

Rozdział 3

Niektóre poznawcze i emocjonalne uwarunkowania zachowania się uczestników ruchu drogowego

Ryszard Cibor

Analizując właściwości kierowcy pojazdu samochodowego bierze się pod uwagę jego parametry psychofizjologiczne (np. czas reakcji, koordynację wzrokowo-ruchową, zdolności percepcyjne itp.) zapominając, że o konkretnych decyzjach i zachowaniach w ruchu drogowym decydującą rolę odgrywają inne właściwości człowieka, np. specyficzne cechy osobowości, temperamentu, emocjonalności.

Sama sprawność psychofizyczna (oceniana w sztucznych warunkach laboratoryjnych, na różnej jakości aparaturze¹ i na dodatek w oparciu o nieprecyzyjne, zmienne normy) jest warunkiem koniecznym, choć niewystarczającym do sprawnego i bezpiecznego kierowania pojazdem. Co więcej, wydaje się, że szeroko rozumiane cechy osobowości mogą mieć większy wpływ na bezpieczeństwo jazdy niż sama sprawność psychofizyczna. Np. młody, sprawny człowiek ale o dużym poziomie agresji, impulsywny, o zawyżonej samoocenie będzie stanowił większe zagrożenie dla innych użytkowników drogi niż osoba starsza o pogorszonych parametrach psychofizycznych, ale zrównoważona, ostrożna i krytyczna.

W trakcie badań sprawnościowych stosuje się wprawdzie testy osobowości (np. Eysencka) ale uzyskane wyniki nie wpływają na końcowe orzeczenie i nie bardzo wiadomo na ile są istotne w prognozowaniu określonych zachowań w konkretnych sytuacjach drogowych.

Samochód, jak żadne inne narzędzie, zdominował psychikę człowieka. Prowadzenie samochodu to nie tylko z podejmowanie decyzji racjonalnie związanych z warunkami drogowymi, stanem technicznym pojazdu, realizowanym celem podróży itd. ale także szereg przeżyć emocjonalnych wpływających na podejmowanie czynności (decyzji) irracjonalnych z punktu widzenia efektywności jazdy. Można zaryzykować

¹ Zdziwiający jest brak obowiązku atestu takich urządzeń przez odpowiednie ośrodki (np. Instytut Transportu Samochodowego); cena atestu mogłaby obejmować koszty sporządzania ogólnopolskich norm dla poszczególnych testów i okresowego ich aktualizowania.

tezę, że u człowieka prowadzącego samochód wyzwalają się te cechy i zachowania, których na ogół nie obserwujemy u niego w innych sytuacjach.

Szczególnie istotne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego wydają się być:

- pojawienie się (lub znaczne spotęgowanie) ducha rywalizacji a nawet walki, szczególnie w sytuacji bycia wyprzedzanym przez inny pojazd;
- pojawienie się uczuć negatywnych (zniecierpliwienie, złość, gniew);
- wzrost poczucia mocy (własnych możliwości) przy jednoczesnym obniżeniu krytycyzmu;
- egocentryzm.

Konsekwencją takich stanów psychicznych jest:

- deprecjonowanie i lekceważenie innych użytkowników drogi (nie tylko zmotoryzowanych ale także rowerzystów i pieszych);
- atrybucje przypisujące innym użytkownikom z reguły złe intencje (złośliwość, wrogość), brak kompetencji (nieudolność, niska inteligencja, nieznamość przepisów), negatywne cechy charakteru itp.;
- zachowania nierozważne, ryzykowne (wzrost szybkości pojazdu, brak rozsądnej odległości między pojazdami, nierespektowanie znaków i przepisów drogowych, wykonywanie manewrów ryzykownych itp.);
- zachowania złośliwe i agresywne wobec innych kierowców (np. zajeżdżanie drogi, nieuzasadnione zwalnianie, zwiększanie szybkości w sytuacji bycia wyprzedzanym, nieprzyzwoite lub obraźliwe gesty, słowa itp.²).

Ważną, choć jak się wydaje niedocenianą zmienną jest natężenie potrzeby poszukiwania wrażeń dodatnio korelujące z niską reaktywnością³. Potrzeba ta wyraża się u kierowców:

- skłonnością do nadmiernie szybkiej jazdy;
- utrzymywania zbyt małej odległości od poprzedzającego pojazdu;
- dokonywania manewrów w warunkach wysokiej niepewności i ryzyka (np. wyprzedzanie na zakrętach, wyprzedzanie na tzw. „trzeciego”, itp.);
- słuchaniem bardzo głośnej, pobudzającej muzyki (temat do osobnego opracowania – można podejrzewać, że bardzo głośne dźwięki podnosząc poziom adrenaliny, przyczyniają się do wzrostu napięcia emocjonalnego, które zgodnie z prawami Yerkesa-Dodsona może wpływać na pogorszenie działania).

Z kolei zbyt wysoka lęklivość, pozytywnie korelująca z wysoką reaktywnością także nie jest korzystna dla czynności związanych z prowadzeniem samochodu. Występuje wówczas niezdecydowanie jako rezultat ciągłej niepewności i wahań, skłonność do nieoczekiwanych reakcji wynikających z nieprawidłowej, lękowej interpretacji sytuacji drogowych, wreszcie sam lęk działa dezorganizująco na działanie, m.in. przez nadmierne aktywizowanie (nadczyżność) uwagi⁴.

Przykłady powyższe wskazują na znaczącą rolę emocji w prowadzeniu samochodu. Nie jest zatem obojętne w jakim nastroju rozpoczyna się jazdę, jaka sytuacja wystąpiła wcześniej, na ile kierowca prawidłowo interpretuje pojawiające się u niego

² W prasie codziennej od czasu do czasu pojawiają się informacje o bezpośrednim fizycznym ataku rozżłoszczonego kierowcy.

³ Na związki poziomu reaktywności z uleganiem wypadkom piszę więcej w innym miejscu (Cibor, 2006).

⁴ Interesujące dane na ten temat podają Fox, Georgiou, 2006.

napięcia emocjonalne⁵, na ile prawidłowo identyfikuje ich źródła, w jaki sposób radzi sobie z emocjami (szczególnie negatywnymi) i na ile potrafi opanować reakcje impulsywne⁶.

Stany emocjonalne wpływają nie tylko na reakcje o charakterze odruchowym ale także i na te, które są wynikiem procesu decyzyjnego⁷. Ludzie na ogół sądzą, że to, co spostrzegają to tzw. fakty obiektywne, a przecież jest to tylko interpretacja dostarczonych do mózgu danych, interpretacja wielce subiektywna, zależna od:

- wiedzy i dotychczasowych doświadczeń;
- systemu wartości;
- aktualnego stanu emocjonalnego.

Trzeba pamiętać, że końcowa interpretacja jest wynikiem interakcji tych trzech elementów. W przypadku prowadzenia samochodu istotne wydają się być te składniki wiedzy o ruchu drogowym, które stanowią wg Kozieleckiego (2000) tzw. „wiedzę gorącą”, emocjonalnie znaczącą, powiązaną z osobistym doświadczeniem.

Beznamiętna informacja o długości drogi hamowania w zależności od stanu nawierzchni jezdni nie ma takiej mocy regulacyjnej jak doświadczenie osobiste zakończone kolizją⁸. Wiedza z książki na temat zaburzającej roli alkoholu w prowadzeniu pojazdu nie robi takiego wrażenia, jak udział w eksperymencie (np. w pracowni psychotechnicznej), gdzie badany przekonuje się naocznie jak wpływa alkohol na jego reakcje. Jedno „dramatyczne” zdjęcie rozbitego samochodu i ofiar kolizji więcej znaczy niż szczegółowe dane statystyczne o nasileniu wypadków drogowych.

Istotnym elementem wiedzy kierującego jest wiedza o sobie jako kierowcy. Wiedza realistyczna, adekwatna do jego faktycznych możliwości. Dlatego istotnym elementem szkolenia kierowców na wszystkie kategorie praw jazdy powinno być obowiązkowe badanie psychotechniczne i wybranych cech osobowości zakończone omówieniem wyników, ze szczególnym uwzględnieniem konsekwencji jakie niosą dla badanego przy kierowaniu pojazdem. Każde zresztą badanie psychologiczne kierowców (np. badania okresowe kierowców zawodowych) powinno obligatoryjnie kończyć się odpowiednio udokumentowaną⁹ rozmową z psychologiem.

Sensowność takiej procedury wymaga jednak precyzyjnej aparatury pomiarowej¹⁰, odpowiednio dobranych kwestionariuszy osobowości, rzetelnych norm opracowanych z uwzględnieniem odpowiedniej metodologii¹¹, oraz wiedzy o konsekwencjach określonych parametrów psychofizycznych dla prowadzenia pojazdu. Wiedza ta powinna opierać się na solidnych podstawach empirycznych a nie intuicji i mglistych przypuszczeniach.

W ramach współpracy firmy GPE Psychotronics (Tychy) z Instytutem Pedagogiki Wyższej Szkoły Humanitas w Sosnowcu podjęto badania nad rolą struktury „ja” w za-

⁵ Stąd konieczność oceny stopnia ewentualnej aleksytymii. Więcej na ten temat Maruszewski. Ściagała (1998)

⁶ Są to składniki wymiaru zwanego inteligencją emocjonalną (por. Jaworowska, Matczak, 2001)

⁷ Więcej na temat wpływu emocji na procesy poznawcze i działanie Oatley, Jenkins (2003)

⁸ Chociażby na placu manewrowym z gumowymi pachołkami.

⁹ Korzystnym zabiegiem socjotechnicznym wydaje się być konieczność podpisania przez badanego oświadczenia, że został pouczony o swoich możliwościach psychofizycznych i ich konsekwencjach dla prowadzenia pojazdu.

¹⁰ Jedną z propozycji jest projekt Zintegrowanego Systemu Diagnostycznego opracowany przez firmę GPE Psychotronics.

¹¹ Wątpliwe wydaje się radzenie psychologom aby tworzyli własne normy w oparciu o badane przypadki.

chowaniach kierujących pojazdami. Równolegle podjęto prace nad opracowaniem metodyki nauki prawa jazdy uwzględniającej sferę poznawczo-emocjonalną kandydatów na kierowców.

W ramach rozpoczętych prac wykonano pilotażowe badania eksperymentalną wersją Testu Zdań Niedokończonych Dla Kierowców (patrz Aneks).

Wstępne wyniki ukazują zróżnicowane ukształtowanie sfery emocjonalno-poznawczej badanych w odniesieniu do sytuacji związanych z samochodem i jego prowadzeniem. Przebadano 78 osób w wieku 20-74 lat (średnia 39 lat), wykształcenie zawodowe (30 osób), średnie (34 osoby) i wyższe (14 osób); płeć: 16 kobiet, 62 mężczyzn. Ze względu na małą liczebność badanych zrezygnowano z analiz międzygrupowych.

Zastosowane w badaniach zdania niedokończone dotyczą kilku, arbitralnie wybranych sfer.

I. Stosunek do samochodu.

Większość osób (74,4 %) w zdaniu „Mój samochód jest...” stosowała zakończenie w postaci cechy konkretnego samochodu, która dla badanego mogła i zapewne miała wartość emocjonalną. Np. nazwa koloru (najczęściej czerwony), wiek (nowy, stary), wielkość (duży, mały).

Wyraźnie emocjonalne zakończenia zastosowało 20,5 % badanych, typu: moja miłość, wspaniały, fajny, bardzo dobry.

Tylko 5,1 % wykazała emocje negatywne. Zakończenia typu : słaby, nienajlepszy.

Pozytywny stosunek do samochodu jako przedmiotu jeszcze wyraźniej ujawnił się w zdaniu: „Samochód jest dla mnie...”: tylko nieliczni badani (2,6 %) wyrazili się negatywnie („kupa złomu”, „rzecz drugorzędna”), natomiast 41 % zastosowało zakończenia świadczące o bardzo pozytywnym stosunku do samochodu, niekiedy pełne egzaltacji (np. „drugim domem”, „drugim dzieckiem”, „wybawieniem”, „przyjemnością”, „radością” itp.). Większa część (56,4%) badanych zachowała jednak trzeźwy stosunek do samochodu określając go jako: „środek transportu, przemieszczania się” i „narzędzie do realizowania różnych celów”.

Na tej podstawie można stwierdzić, że samochód jest dla badanych czymś bardzo ważnym i pozytywnym i w systemie wartości zajmuje z pewnością wysoką pozycję¹².

II. Ocena siebie jako kierowcy.

Tylko dwie osoby (2,5%) dokończyły zdanie „Uważam, że jestem kierowcą” wpisując: „mało doświadczonym”, natomiast zdecydowana większość (76,9%) stosuje zakończenia typu: „bardzo dobry lub dobry”, „odpowiedzialny”, „przestrzegający przepisów”. Za „przeciętnych, średnich kierowców” uznało się tylko 20,6% badanych.

Podobny rozkład wyników uzyskano w przypadku zdania: „Mój czas reakcji jest...”. 61,5 % badanych uważa, że: „bardzo dobry lub dobry”, „szybki”, „natychmiastowy” itp. Realizmem wykazało się 25,6 % badanych („przeciętny”, „normalny”, „zmienny”), a 7,6 % wykazało w tym zakresie niską samoocenę („wolny lub spowolniony”, „późny”). Pozostali badani (5,3%) nie udzielili odpowiedzi.

¹² Wyrazem silnie pozytywnych postaw wobec samochodu może być np. coraz częstszy zwyczaj ceremonii święcenia tych przedmiotów w kościele katolickim.

Reasumując: badani w większości mają bardzo pozytywne zdanie o sobie jako kierowcy. Przypisują sobie prawdopodobnie wysokie oceny także w zakresie innych cech związanych z prowadzeniem pojazdów.

III. Stosunek do innych kierowców.

Inni kierowcy są spostrzegani („Inni kierowcy są na ogół...”) jako pozytywni przez 53,8 % osób badanych (zakończenia typu: „dobrzy”, „uprzejmi”, „życzliwi”, „w porządku”, „kulturalni” itp.). 28,2 % ma negatywne zdanie („nerwowi, narwani”, „nieuprzejmi”, „nietolerancyjni”), ambiwalentny stosunek wyraziło 12,8 % badanych („tacy sobie”, „przeciętni”, „różni”). Pozostali (5,2 %) wstrzymali się od odpowiedzi..

Listę spostrzeganych przez badanych przewinień otrzymano stosując zdanie: „Denerwują mnie kierowcy, którzy...”. 28,2 % zakończeń odnosi się do negatywnych cech osobowych („chamskie zachowanie”, „arogancja”, „zarozumiałość”, „brak kultury” itp.). Pozostałe (71,8 %) wytyka błędy w sposobie jazdy („zbyt wolna”, „zbyt szybka”, „zjeżdżanie drogi”, „wymuszanie pierwszeństwa” itp.) i nieprzestrzeganie przepisów drogowych („łamanie przepisów”, „nieznajomość przepisów”).

IV. Reakcja na zachowania innych kierowców.

Ocenę reakcji na zachowania innych kierowców oparto na dwóch zdaniach niedokończonych. Pierwsze dotyczyło zachowania nieprawidłowego („Gdy ktoś mi zajeżdża drogę to...”), drugie zachowania prawidłowego, chociaż może irytującego („Kiedy ktoś mnie wyprzedza to...”). Okazuje się, że badani znakomicie różnicowali te dwie sytuacje. W przypadku sytuacji pierwszej (zajeżdżanie drogi) badanie częściej (59 %) reagowali agresją i pobudzeniem emocjonalnym (np. „przeklinam”, „trąbię”, „denerwuję się”), niż w przypadku sytuacji drugiej (wyprzedzanie) – kiedy 2,5% badanych wyznało, że próbuje dogonić wyprzedzającego, a na ogół uważali tę sytuację za normalną, uzasadnioną np. pośpiechem.

V. Stosunek do przepisów drogowych.

W zdaniu „Przepisy drogowe są...” 20,5 % badanych użyło zakończeń wskazujących na ich negatywną ocenę („głupie”, „trudne”, „złe”, „czasem beznadziejne”, „za ostre, za skrupulatne”). Większość (79,5 %) uważała jednak, że: „są po to aby je przestrzegać”, „potrzebne”, „dobre”, „ważne” „jako drogowskaz” itp.

VI. Ocena dużej szybkości i reakcji z nią związanych.

Na koniec wyniki oceny, co dla badanych stanowi dużą szybkość samochodu („Duża szybkość samochodu to dla mnie...km/godz.”) i jakie w związku z tym przejawiają reakcje („Przy dużej szybkości...”).

Rozpiętość wartości przypisywanych określeniu „duża szybkość” była znaczna: od 75 do 220 km/godzinę. Wartość najczęściej wymieniana to 100 km/godz.

Jeżeli chodzi o reakcje i odczucia to 25,6 % badanych odczuwa przyjemność z szybkiej jazdy („czuję się świetnie”, „czuję luz”, „cieszę się”, „czuję wolność” itp.); 35,9 % przeżywa lęk i obawę przed skutkami szybkiej jazdy, 12,8 % - koncentruje się na prowadzeniu samochodu, a 25,7 % nie odczuwa potrzeby osiągnięcia dużej (dla nich) szybkości lub hamuje i zwalnia kiedy do takiej szybkości się zbliża.

Zaprezentowane wyniki zachęcają do dalszych badań wskazując na zróżnicowanie populacji kierujących pojazdami.

Literatura

- [1] Cibor R.: Poziom reaktywności a podatność na wypadki dzieci w młodszym wieku szkolnym. W: Cibor R. (red.) Zeszyty Naukowe WSZiM – Pedagogika. Sosnowiec 2006. Oficyna Wydawnicza „Humanitas”.
- [2] Fox E., Georgiou G.A.: Natura tendencyjności uwagi w ludzkim lęku. W: Engle R.W., Sędek G., Hecker U., McIntosh D.N. (red.): Ograniczenia poznawcze. Starzenie się i psychopatologia. Warszawa 2006. Wydawnictwo Naukowe PWN.
- [3] Jaworowska A., Matczak A.: Kwestionariusz inteligencji emocjonalnej INTE. Podręcznik. Warszawa 2001. Pracownia Tesów Psychologicznych Polskiego Towarzystwa Psychologicznego.
- [4] Koziński J. : Koncepcje psychologiczne człowieka. Warszawa 200. Wydawnictwo Żak
- [5] Maruszewski T., Ścigała E.: Emocje – aleksytymia – poznanie. Poznań 1998. Wydawnictwo Fundacji Humaniora.
- [6] Oatley K., Jenkins J.M.: Zrozumieć emocje. Warszawa 2003. Wydawnictwo Naukowe PWN.

Aneks

Test Zdań Niedokończonych Dla Kierowców (K-1)

(Ryszard Cibor, Wojciech, Mieczysław Korchut)

Imię..... wiek..... zawód.....

Prowadzę samochód osobowy odlat

Prowadzę samochód ciężarowy od.....lat

Poniżej znajduje się zestaw zdań, które trzeba dokończyć pierwszą myślą jaka przychodzi Ci do głowy. Nie zastanawiaj się i wpisz pierwsze skojarzenie nie oceniając, czy jest dobre czy złe.

Ten test ma charakter eksperymentalny i jego wyniki nie będą brane pod uwagę przy ocenie Twojej przydatności do pracy.

1. Najbardziej lubię.....
2. Odczuwam radość gdy.....
3. Inni ludzie są.....
4. Samochód jest dla mnie.....
5. Denerwują mnie kierowcy, którzy.....
6. Mój czas reakcji jest.....
7. Przepisy drogowe są.....
8. Duża szybkość samochodu to dla mniekm/godz
9. Przy dużej szybkości.....
10. Podczas prowadzenia samochodu lubię.....
11. Gdy ktoś zajeżdża mi drogę to.....
12. Uważam, że jestem kierowcą.....
13. Mój samochód jest.....
14. Kiedy ktoś mnie wyprzedza to.....
15. Inni kierowcy są na ogół.....