

Problem agresji

kierujących pojazdami

Paweł Podolski

W artykule poruszono problem agresywnego zachowania na drodze. Wyodrębniono główne czynniki sprzyjające zachowaniom antyspołecznym wśród kierowców: panujący w społeczeństwie schemat i rola kierowcy, anonimowość, agresywna jazda jako mechanizm autowaloryzacji oraz modelowanie ryzykownych zachowań przez mass media. Zaproponowano także sposoby przeciwdziałania agresji na drodze: trening radzenia sobie z gniewem (SIT), stosowanie nieuchronnych kar oraz kampanię medialną opartą na reklamach lękowych.



Paweł Podolski
Student w Instytucie
Psychologii,
Uniwersytet Jagielloński
pawel.podolski.uj@gmail.com

Agresja na drodze jest problemem niezwykle trudnym. Jak twierdzą osoby na co dzień związane z ruchem drogowym - instruktorzy nauki jazdy i zawodowi kierowcy, na tyle trudnym, że wręcz pomijamym. Trudność tego tematu wynika między innymi z jego powszechności. Prawie każda osoba, będąca choć przez jakiś czas kierowcą, doświadczyła agresji ze strony innego uczestnika ruchu albo sama ją wykazywała. Zjawiska psychologiczne związane z tym problemem sięgają wielu różnych działów psychologii, wydaje się, że zwłaszcza psychologii społecznej. Poszczególnym procesom psychicznym, leżącym u podstaw agresji na drodze, poświęcono wiele badań, jednakże sam problem wydaje się pozostawać nadal do końca niezbadany i niewytłumaczony.

Termin agresja jest używana zarówno przez laików, jak i przez psychologów. Konieczne wydaje się zatem zdefiniowanie agresji. Klasyczną definicję zaproponował Buss [10], który scharakteryzował ją jako "reakcję dostarczającą szkodliwych bodźców innemu organizmowi". Ta behawiorystyczna definicja jest z jednej strony zbyt szeroka, gdyż obejmuje wiele form zachowania, które nie powinny być klasyfikowane jako agresja, a jednocześnie pod innymi względami jest zbyt wąska, bo nie obejmuje żadnych procesów niebehawioralnych, na przykład myśli i uczuć. Podjęto zatem próby zdefiniowania zachowania jako agresywnego na podstawie intencji wywołania negatywnych konsekwencji u obiektu. Założenie to wyklucza zachowania, które powodują niezamierzone

szkody lub obrażenia, na przykład spowodowane brakiem umiejętności, uwzględniając natomiast zachowania mające na celu wyrządzenie komuś szkody, które z jakichś przyczyn, nie doprowadziły do zamierzonych konsekwencji. Dalsze uściślenie odnosi się do chęci uniknięcia szkodliwego potraktowania przejawianej przez osobę będącą obiektem działania. A zatem wyłączone z tej kategorii są przypadki agresji skierowanej na siebie, w której rola agresora i obiektu współwystępują. Zwięźłą definicję, która uwzględniła powyższe zastrzeżenia, przedstawił Baron i Richardson [5]. Badacze ci zaproponowali, aby używać terminu agresja do opisu "każdej formy zachowania, której celem jest wyrządzenie szkody lub spowodowanie obrażeń innej żywej istocie, motywowanej do uniknięcia takiego potraktowania".

Agresja na drodze bywa definiowana jako umyślne zwiększanie ryzyka kolizji w wyniku manewrów spowodowanych zniecierpliwieniem, złością lub chęcią zaoszczędzenia czasu. W przytoczonej definicji, pochodzącej z Global Web Conference on Aggressive Driving Issues 2000 [18], akcentowana jest świadomość, umyślność i użyteczność agresywnych zachowań uczestników ruchu.

Dostępnych jest wiele klasyfikacji agresywnych kierowców i stylów jazdy. Zdaniem Bąk-Gajdy i Bąk [8], agresywną jazdę można podzielić na dwie kategorie: chroniczną i sytuacyjną. Chroniczna agresywna jazda dotyczy kierowców, którzy permanentnie nie stosują się do przepisów Kodeksu Drogowego i postrzegają swój styl jazdy jako bezpieczny i jedyny akceptowalny. Najczęściej negują oni prawa innych uczestników ruchu do poruszania się po drogach w sposób inny niż jego/jej własny. Wiąże się z tym bardzo niebezpieczne zjawisko określane jako „postawa strażnika” [8]. Polega ono na karaniu innych kierujących, np. poprzez zbyt bliską jazdę, nagłe hamowanie czy celowe oślepianie, w związku z wykonywaniem przez nich manewrów, które irytują agresywnego kierowcę lub co do których rości on sobie prawa na podstawie domniemych większych umie-

jętności. Sytuacyjna agresywna jazda jest najczęściej spowodowana stresem i frustracją wynikającymi z ograniczeń w płynności ruchu, zachowań innych kierowców, warunków jazdy czy obciążeń psychicznych. Wynika przede wszystkim z zewnętrznych czynników i nie jest trwałą dyspozycją kierowcy. Wszelkie tego typu klasyfikacje cieszą się dużym zainteresowaniem czytelników pism motoryzacyjnych, jednakże nie dostarczają odpowiedzi na pytanie o przyczynę agresji na drogach i jej skutkach - wypadkach.

Przyczyny agresji na drodze

Poszukiwanie przyczyn zachowań agresywnych stanowiło priorytet prowadzonych badań nad agresją. W ich wyniku powstało wiele różnorodnych podejść, z których każde koncentruje się na innych mechanizmach odpowiedzialnych za przejawy agresywnego zachowania.

Zgodnie z behawiorystyczną koncepcją zachowań człowieka, środowisko społeczne może kierunkować i podtrzymywać te zachowania, gdyż stanowi ono źródło potencjalnych wzmocnień. Zgodnie z prawem efektu Thorndike'a [42] zachowanie, które w danej sytuacji wywołuje odczucie zadowolenia, zostaje skojarzone z tą sytuacją i jeśli w przyszłości ta sytuacja się powtórzy, to wzrasta prawdopodobieństwo, iż powtórzone zostanie to zachowanie. Wykazano, że zarówno warunkowanie sprawcze, czyli uczenie się przez wzmocnienia i kary, jak i modelowanie - uczenie się przez obserwację modeli - są istotnymi mechanizmami nabywania i wykonywania agresywnych zachowań [23]. Rezultaty uzyskane w klasycznych badaniach Bandury i współpracowników [4] sugerują, że obserwowanie modelu wywierającego silny wpływ, czyli uważanego za kompetentnego, lubianego czy popularnego może doprowadzić do nabycia prezentowanego przez niego zachowania, nawet jeśli to zachowanie nie zostało wzmocnione. Fabuła wielu filmów zawiera motyw odważnego, młodego kierowcy, który łamiąc przepisy

i ignorując prawa innych uczestników ruchu, brawurowo ucieka pościgowi policyjnemu, zyskując uznanie kolegów i swojej dzwiny. W przewidywaniu, czy wyuczone zachowanie zostanie rzeczywiście wykonane, ważną rolę odgrywają spostrzegane konsekwencje zachowania zarówno dla osoby będącej modelem, jak i dla obserwatora. Im bardziej pozytywne są konsekwencje agresywnego zachowania dla modelu, tym większe prawdopodobieństwo naśladowania go przez obserwatora. Wewnętrzny mechanizm regulujący agresywne zachowanie są standardy normatywne obserwatora co do stosowności obserwowanego zachowania oraz jego przekonania o własnej skuteczności.

Zgodnie z teoriami biologicznymi, u podstaw zachowań agresywnych leżą wrodzone cechy człowieka [11, 28], chociaż określona odpowiedź może być także modyfikowana przez doświadczenie.

W tradycji psychoanalitycznej zachowania jednostki napędzane są przez dwie podstawowe siły, które stanowią nieodłączną część natury ludzkiej: instynkt życia (Eros) i instynkt śmierci (Thanatos), które są źródłem trwałego konfliktu wewnętrznego. Zdaniem Freuda [17] konflikt może zostać rozwiązany tylko przez odwrócenie siły destrukcyjnej od podmiotu i skierowanie jej na innych. Toteż działania agresywne w stosunku do innej osoby Freud uważał za mechanizm uwalniania destrukcyjnej energii, który chroni równowagę wewnętrzną jednostki.

Hipoteza frustracji - agresji [15] zmodyfikowana przez Millera [29] zakłada, że „frustracja stwarza podniety do wielu różnych typów reakcji, między innymi do jakiejś formy agresji” (s. 338). Agresja zatem nie jest jedyną, lecz tylko możliwą reakcją na frustrację. Agresja, w stopniu, w jakim redukuje leżący u jej podłoża popęd, staje się samowzmacniająca. Oznacza to, iż wzrasta wówczas prawdopodobieństwo wystąpienia reakcji agresywnej w następstwie kolejnych frustracji.

W niniejszej pracy skupiono się jednakże na wyjaśnieniach pozostających w kręgu psychologii społecznej. Do społecznych uwarunkowań agresji i ryzyka należy między innymi względna anonimowość, jaką mają zmotoryzowani użytkownicy zatłoczonych dróg. Człowiek ma naturalną skłonność do określania swojej osobistej przestrzeni i tendencję do traktowania samochodu jako elementu tej przestrzeni. Czasem czuje się zagrożony przez inne pojazdy i reaguje agresywnie lub zgodnie z instynktem samoobrony. Dla niektórych osób prowadzeniem pojazdu może również wiązać się ze wzrostem poczucia władzy, którego nie odczuwają w domu czy w pracy. Zjawisko to może się ujawnić w postaci zmiany zachowań, gdy zwykle uprzejma i podporządkowująca się normom osoba staje się agresywna za kie-

rownicą. Czynnikiem sprzyjającym zachowaniom agresywnym jest naturalna skłonność człowieka do rywalizacji, przekraczania własnych możliwości oraz podejmowania ryzyka, jest to szczególnie charakterystyczne dla ludzi młodych. To z kolei może prowadzić do chęci lepszego zaprezentowania się na drodze, brawury, a także wyścigów (jazdy z nadmierną prędkością i ryzykownych manewrów wyprzedzania). Wszystkie te zachowania są wzmacniane przez stres i presję czasu charakterystyczną dla współczesnego stylu życia.

Jak podają Bąk-Gajda i Bąk [8], zdaniem ankietowanych w czasie badania prowadzonego przez Instytut Transportu Samochodowego policjantów, wykroczenia popełniane przez kierowców z pełną świadomością, to przede wszystkim jazda z nadmierną prędkością, wymieniona przez 62% respondentów. Często bywa także jazda bez zapiętych pasów bezpieczeństwa (28%) oraz celowe niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej (21%). Większość wymienionych wykroczeń wydaje się wiązać właśnie z ryzykownymi i agresywnymi zachowaniami kierowców wywołwanymi przez czynniki sytuacyjne. Najczęstszymi reakcjami kierowców na doświadczone ze strony innych uczestników ruchu przejawy agresji, zgodnie z danymi zawartymi w raporcie końcowym Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego [22] są: przekleństwa (31%), wykonywanie gestów (27%) lub pozostanie obojętnym (27%). Najczęstszymi natomiast przejawami agresji polegającymi na naruszaniu przepisów drogowych są: przekraczanie dozwolonej prędkości (13,2%), nieprawidłowe wyprzedzanie (13%), wymuszanie (8,1%) lub nieustępowanie pierwszeństwa (7,4%) oraz nieuzasadnione używanie sygnału dźwiękowego (6,4%) [8].

Zdecydowana większość uczestników badania uważa siebie za lepszych kierowców od innych. Zaledwie 1,4% badanych kierowców oceniło swoje umiejętności niżej niż umiejętności innych kierowców. Prawie co trzeci (31%) ocenił umiejętności własne tak samo jak umiejętności innych, zaś pozostali (57%) wystawili sobie oceny lepsze niż innym kierowcom [30]. Otrzymana asymetria ocen świadczy o wysokim mniemaniu o własnych umiejętnościach i zachowaniach. Co więcej, to wysokie mniemanie współwystępuje z dążeniem do unikania odpowiedzialności za popełnione wykroczenia drogowe. Im częściej zdarzyło się uczestnikom badania uniknąć przyznania punktów karnych podczas zatrzymania, tym większa była u nich różnica między oceną własnych umiejętności a oceną umiejętności innych kierowców [30]. Wynik ten można interpretować w ten sposób, że umiejętności są przez tych kierowców rozumiane jako zdolność do wyuczynowej i agresywnej jazdy oraz wprawa

w przechytzaniu nie tylko innych uczestników ruchu drogowego, ale też policjantów.

Odpowiednim działaniem skierowanym do kierowców agresywnych powinny być zatem działania reedukacyjne skoncentrowane na procesie zmiany postaw, których przykłady zostały omówione w końcowej części niniejszej pracy.

Schemat i rola kierowcy w Polsce

W życiu każdy człowiek pełni wiele ról społecznych, wśród nich także rolę kierowcy. Każdy posiada określony schemat kierowcy, rozumiany jako organizacja uprzednich doświadczeń z danym rodzajem zdarzeń czy obiektów [6]. Na podstawie doświadczeń egzaminatorów i instruktorów jazdy można jednakże stwierdzić, że schematy te znacząco się różnią w zależności od tego, czy osoba jest aktywnym uczestnikiem ruchu. U kierowców prawdopodobnie następuje wykształcenie określonego skryptu, czyli ciągu zdarzeń i działań, stanowiącego gotowy program działania [43]. Wejście do auta stanowi moment aktywizacji skryptu, następnie osoba prowadząca pojazd wchodzi w niego i staje się aktorem skryptu.

Próba analizy schematu kierowcy, jaki ukształtował się w Polsce została oparta na Portrecie Polskiego Kierowcy 2008 [30]. Zgodnie z danymi zawartymi w tym raporcie, Polacy posiadają kilka stereotypów na temat polskich kierowców. Okazuje się, że zdecydowana większość ankietowanych uważa, że polscy kierowcy nie jeżdżą bezpiecznie. 80% codziennie zauważa kierowców łamiących przepisy drogowe, co może prowadzić do tworzenia się przekonania o powszechności tego procederu. Ankietowani sądzą, że najczęściej popełnianym wykroczeniem jest przekraczanie prędkości oraz prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu. Według Polaków, głównym powodem łamania przepisów drogowych są: głupota, lekkomyślność oraz niefrasobliwość kierowców.

Przekonania te mogą stanowić usprawiedliwienie nieodpowiedniego lub agresywnego zachowania na drodze. Jednym z powodów agresji na drodze są powszechnie obowiązujące normy społeczne, jak nieme przyzwolenie na szybką i nieostrożną jazdę, które w świadomy lub nieświadomy sposób oddziałują na wszystkich uczestników ruchu drogowego. Można założyć, że nieodpowiednie lub agresywne zachowanie na drodze wywołuje uczucie dyskomfortu z nim związanego przynajmniej u części kierowców tak postępujących. Zgodnie z teorią dysonansu poznawczego, po wystąpieniu wspomnianego powyżej uczucia dyskomfortu, następuje próba jego zredukowania. Okazuje się, że świadomość, iż wielu innych ludzi podziela nasze stanowisko na jakiś temat lub zachowuje się podobnie jak my jest

bardzo silnym bodźcem pozwalającym na zredukowanie dysonansu poznawczego [2]. W związku z tym, skoro jako Polacy i kierowcy wiemy, że łamanie przepisów drogowych oraz niebezpieczna jazda są w naszym kraju na porządku dziennym (jako, że taki panuje u nas schemat kierowcy), to nie uważamy takiego stanu rzeczy za nieodpowiedni, więc sami nie mamy żadnych problemów z tym, aby się w ten sposób zachowywać.

Rolę społeczną natomiast definiujemy jako „zbiór zachowań, które są oczekiwane od osób zajmujących pewną pozycję w grupie” [43]. Na przykład, od kierowców można oczekiwać między innymi wysokich umiejętności panowania nad prowadzonym pojazdem i gruntownej znajomości przepisów drogowych. Można przypuszczać, że te oczekiwania związane z rolą mają swój wpływ na kierowców. Osoba kierująca samochodem, chcąc spełnić stawiane przed nim oczekiwania, nie posiadając jednocześnie wymaganych kompetencji, może chcieć je rekompensować poprzez nadmierną brawurę i agresję na drodze.

Anonimowość kierowcy w Polsce

Anonimowość można zdefiniować jako niemożność bycia zidentyfikowanym [35]. Zasiadając za kierownicą człowiek staje się w znacznym stopniu anonimowy. Można przyjąć, że uczucie anonimowości pojawia się u kierowcy w wystarczającym stopniu, aby wyciągać wnioski na podstawie badań przeprowadzonych nad anonimowością. Samochód może być postrzegany przez niektóre osoby jak maska. Po zajęciu miejsca na fotelu kierowcy, twarzą danej osoby staje się jej auto. Im wyżej subiektywnie oceniane, tym więcej dające praw na drodze. Na podstawie analizy stron internetowych i forów poświęconych motoryzacji [45, 46], można stwierdzić, iż powszechne jest wśród kierowców wypowiedzi o posiadaniu pewnego rodzaju rankingu samochodów. Bycie wyprzedzonym przez pojazd znajdujący się niżej od posiadanego przez siebie jest traktowane jako ujmą i przyczynia się do obniżenia samooceny rozumianej jako intensywna emocja i bieżącego stanu podmiotu [43]. Mechanizmem autowaloryzacji najczęściej stosowanym przez tego typu kierowców jest realizacja zadania, za jakie można uznać wyprzedzenie samochodu, przez który zostało się wcześniej wyprzedzonym.

Anonimowość znacząco nasila działania antyspołeczne [9] oraz sprawia, że ludzie rzadziej przestrzegają norm społecznych [12]. Okazuje się, że niedostateczna internalizacja norm jest przyczyną jednego na trzy wypadku i kolizji, zgodnie z danymi pochodzącymi z Portretu Polskiego Kierowcy 2008 [30]. Zdaniem Dienera [13], zachowanie ludzi znajdu-

jących się sytuacjach, które wzmagają anonimowość i pobudzenie, zależy w dużym stopniu od wyrazistości obowiązujących norm. Jak twierdzi badacz, we wspomnianych sytuacjach może dochodzić do utraty samoświadomości, a w rezultacie słabszej samoregulacji i silniejszemu podleganiu sygnałom i normom środowiska. Opisane wyżej schematy i skrypty, charakterystyczne dla środowiska polskich kierowców, skłaniają najczęściej do zachowań antyspołecznych. Należy zauważyć, iż wiele zachowań agresywnych pozostaje bezkarnych, ponadto, przynoszą one usunięcie nieprzyjemnego napięcia. Zgodnie więc z zasadą warunkowania sprawczego, zachowania katartyczne tego typu mogą się utrzymywać. Podsumowując, można wyciągnąć wniosek, że agresja na drodze, rodzi agresję na drodze, tworząc spiralę przemocy. Zachowanie agresywne kierowców wywołuje rodzając agresję pobudzenie u innych kierowców. Kierowcy ci wyładowują to napięcie między innymi poprzez zachowania agresywne, jednocześnie utrzymując w swoim zachowaniu takie postępowanie.

Kształtowanie własnego wizerunku na drodze

Poruszanie się po drogach ma charakter publiczny. Jest ono taką samą czynnością jak inne wykonywane w życiu codziennym, dlatego również kierowcom zależy na uzyskiwaniu aprobaty ze strony innych, gdyż powoduje to podniesienie własnej wartości. Leary [25] i Szmajke [39] wykazali, że skłonność do autoprezentacji jest tym większa, im większa jest rozbieżność między pożądanym a rzeczywistym obrazem danej osoby. W związku z tym samochód może pełnić rolę narzędzia, które, jako przejaw mechanizmów autowaloryzacji, służy do podnoszenia samooceny. Agresywna, szybka jazda czy poruszanie się wysłużonym, ale wyższej klasy samochodem, którego użytkowanie z ekonomicznego punktu widzenia jest nieopłacalne, mogą być przykładami tego typu działań. Grupą, dla której kształtowanie własnego wizerunku poprzez zachowania na drodze jest szczególnie ważne, wydają się być młodzi kierowcy – w okresie późnej adolescencji i wchodzący we wczesną dorosłość. Uwarunkowane może to być kształtowaniem się właśnie w okresie młodzieńczym własnej tożsamości [34] oraz szczególnie dużą liczbą zdarzeń mogących wywoływać frustrację i stres, związanych między innymi ze zmianą roli społecznej czy podjęciem pracy, a przypadających na okres wczesnej dorosłości [19]. Cześć wymienionych cech wydaje się być związana z czynnikami uwzględnionymi w tak zwanym „wewnętrznym modelu syndromu młodych kierowców” [7]: konformizmem, sprawdzaniem siebie, imponowaniem innym czy po-

szukiwaniem wrażeń. Wewnętrzny model istotnie wpływa na postrzeganie siebie oraz innych uczestników ruchu. Należy również zwrócić uwagę, że zgodnie ze statystykami policji [48] sprawcami wypadków częściej są osoby będące w okresie średniej dorosłości (40-60 lat) niż w wieku młodzieńczym. Jedną z przyczyn mogą być przejawy kryzysów związanych z okresem średniej dorosłości i związany z nimi stres. Osoba w tym wieku, zdaniem Levinsona [27] musi między innymi zaakceptować swoją przeszłość, co w niektórych wypadkach może rodzić negatywne emocje, a nawet wywoływać agresję oraz dokonać integracji przeciwieństw w procesie indywiduacji, z czym może się wiązać z ponownym oszukiwaniem własnej tożsamości. Przekonanie o doznanych w dotychczasowym życiu niepowodzeniach oraz chęć udowodnienia sobie i otoczeniu swojej wartości może prowadzić do ryzykownych i agresywnych zachowań na drodze, zwłaszcza w połączeniu z poczuciem anonimowości. Hipotezę tą zadają się potwierdzać wyniki uzyskane w badaniu SINTEF [32], w którym wykazano między innymi, że styl jazdy mężczyzn w średnim wieku jest zbliżony, w niektórych aspektach, do stylu jazdy mężczyzn młodych. Istotnym czynnikiem agresywnych zachowań może być sama frustracja. Sfrustrowana osoba, zasiadająca za kierownicą auta, ma możliwość wyładowania swojej złości na innych osobach, które są dla niej anonimowe, tak samo jak ona sama wydaje się anonimowa innym. Jak zostało to już wcześniej wspomniane, może to prowadzić do utraty przekonania, że wyrządza komuś krzywdę.

Wymienione warunki sprawiają, że osoby prowadzące samochody dokonują autoprezentacji siebie jako kierowcy. Prowadzący samochód, który łamie przepisy, bądź źle traktuje pozostałych uczestników ruchu, często kieruje się przeświadczeniem o powszechności tego typu zachowań, co automatycznie powoduje pomniejszanie przez niego wszelkich wywołanych tym zachowaniem szkód. Jest to jeden z przykładów stosowania wymówek, czyli zaprzeczania intencji wyrządzenia szkody lub przekonywanie, że nie miało się nad tym kontroli [43]. Inną obronną taktyką równie często stosowaną przez kierowców są usprawiedliwienia. Polegają one na zaprzeczaniu szkodliwości popełnionego czynu, upowszechnianiu swojego zachowania, czy też przyrównywaniu się do innych osób, które dopuściły się podobnego czynu.

Motywy agresywnego zachowania

Wytłumaczeniem agresji na drodze może być także koncepcja wielkości kar [43]. Wysokie kary są wystarczającym uzasadnieniem zewnętrznym, które pozwala szybko zmniejszyć dysonans poznawczy powstały

w wyniku niezgodnego zachowania (łamanie przepisów) z postawą społeczną (bycie dobrym obywatelem). Mechanizm ten przyczynia się do tego, że głównym powodem przestrzegania przepisów staje się chęć uniknięcia mandatu, a nie zinternalizowana potrzeba bezpiecznego poruszania się po drodze. W przypadku, gdy perspektywa dostania kary pieniężnej znika, kierowca czuje się bezkarny, uczy się bowiem, żeby zwalniać tylko kiedy widzi policjanta, a nie dlatego, że ostrożna i odpowiedzialna jazda z optymalną prędkością, jest po prostu bezpieczna. Warto tutaj wspomnieć o efekcie „owocu zakazanego”, który odpowiada za to, że wszelkie zabronione działania wydają nam się niezmiennie atrakcyjne. Przykładem mogą być badania Aronsona i Carlsmitha [1], w których dzieciom zakazano bawić się atrakcyjną zabawką z tym, że dla jednej grupy kara za złamanie zakazu była niewielka, zaś w drugim przypadku duża. Jak się okazało, dla dzieci zagrożonych dużą karą atrakcyjność zakazanej zabawki wzrosła, natomiast dla pozostałych zmalała. Między innymi na tej podstawie można postawić hipotezę, że wysokie kary w postaci mandatów, ale także ostrzeżenia i zakazy ze strony policjantów czy rodziców, mogą jeszcze bardziej uatrakcyjnić niepożądane zachowanie.

Modelowanie jako przyczyna agresji na drodze

Kolejnym ważnym aspektem powodującym tendencję do nieostrożnego prowadzenia pojazdów może być modelowanie. Mass media mają ogromny wpływ na kształtowanie ludzkich poglądów, postaw i zachowań. W swoim eksperymencie Skarżyńska [37] wykazała, że treść przekazu wpływa na kształtowanie się postaw i co ważne, na późniejsze zachowanie. Ideał męczyzny, prezentowany w mediach, zwłaszcza filmach akcji, bywa utożsamiany z szybkim i agresywnym kierowcą. Ludzie, chcąc się upodobać do swoich bohaterów ekranowych, zachowują się w sposób prezentowany przez modela, co wpływa następnie na ich postawy wobec agresywnej jazdy i zachowanie na drodze. Fabuła filmu oraz umieszczony w niej bohater posiadają najczęściej cechy, dzięki którym zachowanie bohatera zostaje, poprzez modelowanie, łatwo zinternalizowane przez odbiorcę. Do cech tych można zaliczyć: nagradzające konsekwencje zachowania oraz pozytywna ocena modelu, widoczne podobieństwo między właściwościami modelu i odbiorcy (atrakcyjność zachowania modelu), zachowanie modelu stanowi figurę na tle innych, rywalizujących modeli. Główny bohater jest zazwyczaj postacią reprezentującą ponadto wiele pożądanых cech, które chciałoby posiadać wielu młodych ludzi. Niestety utożsamiają się oni z bohaterem,

naśladując często jedynie najłatwiejsze elementy jego charakterystyki – szybką, brawurową jazdę, posiadanie sportowego samochodu czy podejmowanie ryzyka.

Mass media nie są jedynym źródłem modelowania, który wpływa na zachowanie kierowców. Równie ważny jest wzorzec jazdy rodziców czy osób z bliskiego otoczenia, które ma się sposobność oglądać podczas prowadzenia przez nich auta. Kiedy młody kierowca widzi agresywne zachowanie za kierownicą osoby mu bliskiej, będącej dla niego autorytetem w wielu sprawach, automatycznie przejmując on schemat jej zachowania. Rodzice i bliscy są uosobieniem moralności, stąd przejmowanie takiego zachowania jest jak najbardziej naturalne i wprowadzane w życie.

Zapobieganie

Opracowanie kompleksowego i w pełni skutecznego programu przeciwdziałania agresji na drodze jest zadaniem bardzo trudnym, jeśli w ogóle możliwym do wykonania, ze względu na ciągle nieuzupełnione braki w wiedzy na temat przyczyn agresji jako takiej. Wśród najczęściej wymienianych, uniwersalnych metod zapobiegania agresji, które jednocześnie mogą okazać się skuteczne w przypadku agresji na drodze, znaleźć można: katharsis, karanie oraz trening radzenia sobie z gniewem.

Hipoteza katharsis opiera się na założeniu, że obniżenie napięcia fizjologicznego rodzącego agresję powoduje obniżenie prawdopodobieństwa dalszych zachowań agresywnych [43]. Badania pokazują jednak, że choć czyni agresywne rzeczywiście prowadzą do obniżenia napięcia fizjologicznego, to tendencje do dalszych zachowań agresywnych rosną [43]. Mało przekonujące wydają się zatem sugestie, jakoby gry komputerowe lub symulatory jazdy samochodem mogły pozwolić kierowcom, na zasadzie katharsis, pozbyć się napięcia i uczynić ich mniej agresywnymi na drodze.

Większą skuteczność, w badaniach dotyczących zapobiegania agresji, wykazuje karanie zachowań agresywnych. Metoda ta zresztą jest powszechnie stosowana w przypadku agresji na drodze – każdy agresywny kierowca musi się liczyć z możliwością trafienia na patrol policji i koniecznością zapłacenia mandatu oraz otrzymania punktów karnych. Pamiętać należy jednak, że o skuteczności kary decyduje nie tyle surowość kary, co jej nieuchronność [43]. Kara zbyt surowa może zadziałać jako model zachowania agresywnego i prowadzić do efektu sprzecznego z zamierzonym [23]. Mimo stosowania kar, agresja na drogach nadal jest zjawiskiem powszechnym. W związku z tym należałoby wprowadzić zmiany, które u kierowców wywołałyby przekonanie, że każde zachowa-

nie niezgodne z kodeksem drogowym niezmiennie prowadzi do kary.

Panowanie nad gniewem to metoda oparta na „treningu zaszczepiania się przeciwko stresowi” (Stress Inoculation Training, SIT) zaadaptowanego do radzenia sobie z gniewem rodzącym agresję, której skuteczność, choć z pewnymi zastrzeżeniami, została dowiedziona w badaniach. Metoda ta jednak z natury skutkuje tylko przy spełnionym warunku świadomej chęci jej stosowania przez potencjalnego agresora [23]. Osoba, która ma w ten sposób zapanować nad swoją agresją, musi podjąć świadomy wysiłek, by najpierw nauczyć się samej techniki, a następnie konsekwentnie stosować ją w każdej sytuacji mogącej sprowokować zachowanie agresywne. Ponadto, osoba taka musi być przekonana, że chce zmienić swoje zachowanie na nieagresywne, a agresja wynika właśnie z braku umiejętności zapanowania nad gniewem [20]. W tej sytuacji sensowna wydaje się być propozycja, by naukę techniki panowania nad gniewem włączyć do programu teoretycznego kursu przygotowującego do egzaminu na prawo jazdy. Szkolenie takie musiałoby być jednak opatrzone odpowiednim wstępem, który zredukowałby posługiwanie się stereotypowymi wizjami kierowcy i zmotywował kursantów do stania się osobami panującymi nad swoją agresją. Pomocne mogłoby się tu okazać wzbudzanie empatii z potencjalnymi ofiarami agresywnej jazdy samochodem oraz innymi kierowcami, zazwyczaj będących prowokatorami agresji. Już samo wzbudzenie empatii z ofiarą i postrzeganie prowokującego zachowania innych jako nieumyślnego, przyczynia się do ograniczenia zachowań agresywnych [23].

Powyższa propozycja ma jednak charakter raczej profilaktyczny, podczas gdy problem agresywnych kierowców, którzy już poruszają się po drogach, pozostaje nierozwiązany. Aby dotrzeć do tej grupy, a także do tych, którzy nie są dość zmotywowani, by podjąć trening panowania nad gniewem, najrozsądniejszym wydaje się sięgnięcie po media takie jak kampanie billboardowe oraz spoty reklamowe. Większość tych, które były już wprowadzane, odwoływało się do wzbudzania lęku przed śmiercią na skutek niebezpiecznej jazdy (np. „Zwolnij, śmierć jeździ szybko”). Jak się jednak okazuje, nie jest to najskuteczniejsza metoda, ponieważ jak wynika z badań przeprowadzonych przez Taubman-Ben-Ari, Florianą i Mikulincerą [41], aktywacja lęku przed śmiercią prowadzi do nasilenia poszukiwania ryzyka, a zatem między innymi prowadzenia samochodu w sposób niebezpieczny i agresywny. Wydają się to potwierdzać wyniki badań prowadzonych w miejscach oznaczonych czarnymi punktami przez firmę Data System Group [38]. 70% uczestników ruchu nie zwraca uwagi na tego typu znaki, prawdopodobnie w wyini-

ku przyzwyczajania się do niezmiennających się z roku na rok liczb zabitych i rannych. Co ciekawsze, spośród 30% kierowców, którzy nie ignorują tego typu znaków aż 33% przyspiesza zamiast zwalniać, 40% nie reaguje, a tylko 27% zwalnia. W niektórych miejscach, takich jak Brudzowice na trasie Warszawa – Katowice aż 85% kierujących przyspiesza. Od 2003 roku zaniechano tworzenia nowych czarnych punktów. W to miejsce Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wdrożyła nowy program „Drogi zaufania”, którego celem jest między innymi przebudowa niebezpiecznych odcinków dróg oraz działania edukacyjne [44]. Liczne kampanie, wchodzące w skład cyklu „Włącz myślenie”, a oparte głównie na wzbudzaniu lęku (np. „Nie jedź na kacu”, „Ostatni wyskok”, „Prędkość zabija! Nie zasuwasz!”), prowadzi Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego [47].

Reklamy lękowe, nazywane także reklamami warunkowania lękiem, przekazują odbiorcy informację, że niezastosowanie się do zalecanego w reklamie zachowania może skutkować negatywnymi konsekwencjami. Podstawowym celem takich reklam jest minimalizacja ryzyka związanego z szeroko rozumianym bezpieczeństwem i zdrowiem [16]. Pierwsze badania nad reklamami lękowymi wykazywały brak ich skuteczności. Janis i Feshbach [21] podawali przekaz mający wywołać silny, umiarkowany bądź słaby strach o stan zębów u badanych. Im większy lęk został wywołany, tym więcej osób przeżywało strach i zastanawiało się nad stanem własnych zębów. Jednakże wraz ze wzrostem lękowości przekazu spadała jego skuteczność w wywoływaniu zmian w zachowaniu się odbiorców. Podobne wyniki uzyskał Mowen [33]. Dokładniejsze badania kontrolujące poziom lęku wykazały jednak, że największą efektywność mają reklamy wówczas, kiedy ten poziom jest umiarkowany [14] oraz kiedy przekaz jest wyposażony w szczegółowe, konkretne wskazówki, jak należy poradzić sobie z zagrożeniami prezentowanymi w przekazie [26]. Nasuwa się zatem wniosek, że zamiast kłaść nacisk na zagrożenie dla życia, billboardy i spoty powinny raczej ukazywać konsekwencje odwołujące się do mniej pierwotnych instynktów niż lęk przed śmiercią, ale również dotkliwych, jak np. koszty wynikające z uszkodzenia samochodu lub konieczności płacenia odszkodowania.

Wnioski z badań nad reklamami lękowymi pozwalają sformułować ogólny model tworzenia takiej reklamy [40]. Zgodnie z tym modelem w prezentowaniu reklamy lękowej należy zachować porządek przekazywanych informacji. Przede wszystkim prezentuje się:

1. zagrożenie (wypadek na drodze spowodowany przez typowego kierowcę),
2. przyczynę takiego zagrożenia (brawurowa, agresywna jazda),
3. sposób na usunięcie zagrożenia (alternatywny zakończenie historii dzięki opanowaniu agresji i zachowaniu się jak profesjonalny kierowca).

Ważna jest obecność tych wszystkich trzech elementów w reklamie, a w wypadku reklamy telewizyjnej należy zachować także właściwą kolejność ich występowania. Taka kolejność prezentowania zdarzeń w przekazie informacyjnym skutecznie wpływa na zmianę zachowania się jego odbiorców, co potwierdzają wyniki badań [40] nad stosowaniem różnych zabezpieczeń przed zakażeniem chorobą AIDS. Lazarus [24] i Scherer [36] w swoich teoriach emocji także podkreślali znaczenie tych trzech elementów w modyfikacji zachowania się człowieka na skutek spostrzeganego zagrożenia. Ważnym elementem wynikającym z teorii społecznego uczenia się [3] jest prezentowanie właściwego zachowania przez powszechnie cenionego kierowcę, z którym mógłby się identyfikować każdy kierowca i być w stanie naśladować jego zachowanie. Wydaje się, iż dobrym kierunkiem byłoby także akcentowanie przez kierowcę rajdowego, że poruszanie się po drodze to nie wyścig i obowiązują w tym wypadku zupełnie różne reguły postępowania.

Inna strategia reklamowa mogłaby przedstawiać wypadek, skutkujący poważnym uszkodzeniem pojazdu, który spowodował kierowca rajdowy (model). Następnie powinien on wyjaśnić, że do wypadku doszło, gdyż na zwykłej drodze próbował jechać tak agresywnie jak na torze wyścigowym i przez to naraził siebie innych na zagrożenie zdrowia i życia oraz stracił swój samochód. Jako sposób usunięcia zagrożenia mógłby stwierdzić, że tego dnia miał szczęście, ale od tej pory priorytetem w poruszaniu się po drogach jest dla niego bezpieczeństwo i spokojne dotarcie do celu, a tylko na torze bycie lepszym od innego kierowcy.

Obiecującym kierunkiem jest też wspomniane już wzbudzanie empatii, połączone z odwołaniem się do zasad moralnych odbiorców, poprzez ukazanie możliwości stania się odpowiedzialnym za kalectwo ofiar wypadku spowodowanego agresywną jazdą. Odwołuje się tego między innymi kampania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Piłeś? Nie jedź!” [47].

Dużą wartość mogą mieć kompleksowe programy poprawy bezpieczeństwa na drogach takie jak Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2005. Program Gambit, którego realizację zaplanowano na lata 2005–2013, zakłada między innymi kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego w połączeniu z poprawą bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, a więc wydaje się, że dwóch najważniejszych elementów mających wpływ na bezpieczeństwo [31]. Zmiana postaw miała by się dokonać poprzez systematycz-

ne karanie niewłaściwych i agresywnych zachowań (co zbieżne jest z koncepcją nieuchronności kary omówioną w niniejszym artykule) oraz kampanię edukacyjną. Wydaje się, że zwłaszcza w przypadku edukowania kierujących pozostało wiele do zrobienia. Brakuje ogólnodostępnych wydawnictw poświęconych doskonaleniu stylu jazdy oraz bezpieczeństwu ruchu, w których zwrócono by uwagę także na czynniki psychologiczne. Przydatne byłoby stworzenie internetowej platformy zawierającej informacje o tematyce związanej z bezpieczeństwem, podobnej do Portalu Edukacyjnego Wychowania Komunikacyjnego skierowanego głównie do dzieci. Ważnym uzupełnieniem wymienionych działań powinna być kampania reklamowa stworzona z uwzględnieniem reguł tworzenia reklam lękowych.

Wnioski

Podsumowując, strategia zapobiegania agresji na drogach powinna objąć elementy takie jak: modyfikację systemu kar poprzez zwiększenie poczucia nieuchronności kary za agresywną jazdę, umożliwienie przyszłym kierowcom odbycia szkolenia z zakresu treningu panowania nad gniewem oraz kampania billboardów i spotów kładących nacisk nie na zagrożenie życia, ale konsekwencje finansowe i zdrowotne wypadków, a także odwołujących się do empatii i moralności kierowców. Pamiętać przy tym należy, że agresja na drogach często wynika z przejmowania wzorców od innych kierowców, połączonego z chęcią zyskania aprobaty społecznej ze strony grupy. Aby zaradzić tak głęboko zakorzenionym przyczynom agresji wśród kierowców, koniecznym może się okazać zaprojektowanie długoterminowych i szeroko zakrojonych kampanii nastawionych na zmianę podejścia społeczeństwa do problemu agresji na drodze. Żadne wysiłki mające na celu jej ograniczenie nie odniosą skutku, jeśli przekonanie o jej głębokiej szkodliwości nie stanie się powszechnie akceptowaną normą.

Agresja na drodze, jak każdy istotny problem natury społecznej, wymaga wielu starannie przeprowadzonych analiz oraz rzetelnego zweryfikowania postawionych hipotez, aby zrozumieć przyczyny leżące u jej podstaw oraz sam charakter zjawiska. Dopiero uzyskanie takich informacji mogłoby pozwolić na opracowanie odpowiedniej strategii zapobiegania temu zjawisku. Właściwym rozwiązaniem wydaje się być działanie skierowane na prewencję wśród kandydatów na kierowców oraz zmianę postaw i zawartości schematów wśród aktywnych uczestników ruchu. Niniejsza praca stanowi jedynie próbę nakreślenia tego istotnego problemu, który wymaga podjęcia badań zakrojonych na większą niż dotychczas skalę. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Aronson E., Carlsmith, J. M. Effect of severity of threat in the devaluation of forbidden behavior. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 1963, 66, 584-588.
- [2] Aronson E., Wilson T. D., Albert R. *Psychologia społeczna. Serce i umysł*. Zysk i S-ka, Poznań 1997.
- [3] Bandura A., Walters R. *Social learning and personality development*. Hold, Rinehart & Winston, New York 1963.
- [4] Bandura A., Ross D., Ross S. A. Imitation of film-mediated aggressive models. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 1963, 66, 3-11.
- [5] Baron R. A., Richardson D. R. *Human aggression* (wyd. 2). Plenum Press, New York 1994.
- [6] Bartlett F. *Remembering: A study in experimental and social psychology*. Cambridge: Cambridge University Press. Rozdz. Experiments on remembering: The method of repeated reproduction. W: Morris P. E., Conway M. A. (red.) *The psychology of memory*. Edward Elgar Publishing, Aldershot (1932/1993), (t. I, s. 77-82).
- [7] Bąk J. *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*. Instytut Technologii Eksploatacji, Radom 2003.
- [8] Bąk-Gajda D., Bąk J. *Psychologia transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego*. Difin, Warszawa 2010.
- [9] Bohnet I., Frey B. S. The sound of silence in prisoner's dilemma and dictator games. *Journal of Economic Behavior and Organization*, 1999, 38, 43-57.
- [10] Buss A. H. *The psychology of aggression*. Wiley, New York 1961.
- [11] Buss D. M., Shakelford T. K. Human aggression in evolutionary psychological perspective. *Clinical Psychology Review*, 1997, 17, 605-619.
- [12] Chiou W. Adolescents' reply intent for sexual disclosure in cyberspace: Gender differences and effects of anonymity and topic intimacy. *Cyber Psychology and Behavior*, 2007, 10, 725-728.
- [13] Diener E. Deindividuation: The absence of self-awareness and self-regulation in groupmembers. W: Paulus P. (red.) *The psychology of group influence*. Lawrence Erlbaum, Hillsdale, NJ 1980.
- [14] Ditto P. H., Lopez D. F. Motivated scepticism: Use of differential decision criteria for preferred and nonpreferred conclusions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1992, 63, 568-584.
- [15] Dollard J., Doob L. W., Miller N. E., Mowrer, O. H., Sears, R. R. *Frustration and aggression*. Yale University Press, New Haven, CT 1939.
- [16] Falkowski, A., Tyska T. *Psychologia zachowań konsumenckich*. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2006.
- [17] Freud, Z. *Poza zasadą przyjemności*. W: Prokopczuk J. *Poza zasadą przyjemności*. PWN, Warszawa 1920/1994.
- [18] Global Web Conference on Aggressive Driving Issues, <http://www.aggressive.drivers.com>, 2000, 1.08. 2011.
- [19] Gurba E. *Wczesna dorosłość*. W: Harwas-Napierała B., Trempała J. (red.) *Psychologia rozwoju człowieka*. PWN, Warszawa 2009, 201-233.
- [20] Howells K. Anger management methods in relation to the prevention of violent behaviour. W: Archer J., Browne K. (red.) *Human aggression: Naturalistic approaches*, Routledge, London 1989, 153-181.
- [21] Janis L. L., Feshbach S. Effects of fear-arousing communications. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 1953, 48, 78-92.
- [22] Kaliwoda A. *Kultura i agresja na drodze: Analiza agresywnych, niekulturalnych lub niezgodnych z prawem zachowań kierowców i pieszych na drodze oraz reakcji na tego typu zachowania*. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2004.
- [23] Krahe B. *Agresja*. GWP, Gdańsk 2005.
- [24] Lazarus R. S. Emotions and adaptation: Conceptual and empirical relations. W: Arnold W. J. (red.) *Nebraska symposium on motivation*. University of Nebraska Press, Lincoln 1968, 175-266.
- [25] Leary M. *Wywieranie wrażenia na innych. O sztuce autoprezentacji*. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 1999.
- [26] Leventhal H. Findings and theory in the study of fear communications. *Advances in Experimental Social Psychology*, 1970, 5, 119-186.
- [27] Levinson D. J., Darrow C. N., Klein E. B., Levinson, M. *The Seasons of a Man's Life*. Ballantine Books, New York 1986.
- [28] Lorenz K. *Civilized world's eight deadly sins*. Harcourt, Brace, Jovanovich, New York 1974.
- [29] Miller N. E. The frustration-aggression hypothesis. *Psychological Review*, 1941, 48, 337-342.
- [30] Millwardbrown SMG/KRC. *Portret Polskiego Kierowcy 2008*. PZU, Warszawa 2008.
- [31] Ministerstwo Infrastruktury. *Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013*. Gambit 2005. Ministerstwo Infrastruktury, 2005, 1-39.
- [32] Moe D., Jensen G.D. Young drivers risk taking and education consequences (in Norwegian) SINTEF Rapport, Samferdselsteknikk, 1990.
- [33] Mowen J. C. *Consumer Behavior*. MacMillan Publishing Company, New York 1990.
- [34] Obuchowska I. *Adolescencja*. W: Harwas-Napierała B., Trempała J. (red.) *Psychologia rozwoju człowieka*. PWN, Warszawa: 2009, 163-201.
- [35] Piazza J., Bering J. M. The Effects of Perceived Anonymity on Altruistic Punishment. *Evolutionary Psychology*, 2008, 6, 487-501.
- [36] Scherer, K. R. Criteria for emotion-antecedent appraisal: A review. W: Hamilton V., Bower G. H., Frijde N. H. (red.), *Cognitive perspectives in emotion and motivation*. Kluwer Academic Publishers. N. H., Norwell, MA 1988, 89-126.
- [37] Skarżyńska K. *Wpływ telewizji na postawy i decyzje wyborcze oraz jej percepcja*. W: Lewicka M., Grzelak J. (red.), *Jednostka i społeczeństwo. Podejście psychologiczne*. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2001, 67-82.
- [38] Stróżyk J., Kałucki J. *Czarne punkty nie straszą*. Rzeczpospolita, 2011, 8867, A5.
- [39] Szmajke A. *Autoprezentacja*. Maski, pozy, miny. Ursa Consulting, Olsztyn 1999.
- [40] Tanner J. T. Jr., Hunt J. B., Eppright, D. R. The protection motivation model: A normative model of fear appeals. *Journal of Marketing*, 1991, 55, 36-45.
- [41] Taubman-Ben-Ari O., Florian V., Mikulincer M. The Impact of Mortality Salience on Reckless Driving: A Test of Terror Management Mechanisms. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1999, 76, 35-45.
- [42] Thorndike E. L. *The fundamentals of learning*. Teacher College, New York 1932.
- [43] Wojciszke B. *Człowiek wśród ludzi*. Zarys psychologii społecznej. Scholar, Warszawa 2002.
- [44] www.drogizaufania.pl/strona/narodowy-eksperyment-bezpieczens, 1.03.2012.
- [45] www.forumkierowcow.pl/showthread.php?t=28937&page=2, 3.08.2011.
- [46] www.grupy.v10.pl, 3.08.2011.
- [47] www.krbrd.gov.pl/kampanie/kampanie_wlacz_myslenie.htm, 1.03.2012.
- [48] www.lodzka.policja.gov.pl/content/view/280/190/1/1/, 3.03.2012.