Agresivní chování v dopravě

Publikováno: 7. 3. 2007

Zdroj: www.swov.nl

Agresivita a emoce v dopravě

Agresivním dopravním chováním je myšleno takové chování, kdy účastník silničního provozu vědomě způsobuje škodu ostatním účastníkům silničního provozu nebo způsobením škody hrozí.

„Zuřivá“ / afektivní agrese slouží k dosažení zadostiučinění.

Instrumentální agrese slouží ostatním účelům, jako například získání/ušetření času.

Významné jsou také ostatní emoce: energičnost, klid, vzrušení či vztek. Mohou vést k přestupkům, pokutám a někdy též k zavinění nehody.

Zlepšení stavu infrastruktury a vozidel může zamezit negativním náladám a emocím. Vzdělávání a dopravní dohled mohou podpořit bezpečné „zvládání emocí“.

Nálady, emoce a agresivita

Nálada je dlouhodobý, obecný stav mysli.

Emoce je krátkodobější pocit, který se obvykle objevuje v důsledku nějaké události a je obvykle zaměřen na konkrétní osobu; příkladem emoce je vztek.

Od nálady k emoci

Řidiči, kteří tvrdí, že jsou často podrážděni:

- jsou také často podrážděni, když nemohou předjet pomalé vozidlo,
- také častěji troubí a rozsvěcují světla, ve snaze vytlačit pomalejší vozidla z cesty.

Řidiči nákladních vozidel, kteří tvrdí, že občas zažívají podráždění:

- jsou mnohem častěji podrážděni, jestliže nemohou předjet pomalé vozidlo,
- také častěji troubí a rozsvěcují světla, ve snaze vytlačit pomalejší vozidla z cesty,
- musí vynakládat více námahy, aby ve vzteku nejednali agresivně,
- musí vynakládat více námahy, aby ve vzteku netroubili a nerozsvěceli světla.

Popuzená nálada vede k rychlejšímu a také zuřivějšímu záchvatu vzteku (Levelt, 2000b, Levelt & Rappange, 2000).

Agrese v dopravě

O agresivním dopravním chování mluvíme tehdy, pokud se účastník silničního provozu chová tak, že vědomě způsobuje škodu ostatním účastníkům silničního provozu, způsobením škody hrozí nebo se úmyslně vystavuje riziku způsobení škody. Lehkomyslné chování nebo chyby, které vedou k nezamýšlenému způsobení škody, proto nepatří mezi agresivní chování. Může se jednat o škodu na zdraví nebo na majetku, ale také o zabránění dosažení stanoveného cíle nebo o „psychickou újmu“ v důsledku napadení. Chování může být označeno za poškozující i tehdy, pokud jsou překročeny obecně přijatelné normy jednání.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

Vztek a instrumentální agrese

Existují dva typy agrese:

Vzteklá neboli afektivní agrese

Ten, kdo má pocit, že byl úmyslně poškozen, touží po pomstě. „Pomsta“ v dopravě může nabývat různých forem: inzultace za pomoci obscénních gest, nadávky, narážení do okolních vozidel, rychlé předjíždění či nedodržování dostatečného odstupu od ostatních vozidel (najíždění na vozidla). Ve vážných případech je oběť ohrožována nebezpečnými manévry nebo nucena k zastavení. To může vést až k obětem na zdraví či na životech. Pokud dojde k násilí poté, co zainteresované osoby opustí svá vozidla, nejsou případné oběti registrovány jako oběti dopravních nehod.

Instrumentální agrese

Instrumentální agrese je ohrožující chování nevyvolané vztekem. Je jím sledován jiný cíl než pomsta, jako v případě rychlé jízdy ve snaze dostat se někam rychle, nebo proto, že způsobuje potěšení. V těchto případech není brán ohled na ostatní a/nebo je „odsunut stranou“. Například skupina hrajících si školáků, která možná i úmyslně znemožňuje průjezd řidiči autobusu, se také dopouští instrumentální agrese. Instrumentální agrese je mnohem rozmanitější než afektivní agrese.

Příčiny a důsledky afektivní agrese jsou víceméně neznámé, oproti tomu instrumentální agrese byla mnohem častějším předmětem výzkumů. Každé poškozující nebo normy překračující chování může být označeno za instrumentální agresi; v závislosti na tom, zda bylo úmyslné či nikoli. Poškozující nebo normy překračující chování, které není úmyslné, může být navíc ostatními interpretováno jako úmyslné a může tak také vést ke vzteku a agresivitě. K příliš rychlé jízdě může snadno dojít „náhodou“, ale přesto může být tato ostatními interpretována jako agresivní.

Podráždění

Jak často se vyskytuje podráždění

Je odhadováno, že 3 % cest autem probíhají v podrážděné náladě (Arnett a kol., 1997). Z více než 200 řidičů/ek nákladního vozidla 53,7 % zcela nebo částečně souhlasilo s tvrzením: „Během řízení jsem občas podrážděný/á“ (Levelt, 2001).

11,7 % z více než 850 řidičů/ek osobního vozidla zcela nebo částečně souhlasilo s tvrzením: „Když řídím, jsem často podrážděný/á“ (Levelt & Rappange, 2000).

Levelt (2001) zjistil, že z více než 200 řidičů/ek nákladního vozidla 53,7 % zcela nebo částečně souhlasilo s tvrzením: „Během řízení jsem někdy podrážděný/á“.

„Během řízení jsem někdy podrážděný/á.“

	počet	**procenta**	**kumulativní procenta**
zcela souhlasí	19	93??	93??
částečně souhlasí	91	44.4	53,7
ani souhlasí, ani nesouhlasí	47	22.9	76,6
částečně nesouhlasí	21	10.2	86,8
zcela nesouhlasí	27	13.2	100,0
celkem	205	100.0	

11,7 % z více než 850 řidičů/ek osobního vozidla zcela nebo částečně souhlasilo s tvrzením: „Když řídím, jsem často podrážděný/á“ (Levelt & Rappange, 2000).

„Často podrážděný/á během řízení.“

počet procenta kumulativní procenta

zcela souhlasí	22	2.6	2,6
částečně souhlasí	78	9.1	11,7
ani souhlasí, ani nesouhlasí	137	16.0	27,7
částečně nesouhlasí	184	21.5	49,1
zcela nesouhlasí	436	50.9	100,0
celkem	857	100.0	

Podráždění a bezpečnost

Řidiči nákladních vozidel, kteří tvrdí, že častěji zažívají podrážděnou náladu, jsou o něco častěji pokutováni a o něco častěji se dopouštějí přestupků. Více než jedna třetina řidičů připustila, že řídí rychleji, pokud jsou ve vzrušené nebo podrážděné náladě. Výzkum založený na metodě deníčků ukázal, že podrážděná nálada vede ke značně vyšším rychlostem (Arnett a kol., 1997). Rychlá jízda však k lepší náladě nepřispívá.

Vztek

Jak často se vyskytuje vztek

V průměru každých 18 dní se řidiči ocitají v situaci, kdy zažívají silný vztek. Bez souvislosti s dopravním provozem k podobné situaci dochází každých 10 dní. (Parkinson, 2001).

Každých 90 km, nebo během každých dvou hodin, se řidiči ocitají v situaci, která u nich vyvolává zuřivost; jednou za 110 km, nebo během dvou a půl hodin, zaznamenají projev slušnosti. Daná studie využívala metody deníčků v podobě diktafonových nahrávek pořízených po absolvování cesty (Underwood a. o., 1999).

V americké studii byli řidiči dotázáni, jak často se zachovali jedním z šestnácti agresivních způsobů rozdělených do tří kategorií (Wells-Parker a kol., 2002).

Procento zastoupení tří kategorií agresivního chování.

	% "někdy"	**% "nikdy"**	
vzteklý pohled, nadávky, troubení, křik	17-40	15-62	62 % odpovědí "nikdy" se vztahuje k troubení nebo křiku
ohrožující chování (za jízdy) -gestikulace, zastavování jiných vozidel, nedodržování bezpečné vzdálenosti - najíždění na vozidla		84-98	
přímý kontakt/konfrontace (úmyslný náraz, přímé násilí)		98-99	

Situace vedoucí ke vzteku

Nejreprezentativnější nizozemská studie zabývající se situacemi, v nichž je vyvolán vztek, byla provedena Parkerem a kol. (2000). Vztek byl zaznamenáván na škále 0 až 4. Reakce byly zaznamenávány na škále 0 až 7:

1. bez reakce
2. snaha uniknout ze situace
3. troubení nebo rozsvěcení světel
4. gestikulace
5. nadávky a klení
6. nedodržování bezpečné vzdálenosti (tailgating) nebo pronásledování ve snaze dát druhému „za vyučenou“
7. opuštění auta za účelem hádky
8. opuštění auta s cílem poprat se

Reakce řidičů (3. a 4. sloupec) chování ostatních, které stimuluje agresi (1. a 2. sloupec); údaje za průměr.

typ situace	příklad situace	míra vzteku	míra reakce
netrpělivé řízení	zabrání parkovacího místa nedodržování bezpečné vzdálenosti zablokování	1.93	2.72
omezování druhých	jízda za někým bez ztlumení dálkových světel zrychlování pokud je vozidlo předjížděno jízda v noci bez ztlumení světel pokud jede někdo v protisměru	1.56	1.93
nedbalost při jízdě	jízda na červenou nepřiměřená rychlost vysoké překračování povolené rychlosti	0.84	0.79
přímé nepřátelské chování	pokřikování na ostatní řidiče za jízdy obscénní gestikulace na ostatní řidiče troubení na ostatní řidiče	0.82	1.37
brzdění provozu	nepředjetí pomalého vozidla ? pokračování v pomalé jízdě v levém jízdním pruhu příliš pomalá jízda vzhledem k situaci	0.81	1.22

Zabrání parkovacího místa vyvolávalo největší hněv (2.20) a nejsilnější reakce.

Vztek či ostatní emoce a bezpečnost

Negativně vnímané situace s účastí cizí osoby často vyvolávají vztek, především jedná-li se o situace neočekávané. Vztek pak může dále vést k jednání: rozsvěcení světel, troubení, nebo dokonce k nebezpečnému jednání jako je řízení v těsné blízkosti za jiným vozidlem ve snaze vytlačit ho z cesty.

Následující tabulka ukazuje vztah mezi třemi typy emocí a nebezpečným jednáním.

Vztah mezi typem emoce a: počtem přestupků a pokut v roce 1999; počtem situací, které hrozily vznikem dopravní nehody nebo v nichž k nehodě došlo v letech 1996-1999

emoce	přestupky	pokuty	téměř nehoda	nehoda
požitek z rychlé jízdy	+	+		+
pocit provinilosti a lítosti	-	-	-	
radost z jízdy			-	

„+“ znamená: pozitivní statistický vztah, tj. například „požitek z rychlé jízdy je nebezpečný z hlediska bezpečnosti dopravy“

Řidiči

45 % řidičů je rozčilených, pokud jsou omezováni v jízdě pomalejším řidičem. 5 % řidičů troubí a rozsvěcí světla, 9 % řídí v těsné blízkosti. Obojí je vyjádřením podráždění; jde tedy o rozčilení (vztek) a ne o instrumentální agresi (Levelt & Rappange, 2000).

Ve studii prováděné Wells-Parkerem a kol. (2002) se ukázalo, že „uměřená agresivita“ jako jsou nadávky, stěžování si spolujezdci, troubení a pokřikování z okénka nesouvisí s počtem nehod a s rychlou jízdou, avšak má vztah k počtu přestupků. Avšak ve studii prováděné Leveltem (2001) se ukázalo, že řidiči nákladních vozidel, kteří si častěji stěžovali svým spolujezdcům a častěji troubili nebo rozsvěceli světla, nejen že platili více pokut, ale také spáchali více přestupků a ocitli se častěji

v situaci blízké nehodě. Ve studii Wells-Parker byl prokázaný pozitivní vztah mezi ohrožujícím chováním, rozčilením za volantem, obscénní gestikulací, pronásledováním ostatních vozidel, ohrožující manipulací s vozidlem, jízdou bez dodržení bezpečné vzdálenosti a náhlým přibrzďováním na jedné straně a rychlou jízdou a množstvím pokut a také nehod na straně druhé.

Řidiči nákladních vozidel

61 % řidičů nákladních vozidel je občas rozčilených, protože kvůli zákazu předjíždění nemohou předjet pomalejší vozidlo. 14 % z nich se rozhodne pro předjetí, 5 % řídí v těsné blízkosti, aby vozidlo před sebou přinutili k rychlejší jízdě (Levelt, 2001).

Vztek: rozdíly v různých zemích

Porovnání řidičů ve Velké Británii, Finsku a Nizozemí ukázalo, že holandští řidiči jsou méně rozčilení ve 4 z 5 zkoumaných situací. Jejich míra rozčilení v důsledku netrpělivého řízení byla na průměrné hodnotě. Holanďané reagují výrazněji než obyvatelé jiných zemí na netrpělivé řízení a méně silně na projevy přímého nepřátelství (Parker a kol., 2002).

Jiné typy nálad

Účastníci silničního provozu se naštěstí v uspěchané-popuzené náladě neocitají často: například nálada řidičů nákladních vozidel je obvykle výborná. Tyto pozitivní nálady jsou popisované jako „klidná-relaxovaná“ a „energická“.

Výpověď řidičů nákladních vozidel o jejich náladě během řízení.

popis	%, které považuje zcela nebo částečně daný popis za adekvátní
během řízení jsem obvykle klidný a relaxovaný	91
během řízení jsem obvykle odpočinutý a čilý	70
během řízení nejsem nikdy unavený	52

U řidičů osobních vozidel se vyskytovaly téměř stejné hodnoty. Viz též: zastoupení ostatních nálad.

Situace, které stimulují nálady

Každý situační nebo dočasný faktor, který přispívá k negativním náladám (teplo, hluk, zácpa, hádka ve vozidle, bloudění) pravděpodobně přispívá k afektivní agresivitě.

Teplo

Stres v důsledku tepla je jako příčina dopravní nehody zmiňován často, především v případě nehody bez účasti ostatních vozidel, jako je například sjetí z cesty (Stern & Zehavi, 1990). Anderson a kol. (1992, 1995) uvažují nad tím, jak teplo skrze vzrušení, nepříjemné pocity a nepřátelství může vést k agresivnímu chování v dopravě. Řešením se zdá být kvalitní klimatizace. Usednutí do příliš vyhřátého auta může vést k negativním pocitům (Kajimoto a kol., 1991). Byl vyvinut ventilátor poháněný sluneční energií, který může této situaci zabránit.

Hustota dopravy

Výzkum vlivu dopravních kongescí na agresivní chování není jednoznačný. Zdá se, že především řidiči autobusů v jejím důsledku značně trpí. Ucpání dopravy pravděpodobně vede k rozčilení především v případě velkého časového tlaku nebo v případě neočekávané dopravní zácpy (Evans, 1991). Dopravní zácpa vede k tím vyššímu stresu, čím déle trvá a čím je provoz pomalejší. Důležitým faktorem je to, že zúčastněné osoby nemohou situaci nijak ovlivnit (Hennessy a Wiesenthal, 1997, 1990).

Nálady a bezpečnost

Následující tabulka ukazuje vztah mezi třemi typy nálad, tj. třemi emocemi, a nebezpečným jednáním.

Vztah mezi náladami a: počtem přestupků a pokut v roce 1999; počtem situací, které hrozily vznikem dopravní nehody nebo v nichž k nehodě došlo v letech 1996-1999

nálada	přestupek	pokuta	téměř nehoda	nehoda
energetická	-	-		
pohodová, klidná a relaxovaná			-	
uspěchaná-vzrušená	+	+	+	

„+“ znamená: pozitivní statistický vztah, tj. například „požitek z rychlé jízdy je nebezpečný z hlediska bezpečnosti dopravy“

- Obvykle energetičtí řidiči se dopouštějí méně přestupků a platí méně pokut.
- Obvykle pohodoví, klidní a relaxovaní řidiči se méně častěji ocitají v situaci hrozící dopravní nehodou.
- Často spěchající a vzrušení řidiči se dopouštějí více přestupků, častěji platí pokuty a častěji se ocitají v situaci hrozící dopravní nehodou.
- Deprimovaní lidé a lidé se sklonem k depresím mají tendenci k častějším dopravním nehodám (Hilakivi a kol., 1989; Beirness, 1993).

Ostatní emoce

Strach

Strach se objevuje tehdy, pokud je ohroženo blaho vás nebo vašich blízkých a vy jste vůči tomu bezmocní. Behaviorálním impulsem je buď se schovat nebo se chránit.

Strach bezpochyby hraje roli v dopravním chování (Bańuls a kol., 1996; Carbonell Vaya a kol., 1997).

Strach se může objevit ve všech typech dopravních situací:

- situace, v nichž se jste podrobeni „zkoušce“ (jízda na neznámé silnici),
- situace, v nichž jste pozorováni ostatními nebo policií,
- situace, v nichž zažíváte kritiku nebo slovní útoky,
- obtížné situace (překážky).

Strach může mít z hlediska dopravní bezpečnosti pozitivní i negativní efekt, částečně v závislosti na typu řidiče. Ten, kdo se obává policie, má méně nehod. Avšak vystrašení začínající řidiči mají ve skutečnosti více dopravních nehod.

Veřejné informační kampaně faktoru strachu využívají. Jsou účinné pouze tehdy, je-li prokazatelné, že situace vyvolávající strach se vztahuje k příjemci sdělení, a pokud je nabídnuto řešení, jak se této situace vyvarovat.

Radost

Některé ostatní emoce, které hrají roli v dopravním chování jsou radost z řízení, požitek z rychlé jízdy, a hrdost.

Radost z řízení: potěšení z řízení a ze svobody, kterou přináší, je spojeno s hrdostí plynoucí z toho, že se nenecháte zranit. Tito lidé se ocitají méně často v situacích hrozících dopravní nehodou.

Čtvrtina zkoumaných řidičů nákladního vozidla a čtvrtina řidičů osobních vozidel uvedla, že mají rádi rychlou jízdu. Řidiči nákladních vozidel, kteří mají rádi rychlou jízdu jsou také hrdí na to, že (si myslí že) je jejich rychlá jízda bezpečná, a jsou častěji otráveni, pokud nemohou předjet pomalejší vozidlo. Každopádně se však dopouštějí více přestupků, platí více pokut a mají větší množství dopravních

nehod.

Pocit provinilosti a lítosti

Vina a lítost implikují pocit odpovědnosti za jednání způsobené ostatním nebo sobě. Pokud si představíte, jak provinile byste se cítili, pokud byste někoho zranili, pravděpodobně se budete chovat bezpečněji. Tyto pocity také vedou k menšímu množství přestupků, pokut a méně častému vzniku situací hrozících dopravní nehodou.

Existují informační filmy které toho využívají: pokud způsobíte smrtelnou nehodu v důsledku požití alkoholu, budete se cítit hrozně provinile. Tyto filmy musí zabraňovat nebezpečnému chování stimulací této potenciální výčitky svědomí.

Agresivní chování

O rozsahu agresivního chování existuje malé množství informací (Kuiken, 2001). Zde zmíněná data, především ta týkající se afektivní agrese, jsou pouze počátečními odhady.

Četnost instrumentální agrese

O četnosti výskytu instrumentální agrese je toho málo známo. Určité chování se může zdát agresivním, ale nemusí být nutně jako agresivní zamýšlené. Pokud chceme klasifikovat instrumentální chování jako agresi, je třeba vědět, zda chtěl „agresor“ ostatním způsobit škodu úmyslně. To je někdy složité určit – lidé si například často neuvědomují, že řídí příliš rychle.

Četnost afektivní agrese

Nejasné definice

Násilí, k němuž dochází v dopravě, není jako takové zaznamenáno v údajích o dopravních nehodách. Je často označováno jako „pouliční násilí mezi neznámými osobami, kde doprava slouží jako záminka“. Protože k tomuto typu násilí často dochází až poté, co zúčastněné osoby opustily vozidla, nejsou podobné incidenty označované jako „dopravní“ přestupky. Neexistuje také systematická evidence násilných incidentů v dopravě, ani vhodné definice poškození, zranění apod. Následující údaje je tedy nutné vnímat s rezervou.

Policejní údaje z Nizozemí a Austrálie

Během jednoho roku bylo v policejním okrsku Amsterodamu a okolí vyplněno zhruba 830 záznamů, v nichž byla zmínka o dopravních konfliktech, které se zvrhly ve verbální nebo tělesné násilí (Bookelman a kol., 2000). Během roku 1998 bylo v policejním okrsku Ijssellandu zaznamenáno 365 incidentů zahrnujících pouliční násilí. K dalším 603 došlo v Rotterdam Rijnmond. V 36 % případů se tyto incidenty týkaly pouličního násilí mezi neznámými osobami. Čtvrtina z nich, tj. 9 %, měla souvislost s dopravou (Terlouw a kol, 2000).

V Západní Austrálii, jednom z australských států, mělo z počtu 7.000 případů pouličního násilí zahrnutých do výzkumu 797 případů (11 %) souvislost s dopravou. To znamená zhruba 160 případů za rok (Crime Research Centre, 1997).

Odhady z holandských národních statistických datech

Pokud jsou dostupná data převedena na celonárodní měřítko, platí, že ročně vzniká 4-5.000 záznamů týkajících se násilí mezi neznámými osobami, k němuž došlo v souvislosti se silničním provozem (Terlouw a kol., 2000).

Výzkum obětí

Je zaznamenáváno pouze malé procento agresivity, k níž v silničním provozu dochází. Policejní

záznamy se obvykle soustředí pouze na fyzické násilí.

Výzkum obětí se obvykle vztahuje na nadávky a inzultace; tyto se vyskytují mnohem častěji. Průzkum obětí provedený v Amsterodamu ukázal, že přibližně 40.000 obyvatel Amsterodamu je ročně obětí agresivity a násilí v dopravě (Public Order and Safety department, 2000).

Rozdíly mezi zeměmi

Porovnání údajů o násilí v silničním provozu v Nizozemí a Západní Austrálii je založeno na:

- počtu případů násilí v silničním provozů ročně a
- nejspolehlivějším ukazateli bezpečnosti silničního provozu: počtu mrtvých účastníků silničního provozu za rok.

Lze říci, že v zemi je „vyšší míra násilí v silničním provozu“, pokud se shodují údaje o počtu mrtvých účastníků silničního provozu a přitom dochází k více násilným incidentům. V porovnání Nizozemí a Západní Austrálie tak porovnáváme poměr mezi počtem násilných činů, k nimž dochází v silničním provozu, a počtem mrtvých účastníků silničního provozu. V Západní Austrálii byl tento poměr 0,8, v Nizozemí 4.2. Lze tak říci, že v Nizozemí je násilí na silnicích více než 5x vyšší.

	počet mrtvých	**násilné incidenty**	**poměr: násilné incidenty/počet mrtvých**
Západní Austrálie	200	160	0,8
Nizozemí (1998)	1066	4500	4,2

Jinou možností je porovnání počtu všech pouličních násilných činů mezi neznámými osobami, které se odehrávají v silničním provozu. V Západní Austrálii šlo o 11 % a v Nizozemí o 25 %. To nás opět přivádí k závěru, že agresivita je na silnicích v Nizozemí mnohem častější než v Západní Austrálii.

To je ve shodě s názorem australských autorů, podle kterých velká většina australských řidičů projevuje během svých cest většinou toleranci a sebekontrolu.