

# Az agresszív, dühös és megtorló közúti magatartásmódok pszichológiai hátterének egyes aspektusai

A cikk a közúti viselkedések (agresszió, düh, megtorlás stb.) megjelenését és facilitáló tényezőit foglalja össze, és áttekinti a nemzetközi szakirodalomban legtöbbet kutatott egyéni jellemzőket. A személyiségvonások mellett a demográfiai jellemzők és társas hatások szerepét is bemutatják.

*Kulcsszavak: közúti agresszió, megtorló viselkedés, egyéni különbségek*

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2025.1.5>

---

**Hógye-Nagy Ágnes<sup>1,\*</sup> – Varró Gabriella<sup>2</sup> – Bernáth Ágnes<sup>3</sup>**

<sup>1,3</sup> egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem, Pszichológiai Intézet

<sup>2</sup> alapellátó pszichológus, Miskolci Rendvédelmi Technikum

e-mail: hogye-nagy.agnes@arts.unideb.hu, varga1998@gmail.com, bernath.agnes@arts.unideb.hu

---

## 1. BEVEZETÉS

A közlekedés területén egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek az udvarias, egymást tiszteletben tartó, szabálykövető úthasználói viselkedésre, a közlekedési kultúra fontosságára (Bíró, 2018; Holló, 2018). Ugyanakkor szinte napi szinten megjelennek híradásokban olyan gépjárművezetői viselkedések, amelyek ezzel ellentétesek (például szándékos akadályozás, büntetőfékezés). Mindez jelentős kihívás elé állítja a közlekedésbiztonságért dolgozó szakembereket. A legnagyobb médiafigyelmet ezen viselkedések közül a büntetőfékezés kapja, hiszen ez az egyik legveszélyesebb közlekedési magatartásmód. A kutatásokban viszont igyekeznek a veszélyes magatartásmódok szélesebb spektrumát vizsgálni, mivel bármilyen agresszív, dühből fakadó, megtorló cselekedet járhat komoly, akár végzetes következményekkel is. Ebben a tanulmányban azokat a

tényezőket járjuk körül, amelyek potenciálisan magyarázhatják, valószínűsíthetik ezeket a viselkedésmódokat. Az okok, korrelátumok, facilitáló tényezők ismerete kiindulópont lehet a megelőzésben. A téma ismertetésénél igyekezünk egy fókuszált áttekintést adni a jelenség lehetséges lélektani hátterének minél szélesebb spektrumáról, a leggyakrabban kutatott befolyásoló tényezőkről. Célunk, hogy a közlekedés területén dolgozó szakemberek jobban megérthessék ezen viselkedések működési dinamikáját és jellemzőit.

## 2. A KÖZÚTI AGRESSZIÓ, DÜH ÉS MEGTORLÓ VISELKEDÉS FO-GALMA, MEGJELENÉSE

Azt a viselkedésmódot, amely által valaki szándékosan árt egy másik személynek, agressciónak nevezzük (Berkowitz, 1993). Az agresszív vezetés egy olyan, gépjármű hasz-

nálata közben zajló cselekedet, ami által lát-szólag vagy valójában veszélyeztetünk embe-  
reket vagy mások tulajdonát (NHTSA, 2001).  
Vagyis bármely gépjárművezetői viselkedést  
agresszívnek tekinthetünk, amely által az  
egyik sofőr szándékosan, fizikailag vagy lel-  
kileg kárt okoz egy másik közlekedőnek. A  
közlekedési helyzetekben megjelenő agresz-  
sziót szétválaszthatjuk enyhébb agresszióra,  
ami magában foglalhatja a dudálást vagy a  
kézzel történő mutogatást, illetve durvább  
agresszióra, ami már szándékos, ártó inter-  
akciót, verekedést vagy akár fegyverhaszná-  
latot is jelenthet (Hennessy és Wiesenthal,  
2002). Ez utóbbi, extrémebb agresszív visel-  
kedésmódokra az angol nyelvű szakirodalom  
gyakran „road rage” néven utal (például  
Sümer, et al., 2019), amit "közúti düh"-ként  
lehet lefordítani. Érdemes elkülöníteni a köz-  
úti agressziótól, hiszen azt gyakran erősen  
túlzott, kontrollálatlan dühkitörés jellemzi.  
Sem a közúti agresszió, sem a közúti düh-  
nek nem egységes a meghatározása, de abban  
a legtöbb szakember egyetért, hogy ez utóbbi  
a büntett kategóriába sorolható, hiszen gyak-  
ran nagyon komoly, erőszakos helyzetbe esz-  
kalálódik (Ellison-Potter Bell, Deffenbacher,  
2001).

Találkozhatunk megtorló viselkedéssel is a  
közlekedésben. Ez esetben valamilyen vélt  
vagy valós sérelemre reagálunk erőszakos,  
agresszív módon. A megtorlásnak van egy  
olyan aspektusa is, hogy igazságtalannak  
véljük a másik viselkedését, ezáltal „igaz-  
szoljuk” a saját reakciónkat (Hennessy &  
Wiesenthal, 2005).

Egy 2021-ben elvégzett ausztrál vizsgálatban  
246 főt kérdeztek meg. Ezek közül 94% mu-  
tatott már verbális agresszív megnyilvánu-  
lásokat vezetés közben, 53% pedig követett  
már el a járművével agresszív cselekedetet,  
például nem tartotta be a megfelelő követési  
távolságot (Love et al., 2022). A mintából 27%  
fizikális agressziót is végrehajtott már, úgy-  
mint verekedést. Egy korábbi vizsgálat alap-  
ján pedig a megkérdezettek 12%-át szorította  
le más jármű szándékosan az útról (Carey,  
Dowling, 2014).

### 3. A KÖZÚTI AGRESSZIÓ, DÜH ÉS MEGTORLÓ VISELKEDÉS KORRELÁTUMAI, LEHETSÉGES OKAI

De miért jelenik meg és honnan „ered” az ag-  
resszió? Könnyen juthat eszünkbe olyan közle-  
kedési helyzet, ami bosszantó vagy akár kifeje-  
zetten dühítő lehet a számunkra. Például nem  
jól összehangolt közlekedési lámpák, útlezárá-  
sok vagy indokolatlannak tűnő sebességkorlá-  
tozások. Mégis, ezekre a helyzetekre nem re-  
agálunk egyformán, ugyanolyan mértékben.  
Vannak egyéni jellemzők, amelyek jobban  
valószínűsítik az agresszív, illetve dühös re-  
agálási módokat.

#### 3.1. Demográfiai jellemzők szerepe

Elsőként érdemes említést tenni a demográfi-  
ai jellemzőkről, bár az eredmények nem egy-  
öntetűek. Laikusként feltételezhetjük, hogy a  
férfiak, főként a fiatalabb férfiak agresszívab-  
bak az utakon, és több veszélyes közlekedési  
szituációba keverednek, mint nőtársaik. Van-  
nak vizsgálatok, amelyek ezt alátámasztották,  
és úgy találták, hogy a férfiakra jellemző in-  
kább az agresszív magatartás a volán mögött  
(Wickens et al., 2012). Leggyakrabban a ki-  
abálás, átkozódás, mutogatás fordul elő. Továb-  
bá, a fiatalabbaknál nagyobb arányban jelen-  
nek meg ezek a viselkedések mind a nők, mind  
a férfiak esetében. Ezt a kutatások többsége  
megerősíti. De olyan vizsgálatot is találunk,  
amely szerint viszont a középkorú személyek  
(26-45 év) esetében fordult elő legtöbbször ag-  
resszió (Love et al., 2022). Ugyanakkor van-  
nak kutatások, amelyek nem találtak külön-  
bséget női és férfi gépjárművezetők agressziója  
között. Az agresszió típusa mutatathat külön-  
bséget. Például fizikális agresszió jellemzőbb  
lehet a férfiaknál, mint a nőknél, a verbális  
agresszió esetében viszont nem találtak kü-  
lönbséget (Love et al., 2022). Férfiak gyakran a  
jármű „segítségével” fejezik ki agressziójukat,  
például villognak, akadályozzák a másikat,  
bevágnak a másik jármű elé (Sullman, 2014).  
Nőkre pedig jellemzőbb, hogy adaptívabb,  
konstruktívabb módon kezelik az agresszió-  
jukat; például zenét kapcsolnak be, hogy elte-  
reljék a figyelmüket és ne a bosszantó dologra  
koncentráljanak, tudatosan próbálják figyel-

men kívül hagyni a helyzetet, próbálnak nem bevonódni a konfliktusba. Több kutatás arra mutatott rá, hogy a nem szerepe az eredményben nem feltétlen közvetlen, direkt módon jelenik meg. Például Hennessy és Wiesenthal (2005) szerint a nem moderátor, közvetítő szerepet tölt be a vezetés közbeni agresszív, illetve megtorló viselkedés és a közlekedési szabálysértések esetében. Özkan és Lajunen (2005) egyszerre vizsgálta a nem (férfi, nő) és a nemi jellemzők (maszkulinitás, femininitás) hatását az agresszív gépjárművezetésre. Eredményeik szerint a férfiak több szándékos szabálysértést követtek el, a maszkulin jellemzők pedig az agresszív megnyilvánulások számát növelték. Egy másik kutatás szerint minél férfiasabb, maszkulinabb volt a megkérdezett, annál agresszívebben vezetett (Krahé, Fenske, 2001). Mindemelllett a sportosabb, erősebb teljesítményű közlekedési eszköz szintén valószínűbb tette az agresszív vezetés megjelenését. Krahé (2005) szerint az idősebbeknél, alacsonyabb jövedelműeknél, alacsonyabb iskolai végzettségűeknél és a házasoknál általában kisebb arányban jelennek meg ezek a viselkedések. Továbbá, hivatásos gépjárművezetők gyakrabban viselkednek agresszívan a nem hivatásos gépjárművezetőkhez viszonyítva (Youssef et al., 2023). Ennek oka lehet, hogy a hivatásos gépjárművezetők jobban ki vannak téve a közlekedés viszontagságainak (például éjszakai vezetés, rossz időjárás), illetve szoros időbeosztásban kell dolgozniuk, határidőket kell követniük. A megtorló viselkedéselemek szintén főként férfiaknál és fiatalabbaknál jelennek meg gyakrabban (Hennessy, Wiesenthal, 2002). Nőkre kevésbé jellemző, hogy extrém erőszakkal, agresszióval reagáljanak mások szabálytalan viselkedésére. A vezetési tapasztalat szintén csökkenti a megtorló viselkedésmódok gyakoriságát (Wiesenthal, Hennessy, Gibson, 2000).

### 3.2. Személyiségjellemzők szerepe, érzelmek és mentális zavarok hatása

Számos vizsgálat irányult a személyiség szerepére a kockázatos közúti magatartás vizsgálatában. A vizsgálatok rendszerint gyenge-közepes, de következetes összefüggést mutatnak, főként az élménykeresés (például

Arnett, 1990; Dahlen, et al., 2005; McMillen, Smith, Wells-Parker, 1989), deviáns (például Lawton et al., 1997; West, Elander, French, 1993) és agresszív vonások esetén (például Lajunen, Parker, 2001; Sani et al., 2017). Ugyanakkor vannak olyan eredmények is, amelyek szerint ez a kapcsolat nem közvetlen, hanem közvetett módon jelentkezik. A magas szintű agresszió és élménykeresés, mint személyiségvonások, csökkentik a biztonságos közlekedés iránti pozitív hozzáállást (negatívabb attitűd), ami így növeli a vezetés közbeni kockázatos viselkedésmódok megjelenésének valószínűségét (Ulleberg, Rundmo 2003). Tehát a biztonságos közlekedéshez való hozzáállás (ami párhuzamba vonható a közlekedési kultúrával) közvetít az agresszív és kockázatkereső személyiségmód és a veszélyes viselkedésmód között a gépjárművezetők esetén. A lelkiismeretesség, amit a megbízhatóság, felelősségteljeség jellemez (McCrae, Costa, 1987), a barátságosság (Luo, Ge, Qu, 2023), amit a pozitív kapcsolatok fenntartására irányuló igény jellemez (McCrae, Costa, 1987) és az önértékelés magas szintje (Przepiorka, Blachnio, Wiesenthal, 2016) viszont rendszerint csökkenti a kockázatos és veszélyes magatartásmódok megjelenésének valószínűségét (például Arthur, Doverspike, 2001). Tehát kifejezetten a biztonságos, kulturált közlekedést segítik elő. Az impulzivitás, vagyis azonnali jutalom preferálása, hosszú távú következmények figyelmen kívül hagyásával (Zuckerman, Kuhlman, 2000), szintén valószínűsíti a kockázatos magatartásmódokat (Burton et al., 1999), beleértve a megtorló viselkedést is (Wiesenthal, Hennessy, Gibson, 2000). Egy 2016-os vizsgálat eredményei alapján az impulzivitás és az extrém agresszív viselkedés közötti kapcsolatot külső tényezők, mint például a másik észlelt szándékossága, direkt provokációja, felerősítheti (Kovácsová, Lajunen, Rošková, 2016), a megbocsátásra való hajlam pedig gyengítheti a negatív érzelmek és az agresszív viselkedés közötti kapcsolatot. Az érzelmi stabilitás hiánya (neuriticitás, mint személyiségvonás) esetén az egyén könnyen érez dühöt vagy szorongást (McCrae, Costa, 1987). Ezáltal akár kisebb akadály, nehézség esetén irritabilissá válhat gépjárművezetés közben.

Itt szeretnénk kitérni arra, hogy a düh, frusztráció könnyen vezet agresszióhoz. Vizsgálatok igazolták, hogy ez a közlekedési helyzetekben is jelentkezik (például Youssef et al., 2023). Ha úgy érezzük, akadályoznak minket az úticélunk elérésében (például forgalmi dugó), akkor dühössé, ingerültté válhatunk, így nagyobb valószínűséggel szitkozódunk vagy csapkodjuk a kormányt. Vannak személyek, akiket – másokhoz viszonyítva – magasabb szintű düh vagy agresszió jellemez (vonásszintű jellemző). Náluk egy olyan helyzet, ami könnyen vált ki neheztelést bárkiből (például útépítés miatt korlátozás vagy elterelés), az átlagosnál sokkal magasabb szintű dühöt, agressziót, kockázatos vagy akár felelőtlen, megdondatlan viselkedést eredményezhet (Roidl, Frehse, Hoeger, 2014; Stephens, Groeger, 2011). A düh neheztelést, mások hibáztatását, megtorló viselkedést is könnyebben indukál (Wickens et al., 2011). A vonásszintű agresszió és a megtorló viselkedés közötti kapcsolatot moderálja a helyzet felett észlelt kontroll (Hennessy, 2008). Ha úgy érzik, van kontrolljuk, befolyásuk a helyzetre, akkor kevésbé valószínű, hogy az agresszív vonással rendelkező személyek megtorlást eszközöljenek. Ezáltal ez védőfaktor, gátja lehet a veszélyesebb dühkitöréseknek.

Mivel deviáns viselkedésmódról van szó, érdeemes kitérni a „sötét triád” szerepére is. A pszichopátia (impulzivitás jellemzi, kockázatvállalás, szorongás hiánya, szeret kockáztatni, érzéketlen másokkal szemben; Hare, 1991) és a machiavellizmus (fő jellemzője a manipuláció és a „cél szentesíti az eszközt” elv; Christie, Geis, 1970) pozitív kapcsolatot mutat a vezetés közben fizikai (például bemutat vagy próbálja kirángatni a másik személyt a járműből) és verbális (például szidalmaz, káromkodik) agresszív kifejezésmódokkal, illetve azzal, hogy a járművet használják az agresszió kifejezésére (például „rátapad” a másik járműre vagy bevág a másik elé; Burtáverde et al., 2016). Megtorló viselkedésmóddal is kapcsolatot mutat (Sümer et al., 2019). Ezek a hatások, kapcsolatok férfiak esetén erősebbek. A nárcisztikus személyiség (grandiózus viselkedésmód, arrogancia, felsőbbrendűség-érzet jellemzi; Furnham et al., 2013) a verbális és

a jármű által véghezvitt agresszió-kifejezésmódokkal mutat kapcsolatot, illetve a vezetés közben észlelt dühvel is (Sümer et al., 2019). Magas nárcizmussal jellemezhető személyek gyakrabban mutatnak megtorló viselkedést, ha úgy érzik, támadóan viselkednek velük szemben az utakon (Lustman et al., 2010), illetve könnyebben dühösek lesznek, ha egy lassúbb jármű mögött kell haladniuk (Britt, Garrity, 2006).

Nem zárható ki a mentális zavarok, betegségek jelenléte sem. Egyes kutatások szerint a pszichés stressz és a depresszió kapcsolatban áll a kockázatvállaló vezetési stílussal (Wickens et al., 2012). A nőknél magasabb a stressz és a depresszió veszélye. A magas stressz szint agresszív vezetéset eredményezhet nemtől függetlenül, ezáltal gyakran „rátapadnak” az előttük haladókra, szitkozódhatnak vagy obszcén gesztusokat mutatnak (Hennessy & Wiesenthal, 2001). Az alkohol és drogproblémák, ebből kifolyólag az alkohol vagy kábítószer fogyasztás utáni vezetés inkább a férfiakra jellemző veszélyforrás (Mann et al., 2010). Szintén a férfiakra jellemző veszélyforrás a férfi depresszió (male depression), amely tünetegyüttes esetén a férfiak sokkal több agresszív viselkedésmódról számolnak be (Rice et al., 2013). A szorongás is kapcsolatban van a kockázatos vezetéssel (Oltedal és Rundmo, 2006). Jellemzően a kevésbé szorongó személyeknél tapasztalható a kockázatos vezetés.

### 3.3. Társas jelenlét és mentalizáció szerepe

A közlekedés egy komplex rendszer, ahol más úthasználókkal folyamatos kapcsolatban vagyunk, reagálunk arra, ahogyan mások viselkednek. Ugyanakkor a társas jelenlét mellett az anonimitás is jelen van. A legtöbb helyzetben nem feltételezzük, hogy mások azonosítani tudják, ki ül a kormány mögött, ezáltal nem tudnak felettünk ítélni, „büntetlenül” viselkedhetünk (hasonlóan az internet által biztosított névtelenséghez). Ez lehetőséget teremt arra, hogy türelmetlenebbül (Ellison-Potter Bell, Deffenbacher, 2001), agresszívebb módon viselkedjünk (Hennessy, Wiesenthal, 2001).

Az agresszív megnyilvánulások fakadhatnak abból, hogy a közlekedésben a gépjárművezetők interakcióban vannak más közlekedőkkel, ami indokolja, hogy figyelemmel kísérjük, mérlegeljük a másik viselkedését és azt, hogy a másik személynek milyen szándékai vannak. Az egyes egyének szándékai pedig könnyen ellentétesek lehetnek egymással, amiből végül az agresszív viselkedés is eredhet (Özkan et al., 2011).

A közlekedés szempontjából közelítve a mentalizáció képessége, illetve a mentalizációs igény, tehát az arra való képességünk, akaratumk és szándékunk, hogy megértsük egy másik személy érzéseit, gondolatait, szándékait (Bernáth, Kovács, 2015), sok esetben fontos, míg vannak olyan szituációk, amelyekben erre kevésbé van szükségünk. Egy nagyvárosban a reggeli dugó nagyon hasznos lehet a gyalogosok vagy éppen a többi autós viselkedésének felméréséhez, míg a hajnali órákban egyedül autózva az autópályán teljesen más és jóval kevesebb inger ér minket, amely miatt feltételezhetjük, hogy valójában ilyen esetben nincs akkora szükség a mentalizációra (Grasso et al., 2019). Ez arra enged következtetni, hogy a mentalizáció és a mentalizációs igény csak társas közegben érvényesül igazán, vagyis kell hozzá egy társ, egy másik személy, amely előhívja a mentalizációs képességeket és a mentalizációs igényeket (Bernáth, Kovács, 2015). Egy 2019-es kutatásban az agresszív vezetés kapcsolatát vizsgálták a mentalizációval. Az eredmények alapján szignifikáns a kapcsolat e két változó között, a mentalizáció pedig az agresszív vezetésen keresztül hat a kockázatos vezetésre is. A mentalizáció befolyásolja a személyiségének szerveződése, esetleges személyiségzavarai, ugyanis a pszichopatológiaiak gyengíthetik a mások irányába való érdeklődést, az érzéseik, gondolataik megfejtésének igényét (Seydi, Boogar, Telepasand, 2019). A mentalizáció így akár mediátor szerepet tölthet be a pszichopatológias vonások és az agresszív viselkedés között (Taubner et al., 2013). A nagy impulzivitás könnyen eredményezhet agresszív viselkedést. Ugyanakkor, ha a személy jó mentalizációs képességgel rendelkezik, az képes csökkenteni az impul-

zivitás és az agresszió közötti kapcsolatot (Parada-Fernández et al., 2023). Vagyis kevésbé valószínű, hogy egy impulzív személy agresszív viselkedést mutat, amennyiben képes magát belegendolni mások helyzetébe. A mentalizáció emellett a proszociális, másikat segítő cselekedettel is kapcsolatot mutat (például Allen et al., 2017; Bernáth, 2014). A proszocialitás kifejezetten pozitív hatású a közlekedésben, együttjár a biztonságosabb közúti közlekedéssel (Ge és mtsai. 2021,2022).

#### 4. ÖSSZEFOGLALÁS

A közúti agresszió, düh, és megtorló viselkedés megjelenése lehetséges okainak bemutatása során láthattuk, hogy a közlekedépszichológiában időnként ellentmondóak az agresszív vezetésre vonatkozó kutatások következtetései. Ennek egyik fő oka, hogy nehezen mérhető jelenségekről van szó. Kérdésekben nem feltétlenül vallják be a válaszadók az ilyen, illetve ehhez hasonló viselkedésmódokat. Nehézség, hogy az agresszió, a kockázat, a road rage és a megtorló viselkedések meghatározása, elkülönítése nem mindig egységes. Amiben viszont egyetértés van az az, hogy az ellenségesség közvetlen kapcsolatot mutat a szabálysértésekkel (például Mallia et al., 2015). Aki könnyen dühbe gurul mások viselkedése kapcsán, nagyobb valószínűséggel szabálytalankodik a közutakon. A szabálytalan gépjárművezetői viselkedés pedig a baleseti kockázat egyik előrejelzője. Egy 2019-es vizsgálat (Zhang et al.) arra is rámutatott, hogy különböző forrásból kiváltott düh másképpen vezet baleseti kockázathoz. Míg a dühös mozdulatokból (például valaki bemutat vagy rádudál a személyre) vagy érzéket, haladást nehezítő tényezőkből (például igazoltatás vagy lassú forgalom) származó düh növeli a nem szabálykövető viselkedés valószínűségét, ezáltal a baleseti kockázatot is. Míg a biztonságos közlekedést akadályozó tényezőkből fakadó düh (amikor látjuk, hogy valaki ide-oda cikázik a sávok között vagy átmegegy a piros lámpán) igazoltan csökkenti az egyén szabálytalan viselkedésének valószínűségét, ezáltal a balesetek valószínűségét is.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Allen, T. A., Rueter, A. R., Abram, S. V., Brown, J. S., DeYoung C. G. (2017). Personality and Neural Correlates of Mentalizing Ability. HHS Public Press, 31(6), 599-613. <https://doi.org/10.1002/per.2133>
- [2] Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences*, 11(6), 541-546. [https://doi.org/10.1016/0191-8869\(90\)90035-P](https://doi.org/10.1016/0191-8869(90)90035-P)
- [3] Arthur, W., & Doverspike, D. (2001). Predicting Motor Vehicle Crash Involvement from a Personality Measure and a Driving Knowledge Test. *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, 22(1), 35-42. [https://doi.org/10.1300/j005v22n01\\_04](https://doi.org/10.1300/j005v22n01_04)
- [4] Berkowitz, L. (1993). *Aggression: Its causes, consequences, and control*. McGraw-Hill Book Company.
- [5] Bernáth Á. (2014). Az elmeolvasás és az elmeolvasásra irányuló igény szerepe egészséges felnőtt személyek társas viselkedésében. [Doktori (Phd) értekezés, Debreceni Egyetem]. [https://pszichologia.unideb.hu/sites/default/files/inline-files/bernath\\_agnes\\_doktori.pdf](https://pszichologia.unideb.hu/sites/default/files/inline-files/bernath_agnes_doktori.pdf)
- [6] Bernáth, Á., & Kovács, J. (2015). Mentalizációra irányuló igény és együttműködés integratív kutatógyalásban. *Magyar Pszichológiai Szemle*, 70(1), 233-247. <https://doi.org/10.1556/0016.2015.70.1.14>
- [7] Bíró J. (2018). Az emberiség közlekedési (helyváltoztatási) evolúciójának „összejtje”. Javaslat a „közlekedési kultúra”, és „A Közlekedési Kultúra Napja” fogalmak definiálására, „A Közlekedési Kultúra Világnapjának” kezdeményezésére. *Közlekedéstudományi Szemle*, 68(4), 6-13. <https://doi.org/10.24228/ktsz.2018.4.1>
- [9] Britt, T. W., & Garrity, M. J. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. *British Journal of Social Psychology*, 45(1), 127-147. <https://doi.org/10.1348/014466605X41355>
- [9] Burtăverde, V., Chraif, M., Aniței, M., & Mihăilă, T. (2016). The incremental validity of the dark triad in predicting driving aggression. *Accident Analysis & Prevention*, 96, 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.07.027>
- [10] Burton, Evans, Cullen, Olivares, Dunaway, (1999). Age, self-control, and adults' offending behaviors: A research note assessing a general theory of crime. *Journal of Criminal Justice* 27(1), 45-54. [https://doi.org/10.1016/S0047-2352\(98\)00035-X](https://doi.org/10.1016/S0047-2352(98)00035-X)
- [11] Carey, A., Dowling, J. (2014). Road Rage Incidents Are Increasing. In E. Francis (szerk.), *Road Rage* (pp. 10-16). Greenhaven Press.
- [12] Christie, R., & Geis, F. L. (1970). *Studies in machiavellianism*. Academic Press.
- [13] Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37(2), 341-348. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.10.006>
- [14] Ellison-Potter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(2), 431-443. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2001.tb00204.x>
- [15] Furnham, A., Richards, S. C., & Paulhus, D. L. (2013). The Dark Triad of Personality: A 10 year review. *Social and Personality Psychology Compass*, 7(3), 199-216. <https://doi.org/10.1111/spc3.12018>
- [16] Ge, Y., Liu, X., Shen, B., & Qu, W. (2021). Can prosocial attitude reduce the risk behavior in simulated driving? *Transportation Research Part F*, 79, 84-93. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.04.003>
- [17] Ge, Y., Liu, X., Shen, B., & Qu, W. (2022). Does a prosocial attitude reduce risky driving behaviour under time pressure? *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 84, 1-8. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.018>
- [18] Grasso, G., Lucifora, C., Perconti, P., & Plebe, A. (2019). Evaluating Mentalization during Driving. *Proceedings of the 5th International Conference on Vehicle Technology and Intelligent Transport*

- Systems – VEHITS, 536-541. <https://doi.org/10.5220/0007756505360541>
- [19] Hare, R. D. (1991). The Hare Psychopathy Checklist— Revised. Multi-Health Systems.. <https://doi.org/10.1037/t01167-000>
- [20] Hennessy, D. A. (2008). The impact of commuter stress on workplace aggression. *Journal of Applied Social Psychology*, 38(9), 2315–2335. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2008.00393.x>
- [21] Hennessy, D.A. and Wiesenthal, D.L. (2001) Gender, Driver Aggression, and Driver Violence: An Applied Evaluation. *Sex Roles*, 44, 661-676. <https://doi.org/10.1023/A:1012246213617>
- [22] Hennessy, D.A, & Wiesenthal, D. L. (2002). Aggression, violence, and vengeance among male and female drivers. *Transportation Quarterly*, 56, 65–75.
- [23] Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (2005). Driving Vengeance and Willful Violations: Clustering of Problem Driving Attitudes. *Journal of Applied Social Psychology*, 35(1), 61–79. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2005.tb02093.x>
- [24] Holló P. (2018). Közlekedésbiztonsági kultúra - új fogalom a szakmában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 68(2), 65–69. <https://doi.org/10.24228/ktsz.2018.2.5>
- [25] Kovácsová, N., Lajunen, T., & Rošková, E. (2016). Aggression on the road: Relationships between dysfunctional impulsivity, forgiveness, negative emotions, and aggressive driving. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 42, 286–298. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.02.010>
- [26] Krahé, B. (2005). Predictors of Women's Aggressive Driving Behavior. *Aggressive Behavior*, 31, 537-546. <https://doi.org/10.1002/ab.20070>
- [27] Krahé, B., & Fenske, I. (2001). Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car. *Aggressive Behavior*, 28(1), <https://doi.org/10.1002/ab.90003>
- [28] Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33(2), 243–255. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00039-7](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00039-7)
- [29] Lawton, R., Parker, D., Stradling, S. G., Manstead, A. S. R. (1997). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88(2), 249–262. <https://doi.org/10.1111/j.2044-8295.1997.tb02633.x>
- [30] Love, S., Kannis-Dymand, L., Davey, J., & Freeman, J. (2022). Metacognition, rumination and road rage: An examination of driver anger progression and expression in Australia. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 84, 21-32. DOI: 10.1016/j.trf.2021.11.015
- [31] Luo, X., Ge, Y., & Qu, W. (2023). The association between the Big Five personality traits and driving behaviors: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 183, 106968. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.106968>
- [32] Lustman, M., Wiesenthal, D. L., & Flett, G. L. (2010). Narcissism and aggressive driving: Is an inflated view of the self a road hazard? *Journal of Applied Social Psychology*, 40(6), 1423–1449. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2010.00624.x>
- [33] Mallia, L., Lazuras, L., Violani, C., & Lucidi, F. (2015). Crash risk and aberrant driving behaviors among bus drivers: The role of personality and attitudes towards traffic safety. *Accident Analysis & Prevention*, 79, 145–151. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.03.034>
- [34] Mann, R. E., Stoduto, G., Ialomiteanu, A., Asbridge, M., Smart, R. G., Wickens, C. M. (2010). Self-reported collision risk associated with cannabis use and driving after cannabis use among Ontario adults. *Traffic Injury Prevention*, 11(2), 115–122. <https://doi.org/10.1080/15389580903536704v>
- [35] McCrae, R. R., & Costa, P. T. (1987). Validation of the five-factor model of personality across instruments and observers. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52(1), 81–90. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.52.1.81>

- doi.org/10.1037/0022-3514.52.1.81
- [36] McMillen, D. L., Smith, S. M., Wells-Parker, E. (1989). The effects of alcohol, expectancy, and sensation seeking on driving risk taking. *Addictive Behaviors*, 14(4), 477-483. [https://doi.org/10.1016/0306-4603\(89\)90037-3](https://doi.org/10.1016/0306-4603(89)90037-3)
- [37] NHTSA (2001). Traffic Safety Facts. National Highway Traffic Safety Administration, <https://cdan.nhtsa.gov/tsfables/tsfar.htm>
- [38] Oltedal, S. & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*. 44, 621-628. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2005.12.003>
- [39] Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behaviour*, 31, 547-558. <https://doi.org/10.1002/ab.20062>
- [40] Özkan, T., Lajunen, T., Parker, D., Sümer, N., & Summala, H. (2011). Aggressive driving among British, Dutch, Finnish and Turkish drivers. *International Journal of Crashworthiness*, 16(3), 233-238. <https://doi.org/10.1080/13588265.2010.536687>
- [41] Parada-Fernández, P., Herrero-Fernández, D., & Rodríguez-Arcos, I. (2023). The moderation effect of mentalization in the relationship between impulsiveness and aggressive behavior. *Scandinavian Journal of Psychology*, 64(6), 794-801. <https://doi.org/10.1111/sjop.12944>
- [42] Przepiorka, A. M., Blachnio, A., & Wiesenthal, D. L. (2014). The determinants of driving aggression among Polish drivers. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 27, 69-80. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.09.007>
- [43] Rice, S. M., Fallon, B. J., Aucote, H. M., Möller-Leimkühler, A. M. (2013). Development and preliminary validation of the male depression risk scale: Furthering the assessment of depression in men. *Journal of Affective Disorders*, 151(3), 950-958, <https://doi.org/10.1016/j.jad.2013.08.013>
- [44] Roidl, E., Frehse, B., & Höger, R. (2014). Emotional states of drivers and the impact on speed, acceleration and traffic violations—A simulator study. *Accident Analysis & Prevention*, 70, 282-292. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.04.010>
- [45] Sani, S. R. H., Tabibi, Z., Fadardi, J. S., & Stavrinou, D. (2017). Aggression, emotional self-regulation, attentional bias, and cognitive inhibition predict risky driving behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 109, 78-88. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.10.006>
- [46] Seydi, M., Boogar, I. R., & Telepasand, S. (2019). Determining Risky Driving according to the Constructs of Mentalization and Personality Organization with the Modifying Role of Aggressive Driving. *Iranian Journal of Psychiatry*, 14(4), 274-282. <https://doi.org/10.18502/ijps.v14i4.1977>
- [47] Stephens, A. N., & Groeger, J. A. (2011). Anger-congruent behaviour transfers across driving situations. *Cognition & Emotion*, 25(8), 1423-1438. <https://doi.org/10.1080/02699931.2010.551184>
- [48] Sullman, M. J. (2014). The expression of anger on the road. *Safety Science*, 72, 153-159. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.08.013>
- [49] Sümer, N., Tümer, B., Ergin, U., & Şahin, S. (2019). Dark Personality and Road Crashes: Mediating Role of Driver Vengeance and Violations. *Proceedings of the 10th International Driving Symposium on Human Factors in Driver Assessment, Training and Vehicle Design: driving assessment 2019*. <https://doi.org/10.17077/drivingassessment.1681>
- [50] Taubner, S., White, L. O., Zimmermann, J., Fonagy, P., & Nolte, T. (2013). Attachment-Related Mentalization Moderates the Relationship Between Psychopathic Traits and Proactive Aggression in Adolescence. *Journal of Abnormal Child Psychology*, 41(6), 929-938. <https://doi.org/10.1007/s10802-013-9736-x>
- [51] Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception



- as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41, 427-443. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)
- [52] West, R., Elander, J., French, D. (1993). Mild social deviance, Type A behaviour and decision making styles as predictors of self reported driving style and traffic accident risk. *British Journal of Psychology*, 84(2), 207-219. <https://doi.org/10.1111/j.2044-8295.1993.tb02474.x>
- [53] Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Butters, J. E., Ialomiteanu, A., & Smart, R. G. (2012). Does gender moderate the relationship between driver aggression and its risk factors? *Accident Analysis & Prevention*, 45, 10–18. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.11.013>
- [54] Wickens, C. M., Wiesenthal, D. L., Flora, D. B., & Flett, G. L. (2011). Understanding driver anger and aggression: Attributional theory in the driving environment. *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 17(4), 354–370. <https://doi.org/10.1037/a0025815>
- [55] Wiesenthal, D. L., Hennessy, D. A., & Gibson, P. M. (2000). The Driving Vengeance Questionnaire (DVQ): The Development of a scale to measure deviant drivers' attitudes. *Violence and Victims*, 15, 115-136.
- [56] Youssef, D., Salameh, P., Abou-Abbas, L., & Salmi, L. (2023). Driving anger dimensions and their relationship with aberrant driver behavior in Lebanon: Results from a national self-reported survey. *PLoS ONE*, 18(3), e0283293. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0283293>
- [57] Zhang, T., Chan, A. H. S., Xue, H., Zhang, X., & Tao, D. (2019). Driving Anger, Aberrant Driving Behaviors, and Road Crash Risk: Testing of a Mediated Model. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(3), 297. <https://doi.org/10.3390/ijerph16030297>
- [58] Zuckerman, M., Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: common biosocial factors. *Journal of Personality* (68)6, 999-1029. <https://doi.org/10.1111/1467-6494.00124>



### Some aspects of the psychological background of aggressive, angry and retaliatory road behaviour

*Keywords: road aggression, retaliatory behaviour, individual differences*

The paper summarises the development and facilitating factors of dangerous road behaviour (aggression, anger, retaliation). The individual characteristics that have been most researched in the international literature are presented. In addition to personality traits, the role of demographic characteristics and social influences is discussed, and the interrelationship of these characteristics in road user behaviour is presented.