

mgr KATARZYNA GRUNT-MEJER  
 mgr JACEK GRUNT-MEJER  
 Uniwersytet Warszawski, Wydział Psychologii

# Agresja drogowa

## – lekceważone niebezpieczeństwo



Artykuł przedstawia rzadko podejmowaną w polskim piśmiennictwie problematykę agresji drogowej w 3 jej wymiarach: agresywnej jazdy, gniewu drogowego oraz furii drogowej. Pokazana jest skala zjawiska w Polsce i na świecie oraz przekrój czynników, wpływających na poziom agresji drogowej, zarówno indywidualnych, jak i środowiskowych. Zaprezentowano również techniki prewencyjne, mające na celu obniżenie własnego gniewu oraz łagodzenie agresywnej reakcji innych kierowców.

### Road aggression – an underestimated hazard

This article presents a topic rarely undertaken in Polish writing, namely driving aggression in its three dimensions: aggressive driving, anger while driving and road rage. The scale of the phenomenon in Poland and in the world is presented, as well as an array of the factors, both individual and environmental, responsible for the level of aggression. Preventive techniques aimed at reducing anger and mitigating difficult situations on the road are also discussed.

### Wprowadzenie

Agresja drogowa stanowi narastający problem w większości krajów na świecie [1, 2], poważnie utrudniający życie kierowcom. Stres wywołany zachowaniem współużytkowników dróg nierzadko prowadzi do sytuacji bezpośrednio zagrażających życiu. Szczególnie narażeni są kierowcy zawodowi, spędzający kilkakrotnie więcej czasu za kierownicą niż przeciętny kierowca, a więc też narażeni na częstsze doświadczanie cudzej agresji drogowej, jak i własnych zachowań agresywnych. Choć stereotypy przypisują agresję młodym, niedoświadczonym kierowcom, to jednak trzeba zwrócić uwagę na to, że za wyjątkiem nadmiernej prędkości, charakterystycznej dla osób młodych, inne agresywne zachowania zwiększają się wraz z nabieraniem doświadczenia i pewności za kierownicą. Dowodem na to są między innymi wyniki badań, przeprowadzonych wśród pracowników przedsiębiorstw transportu miejskiego, u których występuje dodatni związek między występowaniem zachowań agresywnych a intensywnością i długością jazdy [3]. Doświadczenie

nie jest więc czynnikiem łagodzącym odczuwaną złość, wręcz przeciwnie – wraz z liczbą przejechanych w ciągu roku kilometrów rośnie poziom agresji przejawianej na drodze [3].

Agresywna jazda – własna lub innego użytkownika drogi, będąca jednym z przejawów agresji drogowej, stanowi bezpośrednie zagrożenie dla życia kierowcy. Biorąc pod uwagę częstotliwość tego zjawiska, można stwierdzić, że przekłada się ono na szczególne niebezpieczeństwo w pracy kierowców zawodowych, plasując zawód kierowcy na pierwszym miejscu w wypadkach przy pracy ze skutkiem śmiertelnym (w Polsce w 2009 r. śmierć w wyniku wypadku przy pracy poniosło 68 kierowców), [4].

Statystyki wskazują na wysokie prawdopodobieństwo zetknięcia się z agresją podczas codziennego użytkowania dróg. Z szeroko zakrojonych badań wynika, że ponad połowa kierowców z 18 przebadanych krajów Unii Europejskiej była ofiarą agresywnego zachowania innych uczestników ruchu drogowego [5]. Skalę tego zjawiska w Polsce ukazują dane Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego [6], z których dowiadujemy się, że ok. 80% polskich kierowców przynajmniej

raz w tygodniu doświadcza agresywnych zachowań na drodze. Uwzględniając zakres i siłę tego zjawiska oraz fakt, że agresji drogowej przypisuje się odpowiedzialność za 23% wypadków w Polsce [7], szczególnie istotne wydaje się, by do szkoleń kierowców włączyć przekazywanie wiedzy, jak radzić sobie skutecznie z własnymi i cudzymi zachowaniami agresywnymi na drodze.

### Formy i przejawy agresji drogowej

Agresja drogowa jest pojęciem złożonym. Najczęstszym i statystycznie najboleśniej odczuwalnym w skutkach jej przejawem jest agresywna jazda, polegająca na lekceważeniu przepisów drogowych i nadmiernej prędkości oraz na niezważaniu na innych uczestników dróg. Ten rodzaj agresji drogowej prowadzi do większości wypadków drogowych, które są pierwszą przyczyną zgonów mężczyzn do 44 roku życia [7].

Rzadszym, lecz często dramatycznym w skutkach i skupiającym uwagę mediów przejawem agresji drogowej jest tak zwana furia drogowa, oznaczająca fizyczny atak



Nadmierna prędkość jest najczęstszym przejawem agresywnej jazdy  
*Speeding is the most common manifestation of aggressive driving*

na innego uczestnika ruchu drogowego, najczęściej z użyciem pojazdu lub innego niebezpiecznego narzędzia. Pomimo względnej rzadkości tego zjawiska, nie można pominąć jego skutków, które wyrażają się w samych Stanach Zjednoczonych kilkudziesięcioma ofiarami śmiertelnymi rocznie. Niepokojący jest fakt, że wypadki spowodowane furią drogową wykazują tendencję zwykłą (każdego roku jest średnio o 7% więcej takich wypadków niż w roku poprzednim [8]).

Przeciętny kierowca ma natomiast znacznie częściej styczność z trzecią formą agresji drogowej, jaką są aktywne wrogie zachowania innych uczestników ruchu. Do najczęstszych z nich należą: nadużywanie klaksonu, błyskanie światłami, krzyczenie i wyrażanie pięścią oraz jeżdżenie „zderzak w zderzak” [9]. 89% kierowców spotykających się z taką ekspresją agresji ma tendencję do podobnego okazywania swej złości [10], najczęściej w sytuacji, gdy inni kierowcy jadą zbyt wolno środkowym lub lewym pasem, lub gdy jeżdżą zbyt szybko po mieście. Rodzący się w obliczu takich sytuacji gniew zwiększa ryzyko niebezpiecznych zachowań na drodze (m.in. zwiększania prędkości, groźnych manewrów, jak np. zajeżdżania drogi), a więc również i wypadków. Towarzyszące temu pobudzenie emocjonalne zaburza zdolność spostrzegania, przetwarzania informacji i refleksu, co z kolei potęguje ryzyko wypadku.

Dużą przeszkodę w pokonaniu gniewu na drodze stanowi bariera komunikacyjna między uczestniczącymi w stresującym wydarzeniu kierowcami. O ile w normalnych kontaktach międzyludzkich z osobą zdenerwowaną można stosunkowo łatwo się porozumieć i spróbować ją uspokoić lub wyjaśnić sytuację, o tyle w sytuacji kierowania pojazdem, czyli przy stosunkowo dużym dystansie między

kierowcami, braku możliwości usłyszenia się nawzajem, w hałasie, przy wieloznaczności sygnałów wysyłanych przez innych użytkowników dróg, u kierowców gniew znacznie częściej narasta, osiągając wysoki poziom i znajduje ujście dopiero we wrogich gestach lub słowach.

### Kto jest najbardziej podatny na gniew na drodze?

Istnieje szereg czynników, które zwiększają ryzyko pojawienia się zachowań agresywnych u kierowców [11]. Uświadomienie sobie ich występowania pozwala na zidentyfikowanie źródeł własnego gniewu podczas jazdy oraz większą czujność wobec zachowań innych kierowców w tych szczególnych sytuacjach.

Czynnikiem sytuacyjnym, zwiększającym prawdopodobieństwo agresji drogowej jest nieoczekiwane dla danego miejsca lub pory dnia zagęszczenie ruchu. Nie same korki lub wydłużony czas dojazdu jest istotny dla wzbudzenia agresji, lecz nieprzewidywalność takich sytuacji, szczególnie w sytuacji presji czasowej [12]. Podobne rezultaty – zwiększoną częstość epizodów agresji drogowej – zaobserwowano, gdy kierowcy musieli dłużej stać na światłach lub gdy kierowcy nie udało się skręcić w lewo na światłach. Do czynników typowo środowiskowych możemy też zaliczyć temperaturę – duże upały również sprzyjają nasileniu zachowań agresywnych [11].

Choć kierowcy zawodowi zazwyczaj nie mogą wybrać innego środka transportu niż samochód, warto tu odnotować, że najmniejszą agresję na drogach wykazują ci uczestnicy ruchu drogowego, którzy używają komunikacji miejskiej jako swoich podstawowych środków transportu [11]. W związku z tym, jeśli są takie możliwości, warto zachęcać kierowców zawo-

dowych, aby dojeżdżali do pracy autobusem, tramwajem lub pociągiem.

Powszechnie uważa się, że więcej zachowań agresywnych wykazują kierowcy czujący się bardziej anonimowo (słabo widoczni w swoim samochodzie), czyli na przykład osoby, które zamawiają samochody z mocno przyciemnianymi szybami. Kierowcy zawodowi mogą zwrócić większą uwagę na takie pojazdy i zachować przy nich szczególną ostrożność.

Choć w stereotypowym ujęciu agresywny kierowca to młody mężczyzna, z niewielkim doświadczeniem za kierownicą, to wyniki badań przeczą temu wizerunkowi. Po pierwsze, młodzi kierowcy, choć częściej powodują wypadki przez niebezpieczną jazdę, są jednak bardziej tolerancyjni wobec stresujących sytuacji na drodze i ich reakcje na zachowanie innych są spokojniejsze. Po drugie, kobiety nie różnią się od mężczyzn częstością odczuwania gniewu za kierownicą, choć ekspresja tego gniewu jest mniejsza i u kobiet rzadziej dochodzi do konfrontacji słownej lub fizycznej z innym kierowcą [11]. Pewne różnice są zauważalne, gdy analizujemy czynniki wywołujące gniew na drodze u kobiet i mężczyzn: kobiety denerwuje łamanie przepisów przez innych kierowców oraz przeszkody w płynnej jeździe, natomiast mężczyźni gorzej znoszą obecność policji i powolną jazdę innych kierowców.

Gniew za kierownicą nie jest zjawiskiem ograniczonym w negatywnych skutkach tylko do przeżywającego go kierowcy, gniew na drodze koreluje bowiem z częstością wypadków i ryzykownych zachowań na drodze oraz przejawami agresji wobec innych kierowców [11]. Duże znaczenie okazał się mieć profil psychologiczny kierowcy, gdzie wrogie myślenie o innych, mała ugodowość i niska stabilność emocjonalna predysponuje do przejawiania agresji drogowej.

### Prewencja i radzenie sobie z agresją na drodze

Do aktywnych metod radzenia sobie z własną agresją należą [13]:

- techniki zwalczania stresu: relaksacyjne, oparte na muzyce i spokojnym, głębokim oddychaniu oraz uspokajające, lecz niedziałające nasennie, naturalne środki ziołowe w miejsce pobudzających napojów z kofeiną

- techniki organizacji i zarządzania czasem: kierowcy odczuwają większy gniew, gdy znajdują się pod presją czasu. Część osób czuje się tak cały czas – im właśnie mogłyby pomóc strategie, które pokażą, że pomimo opóźnienia poradzą sobie z nałożonymi zadaniami lub też wskażą im drogę, w jaki sposób wykorzystają dłuższy czas za kierownicą bez poczucia straty czasu

- elementy terapii poznawczo-behawioralnej, przygotowanej specjalnie na potrzeby

kierowców. Przykładem jest ośmiogodzinny (spotkania jednogodzinne, raz w tygodniu) trening radzenia sobie ze stresem drogowym, koncentrujący się m.in. na pokonywaniu szkodliwych przekonań na drodze (typu „nauczę go, jak jeździć!” lub „nie dam się wyprzedzić” itp.) i oduczaniu przypisywania winy innym kierowcom za stresującą sytuację. Kierowcy zachęceni są również do zadawania sobie pytań, które obniżają poziom gniewu i koncentrują się na najlepszym rozwiązaniu problemu, a nie na wyładowaniu frustracji. Skuteczność tych oddziaływań została potwierdzona na grupie kierowców, szczególnie podatnych na agresję drogową [14].

Oprócz tych metod kierowcy powinni być szkoleni pod względem właściwego reagowania na przejawy cudzej agresji drogowej [6]. Do takich reakcji należą:

- zawiadomienie odpowiednich służb, np. policji, w przypadku, gdy cudze zachowanie stanowi zagrożenie na drodze

- wożenie ze sobą tabliczki/kartki z wyraźnym napisem „przepraszam” i używanie jej wówczas, gdy własne działanie przyczyniło się do trudnej sytuacji

- upewnienie się, czy własny sposób jazdy nie jest denerwujący lub niejasny dla innych kierowców. Trzeba pamiętać, że agresywna jazda własna jest bardzo często powodem największego zdenerwowania u innych kierowców. W związku z tym zalecane jest:

- używanie sygnału dźwiękowego tylko w wyjątkowych okolicznościach
- nie pouczenie innych kierowców
- niereagowanie na zachowanie zaczepne lub rywalizujące u innych kierowców: najlepsze jest zwolnienie i przepuszczenie ich. Nie powinno się utrzymywać długiego kontaktu wzrokowego z kierowcą wyraźnie agresywnym oraz wykonywać gestów, które mogą być odebrane jako wrogie.

Te techniki prewencyjne mogą w znacznym stopniu ograniczyć agresywne zachowania na drodze, przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg.

## Podsumowanie

Jak wskazano wcześniej, możliwe jest określenie psychologicznego profilu kierowcy szczególnie zagrożonego wystąpieniem gniewu drogowego, a więc i wstępna selekcja kierowców przy użyciu odpowiednich metod diagnostycznych. Taka diagnoza mogłaby pomóc w dwojaki sposób: poprzez doradztwo na poziomie wyboru zawodu kierowcy, jak i na poziomie interwencji, np. w postaci specjalnego treningu dla osób szczególnie podatnych na wystąpienie agresji. Szkolenia lub indywidualna pomoc pod tym względem powinna brać pod uwagę specyfikę gniewu



Nieprzewidziane przeszkody w płynnej jeździe są jedną z głównych przyczyn gniewu na drodze  
*Unexpected obstacles that prevent smooth traffic are among the most common reasons for anger while driving*

drogowego, czyli ograniczenia w komunikacji werbalnej między kierowcami oraz bezpośrednie zagrożenie życia, jakie niesie z sobą agresja drogową. Z drugiej strony, wiele metod radzenia sobie ze stresem i gniewem może być w prosty sposób zaadaptowanych do sytuacji jazdy samochodem lub innym środkiem transportu.

Wziąwszy pod uwagę zakres zjawiska, jakim jest agresja drogową, oraz jego zwiększający się z każdym rokiem udział w powodowaniu wypadków na polskich drogach, co wynika m.in. z coraz większej liczby samochodów i stresujących sytuacji, pracodawca powinien poinformować pracowników o ryzyku zawodowym wiążącym się z wykonywaną pracą oraz o zasadach ochrony przed zagrożeniem. Pracodawca powinien też pamiętać, że przemoc zewnątrz organizacji stanowi zagrożenie, które powinno być uwzględnione podczas oceny ryzyka zawodowego w przedsiębiorstwie [15]. Zgodnie z Kodeksem pracy, pracodawca ma obowiązek oceniania i dokumentowania ryzyka zawodowego związanego z wykonywaną pracą oraz stosowania niezbędnych środków profilaktycznych zmniejszających ryzyko. Tak więc wskazane jest, by kierowcy byli szkoleni pod względem radzenia sobie z agresją drogową, zarówno na poziomie oddziaływania na własne emocje, jak i uspokajania (lub nieprovokowania) innych użytkowników dróg.

## PIŚMIENICTWO

- [1] J. P. DePasquale, E. S. Geller, S. W. Clarke, L. C. Littleton *Measuring road rage – development of the propensity for angry driving scale*. "Journal of Safety Research" 32 (1)2001
- [2] D. Parker, T. Lajunen, H. Summala *Anger and aggression among drivers in three European countries*. "Accident Analysis and Prevention", 34/2002

[3] A. Łuczak, A. Najmiec *Badania sprawności psychofizycznej kierowców wypadkowych i bezwypadkowych w aspekcie prewencji wypadkowej i zwiększania kultury bezpieczeństwa w transporcie drogowym*. Praca naukowo-badawcza z zakresu prewencji wypadkowej w CIOP-PIB 2009 (na zlecenie ZUS), ([http://www.zus.pl/files/dpir/20091215\\_Sprawnosc\\_psychofizyczna\\_kierowcow.pdf](http://www.zus.pl/files/dpir/20091215_Sprawnosc_psychofizyczna_kierowcow.pdf) 2009)

[4] *Analizowanie okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy*. Sprawozdanie GIP z działalności PIP w 2009 r. <http://www.pip.gov.pl/html/pl/sprawozd/09/pdf/r03.pdf>

[5] *Aggressive Behaviour behind the Wheel*. Raport Instytutu Gallupa z roku 2003. [www.unece.org/trans/roadsafe/docs/gallup\\_e.pdf](http://www.unece.org/trans/roadsafe/docs/gallup_e.pdf)

[6] *Agresywne zachowania za kierownicą*. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, [www.krbrd.gov.pl/dzialania\\_brd/podstawa.pdf](http://www.krbrd.gov.pl/dzialania_brd/podstawa.pdf)

[7] M. Goniewicz, K. Goniewicz *Wypadki drogowe w Polsce – czynniki sprawcze i zapobieganie*. „Bezpieczeństwo Pracy” 9 (468)2010

[8] *Road Rage*. American Automobile Association, 1997. <http://www.aaafoundation.org/resources/research/roadragecontrol.cfm>

[9] M. Joint. *Road rage*. Automobile Association, London 1995

[10] D. Parker, T. Lajunen, S. G. Stradling *Attitudinal predictors of interpersonally aggressive driving violations on the road*. "Transportation Research Part F", 1/1998

[11] K. Grunt-Mejer, J. Grunt-Mejer, *Agresja drogową: jej uwarunkowania i metody pomiaru*. „Psychologia Społeczna”, 2011

[12] D. Shinar, R. Compton *Aggressive driving: An observational study of driver, vehicle, and situational variables*. "Accident Analysis and Prevention", 36/2004

[13] B. S. Sharkin *Road Rage: Risk Factors, Assessment, and Intervention Strategies*. "Journal of Counseling and Development" 82/2004

[14] J. L. Deffenbacher, L. B. Filetti, R. S. Lynch, E. R. Dahlen, E. R. Oetting *Cognitive-behavioral treatment of high anger drivers*. "Behaviour Research & Therapy", 40 (8)2002

[15] M. Widerszal-Bazyl, M. Milczarek, P. Radkiewicz *Zapobieganie przemocy i molestowaniu w miejscu pracy*. ([http://osha.europa.eu/pl/campaigns/hwi/topic\\_prevention\\_violence/poland/state\\_of\\_play.pdf](http://osha.europa.eu/pl/campaigns/hwi/topic_prevention_violence/poland/state_of_play.pdf))