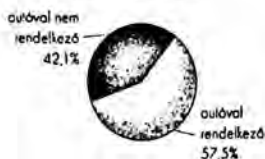


13. számú ábra  
Családi helyzet



14. számú ábra

Balesetel szenvedtek



10. számú táblázat

Alkoholfogyasztás után vezett autót az elmúlt egy évben? (%)

|                  | 2002-ben közlekedési baleset sértette volt | 2002-ben más bűncselekmény sértette volt | 2002-ben nem volt sértett | az elmúlt öt évben nem volt sértett |
|------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| igen, többször   | 2,3                                        | 2,0                                      | 1,7                       | 1,0                                 |
| igen, egyszer    | 11,6                                       | 4,1                                      | 4,0                       | 2,3                                 |
| nem, soha        | 46,5                                       | 57,7                                     | 55,9                      | 47,4                                |
| nem vezett autót | 39,5                                       | 35,1                                     | 37,4                      | 47,6                                |

11. számú táblázat

Ma Magyarországon a rendőrség mennyire képes garatolni a közbiztonságot? (%)

| megítélés         | 2002-ben közlekedési baleset sértette volt | 2002-ben más bűncselekmény sértette volt | 2002-ben nem volt sértett | az elmúlt öt évben nem volt sértett |
|-------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| egyáltalán nem    | 19,4                                       | 14,2                                     | 12,5                      | 7,6                                 |
| valóbb nem        | 24,2                                       | 28,0                                     | 24,4                      | 19,6                                |
| közepes mértékben | 40,3                                       | 44,0                                     | 48,3                      | 50,3                                |
| valóbb igen       | 16,1                                       | 11,1                                     | 11,5                      | 16,4                                |
| teljes mértékben  | 0,0                                        | 1,4                                      | 1,5                       | 2,6                                 |

12. számú táblázat

Mi a véleménye a jelenlegi közbiztonsági helyzetéről az országban? (%)

| megítélés    | 2002-ben közlekedési baleset sértette volt | 2002-ben más bűncselekmény sértette volt | 2002-ben nem volt sértett | az elmúlt öt évben nem volt sértett |
|--------------|--------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| nagyon rossz | 9,7                                        | 11,4                                     | 9,2                       | 7,2                                 |
| rossz        | 32,3                                       | 29,9                                     | 28,2                      | 22,1                                |
| közepes      | 46,8                                       | 48,4                                     | 51,1                      | 52,8                                |
| jó           | 6,5                                        | 8,7                                      | 8,8                       | 13,4                                |
| nagyon jó    | 3,2                                        | 0,5                                      | 0,9                       | 1,0                                 |

13. számú táblázat  
Környezeti közérzet – I.

| kérdés         | szerep         | jellemző vélemény, megítélés (%) |         |                    |
|----------------|----------------|----------------------------------|---------|--------------------|
|                |                | inkább kedvező                   | közepes | inkább kedvezőtlen |
| K32 (őri év)   | bolselelező    | 73,7                             | –       | 10,1               |
|                | bolselelmentes | 77,9                             | –       | 7,2                |
| K32 (egy év)   | bolselelező    | nincs ellérés                    |         |                    |
|                | bolselelmentes |                                  |         |                    |
| K36_2 (őri év) | bolselelező    | 42,1                             | 22,4    | 35,5               |
|                | bolselelmentes | 51,8                             | 18,6    | 29,6               |
| K36_2 (egy év) | bolselelező    | 47,4                             | 18,1    | 34,5               |
|                | bolselelmentes | 51,9                             | 18,8    | 29,3               |
| K36_3 (őri év) | bolselelező    | nincs ellérés                    |         |                    |
|                | bolselelmentes |                                  |         |                    |
| K36_3 (egy év) | bolselelező    | 68,3                             | 13,1    | 12,3               |
|                | bolselelmentes | 77,8                             | 10,3    | 11,9               |
| K36_4 (őri év) | bolselelező    | 70,8                             | 12,8    | 16,4               |
|                | bolselelmentes | 77,3                             | 10,5    | 12,3               |
| K36_4 (egy év) | bolselelező    | 68,3                             | 13,1    | 12,3               |
|                | bolselelmentes | 77,8                             | 10,3    | 11,9               |
| K36_5 (őri év) | bolselelező    | 27,8                             | –       | 46,3               |
|                | bolselelmentes | 40,3                             | –       | 36,4               |
| K36_5 (egy év) | bolselelező    | 32,2                             | 24,3    | 43,5               |
|                | bolselelmentes | 40,8                             | 23,2    | 36,0               |
| K36_6 (őri év) | bolselelező    | 68,7                             | 15,4    | 15,9               |
|                | bolselelmentes | 76,8                             | 11,4    | 11,7               |
| K36_6 (egy év) | bolselelező    | 65,2                             | 16,1    | 15,9               |
|                | bolselelmentes | 77,5                             | 11,2    | 11,7               |
| K36_9 (őri év) | bolselelező    | 52,9                             | 22,9    | 24,2               |
|                | bolselelmentes | 58,8                             | 22,6    | 18,6               |
| K36_9 (egy év) | bolselelező    | 53,5                             | 22,8    | 23,7               |
|                | bolselelmentes | 59,0                             | 22,6    | 18,4               |

14. számú táblázat

Az ön lakókörnyezetében mennyire jelentenek problémát a fegyverrel ellátott autók? (%)

| megítélés               | 2002-ben közlekedési bolselel sértette volt | 2002-ben más bűncselekmény sértette volt | 2002-ben nem volt sértett | az elmúlt 6 évben nem volt sértett |
|-------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| egyáltalán nem probléma | 8,1                                         | 17,0                                     | 18,2                      | 26,0                               |
| kis probléma            | 17,7                                        | 15,1                                     | 14,8                      | 17,1                               |
| közepes probléma        | 32,3                                        | 23,3                                     | 24,7                      | 22,4                               |
| nagy probléma           | 25,8                                        | 21,7                                     | 21,5                      | 17,8                               |
| nagyon nagy probléma    | 16,1                                        | 22,2                                     | 20,1                      | 15,4                               |

15. számú táblázat  
Környezeti közérzet – II.

| kérdés          | szerep        | jellemző vélemény, megítélés (%) |         |                    |
|-----------------|---------------|----------------------------------|---------|--------------------|
|                 |               | inkább kedvező                   | közepes | inkább kedvezőtlen |
| K36_7 (6. év)   | balesetező    | 73,7                             | 15,8    | 10,5               |
|                 | balesetmentes | 74,3                             | 13,4    | 12,3               |
| K36_7 (egy év)  | balesetező    | 69,6                             | 16,1    | 14,3               |
|                 | balesetmentes | 74,7                             | 13,2    | 12,1               |
| K36_8 (6. év)   | balesetező    | 24,1                             | 17,1    | 58,8               |
|                 | balesetmentes | 23,6                             | 15,4    | 61,0               |
| K36_8 (egy év)  | balesetező    | 27,0                             | 16,6    | 56,5               |
|                 | balesetmentes | 23,3                             | 15,5    | 61,2               |
| K36_10 (6. év)  | balesetező    | 37,4                             | –       | 40,1               |
|                 | balesetmentes | 49,5                             | –       | 31,7               |
| K36_10 (egy év) | balesetező    | 39,8                             | 20,7    | 39,5               |
|                 | balesetmentes | 50,0                             | 19,0    | 31,0               |
| K36_11 (6. év)  | balesetező    | nincs eltérés                    |         |                    |
|                 | balesetmentes |                                  |         |                    |
| K36_11 (egy év) | balesetező    | 79,1                             | 10,1    | 10,8               |
|                 | balesetmentes | 85,3                             | 7,1     | 7,6                |
| K36_12 (6. év)  | balesetező    | 48,0                             | 22,0    | 30,0               |
|                 | balesetmentes | 54,5                             | 21,2    | 24,3               |
| K36_12 (egy év) | balesetező    | 51,7                             | 18,9    | 29,4               |
|                 | balesetmentes | 54,5                             | 21,3    | 24,1               |

## 16. számú táblázat

Mindennapi szorongásaink a bűnözéstől

| kérdés  | szorongás                   | jellemző vélemény, megítélés (%)              |                                                          |      |
|---------|-----------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------|
|         |                             | igen                                          | bizonytalan<br>(közepes, néha,<br>esetleg,<br>alképzelt) | nem  |
| K41     | balesetiző                  | 10,6                                          | 18,9                                                     | 70,5 |
|         | balesetmentes               | 8,5                                           | 19,6                                                     | 71,9 |
| K42     | balesetiző                  | 15,9                                          | 24,3                                                     | 59,7 |
|         | balesetmentes               | 15,2                                          | 19,4                                                     | 65,4 |
| K46     | balesetiző                  | 52,0                                          | 36,1                                                     | 11,9 |
|         | balesetmentes               | 64,8                                          | 26,8                                                     | 8,4  |
| K47     | balesetiző                  | 53,5                                          | 25,1                                                     | 21,6 |
|         | balesetmentes               | 56,9                                          | 25,2                                                     | 17,8 |
| K48_1   | balesetiző                  | 37,2                                          | -                                                        | 62,8 |
|         | balesetmentes               | 26,6                                          | -                                                        | 73,4 |
| K48_2   | balesetiző                  | 12,8                                          |                                                          | 87,2 |
|         | balesetmentes               | 9,7                                           |                                                          | 90,3 |
| K48_3   | balesetiző                  | 58,4                                          |                                                          | 41,6 |
|         | balesetmentes               | 47,8                                          |                                                          | 52,2 |
| K49     | balesetiző                  | 21,8                                          |                                                          | 78,2 |
|         | balesetmentes               | 16,5                                          |                                                          | 83,5 |
| K50     | balesetiző                  | 50,2                                          |                                                          | 49,8 |
|         | balesetmentes               | 36,8                                          |                                                          | 63,2 |
| K51     | balesetiző<br>balesetmentes | nincs ellátás, 96,7% szerint nincs ilyen hely |                                                          |      |
| K52     | balesetiző                  | 9,7                                           | 10,6                                                     | 79,6 |
|         | balesetmentes               | 9,8                                           | 8,5                                                      | 81,7 |
| K53     | balesetiző                  | 11,0                                          | 7,9                                                      | 81,1 |
|         | balesetmentes               | 8,5                                           | 6,5                                                      | 85,0 |
| K56_2*  | balesetiző                  | 17,3                                          | 16,4                                                     | 66,4 |
|         | balesetmentes               | 8,3                                           | 13,8                                                     | 77,9 |
| K56_3** | balesetiző                  | 12,9                                          | 24,0                                                     | 63,1 |
|         | balesetmentes               | 9,3                                           | 17,2                                                     | 73,5 |
| K56_4   | balesetiző                  | 8,9                                           | 19,2                                                     | 71,9 |
|         | balesetmentes               | 7,0                                           | 13,4                                                     | 79,6 |
| K56_5   | balesetiző                  | 26,4                                          | 15,1                                                     | 58,5 |
|         | balesetmentes               | 18,8                                          | 21,2                                                     | 60,0 |
| K56_6   | balesetiző                  | 10,6                                          | 15,5                                                     | 73,9 |
|         | balesetmentes               | 8,0                                           | 12,7                                                     | 79,3 |
| K56_7   | balesetiző                  | 25,6                                          | 30,4                                                     | 44,1 |
|         | balesetmentes               | 19,1                                          | 26,9                                                     | 54,0 |
| K56_8   | balesetiző                  | 33,0                                          | 29,1                                                     | 37,9 |
|         | balesetmentes               | 27,8                                          | 27,3                                                     | 44,9 |
| K56_9   | balesetiző                  | 38,3                                          | 26,9                                                     | 34,8 |
|         | balesetmentes               | 24,1                                          | 29,2                                                     | 46,8 |

\* az ellátás szignifikáns

\*\* az ellátás 0,002 szinten szignifikáns

ÁLDÓZATOK ÉS VÉLEMÉNYEK II.

| kérdés | szerep                      | jellemző vélemény, megítélés (%) |                                                          |      |
|--------|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------|------|
|        |                             | igen                             | bizonytalan<br>(közepes, néha,<br>esetleg, elképzelhető) | nem  |
| K55_10 | balesetező                  | 43,4                             | 24,3                                                     | 32,3 |
|        | baleselmentes               | 32,1                             | 25,3                                                     | 42,6 |
| K56_11 | balesetező                  | 42,6                             | 25,7                                                     | 31,8 |
|        | baleselmentes               | 29,4                             | 26,7                                                     | 43,9 |
| K56_13 | balesetező<br>baleselmentes | nincs eltérés                    |                                                          |      |
| K56_14 | balesetező                  | 23,5                             | 27,4                                                     | 49,1 |
|        | baleselmentes               | 14,5                             | 21,5                                                     | 64,0 |
| K56_17 | balesetező                  | 29,3                             | 27,6                                                     | 43,1 |
|        | baleselmentes               | 27,0                             | 31,4                                                     | 41,6 |
| K56_18 | balesetező                  | 24,9                             | 21,3                                                     | 53,8 |
|        | baleselmentes               | 17,9                             | 20,8                                                     | 61,3 |
| K57    | balesetező                  | 5,5                              | 14,0                                                     | 80,6 |
|        | baleselmentes               | 4,4                              | 13,2                                                     | 82,4 |

17. számú táblázat

Milyen gyakran szokott az eszébe jutni, hogy valamilyen bűncselekmény áldozata lehet? (%)

|      | 2002-ben<br>közlekedési baleset<br>sértettje volt | 2002-ben<br>más bűncselekmény<br>sértettje volt | 2002-ben<br>nem volt sértett | az elmúlt<br>öt évben<br>nem volt sértett |
|------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|
| soha | 46,8                                              | 31,6                                            | 37,7                         | 51,0                                      |

18. számú táblázat

Milyen gyakran szokott arra gondolni, hogy betörhetnek a lakásába? (%)

|      | 2002-ben<br>közlekedési baleset<br>sértettje volt | 2002-ben<br>más bűncselekmény<br>sértettje volt | 2002-ben<br>nem volt sértett | az elmúlt<br>öt évben<br>nem volt sértett |
|------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|
| soha | 30,6                                              | 19,4                                            | 24,8                         | 36,3                                      |

19. számú táblázat

Mennyire érzi magát biztonságban, vagy mennyire érezné magát biztonságban,  
ha a lakása környékén egyedül kellene sétálnia sötétedés után? (%)

| megítélés                       | 2002-ben<br>közlekedési baleset<br>sértettje volt | 2002-ben<br>más bűncselekmény<br>sértettje volt | 2002-ben<br>nem volt sértett | az elmúlt<br>öt évben<br>nem volt sértett |
|---------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|
| biztonságosnak<br>érzi          | 41,9                                              | 30,9                                            | 33,0                         | 34,1                                      |
| nagyon biztonság-<br>osnak érzi | 22,6                                              | 16,4                                            | 19,1                         | 23,9                                      |

20. számú táblázat

Elképzelhetőnek tartja-e, hogy lakása környezetében: utcán bántalmazták? (%)

|      | 2002-ben<br>közlekedési baleset<br>sértettje volt | 2002-ben<br>más bűncselekmény<br>sértettje volt | 2002-ben<br>nem volt sértett | az elmúlt<br>öt évben<br>nem volt sértett |
|------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|
| igen | 40,3                                              | 38,9                                            | 33,4                         | 22,4                                      |
| nem  | 56,5                                              | 60,1                                            | 65,7                         | 76,4                                      |

21. számú táblázat

Elképzelhetőnek tartja-e, hogy lakása környezetében: betörnek a lakásába? (%)

|      | 2002-ben<br>közlekedési baleset<br>sértettje volt | 2002-ben<br>más bűncselekmény<br>sértettje volt | 2002-ben<br>nem volt sértett | az elmúlt<br>öt évben<br>nem volt sértett |
|------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|
| igen | 51,6                                              | 62,9                                            | 57,6                         | 41,9                                      |
| nem  | 45,2                                              | 36,0                                            | 41,5                         | 56,9                                      |

22. számú táblázat

Megtörténhet, hogy személyi sérüléses baleset áldozata lesz?

|                     | gyakoriság |       | értékes<br>% |
|---------------------|------------|-------|--------------|
|                     | abszolút   | %     |              |
| nem                 | 3 721      | 37,1  | 38,1         |
| esetleg             | 3 038      | 30,3  | 31,1         |
| igen                | 3 009      | 30,0  | 30,8         |
| összes válaszadó    | 9 768      | 97,5  | 100,0        |
| nincs válasz        | 252        | 2,5   |              |
| összes megkérdezett | 10 020     | 100,0 |              |

23. számú táblázat

Önnel megtörténhet, hogy személyi sérüléssel járó közlekedési baleset áldozata lesz? (%)

| megítélés                                        | 2002-ben<br>közlekedési baleset<br>sértettje volt | 2002-ben<br>más bűncselekmény<br>sértettje volt | 2002-ben<br>nem volt sértett | az elmúlt<br>öt évben<br>nem volt sértett |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|
| egyáltalán nem<br>hiszem, hogy elő-<br>fordulhat | 11,5                                              | 13,4                                            | 14,5                         | 20,6                                      |
| nem valószínű<br>esetleg, elképzel-<br>hető      | 14,8                                              | 17,1                                            | 18,2                         | 20,6                                      |
| előfordulhat                                     | 19,7                                              | 32,4                                            | 33,3                         | 30,3                                      |
| nagyon könnyen<br>előfordulhat                   | 24,6                                              | 17,2                                            | 15,8                         | 13,3                                      |
|                                                  | 29,5                                              | 19,8                                            | 18,2                         | 15,2                                      |

16. számú táblázat

Mindennapi szorongásaink a bűnözéstől

| kérdés | szerep                      | jellemző vélemény, megféléis (%) |         |      |
|--------|-----------------------------|----------------------------------|---------|------|
|        |                             | igen                             | nem     |      |
| K39_1  | balesetező                  | 68,6                             | 18,9    |      |
|        | balesetmentes               | 66,2                             | 19,6    |      |
| K39_2  | balesetező                  | 29,6                             | 24,3    |      |
|        | balesetmentes               | 22,7                             | 19,4    |      |
| K39_3  | balesetező                  | 15,5                             | 36,1    |      |
|        | balesetmentes               | 12,3                             | 26,8    |      |
| K39_4  | balesetező                  | 8,8                              | 25,1    |      |
|        | balesetmentes               | 6,1                              | 25,2    |      |
| K39_5  | balesetező                  | 3,5                              | –       |      |
|        | balesetmentes               | 1,4                              | –       |      |
| K39_6  | balesetező<br>balesetmentes | nincs ellátás                    |         |      |
| K39_7  | balesetező                  | 4,0                              |         |      |
|        | balesetmentes               | 2,2                              |         |      |
|        |                             | igen                             | tervezi | nem  |
| K58_1* | balesetező                  | 11,9                             | 8,0     | 80,1 |
|        | balesetmentes               | 5,5                              | 5,0     | 89,5 |
| K58_2  | balesetező                  | 9,5                              | 5,0     | 85,6 |
|        | balesetmentes               | 4,3                              | 3,5     | 92,2 |
| K58_4  | balesetező                  | 12,6                             | 5,8     | 81,6 |
|        | balesetmentes               | 8,4                              | 3,5     | 88,0 |
| K58_5  | balesetező                  | 60,4                             | 7,5     | 32,2 |
|        | balesetmentes               | 52,6                             | 6,9     | 40,4 |
| K58_6* | balesetező                  | 50,0                             | 7,1     | 42,9 |
|        | balesetmentes               | 35,5                             | 6,3     | 58,1 |
| K58_7  | balesetező<br>balesetmentes | nincs ellátás                    |         |      |
| K58_8  | balesetező                  | 30,8                             | 2,3     | 19,5 |
|        | balesetmentes               | 25,9                             | 3,0     | 25,0 |

\* az elértés százaléka