

Tanulmányok

ÁGOSTON Klarissa – MÉSZÁROS Gábor: A közlekedési agresszió megjelenése

KANTA Roland – FELFÖLDI Péter: Javaslat az ózdi Munkás út forgalomlebonylódásának javítására

PAPP Dávid: Egy fecske és a nyár Recenzió A „Kutatói Rendörkávéház? Avagy a közös biztonság, a bünmegelőzés meg a tudomány” címü mürö

GÁL Erika: Rendörkávéházi történetek – Recenzió Molnár (Café) Kata első három Police Café blogkönyvéröl

A szerkesztőbizottság tiszteletbeli elnöke:

IRK FERENC D.Sc. egyetemi tanár (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Szerkesztőbizottság elnöke:

TIHANYI MIKLÓS Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Szerkesztőbizottság:

BUDAHÁZI ÁRPÁD PhD egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

BUZÁS GÁBOR Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

DRAGANA CVOROVIC PhD assistant professor (Department for Legal Sciences, University of Criminal Investigation and Police Studies, Republic of Serbia in Belgrade)

EKATERINA RAKHMANOVA Doctor of Law, Associated Professor (North-West Branch of the Russian State University of Justice in Sanktpetebrug)

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

GÁL ERIKA tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

KARDOS SÁNDOR Ph.D. (ORFK)

LAKATOS TIBOR (BM)

FEKETE CSABA mesteroktató (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

MÁTYÁS SZABOLCS Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

MILICA KOLAKOVIĆ-BOJOVIĆ PhD (Senior Research Fellow, Institute of Criminological and Sociological Research)

PAPP DÁVID tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

VÁRI VINCE Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

VINCENT HOLUBICZKY, PhD assistant professor (Academy of the Police Force in Bratislava)

Technikai szerkesztő:

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Kiadó:

Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozat

Szerkesztőség:

1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

kozbiztonsagiszemle@gmail.com

IV. évfolyam, 2023/2. szám

Megjelenik évente két alkalommal.

Tartalomjegyzék

Tanulmányok

- Ágoston Klarissza – Mészáros Gábor:** A közlekedési agresszió megjelenése..... 8r
- Kanta Roland – Felföldi Péter:** Javaslat az ózdi Munkás út forgalomlebonylódásának javítására 23
- Papp Dávid:** Egy fecske és a nyár Recenzió A „Kutatói Rendőrkvéház? Avagy a közös biztonság, a bünmegelőzés meg a tudomány” című műről31
- Gál Erika:** Rendőrkvéházi történetek – Recenzió Molnár (Café) Kata első három Police Café blogkönyvéről 35

Lectori Salutem!

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle IV. évfolyamának 2. számával köszöntöm Önöket. E lapszámunk egyrövidebb technikai után jelentkezik írásaival. Úgy tűnik, hogy e lapszám két fő témakör köré csoportosul; a közlekedésrendészet és a Police Café. A közlekedés biztonságról nem lehet eleget szólni, mert úgy tűnik, hogy a baleseti statisztikák releváns adatai az elmúlt időszakban ismét romló tendenciát mutattak. A szerkesztőbizottság ezért preferálja azokat az írásokat, amelyek a tudomány eszközeivel hívják fel a figyelmet a biztonságos közlekedés társadalmi szerepére. Az agresszió hasznos készégnek mutatkozott az evolúciós fejlődés során, kivált az életben maradásért vívott küzdelmek során. Ám közlekedésben az életben maradáshoz éppen ennek az agresszióknak a kezelése, ha úgy tetszik visszaszorítása szükséges. A következő közlekedésrendészeti cikk jóval speciálisabb témával foglalkozik, egyetlen útszakasz biztonságosabbá tétele képezi a tárgyát. Jól ráirányítja a figyelmet arra, hogy a forgalomszervezés milyen fontos szerepet játszik a balesetek visszaszorításában. A Police Café módszertanát feldolgozó művekről szóló recenziók egy olyan téma rövid bemutatására vállalkoznak, amely a World Café nemzetközi módszertanon alapuló hazai gyakorlatot mutatnak be. E módszer rendőrségi alkalmazása Magyarországon unikálisnak tekinthető.

A folyóirat olvasásához kellemes időtöltést kívánunk!

A szerkesztőbizottság nevében:

Tihanyi Miklós

a szerkesztőbizottság elnöke

E számunk szerzői:

ÁGOSTON KLARISSZA (előadó, Kecskeméti Rendőrkapitányság
Közlekedésrendészeti Osztály)

MÉSZÁROS GÁBOR (adjunktus, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

KANTA ROLAND (előadó, Esztergomi Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti
Osztály)

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

PAPP DÁVID (tanársegéd, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

GÁL ERIKA (tanársegéd, Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

E számunk lektorai:

MAJOR RÓBERT PHD (egyetemi docens Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR PHD (adjunktus Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

TIHANYI MIKLÓS PHD (egyetemi docens Nemzeti Közszerológálati Egyetem)

A közlés feltételei

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle folyóirat szerkesztősége várja a közrendvédelem, a közlekedésrendészet, az igazgatásrendészet és acsapatszolgálat témaköreit vizsgáló és feldolgozó tanulmányokat.

Az írásaikat a kozbiztonsagiszemle@gmail.com e-mail címre legyenek szívesek megküldeni. A beérkezett tanulmányokat a szerkesztőbizottság elnöke vaklektorálásra küldi a témában járatos szaktekintélyeknek.

Terjedelem

A kézirat terjedelme tanulmányok esetében általában 20-40.000 leütés között legyen. A kéziratban ábrák és képek is szerepelhetnek. A beküldött kézirat első lábjegyzetében, amennyiben ez releváns, kérjük a támogatási források feltüntetését. A beszámoló, recenziók terjedelme ne haladja meg a 7-8.000 leütést.

A közlemény szerkezete és formája

A cikk a szerző nevével (*középre, Times New Roman 12-es betűmérettel, félkövér kiemeléssel*) kezdődik. A szerző neve alá a közlemény címe (*középre, Times New Roman 15-es betűmérettel, félkövér kiemeléssel*) és annak angol nyelvű fordításával folytatódik (*középre, Times New Roman 12-es betűmérettel, kiemelés nélkül*). Ezt követően egy legfeljebb 2000-2500 leütésszámú magyar és angol nyelvű összefoglalást (abstract) kérünk, valamint legfeljebb négy-öt kulcsszót magyar és angol nyelven. (1,05-es sortávolsággal, Times New Roman 11-es betűmérettel)

Ezt követően kérjük a közlemény szöveges részét közölni, **1,05-es sortávolsággal, Times New Roman 11-es betűmérettel**, a kézirat zárásaként a felhasznált irodalom jegyzékét. Külön kérjük megjelölni az internetes forrásokat. Szövegközi kiemelésként dőlt formázást szükséges alkalmazni. Félkövér formázás kizárólag a fejezetcímek esetén alkalmazandó. A fejezetcímek sorszámozás nélkül kerüljenek megjelenítésre, Times New Roman 13-as betűmérettel félkövér kiemeléssel.

A teljes kéziratot .docx formátumban kérjük a Kozbiztonsagiszemle@gmail.com e-mail-címen a szerkesztőségbe beküldeni. Kérjük a szerzőket, hogy a kézirat beküldésével egyidejűleg küldjék meg a szerző nevét, tudományos fokozatát, (rendfokozatát), beosztását, munkahelye pontos nevét, levelezési és e-mail-címet, valamint a telefonszámát is, ahol a szerkesztők a szerzőt közvetlenül elérhetik.

Hivatkozások

A hivatkozásokat mindig a közlemény végén, ábécérendben adjuk meg a felhasznált irodalomban, a lábjegyzetekben legfeljebb az irodalomjegyzékre vonatkozó utalások lehetnek.

Irodalmi hivatkozások a lábjegyzetben: (szerző vezetékneve, megjelenés éve, oldalszám – Balogh, 1957, 27.; Feuer et al., 2002, 35–36.). Amennyiben azonos szerző(k)től ugyanazon évben több tanulmányra hivatkoznak, akkor a közleményeket az évszám után írt a, b, c stb. jelekkel kérjük megkülönböztetni mind a szövegközi hivatkozásban, mind a felhasznált irodalomban. Különösen ügyeljenek a bibliográfiai adatoknak a szövegben és a felhasznált irodalomban történő egyeztetésére! A felhasznált irodalomban nem szerepelhet olyan mű, amelyre nem történt a szövegben hivatkozás.

Amennyiben **internetes írásra hivatkozik a szerző, ennek formája a lábjegyzetben** (URL1), (URL2) stb., az irodalomjegyzékben URL1: Magyar Nemzeti Bibliográfia <http://mnb.oszk.hu/>. Az URL-hivatkozások az irodalomjegyzék legvégén szerepeljenek, nem az ábécé szerinti helyükön. A hivatkozás után kerüljön feltüntetésre a letöltés ideje (év.hó.nap. formátumban).

Ágoston Klarissza – Mészáros Gábor
A közlekedési agresszió megjelenése
The presence of aggression in traffic

Absztrakt

A közlekedés, a helyváltoztatás napjainkban alapvető emberi szükséglet. A közlekedés során a közlekedők interakcióba kerülnek egymással, melynek során sokszor konfliktus helyzet alakul ki. Ezekre a konfliktusokra a közlekedők különböző módon reagálnak, esetenként agresszióval. A szerzők a közúti közlekedés során tapasztalható agressziót vizsgálták egy kérdőíves felmérés adatai alapján. Bemutatják az agresszióhoz kapcsolódó alapvető fogalmakat, ismereteket. Elemzik az agresszióval való találkozás gyakoriságát a közlekedésben résztvevők lakhelye, neme alapján. Megvizsgálták, hogy a közlekedők milyen gyakran találkoznak agresszióval a közutakon, és milyen gyakran viselkednek agresszíven. Megvizsgálták, hogy a közlekedők milyen gyakran szegik meg a közlekedési szabályokat, teremtnek konfliktushelyzeteket. A kapott eredmények alapján a szerzők javaslatot tesznek, hogyan lehetne csökkenteni a közlekedés körében előforduló agressziót.

Kulcsszavak: közlekedés, szabályszegés, agresszió, verbális agresszió, fizikai agresszió

Abstract

Traffic and mobility are basic human necessities nowadays. Participants in traffic interact with each other, which often leads to conflicts. Participants react to these conflicts in various ways, including aggression. The authors examine aggression experienced in traffic using data from a survey. They introduce the main concepts and knowledge related to aggression, and analyze the frequency of encountering aggression based on the residency and gender of traffic participants. They also investigate how often drivers face aggression on the road and how frequently they contribute to conflict situations. Additionally, the authors examine how often traffic participants violate traffic rules and generate conflict situations as a result of these violations. Based on their results, the authors propose measures to reduce the level of aggression in traffic.

Key words: traffic . violation of regulation, aggression, verbal aggression

Bevezetés

Napjainkat egy folytonosan változó, „rohanó” világban éljük és sokszor bele sem gondolunk, hogy ez a viselkedésünkre milyen jelentős hatással van.

A közlekedés a mindennapi életünk szinte elengedhetetlen része. Azóta, hogy az ember jelen van a Földön, a közlekedés is vele együtt létezik. Valamilyen formában mindig megoldotta az ember, hogy eljusson egyik helyről a másikba, attól függően, ahogy a szükséglete, igénye kívánta. Ahogy kilépünk a négy fal védettségéből, még ha nem is akarjuk, akkor is a közlekedés résztvevői közé tartozunk. A közlekedés elemei közül (ember-jármű-környezet) az ember a legfontosabb, ami azt is jelenti, hogy az emberre jellemző tulajdonságok és magatartási formák a közlekedésben is megjelennek. Az emberek közötti interakciókban azonban szinte mindig megjelenik az agresszió is.

A közlekedésben megjelenő agresszivitást mindenki tapasztalhatja, aki részt vesz a közlekedésben. Az agresszió a közlekedésben sokféle módon jelenhet meg: szabálytalankodás, gyorshajtás, büntetőfékezés, vagy akár obszcén kifejezések, mutogatások alkalmazásával.

E tanulmányban a közlekedésben megjelenő agresszivitást vizsgáljuk. Nem reprezentatív kérdőíves felmérés adatai alapján megvizsgáltuk, hogy a kitöltők között melyik a leggyakrabban tapasztalt agresszivitás és mi a véleményük erről.

Mi is az agresszió?

Maga az agresszió egy latin szóból ered: *agressio*, melynek jelentése támadás.¹ Ez egy olyan viselkedésformát jelöl, ami fizikai, verbális vagy egyéb formában mutatkozik meg. A szó fogalma magába foglalja az erőszak fogalmát is. Alapvetően három agressziótípus létezik: a verbális (szóbeli), a kapcsolati és a fizikai.² Ez lehet egyrészt proszociális (más emberekért folytatott agresszív cselekvés), másrészt pedig semleges, illetve antiszociális (emberek ellen irányuló agresszivitás).³ Az antiszociális agresszióval beszélhetünk a reaktív és proaktív oldalról. A reaktív agresszió valamilyen frusztráció, provokáció a kiváltó ok, erős érzelmek és stresszválasz jellemzi, megjelenik az időszakos robbanékonysági zavar. A proaktív agresszió viszont megtervezett, amely során a stresszhormonszint minimális, kiváltó ok a nyereségvágy és jellemző rá az antiszociális személyiségzavar.⁴

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

Kutatások az agresszivitás területén

Konrad Lorenz „Az agresszió”⁵ című művében a viselkedésformákat az állatok oldaláról vizsgálta. Lorenz szerint ez a viselkedés az élethez szükséges alapösztönként tekinthető, így ezt a viselkedést velünk született ösztönként említi.

Leírta, hogy a fejlettebb fajoknál nehezebb szétválasztani az öröklött és a tanult sémák arányát. Felismerte azt, hogy az élőlényeknek a testük felépítése mellett a magatartásprogramjaik is evolúciós nyomás hatására alakultak ki, és ezek a genetikai kódokba beágyazódnak.⁶

Lorenz elmélete szerint az állatoknál megfigyelhető agresszivitást csak a saját fajtársaik ellen követik el. Ha más állatfajok ellen történik a támadás, az a táplálkozási lánc felépítéséből következik. Tehát egy állat a fajtársa ellen akkor fejt ki agresszív viselkedést ha a „határvédelem” sérül, vagy a csoporton belüli rangsor kialakítása a kérdés.⁷

Az agresszióval kapcsolatban John Dollard és Neal E. Miller nevét is fontos megemlíteni. Az agresszióval kapcsolatban a frusztrációs agressziót vizsgálták, és ezt használják az erőszakos bűnelkövetések egyik magyarázataként. Ezt úgy lehet egyszerűen meghatározni, mint egy olyan állapotot, amely akkor jön létre az emberben, ha valami kitűzött célt nem tudunk elérni.⁸

Bandura szerint az emberi agresszió tanulások folytán alakul ki, tapasztalatokon és az ismereteken, szokásokon, érzelmi élet szakaszai útján. Ennek két formája van: az operáns kondicionálás és a modelltanulás. Tanult viselkedési formának értelmezte a viselkedést. Kutatásai szerint az emberek nem az agresszivitással születnek, ez nem egy rögzített minta, hanem valamilyen módon elsajátítja az ember.⁹ Freud elmélete talán a legismertebb, miszerint az agresszió minden emberben ott van, és két ösztön: a halál, illetve az élet és szexuális ösztön ütközéséből adódik. Ezekből feszültség származik, és a társadalom elvárásai miatt ezzel együtt kell élni. Ez elfojtás útján lehetséges, de komoly pszichés terhet jelent az embernek, amiből a kivezető út az agresszió a kielésee, vagyis a haragunknak a kimutatása (cselekedetben vagy akár verbálisan). Egy másik értelmezése szerint az agresszivitást a frusztráció váltja ki.¹⁰

Fromm „A rombolás anatómiája” című könyvében ismerteti, hogy az agresszió az embereknél egyidős az emberiséggel, és vissza lehet vezetni a filogenezis, az állati lét kezdetleges szerveződési szintjeihez. Rávilágít arra, hogy az agresszív viselkedésnek van külső (manifesztálódó) és belső (immanens) ösztöntörékvés megnyilvánulása. Fromm leírta, hogy az állatok körében a fejlett emlősök legtöbbször a veszélyeztetettség és a számukra kedvezőtlen hatások miatt lesznek kegyetlenül agresszívak. Az

¹ URL1

² Farkas et al. 2020, 21.

³ Farkas et al. 2020, 22-23.

⁴ Farkas et al. 2020, 27

⁵ Lorenz, 2013.

⁶ URL2.

⁷ URL3.

⁸ Farkas et al. 2020, 40-41

⁹ Farkas et al. 2020, 38

¹⁰ Novák, 2016, 454-455 A

emberek között nagy számban jelennek meg olyan személyek, akik az örömet a kegyetlenségben, a pusztításban képesek meglelni.¹¹

Az agresszió az életünkben és mindennapi tevékenységünkben, szinte minden korosztályban és helyzetben jelen van. A közlekedésünkben nagyobb mértékben jelen van, mint máshol és ezt szinte majdnem biztosra vehetjük.¹² A közlekedésben megjelenő agresszivitást három részre oszthatjuk: a fizikai agresszió, a verbális vagy a gesztikulált agresszió, és végül a kockázatvállalás (mint például az a helyzet, amikor a tilos jelzésen áthaladnak, vagy gyorsan és nagy sebességgel történik a sávváltás).¹³

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

A nemek közötti különbségeknél a járművezető neme előre jelzi a balesetbe keveredés valószínűségét. A férfiak balesetben való részvétele kétszerese a nők részvételének. A férfiaknál többször merül fel baleseti oknak az ittas vezetés és a gyorsajtás, míg a nőknél a közlekedési helyzet megítélésének a hibája lép fel. A férfiaknál, a fiatalabb korosztálynál tapasztalhatók ezek a problémák: a kockázatos és agresszív vezetés, a szabályok megszegése. A fiatalok mellett a férfiaknak magas a száma a halálos közlekedési balesetek statisztikáiban. A maskulinitás (férfiasság) az agresszív vezetésben jelenik meg, amely legtöbbször kiabálásban, szitkozódásban és mutogatásban mutatkozik meg. A férfiaknál több a szándékos szabályszegések aránya, és alkohol- vagy kábítószer-fogyasztás után is kormánykerék mögé ülnek. A nőknél a stressz, valamint a depresszió jelent nagyobb rizikófaktort, ami összeköthető a kockázatvállaló vezetési stílusukkal.¹⁴

Az embereknél eltérő, hogy ki milyen kockázatot vállal. A férfiak körében, főként 20 éves korig magas szintet mutat a kockázatvállalási hajlandóság, sokkal vakmerőbbek. Vannak olyanok, akik a járművezetői készségeiket a reálisnál magasabbra értékelik, így könnyebben vállalnak kockázatosabb manővereket. Azok között, akik magas társasági kockázatvállalók közé tartoznak, erős a dominanciára törekvés, magabiztosság és a gondatlanság. Az erős szociális kockázatvállalók pedig nyitottak az új információkra és felszabadultabbak, önfegyelem és következetesség jellemzi őket.¹⁵

Társas felelősségtudat

A vezetési viselkedésünket értelmezhetjük társadalmi normaként, vagyis akik a közlekedésben részt vesznek, azok döntő többsége egyetértéssel fogadja el a szabályokat, mintegy megegyezésként. A szabályok betartását megelőzi az internalizáció (melynek során az egyén a társas befolyás következtében a másik személy nézeteit, értékeit teljes mértékben úgymond magáévá teszi).¹⁶ Ez azonban veszélyes is lehet, mert a szankció, vagyis a büntetés nélkül maradó szabályszegések esetében is érvényesül. A negatív események bekövetkezéséhez hozzá járulnak a normasértő magatartások. A közlekedésben vannak törvényileg szabályozott formális, és a közösség által szabályozott informális szabályok, és az utóbbi körben szerepel inkább a társas felelősségtudat. Érdeemes beszélni arról, hogy akik bűnöző életmódot folytatnak, a társadalmi normákkal szembe helyezkedőknél a közlekedési deviancia is gyakoribb. A börtönbüntetésüket letöltőknél a deviáns viselkedés megléte miatt 19 és félszer nagyobb a valószínűsége annak, hogy halálos kimenetelű balesetek részesei lesznek.¹⁷

¹¹ Schüttler, 2004

¹² Jakab et al. 2022,45-60

¹³ Juhász et al. 2021, 161.

¹⁴ Juhász et al. 2021, 158-159.

¹⁵ Juhász et al. 2021, 159-160.

¹⁶URL4 Idegen szavak szótára, Forrás: <https://idegen-szavak-szotara.hu/internaliz%C3%A1ci%C3%B3-jelent%C3%A9se> 2022.08.23.

¹⁷ Juhász et al. 2021, 162.

Kérdőíves felmérés

A témával kapcsolatosan egy nem reprezentatív, interneten kitölthető, anonim kérdőív adatai alapján vizsgáltuk az agresszivitás megjelenését a közúti közlekedésben.

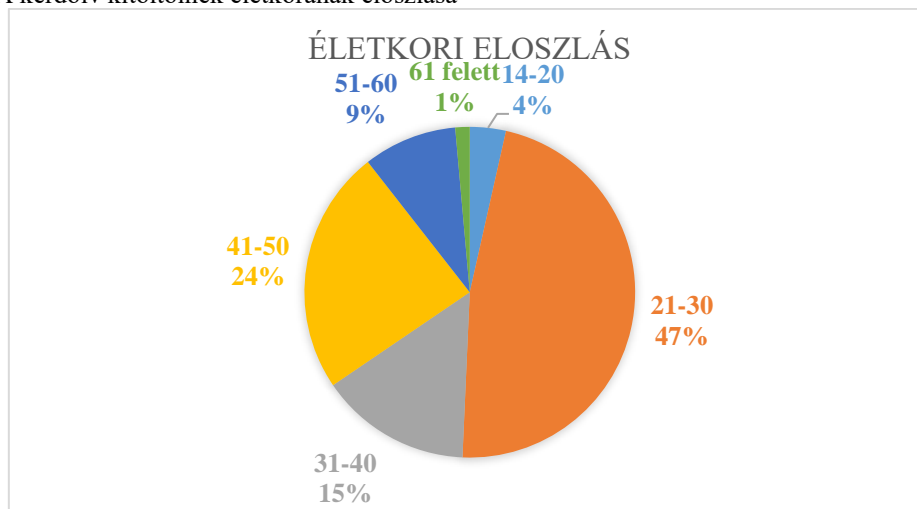
1. diagram: A kitöltők nemek szerinti eloszlása



Forrás: Szerzők

A kitöltők között a férfiak és nők majdnem fele-fele arányban töltötték ki a kérdőívet (1. diagram), ami nagyjából megfelel a teljes lakosság nemi arányainak.¹⁸ A kérdőívet 72 férfi (51%) és 70 nő (49%) töltötte ki. A továbbiakban a kérdésekre adott válaszokat nemek szerint is csoportosítjuk.

2. diagram: A kérdőív kitöltőinek életkorának eloszlása



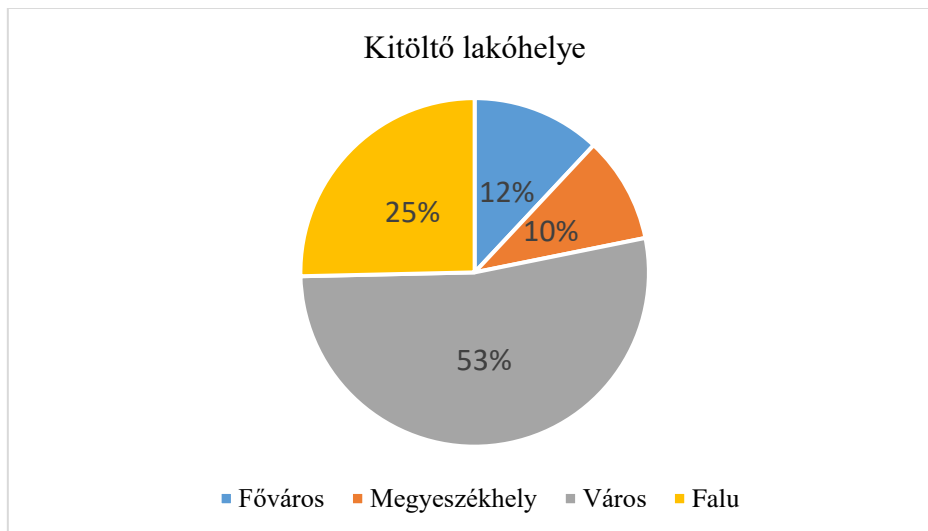
Forrás: szerzők

A kitöltők életkori eloszlását megvizsgálva az adatok szerint (2.) a legnagyobb arányban a 21-30 éves emberek töltötték ki a kérdőívet, pontosan 67 fő (47 százalék). A 41-50 éves korosztályból 34 fő töltötte ki a kérdőívet (24 százalék). A 31-40 évesek körében 21 fő, az 51-60 éveseknél 13 fő, a 14-20 éves embereknél 5 fő válaszolt a kérdésekre. A legkevesebb kitöltés a 60 év feletti korcsoportnál mutatkozott, csak 2 fő töltötte ki a kérdőívet.

Lényegesnek tartottuk megkérdezni a kitöltőktől, hogy ki milyen településen lakik: a fővárosban, megyeszékhelyen, városban vagy falun. A lenti (3. ábra) kördiagram szemlélteti, hogy a válaszadások szerint a várost jelölték meg a legtöbbször lakóhelynek, 75 válasz (53 %) érkezett arra, hogy városban élnek. A kitöltők közül 36 fő (25%) falun, 17 fő (12%) a fővárosban, 14 fő (10%) pedig megyeszékhelyen él.

3. ábra: A kérdőív kitöltőinek lakóhelyének eloszlása

¹⁸ URL5 https://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak_demografia



Forrás: Szerzők

Megvizsgáltuk, hogy a két nem között hogyan oszlik meg a közlekedési formák alkalmazása (**Hiba! A hivatkozási forrás nem található.**) (

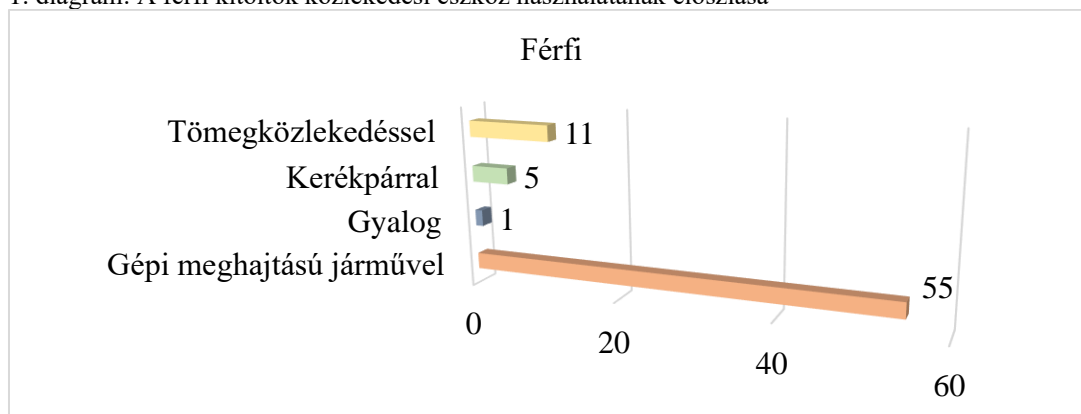
Forrás: Szerzők

Azok, akik városban élnek, összesen 54-en közlekednek gépjárművel, falun élők 29-en, fővárosban élők 8-an, megyeszékhelyen pedig 9-en. A tömegközlekedést a városban, illetve a fővárosban élők 8-8 esetben jelölték meg közlekedési formaként, a faluban élők közül 3-an, a megyeszékhelyen élők pedig 4-en. Nők válaszádnál a falun és városban élők jelölték, hogy kerékpárral közlekednek.

2. diagram: A női kitöltők közlekedési eszköz használatának eloszlása

). A legtöbben gépi meghajtású járművel közlekednek, ami mindkét nemnél látható. A kitöltő férfiak 76,4 %-a (55 fő) jár gépjárművel, a nők 64,3 %-a (45 fő). A második leggyakoribb közlekedési forma a kitöltők között a tömegközlekedés (11 férfi, 15,2% illetve 12 nő, 17,1%). Ebből arra is lehetett következtetni, hogy többen rendelkeznek vezetői engedéllyel és valószínűleg munkájukhoz, vagy mindennapi életükhöz használják.

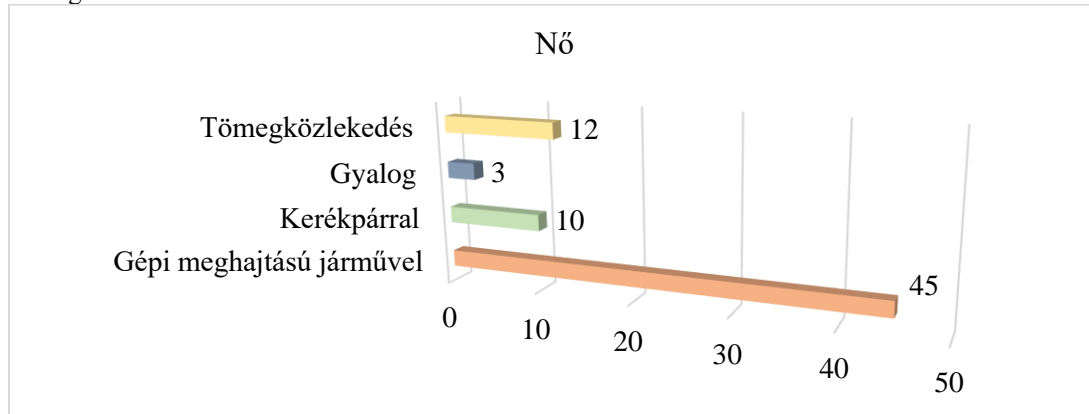
1. diagram: A férfi kitöltők közlekedési eszköz használatának eloszlása



Forrás: Szerzők

Azok, akik városban élnek, összesen 54-en közlekednek gépjárművel, falun élők 29-en, fővárosban élők 8-an, megyeszékhelyen pedig 9-en. A tömegközlekedést a városban, illetve a fővárosban élők 8-8 esetben jelölték meg közlekedési formaként, a faluban élők közül 3-an, a megyeszékhelyen élők pedig 4-en. Nők válaszádnál a falun és városban élők jelölték, hogy kerékpárral közlekednek.

2. diagram: A női kitöltők közlekedési eszköz használatának eloszlása



Forrás: Szerzők

A kapott válaszok segítségével ki tudtuk szűrni, hogy a nők és férfiak lakóhely szerint mivel, vagy hogyan közlekednek gyakrabban. A kapott eredmények alapján a városban élő nők közül 24 nő gépi meghajtású járművel, 2 nő gyalog, 7 nő kerékpárral és 4 nő tömegközlekedéssel közlekedik. A megyeszékhelyen élő nők esetében gépi meghajtású járművel 3-an közlekednek, tömegközlekedéssel 3-an, gyalog pedig 1 fő. A fővárosban élők között 4 fő használja a tömegközlekedést, és 2 fő gépi meghajtású járművel közlekedik. Faluban élők között 16 nő közlekedik gépi meghajtású járművel, 3 kerékpárral és 1 válasz lett a tömegközlekedésre.

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

A válaszadók között felmértük, hogy hányan találkoztak már valamilyen agresszivitással közlekedésük során. A kérdőívben található nyílt válaszokat igénylő kérdésnél választ kaptunk arra is, milyen agresszív magatartással találkoztak a kitöltők. A verbális agresszió, a szitkozódás, mutogatás, kiabálás, agresszív szóváltás szerepelt a válaszok között. A beérkező válaszok között a kitöltők 68%-a, 97 fő találkozott már verbális agresszivitással (5. diagram), vagy egy-két alkalommal, vagy akár többször is.

5. diagram: A verbális agresszív viselkedéssel találkozó eloszlása

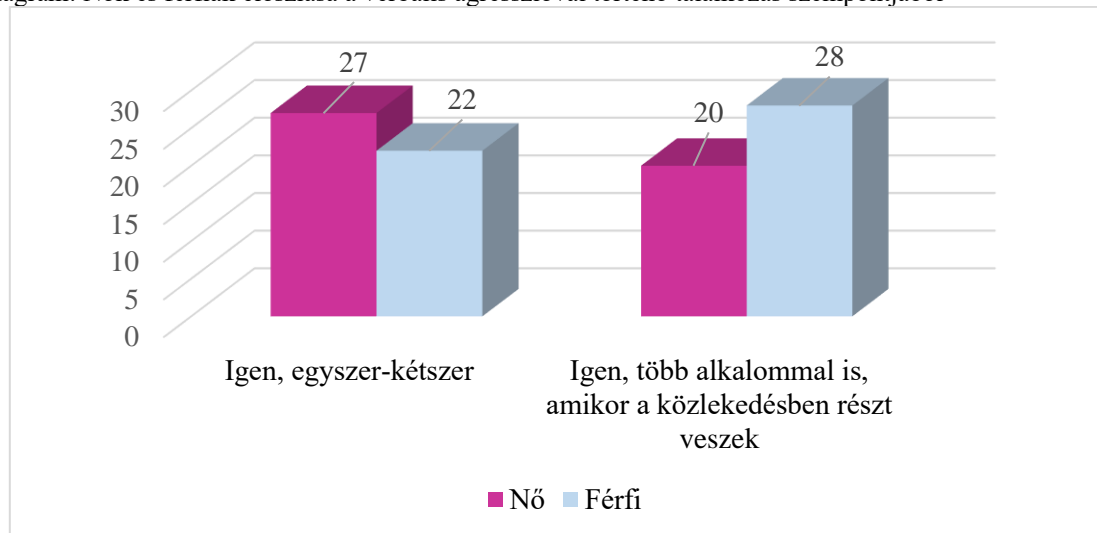


Forrás: szerzők

Az alábbi diagramm (6. diagram) jól ábrázolja, hogy a nemek között hogyan oszlik meg a verbális agresszióval történő találkozás. A nőknél többször tapasztalható, hogy egyszer-kétszer irányul feléjük

valamilyen verbális agresszivitás (27 fő). Ezzel szemben a férfiaknál az agresszivitás ezen formája több alkalommal is előfordul (28 fő).

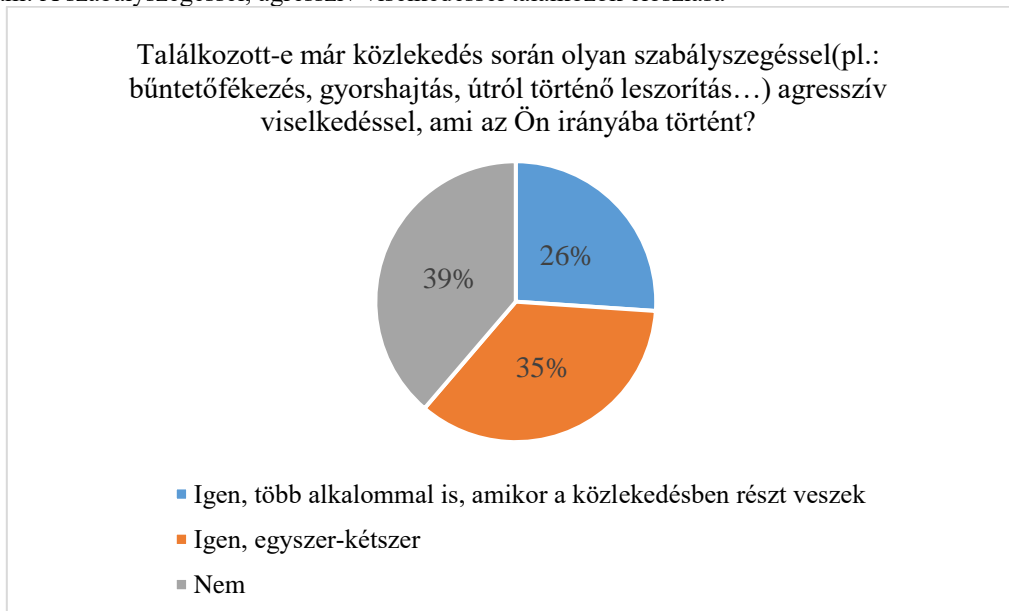
6. diagram: Nők és férfiak eloszlása a verbális agresszióval történő találkozás szempontjából



Forrás: Szerzők

A verbális, szóbeli agresszivitás mellett a kitöltőknek arra is kellett választ adni, hogy szabályszegéssel, más típusú fizikai agresszivitással találkoztak-e. A válaszok arányából (1. diagram1. diagram) látható, hogy milyen arányban találkoznak a közlekedésben részt vevők nem csak verbális agresszivitással. A válaszok alapján a kitöltők 61 %-a (87 fő) már találkozott a közúti közlekedés során fizikai agresszivitással.

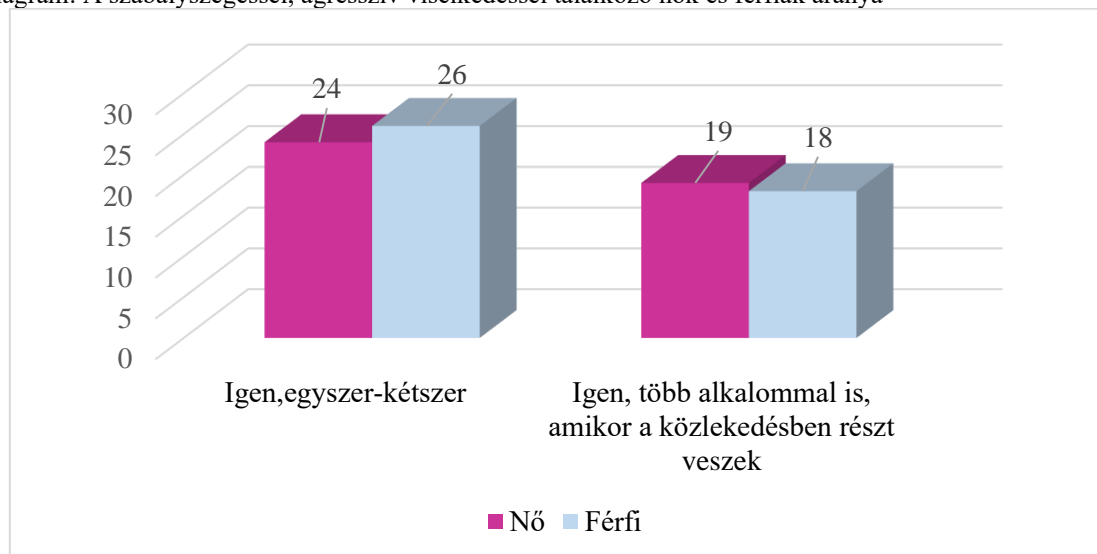
1. diagram: A szabályszegéssel, agresszív viselkedéssel találkozó eloszlása



Forrás: szerzők

A nemek szerinti eloszlást vizsgáló oszlopdiagrammon (8. diagram: A szabályszegéssel, agresszív viselkedéssel találkozó nők és férfiak aránya8. diagram) látható, hogy a nők 43 alkalommal találkoztak fizikai agresszióval, 24-en egy-két alkalommal, 19-en viszont többször is. A férfiak (összesen 44 fő) közül 26-an egy-két alkalommal, míg 18-an többször is találkoztak a közúti közlekedés során fizikai agresszióval. Jól látható, hogy a férfiak és a nők azonos számban, és azonos arányban találkoztak már fizikai agresszióval.

8. diagram: A szabályszegéssel, agresszív viselkedéssel találkozók nők és férfiak aránya

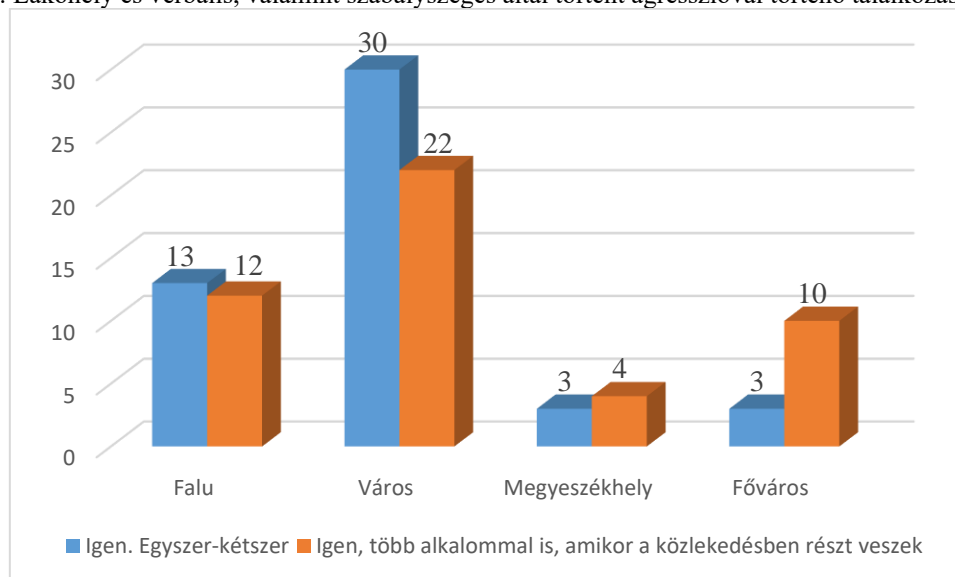


Forrás: Szerzők

Mindkét vizsgált agresszivitásnál megoszlanak a számok, azonban az látható, hogy a verbális agresszióban többször részesül a nő és férfi egyaránt. A kitöltők által adott válaszokból megfigyelhető, hogy milyen széles körben jelenhetnek meg az agresszív magatartások.

Ezt követően, az agresszivitást megjelenését lakóhelyek szerint is megvizsgáltuk a kérdőív segítségével. Egyértelmű, hogy ahol többen élnek, nagyobb a lakosság és a közlekedők száma, ott könnyebben kerülnek a közlekedők közlekedési konfliktusba. A beküldött válaszok által lakóhely szerint megvizsgáltuk, hogy a verbális agresszióval és a szabályok megszegésével kapcsolatos agresszióval milyen arányban találkoznak a közlekedésben részt vevők (9. diagram).

9. diagram: Lakóhely és verbális, valamint szabályszegés által történt agresszióval történő találkozások eloszlása



Forrás: Szerzők

A vizsgálat eredménye az, hogy a városban élők többször találkoztak, vagy találkoznak az agresszivitás valamilyen formájával, 52 alkalommal a 97 főből. A fővárosban (13) és megyeszékhelyen (7) élőkől kevesebb igen válasz érkezett. Itt azonban nagyobb arányban jelent meg, hogy több alkalommal találkoznak az agresszióval, mint egyszer-kétszer. A falun élők 25-en találkoztak már verbális agresszióval.

Ha a kitöltők lakóhely szerinti arányait is vizsgáljuk, a városban élők 69 %-a (75 főből 52 fő), a fővárosban élők 76 %-a (17 főből 13 fő), a megyeszékhelyen élők 50 %-a (14 főből 7 fő), a falun élők 69 %-a (36 főből 25 fő) találkozott valamilyen agresszióval.

A következő kérdésnél (1010.) arra kérdeztünk rá, hogy a válaszadó a közlekedése során milyen gyakran szabálytalankodik, mivel a közlekedési konfliktusok, az ezekből eredő agresszió főként valamilyen szabályszegésből ered. Itt a nő és férfi kitöltők válaszait nem különítettük el. A 142 kitöltő közül 97 fő (68,3 %) adott választ arra, hogy szabálytalankodni szokott. 87 fő (61,3 %) egy-két alkalommal, 10 fő (7 %) többször is szabálytalankodott közlekedése során.

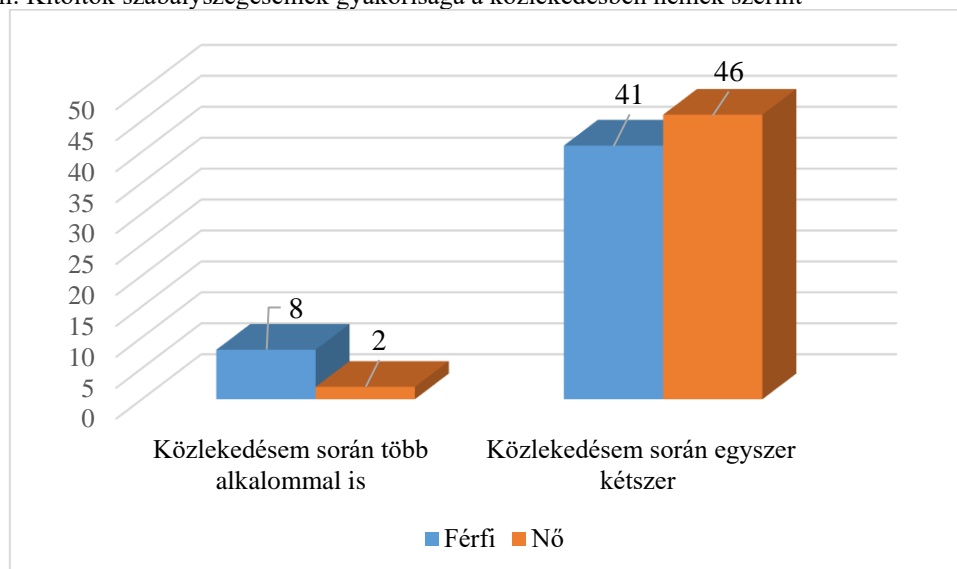
10. diagram: Kitöltők szabályszegéseinek gyakorisága a közlekedésben



Forrás: Szerzők

Ezt követően elválasztottuk és megvizsgáltuk a két nem közötti válaszokat. A férfiak gyakrabban szegnek szabályt többször is, a nők inkább az egy-két alkalmat jelölték meg.

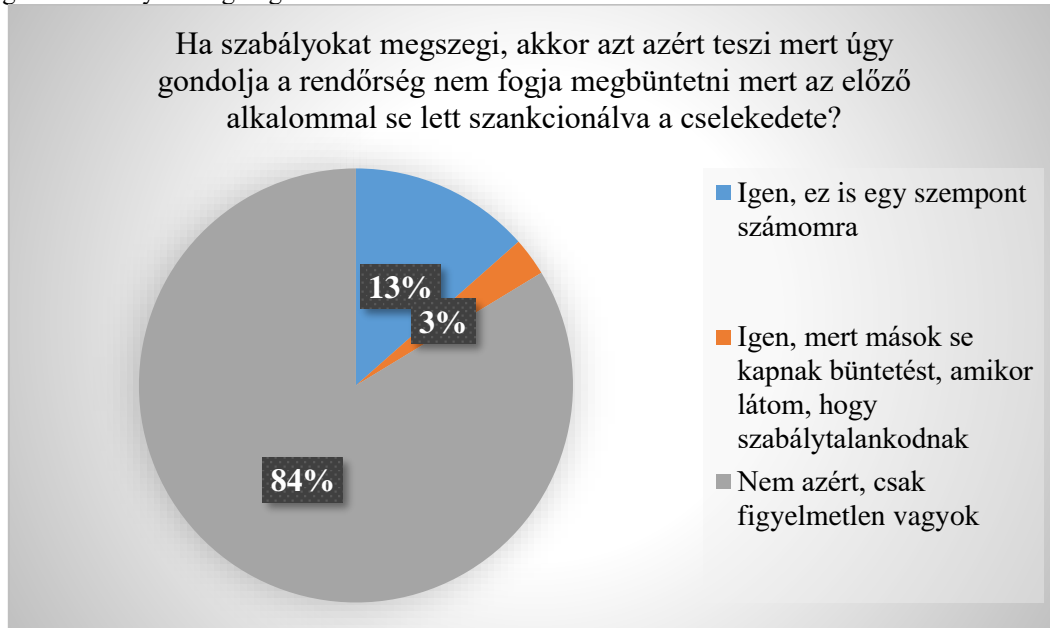
11. diagram: Kitöltők szabályszegéseinek gyakorisága a közlekedésben nemek szerint



Forrás: Szerzők

Az előző kérdéshez (1111. diagram) kapcsolva feltettünk még két kérdést. Megvizsgáltuk, hogy ha már szabályokat szegnek meg a közlekedők, akkor azt miért teszik, és hogy tetteikért szankcionálva lettek, vagy nem. A kérdésekre 141 válasz érkezett.

12. diagram: Szabályok megszegésének oka

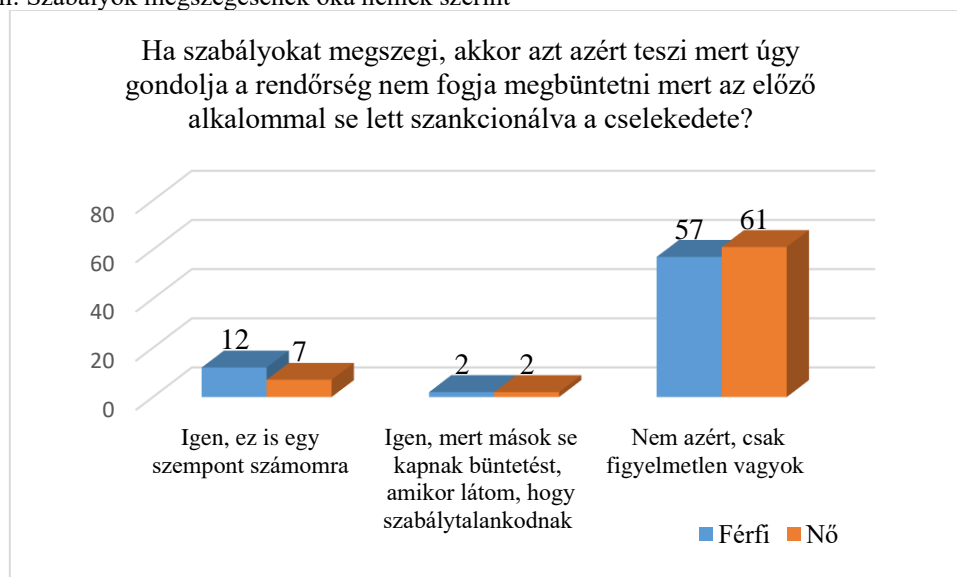


Forrás: szerzők

A válaszok között legnagyobb szerepet a figyelmetlenség játszotta, (83,7%, 118 fő) (12. diagram). Láthatjuk, hogy sokan nem szándékosan cselekednek a KRESZ szabályai ellen. Ez természetesen nem menti fel őket, hiszen a baj pillanatok alatt megtörténhet. Feszültséget ez is kiválthat azokban, akik rajtuk kívül részt vesznek még a közlekedésben. A válaszolók között 13,5% (19 fő) azért szeg szabályt, mert úgy gondolja, a rendőrség nem fogja szankcionálni tettét, mert előző alkalommal se történt semmi. Legkisebb százalékban, 2,8% (4 fő) a válaszadó pedig azért szeg szabályt, mert mások se kapnak büntetést, és így szerinte ő is „megteheti”.

A 13. diagram mutatja, hogy a nők és férfiak között, hogyan oszlik meg a szabályok megszegésének az aránya. A nőktől 61 válasz érkezett arra, hogy figyelmetlenség miatt történt a szabálytalankodás, a férfiaknál ez 57 válasz volt. A válaszadók közül többen választották azt az opciót, hogy azért történik a szabályszegés, mert a rendőrség részéről nincsen következmény, nincs büntetés.

13. diagram: Szabályok megszegésének oka nemek szerint



Forrás: Szerzők

Megvizsgáltuk, hogy a szabályszegések miatt a kitöltőket hányszor bírságolták meg, vonták felelősségre (14. diagram). Azért gondoltuk, hogy ezt is fontos a szempontok közé sorolni, mert az agresszivitás akár egy rendőri intézkedés következményeként is megjelenhet, amikor a rendőr büntetést szab ki, legyen ez gyorshajtás, tilos jelzésen történő áthaladás, elsőbbség meg nem adása, stb..

Látható, hogy a kitöltők 78 %-a, (111 fő) vagyis a többség még nem volt szankcionálva szabályszegés miatt. A válaszadók 20 %-a (28 fő) egyszer-kétszer kapott már büntetést, 2 százalék (3 fő) többször is.

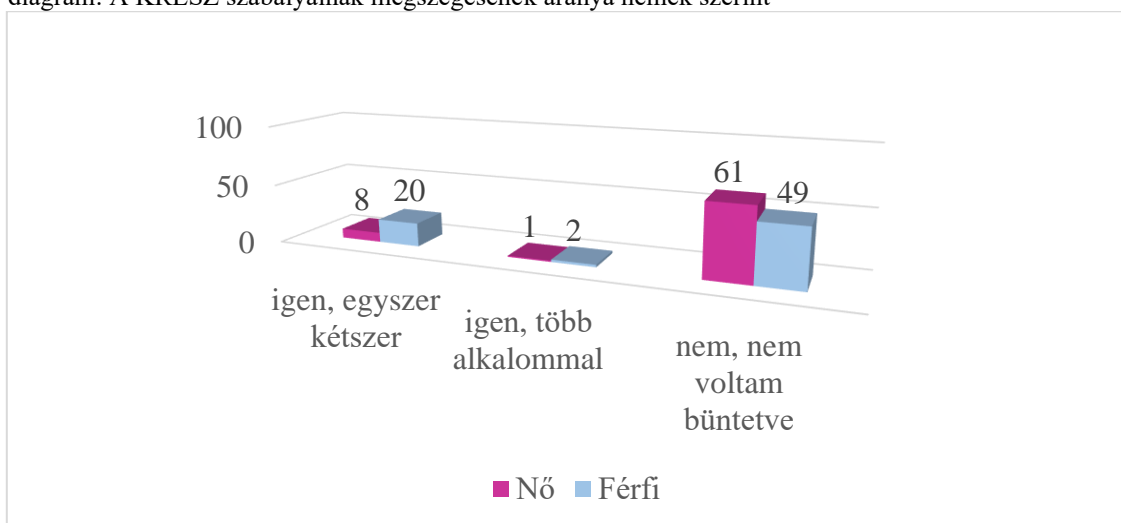
24. diagram: A KRESZ szabályainak megszegésének aránya



Forrás: Szerzők

A kitöltők közül a férfiakat (71 alkalom) és a nőket (70 alkalom) gyakorlatilag ugyan annyiszor büntették már meg KRESZ szabályszegés miatt, a nemek között a büntetés tekintetében nincs eltérés (15. diagram).

35. diagram: A KRESZ szabályainak megszegésének aránya nemek szerint



Forrás: Szerzők

A következő kérdésnél (16. diagram) a kitöltők 62 %-a (88 fő) szerint, ha kevesebb lenne a szabályokat megszegő közlekedők száma, akkor az agresszív vezetőkből is kevesebb lenne.

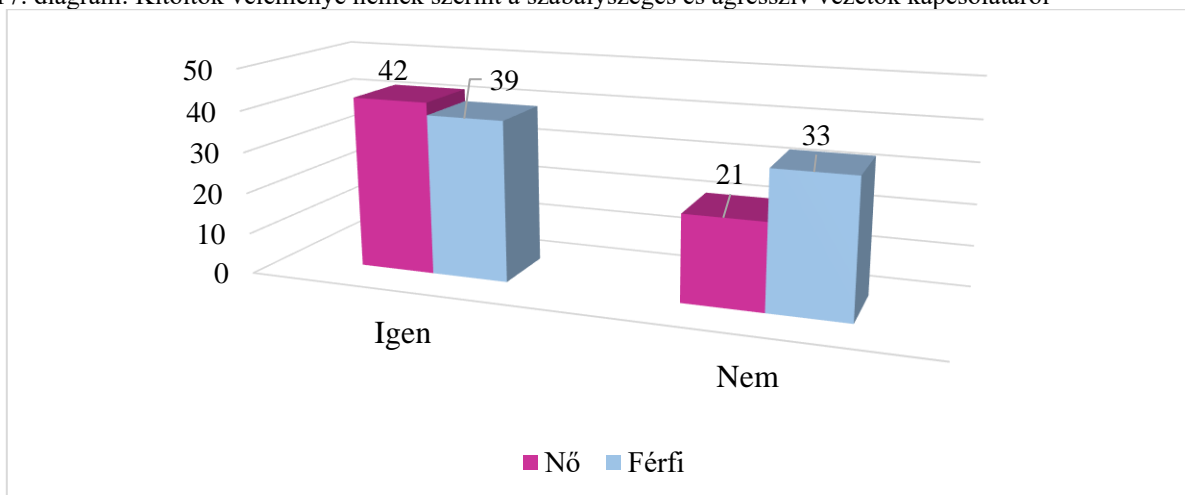
16. ábra: Kitöltők véleménye a szabályszegés és agresszív vezetők kapcsolatáról



Forrás: Szerzők

A női kitöltők között kétszeres arányban érkeztek a válaszok arra, hogy ha a szabálytalankodás kevesebb lenne, akkor az agresszió is csökkenne. Férfi válaszadóknál ez az arány nem olyan eltérő (17. diagram).

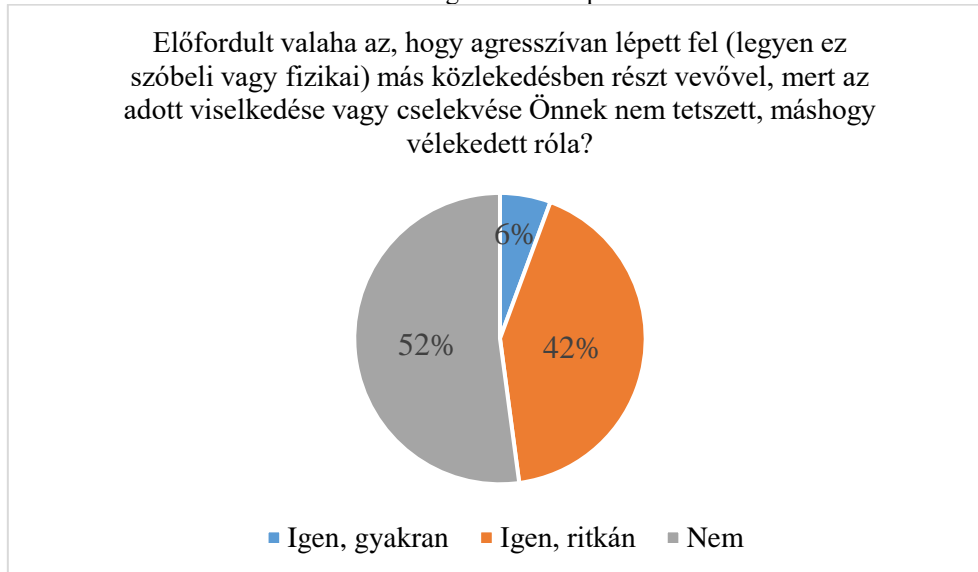
17. diagram: Kitöltők véleménye nemek szerint a szabályszegés és agresszív vezetők kapcsolatáról



Forrás: Szerzők

Az utolsó három kérdésnél azt vizsgáltuk, hogy milyen gyakorisággal fordul elő az agresszív viselkedés a kitöltők oldaláról, más közlekedésben résztvevők irányába. A kitöltők közül, több mint a fele, 52%-a (74 fő) nem alkalmaz se verbális, se fizikai agressziót más közlekedővel szemben, akkor sem, ha a másik fél valami olyat cselekszik, ami nem tetszik neki. A kitöltők 42 %-a (60 fő) ritkán ugyan, de viselkedik agresszívan, 5,6% (8 fő) azonban saját bevallása alapján gyakran viselkedik agresszívan.

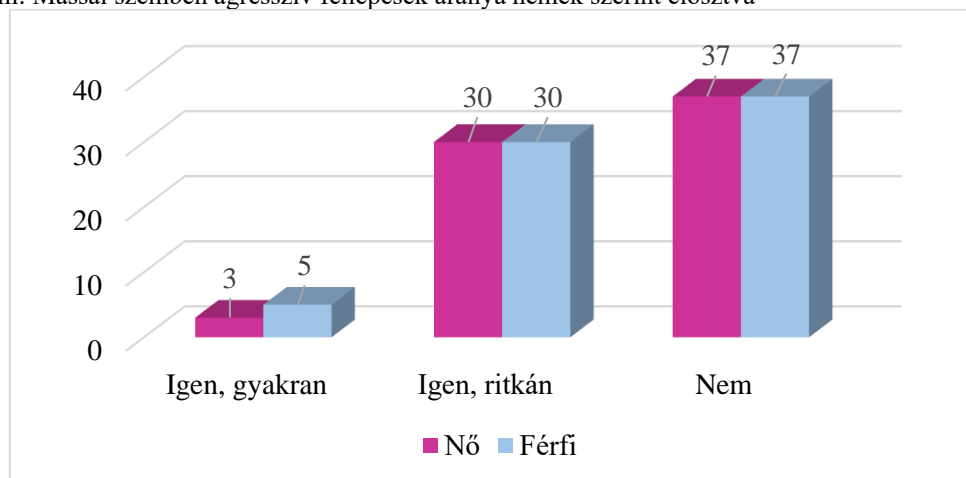
18. diagram: Más közlekedőkkel szemben történő agresszív fellépés



Forrás: Szerzők

A válaszokat csoportosítottuk nők és férfiak válasza szerint is. A nők és férfiak válaszáat (49. diagram **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.**) vizsgálva magállapítható, hogy míg a gyakran agresszívan viselkedők közül a férfiak többen vannak (3 nő, 5 férfi), a ritkán agresszívan viselkedők között nincs eltérés, a férfiak és a nők is azonos számban, azonos arányban agresszívek. A válaszadók állítása szerint 68 fő (46%), maga is viselkedett agresszíven.

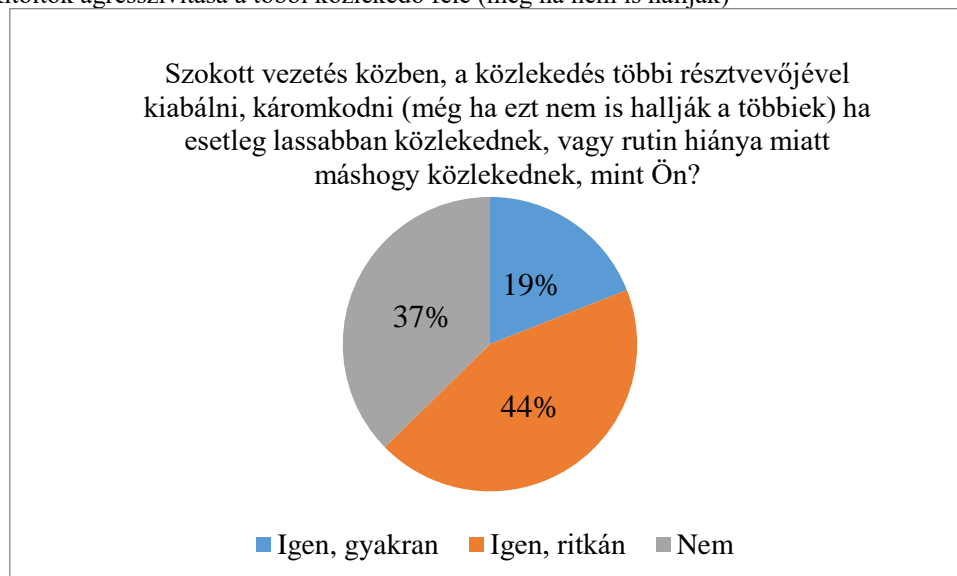
49. diagram: Mással szemben agresszív fellépések aránya nemek szerint elosztva



Forrás: Szerzők

A következő kérdésben (20. diagram) arra tértünk ki, hogy ha más nem hallja, vagy nem veszi észre, akkor felmerül-e az agresszivitás (verbális agresszió) a kitöltőnél, vagy nem. A kitöltők 63 %-a úgy nyilatkozott, hogy szokott magában kiabálni, káromkodni más közlekedők miatt.

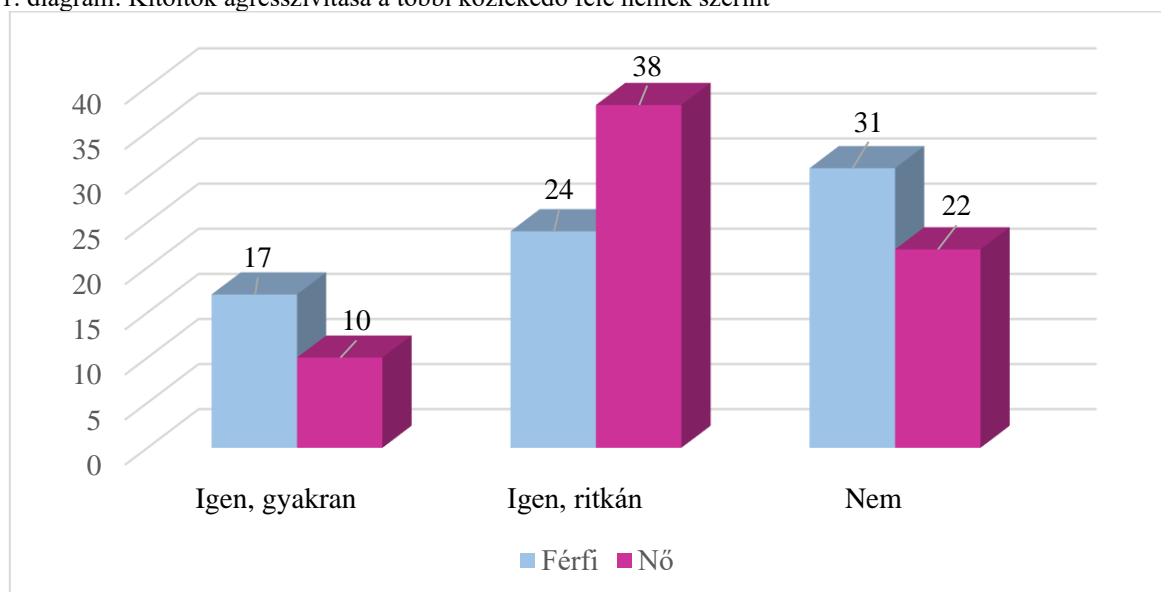
20. ábra: Kitöltők agresszivitása a többi közlekedő felé (még ha nem is hallják)



Forrás: Szerzők

Diagramon (21. diagram **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.**) szemléltetve jól mutatja az eredmény, hogy a férfiak többször türelmetlenebbek és így agresszívak lehetnek, mint a nők, akik kitöltötték a kérdőívet. A női válaszadók azonban nagyobb számban jelölték az „Igen, ritkán” választ, mint a férfi kitöltők. Összességében a kitöltők közül a nők (48 fő) többször viselkednek agresszíven mások számára nem látható módon, mint a férfiak (41 fő).

21. diagram: Kitöltők agresszivitása a többi közlekedő felé nemek szerint



Forrás: Szerzők

Összefoglalás, javaslatok

Összefoglalva megállapítható, hogy rohanó világunkban egyre nagyobb lesz a közlekedésben szereplők száma, és a forgalom nagysága, így feszültség is fokozódni fog. A kutatás adataiból tisztán látható, hogy az agresszivitás nagyon sokszor megjelenik, és szinte beleolvad a közlekedésünkbe. Bár a kutatás nem reprezentatív, és az adatokat óvatosan kell kezelni, értelmezni¹⁹, a kutatás adatai alapján megállapítottuk, hogy a kérdőívet kitöltők 68 %-a találkozott már a közlekedése során felé irányuló verbális agresszióval, 61%-a pedig felé irányuló fizikai agresszióval. De a válaszadók nem csak tapasztalták a feléjük irányuló agressziót, hanem a válaszadók közel fele, 48 % maga is viselkedett agresszíven más által is látható

¹⁹ Mészáros, 2016, 239-246

módon, 63% pedig magában is szokott agresszívan viselkedni. A válaszadók 68 %-a szokott szabálytalanul közlekedni, pedig 62% egyetértett azzal, hogyha kevesebb lenne a szabálytalankodás, akkor kevesebb lenne az agresszió is az utakon.

Az agresszivitás velünk járó érzelmi kitörés, amit már a gyermekkorban el kell kezdeni kezelni, elsősorban a szülőknek, nagy odafigyeléssel, türelemmel és higgadtsággal. Másodsorban az oktatásban, az óvónők és a tanárok nevelő tanítása és terelgetése, valamint a körülötte lévő közösség is nagy hatással lehet a fejlődésére egy fiatal gyermeknek, ahogy az Albert Bandura nevéhez fűződő Bobo baba kísérletsorozat igazolta.²⁰ Az iskolás gyermekek között az online közösségi oldalak segítségével is lehetne az agresszió kezelésére megoldásokat találni a viselkedésük formálására irányuló videók, programok alkalmazásával.

Ugyan az agresszivitást nem tudjuk gyökeresen eltávolítani az emberekből, de az agresszív konfliktusok számát csökkenteni tudjuk, amihez sok türelem és megértés szükséges. A vezetői engedély megszerzése során, egyes szituációk megoldására, szükség lenne egy általános pszichológiai vizsga bevezetése, amelyet az elsősegélynyújtás képzés mellett lehetne oktatni, adott óraszámban, és vizsgát tenni belőle. Kötelezővé lehetne tenni pszichológiai alkalmassági vizsgáknak az időközönkénti megismétlését, ezzel kiszűrni azokat, akik magatartásukkal veszélyeztetnék a közlekedésben résztvevőket.

Irodalomjegyzék

- Farkas Johanna – Fogarasi Mihály – Haller József – Ivaskevics Krisztián – Kovács Daniella: Bűntettek Kriminálpszichológiája, Szerkesztette: Haller József, Dialóg Campus Budapest, 2020.
- Jakab Rudolf – Mészáros Gábor Közlekedési agresszió, Közbiztonsági Szemle 3. 2022
- Juhász Anikó – Major Róbert: A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere, Magyar Rendészet, 21. évfolyam 4. szám, 2021 Forrás: http://real.mtak.hu/138114/1/12_juhasz-major_155-170_MR_2021_4.pdf 161.oldal, (letöltve 2022. 08. 23.)
- Mészáros Gábor: A közlekedési balesetek információs folyamatai, In.: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): A határrendészettől a rendészettudományig, Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály, Pécs, 2016
- Lorenz, Konrad: Az agresszió. Ford. Tandori Dezső – Zoltai Ildikó. Budapest, Helikon, 2013.
- Novák Éva: Gondolatok az erőszakmentes kommunikációról, In: Laczkó Sándor (szerk.): Lábjegyzetek Platónhoz 14. Szeged Pro Philosophia Szegediensi Alapítvány, Magyar Filozófiai Társaság Státus Kiadó, 2016. Forrás: <http://publicatio.bibl.u-szeged.hu/8366/1/Platon-2016-Agresszi%C3%B3.pdf> (letöltve 2022.08.10.)
- Schüttler Tamás: A rombolás anatómiája – Erich Fromm könyvéről, Új Pedagógiai Szemle 54. évfolyam 9. szám 2004, Forrás: <https://epa.oszk.hu/00000/00035/00084/2004-09-kf-Schuttler-Rombolas.html> (letöltve 2022.08.10.)

Internetes források

- URL1: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-etimologiai-szotar-F14D3/a-a-F14E1/agresszio-F1556/> (letöltve 2022.08.10.)
- URL2, URL3: Schmal Dániel: Agresszió és rítus a kora újkorban http://acta.bibl.u-szeged.hu/49372/1/platonhoz_014_310-318.pdf 311.oldal (letöltve 2022.08.10.)
- URL4: Idegen szavak szótára, Forrás: <https://idegen-szavak-szotara.hu/internaliz%C3%A1ci%C3%B3-jelent%C3%A9se> (letöltve 2022.08.23.)
- URL5: https://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak_demografia (letöltve 2022.08.23.)
- URL6 Forrás: <https://hu.reoveme.com/bobo-doll-experiment/> (letöltve 2022.08.10.)

²⁰ URL6 Forrás: <https://hu.reoveme.com/bobo-doll-experiment/> 2022.08.10.

Kanta Roland – Felföldi Péter
Javaslat az ózdi Munkás út forgalom-lebonyolódásának
javítására

Proposal to improve the traffic flow on the Munkás road of the city of Ózd

Absztrakt

Tanulmányunkban javaslatot mutatunk be, mely valós megoldást jelenthetne Ózd városának sokakat érintő közlekedési problémájára. Közlekedésbiztonsági szempontból újragondoltuk a Munkás út – Lomb utca kereszteződésében lévő kijelölt gyalogos-átkelőhely kialakítását. A tervet elkészítését hosszas kutatómunka előzte meg, melynek keretében a város közlekedésének a fejlődését is áttekintettük.

Kulcsszavak: Ózd, városfejlesztés, torlódás, gyalogos-átkelőhely

Abstract

In our study we present a proposal that could be a real solution to the traffic problem of the city of Ózd. From the point of view of traffic safety, we have reconsidered the construction of a designated pedestrian crossing at the intersection of Munkás avenue and Lomb street. The drafting of the plan was preceded by a lengthy research process, which included a review of the development of transport in the city.

Keywords: Ózd, urban development, congestion, pedestrian crossing

Bevezetés

Ózd nagy ipari múltja visszatekintő, jelenleg 30865 fős lakossággal rendelkező¹ járási központ Észak-Magyarországon. A város fejlődésében meghatározó szerepe volt a környékbeli szénvagyon feltárásának és kitermelésének, amire a vasgyártás során nagy szükség volt. 1840-ben kezdődött meg Ózdon vasgyártás és az ipari szénkitermelés.² A XIX. században a település központi helyet foglalt el a térségben, az Ózd környéki szénbányák mellett a Gömöri-érchegység ásványvagyónára alapozták az ipari termelést, így a század végére dinamikus fejlődésnek indult a térség, amelynek a fejlődését szó szerint és képletesen is kettévágta az első világháború utáni új országhatár meghúzása. „Míg az induló ózdi gyárhoz a vasércet főképp a gömöri lelőhelyek szolgáltatták, a barnaszéntelepek az üzemhez közel helyezkedtek el, és ez is jelentős mértékben szerepet játszott abban, hogy a szállítás megkönnyítése miatt a vasművet Ózdon építették fel. Az új bányák jellemzően nem a falvak magjában, hanem azok külterületein nyíltak meg. Az ózdi iparvidék centrumában a vasgyár állt, amelyet üzemi telepek és létesítmények vettek körül. Ezeket a nagyrészt kohászati, de kisebb részben bányászati népesítéssel rendelkező falvak, majd a hozzájuk tartozó bányatelepek, valamint a bejáró munkásokat kibocsátó bányásztelepek szegélyezték.”³ Ebből látható, hogy a városszekezet mai képét elsősorban az egykori bányák földrajzi helyzete, az ezekből szállítható szén optimális gyűjtőpontja, és a pont emiatt az optimális hely miatt az adott helyszínre telepített kohászati üzem határozza meg. „A legfőbb információs központ az ózdi vasgyár volt, ahová az ipari körzet legtöbb falujából jártak be a munkások.”⁴ Míg a bányászban dolgozó emberek, családjaik és a kitermelés irányítói számára a bányák környezetében munkáskolóniák létesültek, amelyek zárt közösségeket alkottak, addig az egyes bányáknál jóval nagyobb dolgozói létszámot foglalkoztató kohászati üzem ugyanilyen zárt munkástelepet csak a termelés első évtizedeiben, aztán viszont már nem tudott a közvetlen közelében fenntartani, az ehhez szükséges munkaerő emiatt messzebből kellett, hogy érkezzen. Mivel a vasgyár volt a munkaerő elsődleges felvevője, ezért az ingázó munkavállalók nagy száma miatt a közösségi közlekedés végpontjait is a lehető legközelebb volt érdemes kialakítani, ez a szükséglet magyarázza ma a

¹ URL1

² URL2

³ Nagy, 2017

⁴ Paládi-Kovács, 2007

buszpályaudvar és a vasútállomás helyét is, noha a kohászati üzem mára már megszűnt akkora forgalomgeneráló tényezőnek lenni, mint amekkora a XX. században volt. „Mind a kohászat, mind a bányászat alkalmazta a vasutakban rejlő lehetőségeket és bár a kapacitás függvényében különféle nyomtávokon, de gyakran egészen a munkahelyek szintjéig fektették a vasutakat”⁵. Ezeknek a vasutaknak, akár nagyvasúti, akár kisvasúti vágányhálózatról van szó, a nagy részét mára megszüntették, a vasúti teherszállítás volumene a bányák és a vasgyár megszűnése következtében a töredékére esett, a személyszállítás mértéke is visszaszorult. Ugyanakkor közlekedési igények továbbra is jelentkeznek, amelyeknek a kielégítésére napjainkban elsősorban a 25. számú országos főút áll rendelkezésre. Ózd nehéziparának kifejlődése során ez a közlekedési folyosó Eger, illetve Salgótarján irányába még nem létezett⁶, a város organikusan a Sajó völgye felől volt kapcsolatban az ország többi részével, azonban a trianoni határok kialakítása után a Sajó völgyéből is csak Miskolc irányában lehetett a magyar ipari termelés vérkeringésére csatlakozni. Részben ennek a problémának az oldására épült ki már 1908-ban a 2009-ben ideiglenesen mondottan szüneteltetésre rendelt⁷, mára viszont gyakorlatilag használhatatlan 87. számú Eger-Putnok vasútvonal, amely azonban Ózddal szintén nem volt közvetlen kapcsolatban, hiába haladt a város területétől nem messze, eléréséhez ugyanúgy a Bánréve-Putnok irányt kellett igénybe venni vasúti járművekkel Ózdról. „A periféria-helyzetből adódóan a közúti elérhetőség kedvezőtlen, aminek következményeként az ország gazdasági, illetve társadalmi vérkeringésétől való elszigetelődés tapasztalható”⁸, ez a probléma pedig a XX. század második felében tapasztalható erőltetett iparosítás, és az ebbe a folyamatba vetett túlzott bizalom eltűnése nyomán ismét előtérbe került.

A jelenlegi városszerkezetet, amely szerteágazó, poliphoz hasonló településstruktúrát mutat, társadalmilag, gazdaságilag, kulturálisan és szimbolikusan is eltérő „településcsápok” alkotják.⁹ Ezekről korábban már tettünk említést, mivel ezek a „csápok” az egykori bányák irányába nyúlnak, és sok esetben a mai napig azok a régen a munkáskolóniák által is lakott épületállománnyal rendelkeznek, amelyet akár egy évszázaddal ezelőtt építettek az akkori ott dolgozók számára. Jellemző a társadalmi változásokra, hogy ezek közül egyes telepek az adott kor vezető rétegének épültek ki, míg mára az akkori kor műszaki színvonalának megfelelő épületállomány a legelmaradottabbak közé tartozik, és mélyszegénységben élő emberek laknak bennük.

A közelmúltban végzett tanulmány alapján már az mondható el, hogy „Ózdon a foglalkoztatottak 13,7%-a ingázik, vagyis jár el más településre dolgozni. Az Ózdi járás többi településén az ingázási arány 45% felett van, sőt egyes esetekben eléri a 70–80%-ot. Ezek a magas ingázási arányok egyértelműen jelzik a munkalehetőségek beszűkülését.”¹⁰ Ezekből arra következtethetünk, hogy a magas ingázási igényeket elsősorban a közútnak kell kielégítenie. A buszpályaudvar központi elhelyezkedése, amely az egykori kohászati üzem szempontjából a legelőnyösebb helyen volt, mára azt a problémát eredményezi, hogy a közúti forgalomban a gyalogos közlekedés, a közösségi közlekedés eszközei és az egyéni motorizált forgalom is erre a központi városrésze kell, hogy koncentrálódjon. Ezek mellett a közeli jövőben várható a közlekedési eszközök összetételének átrendeződése is, ami többek között a mikromobilitási eszközök¹¹ egyre szélesebb megjelenését is jelenti. Hazánkban a forgalomban levő személygépkocsik száma szigorúan monoton növekedést követ, nincs ez máshogy Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyében sem.¹² Egy korábbi tanulmány kimutatta, hogy ez nem jár együtt ugyanakkora mértékű balesetszám-növekedéssel,¹³ ugyanakkor egyértelmű, hogy ebben az esetben nem csupán a közlekedők képzettségére kell alapozni a közlekedésbiztonság javulását, hanem a közlekedési környezet fejlesztésével is foglalkozni kell. A közlekedők körében egyszerre jelentkező igény a rövid eljutási idő és a biztonság.¹⁴ Ezek közül azonban a biztonság a fontosabb szempont. A baleset-megelőzési tevékenység jogszabály által a rendőrséghez rendelt,¹⁵ ugyanakkor a rendőrség önmagában

⁵ URL3

⁶ URL4

⁷ URL5

⁸ Némediné Kollár 2014

⁹ Halász 2020

¹⁰ Káposzta et al. 2018

¹¹ Felföldi 2020

¹² URL6

¹³ Fazakas – Felföldi 2020

¹⁴ Major - Mészáros 2020

¹⁵ Mészáros 2017

szintén nem tud elegendő nagyságú erőket fordítani ennek a feladatnak a maradéktalan ellátására, szükséges a közúti közlekedés összes résztvevőjének a szerepvállalása, így a közútkezelői oldalé is. Ezzel párhuzamosan jelen dolgozatunk célja, hogy egy Ózd belterületén tapasztalható, a biztonság és a gyors eljutás lehetőségét egyaránt hátrányosan érintő problémára egy megoldási javaslatot nyújtsunk. Ez pedig a Munkás út mára rendszeressé váló torlódó forgalmának kezelése, amelynek kezelése előnyös megoldást kínál mind a motorizált közlekedés, mind a gyengébb közlekedők, elsősorban a buszpályaudvar irányába igyekvő, vagy az onnan távozni szándékozó gyalogosforgalom számára. A probléma nagyon konkrét, tehát szükség volt az alapos helyismeretre, valamint a közlekedésben résztvevők véleményére is. Ennek felmérését Google Forms alkalmazással készített kérdőívvel kiviteleztek. Ennek a kitöltését 533 ózdi lakos tartotta fontosnak. Ez a szám is mutatja, hogy a tervezet valós probléma megoldására irányul. Az említett keresztszemetet szinte az egész város használja, mivel a városi kórházat és két középiskolát is ezen keresztül lehet megközelíteni. Nagy fogalmat bonyolít le, amely komoly fennakadásokat okoz a nappali időszakban. Mindennek alátámasztására gépjármű- és gyalogos-forgalomszámlálás is történt. A kérdőívek értékelése után készült el mérnöki segítséggel a koncepcióterv, amelynek a megvalósítása biztonságosabbá és dinamikusabbá tenné a kereszteződés közlekedését. A megoldást bemutató műszaki rajz mellé látványterv is készült. A rajz- és a látványtervet Illés Richárd építőmérnökkel közösen készítettük el, vele három alkalommal történt konzultáció. A város közlekedését nagyon jól ismerő Török Gergely r. százados is segítette a terv kidolgozását szakmai tanácsaival. A megvalósítás hatásosságát feltételezve az elkészült tervek bemutatásra kerültek Ózd város polgármesterének is.

Kutatási módszerek

Gépjármű- és gyalogosforgalom számlálása

A forgalomszámlálás a 2508-as mellékút (Munkás út) 25-ös országos közút körforgalmú csomópontjához legközelebb eső kijelölt gyalogos-átkelőhelynél történt 2022. augusztus 17. és 2023. február 27. között, pontosan meghatározott időintervallumokon belül. Hétköznap és hétvégén mért adatokat is tartalmaz a számlálás. Így például egy hétfő reggeli (07:00-08:00), illetve egy péntek délutáni (13:00-14:00) időpontban is megfigyeltük és mértük az áthaladó gyalogos- és gépjárműforgalmat. A forgalomszámlálás 2022.08.17-én 16 órától 17 óráig, 2022.08.18-án 13 órától 16 óráig, 2022.08.24-én 15 óra 15 perctől 16 óra 30 percig, 2023.01.30-án 15 óra 50 perctől 16 óra 50 percig, 2023.02.12-én 11 órától 12 óráig, 2023.02.17-én 13 órától 14 óráig és 2023.02.27-én 07 órától 08 óráig került végrehajtásra.

A számlálás háromféle időrendbe lebontva folyt le. Az első módszer során negyedórás bontásban. Ilyen volt például a 2023. február 17-ei nap, amikor is 13:00-tól 14:00-ig tartott a forgalomszámlálás. Ebben az időpontban 13 óra 00 perc és 13 óra 15 perc között 185 gépjármű és 60 gyalogos haladt át a kereszteződésen. Megdöbbenő módon 13 óra 15 perc és 13 óra 30 perc között 505 gépjármű és 185 gyalogos, amíg a következő negyedórás intervallumban 510 gépjármű és 235 gyalogos haladt át. A nap zárásaként az utolsó negyedórás rész során 390 gépjármű és 140 gyalogos vette igénybe a kereszteződést.

A második alkalommal félórás bontásban történt az áthaladó forgalom figyelése. A fél órás bontást a munkaidő letelte, a műszakváltás ideje indokolta, mivel akkor a megszokottól nagyobb a kereszteződést használók száma, fél órára lebontva pedig pontosabb szemléltetést eredményezett. Jelen esetben azért nem került sor negyedórás bontásra, mivel megtapasztalható, hogy a megszokottól eltérő és megnövekedett forgalom nem csillapodik negyedóra után, annak legalább fél óra kell. 2022. augusztus 18-án 13 óra 00 perctől 16 óra 00 percig terjedő időintervallumban zajlott a számlálás. 13 óra 00 perctől 13 óra 30 percig 220 gépjármű, illetve 136 gyalogos haladt át a kereszteződésen. 13 óra 30 perctől 14 óra 00 percig 405 gépjármű, továbbá 130 gyalogos, ezt követve 14 óra 00 perctől 14 óra 30 percig 650 gépjármű és 235 gyalogos vette igénybe a kereszteződést, ezzel együtt a kijelölt gyalogos-átkelőhelyet. 14 óra 30 perctől 15 óra 00 percig 395 gépjármű és 110 gyalogos, továbbá 15 óra 00 perctől 15 óra 30 percig 465 gépjármű, illetve 170 gyalogos ment át a kereszteződésen. 15 óra 30 perctől 16 óra 00 percig 480 gépjármű és 155 gyalogos használta a gyalogos-átkelőhelyet.

A harmadik számlálás alkalmával egyórás felbontást alkalmaztunk. Erre a fajta felbontásra azért volt szükség, hogy egy átfogó képet kapjunk a kereszteződést igénybe vevő személyek számáról. Erre példaként szolgált a 2023. január 30-ai megfigyelés, a mikor 15 óra 50 perc és 16 óra 50 perc közötti

időintervallumban történt a számlálás, ami szintén egy csúcsidei forgalmi terhelésnek tekinthető. Ezalatt 390 gépjármű és 240 gyalogos haladt át a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen.

A megfigyelések alapján tapasztalható volt, hogy a Munkás útra rácsatlakozó a Lomb utca vagy a Vas köz igénybevétele nem akkora mértékű, mint amekkora forgalmat a Munkás út bonyolít le. Mindazonáltal a reggeli, illetve a délutáni órákban ezek az utcák is telítődnek, mivel az ott munkát végző emberek, vagy egyéb célból (ügyintézés, vásárlás) oda igyekvők csak ezen a módon tudják megközelíteni az ott lévő épületeket, így ebben a két időszakban itt is megnövekszik a forgalom.

Kérdőív elemzése, értékelése és következtetések levonása

A kérdőív célközönsége az ózdi lakosság volt. A cél annak kiderítése volt, hogy mi a véleményük a torlódásról, mint jelenségről, illetve milyen megoldási javaslatok vannak. A közzétett kérdőív teljes mértékben anonim volt, tehát a kitöltőknek semmilyen személyes adatot nem kellett megadniuk.

A 16 kérdésből álló kérdőív 9 napig volt elérhető (2023.03.01.-2023.03.09.). A kérdőív elemzése bebizonyította, hogy a lakosok mennyire fontosnak tartják a várost érintő kérdésekben való részvételét. Ez nemcsak a kitöltők számában mutatkozott meg, hanem a válaszok minőségében is.

A kérdőív olyan kérdéseket is magában foglalt, mint például a kitöltő személy rendelkezik-e vezetői engedéllyel, és ha igen, akkor milyen eszközzel vesz részt a közlekedésben, vagy éppen a kitöltő személy milyen gyakran jár a Munkás út – Lomb utca kereszteződésében, illetve milyen célból halad át rajta.

A kérdőívet kitöltő 533 személy 89,5%-a, azaz 477 személy rendelkezik vezetői engedéllyel. A további 10,5% kitöltő, tehát 56 személy pedig nem rendelkezik vezetői engedéllyel.

Arra a kérdésre, hogy „Ha rendelkezik vezetői engedéllyel, akkor milyen eszközzel vesz részt a közlekedésben?” a kitöltők 90,1%-a választotta a személygépkocsit.

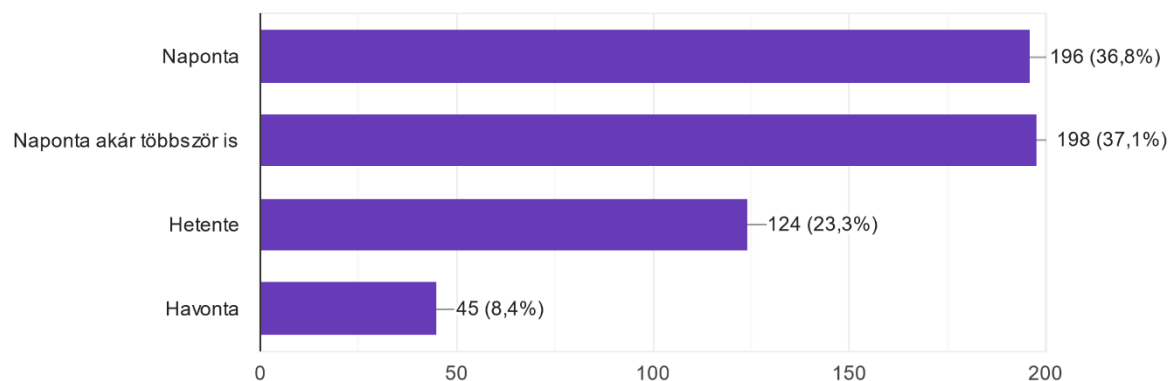
A feltett kérdésre beérkező válaszok nagy hasonlóságot mutatnak a forgalomszámláláson tapasztaltakkal. Ez azt jelenti, hogy a legtöbb esetben személygépkocsi haladt át, ami a kérdésben is kiugróan magas számot képvisel.

Arra a kérdésre, hogy „Milyen gyakran jár a címben is megjelölt kereszteződésben” több választ is meg lehetett adni. Ahogyan az az ábrán is jól látszik, a „Naponta akár többször is” és a „Naponta” lehetőségeket választották a legtöbben.

1. diagram – A vizsgált csomópont látogatottságának felmérése

Milyen gyakran jár a címben is megjelölt kereszteződésben?

533 válasz



Forrás: a szerzők által készített Google Forms kérdőív eredményei alapján

A kérdőívben szereplő további kérdésre, mégpedig arra, hogy „Milyen célból halad át rajta” a kitöltő személy, legtöbben az „Ügyintézés”-t (kitöltők 52,7%-a), illetve a „Munkavégzés”-t (51,4%) választották. Ennél a kérdésnél is több válaszlehetőség lehetett megadni.

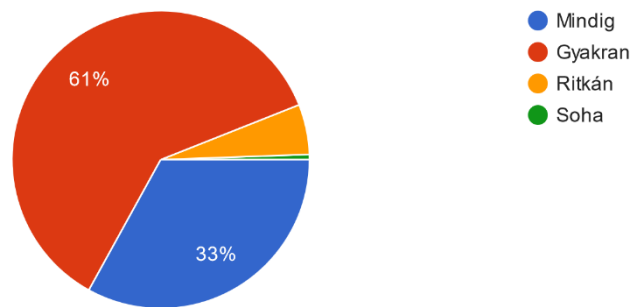
További fontos kérdés az volt, hogy a kitöltő tapasztalt-e már torlódást a kereszteződésben. Erre szintén 533 személy válaszolt. A válaszadók 61%-a, azaz 325 személy válaszolt úgy, hogy gyakran tapasztal torlódást. Ezt követte „mindig” válaszlehetőség, amelyet 176 személy jelölt meg, ezzel 33%-ot

eredményezve. Ebből arra következtethetünk, hogy ezek a kitöltők rendszeresen a torlódással terhelt időszakokban haladnak át a vizsgált csomóponton. A további két válaszlehetőséget, mint a „ritkán”, 29 személy jelölte meg, amely 5,4%-ot eredményezett, míg a „Soha” lehetőséget pedig 3 személy jelölte meg, ami 0,3%-ot jelent a kitöltők arányát tekintve.

2. diagram – A vizsgált csomópont forgalom-lebonyolódásának felmérése

Tapasztalt már torlódást a kereszteződésben?

533 válasz



Forrás: a szerzők által készített Google Forms kérdőív eredményei alapján

Javaslat tétel

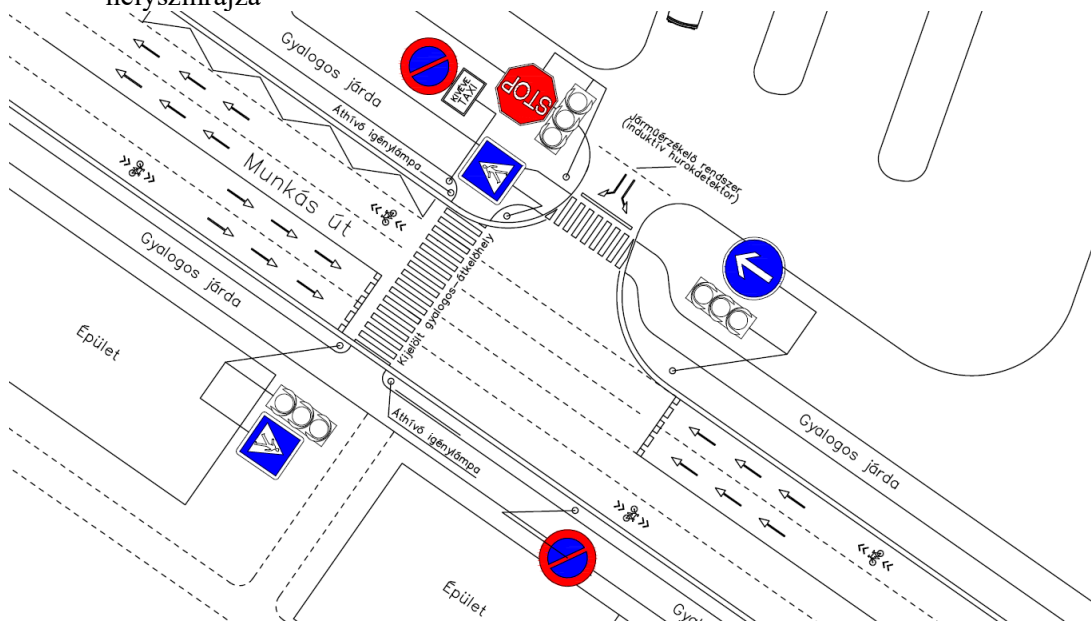
A reggeli, illetve délutáni csúcsidőben sokszor tapasztalható, hogy a Munkás út és a Lomb utca kereszteződésében a gyalogosok rendszertelen áthaladása a gyalogos-átkelőhelyen változó mértékű és idejű torlódást okoz.

Ennek felszámolására készült a terv, ami egy látványtervből és egy helyszínrajzból áll.

A szerkesztés az Adobe Photoshop és az AutoCAD programok használatával történt.

A jelenleg meglévő (Munkás út - Lomb utca) kijelölt gyalogos-átkelőhely átépítését egy úgynevezett „okos zebrával” látjuk célravezetőnek, hogy azon este, illetve korlátozott látási viszonyok mellett is jól észlelhető legyen, ha áthalad egy gyalogos.

1. kép – A jelzőlámpás forgalomirányításúra átépített csomópont vázlatos forgalomtechnikai helyszínrajza



Forrás: a szerzők tervei alapján Illés Richárd építőmérnök szerkesztése

Ahogy az a képen is látszik, egy új jelzőlámpás csomópont kiépítését tartjuk célravezetőnek a Munkás úton, ami véleményünk szerint megoldás lehet a jelenlegi problémára.

Az volt a tapasztalat a forgalomszámlálás során, hogy a gyalogosok többsége az autóbusz-pályaudvar felé halad, vagy onnan jön, és úgy érinti a Munkás út – Lomb utca kereszteződésében található kijelölt gyalogos-átkelőhelyet. Tehát az elgondolásunk szerint az új kereszteződés az autóbuszok számára kikanyarodásként szolgáló helyet érintve valósulna meg. A kijelölt gyalogos-átkelőhely 2*2 forgalmi sávon húzódna, annak mindkét végén áthívó típusú, igényfázisos gyalogos fényjelző készülékekkel. Az autóbuszoknak induktív hurokdetektoros megoldást tartanánk megfelelőnek. Ha az autóbusz arra rááll, a forgalomirányító berendezés érzékeli azt, így a gyalogosok igényfázisával összehangolva együtt engedni a balra nagy ívben, illetve jobbra kisívben haladó autóbuszt és a gyalogos-átkelőhelyen átkelni igyekvő gyalogosokat. A járművek ez idő alatt mindkét irányból tilos jelzést kapnak. Az indukciós és a gyalogos bejelentkezések igényfázisai egymástól függetlenül is bekerülhetnek a csomópont forgalomirányító berendezése által kivezérelt fázissorrendbe.

A kereszteződés fényjelző készülékeit figyelembe véve, mivel az útszakaszon a megengedett legnagyobb sebesség 50 km/h, így a fényjelző készüléknél az átmeneti idő 3 másodperc, az előkészítő idő pedig 2 másodperc, mint minden általános járműjelző esetében.

2. kép - Látványterv az új jelzőlámpás kereszteződésről



Forrás: a szerzők saját szerkesztése,

<https://www.google.hu/maps/@48.2181409,20.2902848,3a,75y,302.68h,87.71t/data=!3m6!1e1!3m4!1sTe1hKpEh2QjJS6BhWEVvvg!2e0!7i16384!8i8192>

Az új kereszteződésben az okos zebra telepítése nem indokolt, mivel az jelzőlámpával irányított így az adott keretek között az érkező közúti forgalom járművezetőjének észlelnie kell, hogy tilos jelzése van. A kereszteződés kiépítését, az ötletet, az elgondolást azzal lehet alátámasztani, amit a folyamatos forgalomszámlálás alatt is lehetett tapasztalni: a reggeli és délutáni időszakban az autóbusz-pályaudvarra beérkezve a leszálló utasok két irányba indulnak el. Ez a két irány pedig a már megnevezett kereszteződés, illetve a Munkás út másik irányába, az oktatási intézmények és/vagy a Kórház felé.

Az új kereszteződés elhelyezése és pozicionálása, illetve jelenléte megoldást nyújthat a problémára és tehermentesítheti a Munkás út – Lomb utca kereszteződését az állandó gyalogosforgalom alól. Ezt azzal lehet indokolni, hogy az újonnan létesített kereszteződés gyalogos-átkelőhelye pontosan megfelel az a két távolságot, amit a gyalogosoknak meg kell tenniük ahhoz, hogy elérjék a Lomb utcai kereszteződést, így célszerű ezt a gyalogos-átkelőhelyet igénybe venniük. Ezáltal a létesítendő csomópont átterhelné a gyalogosforgalom egy részét a Lomb utcai gyalogos-átkelőhelyről. Az igényfázisos gyalogos-jelzőlámpának köszönhetően az eddigi tapasztalatokkal ellentétben a gyalogosok áthaladása teljes mértékben kontrollálva lehet, mivel többen egyszerre, egy kis időintervallumon belül kelnek át az út másik oldalára, és nem egyesével, rendszertelenül teszik meg ugyanezt az átkelőhelyi mozgást.

Mivel jelzőlámpás kereszteződés telepítése a javaslat, felmerül a zöldösszehangolás kérdésköre is, viszont a kereszteződés közelében nincs több jelzőlámpa telepítve, a Munkás út többi, már meglévő gyalogos-átkelőhelyén a keresztező járműmozgások előnyben részesítése sem indokolt olyan

mértékben, mint a buszpályaudvar esetében, valamint az átkelő gyalogosok aránya is várhatóan a buszpályaudvar közvetlen közelében lesz a legnagyobb, így a többi gyalogos-átkelőhelyeken a gyalogosforgalom nagysága sem teszi indokolttá a jelzőlámpás szabályozást.

Összegzés

Hosszú út vezetett az terv elkészítéséhez, aminek természetesen az lenne az igazi lezárása, ha meg is valósulhatna. De még így is fontos célt szolgál, hiszen ráirányította a figyelmet egy város egy jelenleg megoldandó közlekedési problémájára, amit a kérdőívet kitöltők nagy többsége is problémának él meg. A megoldás, ami a közlekedők biztonságát és kényelmét is szolgálja, egyben azt is eredményezheti, hogy a Munkás út forgalma akadálytalanabb lehessen, valamint a közösségi közlekedés járműveinek a buszpályaudvarra történő be- és kihaladását is segítheti, ami a közlekedés dinamikusabb lebonyolításán felül a menetrendek pontosabb tartását is elősegítheti.

Irodalomjegyzék

- Fazakas Katalin – Felföldi Péter: Az alacsony haladási sebesség és a járműállomány hatásai a közlekedési balesetekre. IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet. Pannon Egyetem, Nagykanizsai Kampusz 2020 118. o. 4. ábra
ISBN 978-963-396-132-2
- Felföldi Péter - Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet. Pannon Egyetem, Nagykanizsai Kampusz 2020 .121. o.
ISBN 978-963-396-132-2
- Halász Levente: Térbeli-társadalmi átalakulás, szociális válság és válságkezelés Miskolc és Ózd gettósodó városrészeiben. Földrajzi Közlemények 144. 4. 2020. 345–362. o.
<https://doi.org/10.32643/f.k.144.4.1>
- Káposzta, J., Nagy, H., & Csehné Papp, I.: Ózd humán erőforráshelyzetének változása a világgazdasági válságtól napjainkig. Közép-Európai Közlemények, 11(1), 2018. 7–19. o.
<https://ojs.bibl.u-szeged.hu/index.php/vikekkek/article/view/12466>
- Major R., - Mészáros G.: Thoughts on Road Traffic Control. Internal Security 2020/2 313-319. o.
<https://doi.org/10.5604/01.3001.0014.6703>
- Mészáros, G.: A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig. Belügyi Szemle 2017/3. 54-66. o.
<https://doi.org/10.38146/BSZ.2017.3.4>
- Nagy Péter: Bányatelepek a falvak szélén - Az Ózd környéki bányászkolóniák a 19. század közepétől az államosításig. Urbs - Magyar Várostörténeti Évkönyv 12. Budapest, 2017
- Némediné Kollár Kitti - Káposzta József: Területi hátrányok az Ózdi kistérségben. Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek XI. évf. 2014. 1 63 – 70. o.
- Paládi-Kovács Attila: Ipari táj. Gyárok, bányák, műhelyek népe a 19–20. században. Múltunk, 2010/1. 265–270. Akadémiai Kiadó. Budapest, 2007.

Internetes források

- URL1: Központi Statisztikai Hivatal: Helységnévtár, Ózd
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=14492 (letöltve: 2024. 01. 15.)
- URL2: Rónaföldi Zoltán: Kronológia a borsodi és ózdvidéki szénbányászat fontosabb évszámai, eseményei. Creative Commons, 2012 18. o.
<http://users.atw.hu/rzterv/konyvek/Kronologia%20Borsodi%20es%20Ozdvideki%20banyaszat.pdf> (letöltve: 2024. 01. 15.)
- URL3: Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... A borsodi - ózdvidéki ipar- és bányavasutak rövid története 2015. 5. o. <https://mek.oszk.hu/12300/12362/12362.pdf> (letöltve: 2024. 01. 15.)
- URL4: Magyar Királyság – Második katonai felmérés 1819-1869

<https://maps.arcanum.com/hu/map/europe-19century-secondsurvey/?bbox=2241275.642574055%2C6136329.914257715%2C2271525.596517914%2C6146916.4426752115&layers=here-aerial%2C158%2C164> (letöltve: 2024. 01. 15.)

URL5: MÁV-Start Zrt. – 2009/2010. évi menetrend A belföldi vasúti forgalmat érintő legfontosabb változások 3. o. 2009. november 27.

https://web.archive.org/web/20160314154238/http://www.mav-start.hu/res/legfontosabb_menetrendi_valtozasok_2009_dec.pdf (letöltve: 2024. 01. 15.)

URL6: Központi Statisztikai Hivatal: 24.1.2.2. A közúti gépjárművek száma vármegye és régió szerint, december 31.

https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html (letöltve: 2024. 01. 15.)

Papp Dávid
Egy fecske és a nyár
Recenzió

A „Kutatói Rendőrkafé? Avagy a közös biztonság, a
bűnmegelőzés meg a tudomány” című műről

A swallow and the summer
Review

Of the work „Research Police Café? Or common security, crime prevention and science”

Bevezetés

Hogyan lát hozzá az ember egy könyvismertető elkészítéséhez? Erre minden bizonnyal többféle módszer is alkalmas. Esetemben a „munka” azzal kezdődött, hogy csak távolról szemléltem az asztalomon elhelyezett csinos kis kötetet. Voltam ugyanis abban a szerencsés helyzetben, hogy az ismertetésre szánt mű nyomtatásban jelent meg, így fizikai valójában érzékelhető, látható, tapintható, szagolható. A könyv első ránézésre olyan, mint egy finom hölgy. Formás, letisztult stílusú, nem hivalkodó, kissé titokzatos, ugyanakkor sokat sejtető. A visszafogott sárga színű borító fedlapján a három szerző neve alatt a főcím, a 2017 óta üzemelő Police Café honlap¹ szlogennel² ellátott fejléce, valamint az alcím, majd természetesen a kiadó, valamint a megjelenés helye és ideje látható.

A könyvet kézbe véve, megfordítva a hátoldalon rövid összeggel találkozunk, melyben a mű innovációja kap hangsúlyt, nevezetesen a lassan (2024. június 2-án) 10 esztendő Police Café önálló kutatási módszerként történő használata és ez alapján annak rendészettudományi módszerként történő elismertetése. „A tudományos megismerés nem lehet spontán, hanem legalább a tárgy kiválasztásában és az ahhoz illeszkedő módszerek kimunkálásában tudatos, tervszerű tevékenység. A feltárt ismeretek igazolása gondosan kidolgozott módszertan szerint történik. Az elmélet metodikája nem csupán a kutatási tárgy külső jegyeire figyel, hanem nagymértékben támaszkodik annak felismert törvényszerűségeire, lényeges és tartós tulajdonságaira.”³ A szerzők bizonyítják, hogy a Police Café, mint beavatkozó típusú kvalitatív kutatási módszer kiállja a tudományosság próbáját. A rendészettudomány szempontjából a műben kifejeződő eredmények nem kis teljesítményről adnak tanúbizonyságot, hiszen „A fiatal tudományok számára az egyik legnagyobb próbát a saját módszertan megteremtése jelenti.”⁴ A Police Café pedig e téren komoly előrelépést jelent. „Alkalmazott diszciplínaként a rendészettudomány a rendészet területén belül hozzá közel álló más tudományágak módszereit és tárgykörét ötvözi.”⁵ Ez azonban korántsem jelenti azt, hogy a rendészettudományi kutatásoknak nem lehet sajátosság, egyedi kutatási tárgyuk és módszerük, sőt.

De hogyan is jött az ötlet, hogy a Police Café képezze egy konkrét tudományos kutatás gerincét? Úgy, hogy a Rendészettudományi Doktori Iskola egy doktorandusza, nevezetesen Gál Erika „Alapjogok korlátozása a terrorizmus árnyékában” címmel elkészíteni tervezett doktori értekezésének alapjául szolgáló kutatás során a meglévő, rendelkezésre álló módszertani repertoárt hiányosnak érezte a konkrét kutatási tárgy és az azzal kapcsolatban megfogalmazott célkitűzések kapcsán. A rendelkezésre álló, bejáratott módszerek alkalmasnak mutatkoztak bizonyos kutatási kérdések megválaszolására, azonban bizonyos tekintetben használhatatlannak, vagy kevésbé alkalmasnak bizonyultak. A Gál Erika számára nem ismeretlen, prevenciók módszerként alkalmazott Police Café azonban megmozgatta kutatói fantáziáját.

Az alapos külső szemrevételezés után a tartalomjegyzéket veszem szemügyre. A könyvben foglalt három mű már itt jól elkülöníthető. A terjedelméhez képest mindhárom írás kellőképpen, de nem

¹ URL1

² Párbeszéd a biztonságos és élhető közösségekért!

³ Finszter, 2018, 97.

⁴ Finszter, 2018, 393.

⁵ Sallai, 2021, 332.

túlzottan tagoltnak tűnik. Az egyes fő- és alfejezetek rövid, érthető, mindemellett olykor frappáns címet kaptak. Összességében a mű logikusan felépített, könnyen áttekinthető.

A mű szakmai lektora Németh Zsolt, aki ajánlásában hangsúlyozza, hogy a módszer hiánypótló, hiszen a rendőrség párbeszéd iránti kezdeményezését, nyitását jelenti bizonyos társadalmi csoportok irányába. Teszi ezt úgy, hogy közben nem csupán a bűnmegelőzésre koncentrálna, hanem mindenféle „egyéni és közösségi bajra”. És hogy mi a Police Café terméke? A kötetlen hangulatú, ugyanakkor irányított beszélgetések során keletkező kollektív tudás.

Molnár Katalin szerkesztői előszavában megfogalmazza, hogy 2021-ben 30 éves lett a norma szintre emelt magyarországi rendőrségi bűnmegelőzés. A prevenciónak pedig célja a közösségek biztonságának a megteremtése, fenntartása és ezáltal élhetőbbé tétele. A prevenció Police Café módszer általi megközelítése szerint ezt a közös biztonságot az egyes közösségek „újra és újra, folyamatosan, együtt gondolkodva, egymással beszélgetve és közösen cselekedve alkotják meg”.

Fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy a hangzatos, rendőrségi berkeken belül talán már kissé elcsépelet, kiüresedett „párbeszéd” kifejezés itt nem csupán üres szó. A rendőrkávéházak résztvevői – függetlenül a hivatásuktól, származásuktól, vallási nézeteiktől, elveiktől, értékrendjüktől, életkoruktól, iskolázottságuktól, vagy bármilyen más, előítéletre okot adó körülménytől – az asztaloknál valóban egyenrangúak, valóban párbeszédet folytatnak, és valóban mindannyian hozzájárulnak a prevenció előmozdítását szolgáló kollektív tudás létrehozásához.

A mű általános ismertetését követően az azt alkotó, különálló, de egymással szorosan összefüggő, egymásra reflektáló három tanulmányt mutatom be röviden.

A Police Café, mint lehetséges tudományos kutatási módszer

A Police Café anyja, Molnár Katalin tanulmányában a Police Café módszert megihlető World Café elnevezésű közösségi alkotótechnika lényegét és eredményeit ismerteti, majd annak a magyarországi rendőrségre adaptált és továbbfejlesztett Police Café változatát mutatja be.

A mára világszerte elterjedt World Café módszer közel 30 éves múltat tekint vissza. Eredeti rendeltetése a szervezetfejlesztés, de emellett használatos közösségépítésre, helyzet- és problémafeltárássra, elemzésre, megoldáskeresésre. A módszer lényege, hogy „nagyobb létszámú csoportok asztaltársaságokra bontásával, egy moderátorral és annyi asztalgazdával, ahány téma terítékre kerül, meghatározott időtartamú, kötetlen hangulatú, de irányított beszélgetések zajlanak annyi fordulóban, ahány téma van”. A résztvevők a meghatározott időkeret leteltével szabadon „vándorolnak” az asztalok között, maguk választják meg az egyes témák sorrendjét, ahol az asztalgazdák segítségével átbeszélnek az adott témát. Az asztalgazdák – amellett, hogy mederben tartják a témát – valamennyi „forduló” lezajlását követően összefoglalják, strukturálják és prezentálják a közös eredményeket, kollektív tudást. A World Café egyébként nem ismeretlen a nemzetközi tudományos közegben, hiszen tervezett és folyamatban lévő kutatások megvitatására (Researchers’ Café vagy Kutatók Kávézója), valamint konkrét kutatási módszerként is használatos.

A Police Café 2014. június 2-án debütált Magyarországon, Pécsen. A módszer két aprónak tűnő, mégis rendkívüli jelentőséggel bíró részletében különbözik a World Cafétól. Az egyik egy alapelv-hármas: 1. A megrendezés önkéntességének elve. 2. A témaválasztás szabadságának elve. 3. A sürgetés tilalmának elve. A másik, hogy asztalgazdák helyett témagazdákban kell gondolkodni, az asztaltársaságok tehát minden fordulót követően a saját asztaluknál maradnak, a témagazdák változtatnak helyet. A módszer sokoldalú alkalmazhatóságát mutatja, hogy a rendőrséghez kapcsolódó valamennyi témában alkalmas új eredmények felmutatására, sőt. Jó példa erre többek között a Vegyészszakértői Café, a Kompetencia Café, a Pályaorientációs szupervíziós Cafék, valamint a Megyei bűnmegelőzési koordinációs Cafék sora.

Fókuszcsoporthoz kutatás

A kutatói szárnyait bontogató és a Police Café módszert jól ismerő és elismerő Gál Erika saját kutatása kapcsán a következő kérdést fogalmazta meg: „A magyar rendőrség egyes területein jól ismert Police Café módszer implementálható-e a rendészettudományi kutatási módszerek közé?” E kérdés megválaszolásának első lépéseként pedig egy empirikus kutatást ötölt ki. A fókuszcsoporthoz esett a választás, melyet a Rendészettudományi Doktori Iskola hét kiválasztott tagja alkotott. A kutatás eredményeként megállapításra került, hogy a fiatal kutatók a kutatás megtervezését illetően nem tartják egyszerűnek saját helyzetüket, éppen ezért nem zárkoznak el a kvalitatív módszerek alkalmazásától és nyitottak az új kutatási módszerekre. A tudományos közösség részéről szintén nyitottságot feltételeznek, azonban a rendőrség részéről nem. A Police Caféval kapcsolatos megállapítások során a kutatásban részt vevők elhatárolták a Cafét a fókuszcsoporthoz, és megállapították, hogy az kétséget kizáróan megfelel a tudományos kutatási módszerekkel szemben támasztott minimumkövetelményeknek.

A Régiós bűnmegelőzési koordinációs Cafék tapasztalatai

A két szerző, Molnár Katalin és Oláh-Paulon László hazánk bűnmegelőzési helyzetét feltérképező kutatásának eredményeit mutatja be, melynek során a rendőrségen belül bűnmegelőzéssel foglalkozó szakembereket szólította meg a bűnmegelőzés jellegzetességeivel, problémáival, lehetőségeivel kapcsolatban. A rendőrségen belül ekkor bűnmegelőzéssel foglalkozó, mindösszesen 419 fő közül 321 fővel személyesen, Police Cafék során találkoztak, majd a résztvevőkkel kérdőíves kutatást is lefolytattak, ami 176 főt érintett. A kutatás eredményeit részletes elemzésben prezentálják, mellyel közvetlenül megállapítják a bűnmegelőzési szakma jellegzetességeit, közvetve pedig alátámasztják a Police Café módszer önálló és más kutatási módszerekkel kombinált alkalmazásának létjogosultságát.

Záró gondolatok

Egy fecske nem csinál nyarat? Közvetlenül talán nem (bár kis híján). De közvetve, ahogy ő nevezi „játársakkal” minden bizonnyal. A nyár még talán várat magára, de minden bizonnyal eljön, ugyanis e recenzió elkészítésének pillanatában is lázas munka folyik, melynek során egy konkrét, elkészítés alatt álló doktori disszertáció empirikus kutatásának gerincét képező Police Café sorozat van folyamatban. A szóban forgó disszertáció elkészülése minden bizonnyal a következő nagy mérföldkő a Police Café tudományos módszerként történő elfogadtatásának rögzítés útján, amihez a kutatási részeredmények publikálása, mint következő lépés vezet. Van szerencsém az említett kutatásban témagazdaként tevékenykedni. A Cafék során szerzett benyomások alapján kialakított személyes – bár fontos megjegyezni, hogy közel sem elfogultságmentes – véleményem is az, hogy a rendőrségen belüli folyamatok, tendenciák lekövetésére, problémák lokalizálására és megoldási javaslatok felvázolására, sőt konkrét módszerek eredményességének előszűrésére is alkalmas a módszer, szerencsés esetben más, kvantitatív módszer kombinálásával. Meglátásom szerint a tudományos kutatásként történő elfogadtatás során a leginkább hangsúlyos kérdés és a legnagyobb kihívás az, hogy mennyire hatékonyan tudjuk prezentálni a Cafék eredményeként létrejött kollektív tudást, és annak mekkora lesz a hasznosíthatósága. Ehhez pedig továbbra is indokolt „a tudományos szinten való hasznosíthatóság erősítése és a módszer ilyen irányú menedzselése”⁶.

Irodalomjegyzék

Finszter Géza (2018): Rendészettan, Dialóg Campus Kiadó, Budapest, ISBN: 9786155845932

Molnár Katalin, Gál Erika (2022): A Police Café, mint lehetséges tudományos kutatási módszer, In: Baráth, Noémi Emőke; Erdélyi, Katalin; Felföldi, Péter; Mezei, József (szerk.): A rendészettudomány múltja és jövője: Nemzetközi Rendészettudományi Konferencia, Absztraktkötet Budapest, Magyarország : Doktoranduszok Országos Szövetsége, Rendészettudományi Osztály (2022)

⁶ Molnár, Gál, 2022, 14

Sallai János (2021): A rendészettudomány etablációja és akkreditációja Magyarországon, Budapest, Rendőrség Tudományos Tanácsa

Internetes források

URL1: <https://policecafe.hu/> (letöltve: 2023. december 18.)

Gál Erika

Rendőrkvéházi történetek – Recenzió Molnár (Café)**Kata első három Police Café blogkönyvéről**

Police Café Stories – Review of Kata (Café) Molnár's first three Police Café blog book

Ha a XIX–XX. századi írói képzelet szülte detektívek, úgymint a skót Sherlock Holmes vagy a belga Hercule Poirot világát élnénk, a könyvismertető címét olvasva azonnal a szemünk elé tárulna a következő kép. Egy elegáns kávéház kerekasztalánál, gőzölgő kávéscsésze mellett, egy tonettszékből pipázva üldögél a jól szituált rendőrnagy, aki éppen kifinomult mozdulatokkal a magasba emeli kézi újságtartóját, rátekint az írott sajtó címlapjára, és röviden elidőzik ott. Majd lassan, komótosan ölébe ereszti az újságot, pipájából pöffenő füst száll fel a magasba, és a távolba meredő szemei mögött születnek meg első, az igazságot feltárni célzó gondolatai az éppen aktuális, helyi bűnténnyel kapcsolatban.

A könyvismertető alapjául szolgáló művekbe foglalt írások hasonló képet tárnak elénk, csak XXI. századi köntösbe bújtatva. Mind a hasonlóságok, mind a különbségek jól kirajzolódnak. A különbségek között először a műfaj sajátossága tűnik ki, hiszen már önmagában is kissé ellentmondásos a blogkönyv kifejezés. A digitális forradalom vívmányaként tekinthetünk erre a műfajra, amely Roland Barthes francia kritikus, irodalom- és társadalomelméleti gondolkodó és filozófus 1995-ben megfogalmazott alábbi kérdéseire ad megnyugtató választ: „*Kell-e naplót vezetnem a közlés szándékával? (...) Tudok-e művet alkotni napló formájában?*”¹ Hiszen a blogkönyvek egyedi stílusa elsősorban abban ragadható meg, hogy nemcsak a digitális platformokon érhetőek el a legtöbbször naplóbejegyzésekben rögzített történések, hanem összefoglalva, egy történet, eseménysorozat köré fűzve, nyomtatottan kézbe foghatóan is tárgyiasulnak világunkban.² Hasonlóságként jelenik meg az a fontos tényező, hogy ezek a blogbejegyzések legtöbbször rendészeti, bűnmegelőzési, rendőrségi szervezettervezési kérdések mentén rendeződnek, hiszen a Police Café technika sajátossága, hogy a kávéházat rendőrök üzemeltetik, és a gőzölgő kávé mellett a rendőrök is beszélgetnek. Beszélgetnek mindazokkal, akiknek fontos a környezetük biztonsága, és tenni szeretnének a problémás területek feltérképezéséért, a közös megoldások kidolgozásáért. A technika varázsa abban rejlik, hogy mindezt kávéházi hangulatban teszik, mégis „(...)szervezeten, moderáltan, módszeresen...”³.

Hogy kinek köszönhető, hogy e kávéházi hangulat mára már meghonosodott Magyarországon, és a kifejezetten érzékeny rendészeti kérdések feszegetéséhez, megvitatásához, közös megoldások kidolgozásához járul hozzá nap mint nap a biztonság megteremtésében és fenntartásában? Kézenfekvő a válasz: a technika hazai meghonosítóját és az itt bemutatott könyvek szerzőjét Molnár (Café) Katának hívják. Aki egyébként „civilben” (értsd: mikor éppen nem a Police Café képzőjének és moderátorának szerepében tetszeleg) dr. Molnár Katalin, egyetemi docens, eredendően bölcsész, pedagógus, nyelvi lektor, társadalomtudós, majd (rendészeti) kommunikációs szakember, tréner, rendészeti vezetői képzésfejlesztő, mindenféle korú, képzettségű hallgató tanára, mentora, témavezetője és egyben ösztönzője, kritikus bírálója, de mindenkor és minden helyzetben szakmai támasza.⁴

Mindezek után már csak egy kérdés maradt. Adott a Police Café módszer, a módszert szenvedélyesen fejlesztő, népszerűsítő, terjesztő képző és moderátor személye, továbbá adottak a minden társadalomban jelenlévő, megoldásra váró rendészeti problémák, kérdések. Mégis, hogyan születik mindebből blogkönyv? A kérdésre a választ maga a szerző adja meg, mikor

¹ Bartes, 1995, 1004-1014.

² URL1

³ URL2

⁴ URL3

Police Café blogkönyvei első kötetének előszavában ekként fogalmaz: „Ebben a könyvecskében most abból a szenvedélyből szeretnék ízelítőt adni, amellyel hozzáfogtam a módszer kidolgozásához és terjesztéséhez. A Cafék moderátoraként kezdetben saját szakmai honlapom www.nyelviktoralas.hu, majd a 2017 októberében induló <http://policecafe.hu> portál Blog rovatában számoltam be élményeimről. (...) Ám a nyilvánosság XXI. századi ereje és tempója nem csökkent az azzal járó felelősséget. (...) Digitális bevándorlóként ezért a hagyományos formában is a (még olvasó) közönség elé tárom az elmúlt öt év szubjektív beszámolóit.”⁵

Tehát így kezdődött minden. És nem ért véget egy kiadványnál. Hiszen a Police Café módszer 2014-ig visszanyúló evolúciós történetében nem is egy, hanem rögtön három blogkönyv született, ami valójában ma már négy, hiszen jelen könyvismertető készültekor már megjelenés alatt áll a Police Café blogkönyvek 4. kötete. A műfajban úttörőként jelent meg a Rejtjel Kiadó gondozásában, 2019-ben a fentebb idézett Molnár (Café) Kata: Rendőrkávéházi élményeim, Police Café blogkönyv. Az első kötetben még maga a szerző is kezdeti bizonytalanságot sugároz a műfaj hatásait illetően, ezért szakértő segítséget kér és használ a bejegyzések legtöbbszörében. A segítség elsősorban a blogbejegyzések rövid ajánlóiban manifesztálódik, köszönhetően Szilágyi Attilának, a Zsaru Magazin akkori újságírójának. Az első blogkönyv öt év eseményeit 36 bejegyzésben meséli el. Az olvasó nemcsak a módszer rendőrségi szervezetben eleinte lassúnak tűnő terjedésének, de a nemzetközileg ismert és elismert World Café alapelveinek⁶ a magyarországi Police Café gyakorlatban való egyértelmű megjelenésének és azok hatásainak is szemtanúja lehet. Csak példálózva, így érhető tetten a közösségi alkotótechnika megvalósulása már az első pécsi Police Café eseményen, hiszen a „Café módszere azt vallja, hirdeti és bizonyítja: a megoldásokat csakis helyben, közösen lehet megalkotni! Ehhez azonban le kell ülni beszélgetni közös dolgainkról, problémáinkról. Ehhez találtunk most támogató hátteret Pécsen.”⁷ Majd három évvel később is teljesen egyértelműen megjelenik a Police Café rangadóban a pontosan tisztázott cél: „A Police Café ugyanis az emberi szükségletek közül az egyik legalapvetőbbre, a biztonság iránti vágyra reagál. Annak megteremtése, működtetése, fenntartása és helyreállítása a téma, mindvégig erről folyik a párbeszéd.”⁸

A módszer fejlődése pedig mindvégig jól nyomon követhető. Nemcsak abban, hogy egyre-másra jelennek meg a módszer iránt érdeklődő újabb rendőrségi szervezetek, hanem abban is, hogy annak területi, vagy helyi szintű adaptálásában kulcsszerepet betöltő vezetői hozzáállás is hogyan változik. Persze ez a változás sem jött létre magától. Maga a módszer és Molnár (Café) Kata volt a katalizátor ebben a kérdéskörben is, hiszen, ahogy a szerző írja is: „Nagyon fontos sarokpontja az efféle programoknak, főleg, ha nem egyszerinek, kampányszerűnek szánjuk őket – márpedig a Police Cafénak éppen a folyamatosságát hangsúlyozzuk –, hogy minden érintett tisztán megértse a módszer lényegét. A 2014-ben Pécsen szervezett képzésen, a Cafékon, valamint az értékeléskor végig aktívan és támogatóan jelen volt a megyei és városi kapitány, és ez a személyes elkötelezettség nagyon jól tette a programot lebonyolító rendőr kollégák motiválásának.”⁹ Ez a vezetői támogatás, a módszer iránti elköteleződés folyamata rajzolódik ki a vissza-visszatérő helyszínek tekintetében is.

Összefoglalva ebben a blogkönyvben leginkább az első fecskék próbálkozásairól, töretlen lelkesedésükről, módszer iránti kíváncsiságukról kap képet az olvasó. A vissza-visszatérő helyszínek közül azon személyes meglátásaim okán, hogy Pécs, Kiskunhalas és Zugló nyitottsága, változtatni és változni akarása nélkül a Police Café technika terjedése nem, vagy

⁵ Molnár, 2019, 6.

⁶ URL4

⁷ Molnár, 2019, 10.

⁸ Uo. 37.

⁹ Uo. 19.

csak sokkal lassabb mértékben valósulhatott volna meg, mindenképp kiemelést érdemelnek. Ezek a helyszínek természetesen a Police Café magyarországi történetének és fejlődésének alapkövei így az olvasó találkozhat történetük folytatásával a blogkönyv-sorozat következő, második és harmadik részében is.

A második Police Café blogkönyv egy évvel később, 2020-ban ismét a Rejtjel Kiadó gondozásában jelent meg, Újabb rendőrkvéházi élményeim¹⁰ címmel. Ez a kötet az első rész kiadása óta eltelt egy év leforgása alatt történt Police Cafék naplóbejegyzéseit foglalja össze, amely így összesen 23 beszámolót tartalmaz. Ha az első és második rész év/bejegyzés arányszámokat összevetjük, rögtön beigazolódni látszik az, amit a szerző a második rész előszavában így említ: „Az írások szaporodása jelzi: a műfaj iránt elköteleződő szakemberek száma is szépen gyarapszik. Sőt, van köztük olyan – ez még nagyobb büszkeségre ad okot –, akinek már-már szenvedélye lett az efféle biztonságos kávézás.”¹¹ És ez a szenvedély ragadós, kissé addiktív is talán. A kávézni vágyók pedig élményeik, személyes tapasztalataik, szakmai eredményeik hasznosításával és terjesztésével fertőzik a módszerrel a kíváncsi, változni és változtatni akaró rendőröket és civileket egyaránt. A Police Café blogkönyv 2. része ezt a terjedést hivatott bemutatni az egyes bejegyzéseken keresztül, így az, aki olvasta az első részt, láthatja, hogy a korábban oly gyakori helyszínek és nevek mellett egyre-másra tűnnek fel az újabbnál újabb szereplők. Így kerül többek között ebben a részben a Police Café építőkövei közé SZER-mentes programjával Nógrád megye, szövi tovább bűnmegelőzési hálóját Kiskunhalason és Kiskunfélegyházán Bács-Kiskun megye, és dolgozza ki bűnmegelőzési stratégiáját Baranya megye. És sorra jönnek a módszer iránti további érdeklődők, így a fővárosi kerületek között Józsefváros és Angyalföld, míg megyei szinten Komárom-Esztergom megye is kóstolót kap, majd próbafőzetet készít a rendőrkvéhéből. És az első fecskék is szerepet váltanak, vagyis inkább szárnyaikat bontva továbbrepülnek, hiszen Kiskunhalas önkiszolgáló kávéházai és a róluk szóló bejegyzések¹² egyértelműen azt mutatják, hogy a módszer fejlődése megállíthatatlan, amit Vaslóczki Ferenc¹³ alábbi ajánlása is igazol. „Az eltelt négy év tapasztalatai alapján különösen ajánlom e módszert szervezetek társadalmi beágyazottságának erősítésére, tényleges problémák mélyebb feltárására, de legalább ennyire alkalmasnak tartom szervezetfejlesztési célokra is, különösen kezdő vezetők részére.”¹⁴ Ilyen vezetői ajánlót olvasva azt hinné az olvasó, hogy innen már felfelé nincs út, csak a horizontális fejlődési lehetőségek nyitottak. Ami a blogkönyv 2. kötetének utolsó bejegyzéseire figyelemmel részben igaz is, de korántsem a módszerekből fakadó korlátok okán tekinthetünk egy kis fejlődési megrekedésként 2020 tavaszára. Sokkal inkább a koronavírus-járvány okozta közösségi távolágtartást és a vírus terjedésének megakadályozását célzó korlátozások bevezetése, amelyek némiképp és időlegesen gátat szabtak a további terjedésnek.

Bár 2020 nyarán a Rendőrkvéházak egy rövid időre újra kinyithattak, azonban ez nem tartott sokáig. Viszont a kényszer szülte megoldások tovább éltették és működtették a módszert, így fordulhatott elő az, hogy a Pécsett 2022-ben megjelent Molnár (Café) Kata: Az első száz Rendőrkvéház, Police Café blogkönyv 3. részének harmadik bejegyzésében már a Rendőrkvéház online változatának lehetőségéről, majd megvalósulásáról is olvashatunk. A sokak számára – köztük a Police Café, mint a közösségi tudásra alapozó módszer alkalmazói számára is – nehezen megélt, korlátozásokkal teli járványidőszak így nem telt eseménytelenül, mert bár az online térbe szorítva, mégis sor került a Nógrád megyei bűnmegelőzési projekt kérdőíves felmérése eredményeinek összegzésére, a józsefvárosi közösségi rendészek évösszegző szakmai szupervíziójára, majd a Magdolna-Orczy negyed akcióterület biztonsági

¹⁰ Molnár, 2020.

¹¹ Uo. 7.

¹² Uo. 70-78.

¹³ dr. Vaslóczki Ferenc r. ezredes, 2022. október 1-ig a Kiskunhalasi Rendőrkapitányság vezetője, azóta pedig a Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság rendészeti rendőrfőkapitány-helyettese.

¹⁴ Molnár, 2020, 77.

kérdéseinek megbeszélésére is. Amint a világ ismét szabadabbá vált, és a korlátozások enyhítésére, megszüntetésére került sor, a Police Café módszer – mintha mi sem történt volna – folytatta hódító útját a 100. Rendőrkávéház megrendezéséig. A 3. blogkönyv ezt a hódító utat hivatott megosztani a hagyományos módon, nyomtatott írásból olvasókkal. Az immáron felszabadultabb hangulatú naplóbejegyzések között olvashatunk a Police Café módszertani kézikönyv¹⁵ megjelenéséről, amelynek méltó helyszínül szintén Pécs városa szolgált. De számos olyan naplóbejegyzést is felfedezhetünk, amelyekből egyértelműen körvonalazódik, hogy a módszer a bűnmegelőzés területén is nagy sikereket ért el, és rejteget még magában tartalékokat. És nemcsak a bűnmegelőzés terén, hiszen lelkes, a módszer iránt érdeklődő doktorandusz kezdeményezésére vizsgálódás indult abba az irányba is, hogy vajon a Police Café helyt tud-e állni a tudományos életben elfogadott kutatási módszerek között. Mindezeket pedig papírra is vetették a projektben együttműködő társak¹⁶, így a szerző a könyvbemutató¹⁷ is megénekelte blogkönyvében. A blogkönyv-sorozat harmadik részét pedig nem más zárja, mint a sorban a 100. Rendőrkávéház eseményeinek bejegyzése. Csak a hangulat kedvéért idézem a szerzőt: „Az országban elsőként megrendezett járási sorozatban a siklói a hatodik volt, s a jeles 100. forduló épp erre az alkalomra esett. Ezért beköszöntem hozzájuk én is, hiszen van abban valami varázslatos, hogy a századik alkalom a Police Café őshazájának számító Baranyában lehet.”¹⁸

Bár a fentiekben ismertetett könyvek a megszokottól eltérő műfajban készültek, mégis akár a szerző digitális felületén, a <https://policecafe.hu/blog/> oldalon követi nyomon az olvasó a Police Café eseményeket, akár összefoglalva egy-egy könyvben tartja a kezében, az általuk közvetített eredményeket és azok hatását tekintve nincs különbség. A kávézás szenvedély, és ezáltal függővé tesz. Ahogy a kávézás, úgy a Rendőrkávéház is lehet függőség, ha értő és hozzáértő kezekbe kerül. A könyvek és az egyes naplóbejegyzések olyan széleskörű tudásanyagot közvetítenek a módszerről, amelyek nem sajtóíthatók el egyik napról a másikra, viszont másoknak a módszer alkalmazásával kapcsolatos első botladozásaiából és sikereiből egyaránt építkezhet mindenki, aki nyitott annak befogadására. Erre nemcsak a szerző munkássága és sokszínű tapasztalatai, rendészettudományi és rendőrségi elismertsége, hanem a blogkönyvek készítése során felhasznált mértékadó hazai és külföldi szakirodalom is megfelelő garanciát ad.

Irodalomjegyzék

- Bartes, Roland: Délibération. In Oeuvres complètes. Seuil, Párizs, 1995. III K.
- Molnár (Café) Kata: Rendőrkávéházi élményeim. Police Café Blogkönyv. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2019.
- Molnár (Café) Kata: Újabb rendőrkávéházi élményeim. Police Café Blogkönyv 2. rész. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2020.
- Molnár (Café) Kata: Az első száz Rendőrkávéház, Police Café blogkönyv 3. rész. Pécs, 2022.
- Molnár (Café) Kata: Police Café módszertani kézikönyv. Pécs, 2021.
- Gál Erika – Molnár Katalin – Oláh Paulon László: Kutatói Rendőrkávéház? Avagy a közös biztonság, a bűnmegelőzés meg a tudomány. Alapítvány a Rendvédelmi és Magánbiztonsági Oktatásért és Kutatásért, REMOK, Budapest, 2022.

¹⁵ Molnár, 2021.

¹⁶ Gál et al., 2022.

¹⁷ Molnár, 2022, 76-78.

¹⁸ Uo. 104-105.

Internetes hivatkozások:

- URL1: Pécsi Tudományegyetem digitális tananyag, V. fejezet 5.2 cím Blogkönyv vagy blogregény? https://polc.ttk.pte.hu/tamop-4.1.2.b.2-13/1-2013-0014/96/52_blogknyv_vagy_blogregny.html (letöltve: 2024. 01. 10.)
- URL2: Dr. Molnár Katalin: Mire való a Police Café? <https://policecafe.hu/mire-valo-a-police-cafe/> (letöltve: 2024. 10. 10.)
- URL3: Molnár Katalin CV és oktatott tárgyai <https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/MolnarKatalinCV.pdf> és <https://rtk.uni-nke.hu/oktatasi-egysegek/rendeszeti-magatartastudomanyi-tanszek/oktatoink> (letöltve: 2024. 10. 11.)
- URL4: World Café alapelvek <https://policecafe.hu/world-cafe-alapelvek/> (letöltve: 2024. 10. 09.)

Impresszum

Kiadó: Magyar Rendészettudományi Társaság

Cím: 1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

A kiadásért és szerkesztésért felelős személy: Dr. Tihanyi Miklós

Kapcsolat: kozbiztonsagiszemle@gmail.com

web: www.rendeszet.hu