

Nasilno ravnanje in čustva voznikov avtomobilov*

Mitja Muršič**

Prispevek opisuje pestro čustvenost pri nasilnem ravnanju voznikov avtomobilov in opozori na širše družbene določilnice ter posledice »nasilnih čustvenih odzivov« v cestnem prometu ter njihov pomen za prometno varnost. Avtor zagovarja sistemsko zmanjševanje agresivnega in destruktivnega ravnanja voznikov, ki zahteva strukturno krepitev kulture medsebojnega spoštovanja na vseh prizoriščih vsakdanjega življenja. Ob tem se zavzema za s kriminološkega vidika bolj zaželeno družbo, ki bi bila socialno bolj vključujoča, povezovalna, pravičnejša in (zato) vsestransko varnejša. S socialnopsihološkega vidika izpostavlja specifične čustvene dejavnike tveganja za nasilno ravnanje in utemeljuje potrebo po »čustvenem opismenjevanju« voznikov. Z napredovanjem na razvojni liniji čustvene osveščenosti bi se vozniki avtomobilov predvsem bolje zavedali vzrokov, posledic in fenomenologije čustvenih odzivov v prometu. Tako bi čustva tudi lažje konstruktivno (nenasilno in varno) upravljali. Izbor vsebin in spretnosti, ki jih je treba usvojiti v procesu pridobivanja vozniškega dovoljenja, velja dopolniti z razvijanjem socialnih in čustvenih zmožnosti prihodnjih voznikov.

Gljučne besede: nasilje v prometu, čustva, vozniki avtomobilov, prometna varnost.

UDK: 316.647.3 : 656.1

1 Uvod in teoretično uokvirjanje

Pogoj za celovito razumevanje (ne)kulture ravnanja ljudi v cestnem prometu je kriminološki premislek o prevladujočih *kulturnih* značilnostih sodobne družbe in o njeni *strukturni* ureditvi v pomenu specifične razporeditve virov in bremen (ter s tem statusa, moči in vpliva ljudi). Te lastnosti družbe pač pomembno prispevajo k oblikovanju značajskih struktur ljudi, vsakodnevnih življenjskih praks (na primer v prometu) in načina delovanja ljudi na teh običajnih (rutinskih) poteh. Sebe in svoj način življenja torej ustaljeno izražamo tudi na cestah,¹ ki so med najbolj pomenljivimi prispodobami prepletenosti, zapletenosti in »moralne kvazinujnosti«² sodobnega časa.

V utemeljevanje razmerja med širšimi značilnostmi družbe in ravnanjem ljudi (na primer za volanom) je smiselno vpeljati

koncept »čustev«. Tako lahko pojasnimo, kako se (čustveno vplivne) kulturne in strukturne značilnosti družbe prevajajo v (čustveno obarvano) delovanje konkretnih posameznikov,³ pa tudi to, kako tako delovanje posameznika povratno vpliva na lastnosti družbenega konteksta (glej Barbalet, 2002: 287). Preučevanje čustev je nasploh med spoznavno najplodnejšimi in najobetavnejšimi področji za razreševanje nekaterih perečih problemov v sodobnem družboslovju (Šadl, 1999: 148).

V načelu je vsako nasilno ravnanje v neposrednih medosebnih interakcijah del posameznikovega čustvenega odzivanja (glej Muršič, 2008: 200). Resnejše izrecno ukvarjanje s čustvi znotraj kriminologije srečamo šele pri predstavnikih fenomenoloških smeri (na primer Matza, 1964, Yochelson in Samenow, 1976, Katz, 1988), za naše teoretično izhodišče pa so pomembni tudi nekateri bolj sociološko usmerjeni avtorji, kot so De Haan in Loader (2002), Barbalet (2002) in Young (2003), ki ponujajo oporo stališču, da so (čustvene) težnje k nasilnemu ravnanju *družbeno spodbujene* in da imajo nasilni čustveni odzivi – poleg *družbenih razlogov* (»vzrokov«) – tudi *družbene posledice* (»učinke«).

Raziskovanje čustvenosti nasilnega ravnanja (prim. Young, 2003: 408) naj bi povežalo dve kriminološki dediščini – tisto, ki ponuja strukturni in kulturni zorni kot (na primer Merton, 1968), in tisto, ki opozarja na energetsko nabito čustvenost nasilnega ravnanja (na primer Katz, 1988). Posameznikov posebni *strukturni* položaj (z vidika socialnega statusa, moči,

* Članek je nastal v okviru raziskave *Dejavniki varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji* (Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, 2010).

** Mitja Muršič, dr. znanosti s področja kriminologije, Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, Poljanski nasip 2.

¹ Da vozimo tako, kot živimo, sta na polovici prejšnjega stoletja pravilno zaključila že Tillman in Hobbs (1949) v študiji o voznikih, ki so nagnjeni k nesrečam (*accident-prone drivers*).

² Glede na visoko stopnjo predvidljivosti obsega prometnih nesreč s smrtnim izidom o njih ne moremo prepričljivo govoriti kot o zgolj »nesrečnih slučajih«. V tem smislu so več kot nesreče. Jacoby jih razume kot del moralne »nujnosti«, ki je določena s specifično (in ne nujno!) strukturno ureditvijo družbenega (zlasti ekonomskega) življenja v interesu kapitalističnega kopičenja (Jakoby, 1981: 130).

³ Prim. Kanduč, 1999: 24.

vpliva) lahko spodbuja nastanek nekaterih (tveganih) čustev (glej Barbalet, 2002: 287), poleg tega pa ga tudi (problematična) sporočila referenčne kulture usmerjajo, kako naj kaj osmišlja, kaj naj visoko ceni (vrednoti) in kako naj se glede na to čustveno odziva. Tak strukturni in kulturni vpliv se naposled odrazi v pojavno pestri čustvenosti posameznikovega nasilnega ravnanja v najrazličnejših življenjskih situacijah. Tudi za volanom avtomobila.

2 Oris problema

V sodobnem hiper(avto)mobilmem svetu vse več ljudi vse več časa preživi za volanom. Vožnja z avtomobilom je morda celo najnevarnejša (socialna) dejavnost večine ljudi v sodobni civilizaciji (glej James, Nahl, 2000). Čeprav v Sloveniji v zadnjem času zaznavamo upadanje števila prometnih nesreč s hudimi in najhujšimi posledicami,⁴ je človeška, materialna in družbena škoda od tega še zmeraj shrhljiva in nedopustna. Ogroženost udeležencev v prometu je pri nas na splošno nesprejemljivo visoka (tudi primerjalno v EU).⁵

Med dejavniki (ne)varnosti cestnega prometa se na tem mestu omejujemo na ravnanja voznikov avtomobilov – zlasti v povezavi s čustvi, ki jih na cesti doživljajo. Človeka in njegovo ravnanje kaže nasploh šteti za »najpomembnejši dejavnik prometne varnosti« (Žlender, 2007: 22, Polič, 2007: 25). Spreminjanje vzorcev vedenja voznikov je verjetno največji (in najbolj smiselni) izziv prizadevanj za varnost na cestah.

S stališča, da nekateri (strukturno in kulturno spodbujeni) neželeni čustveni odzivi voznikov predstavljajo pomemben dejavnik ne-varnosti na cestah, nas zanimajo predvsem »nasilni čustveni odzivi« voznikov avtomobilov. Merimo na tista (reaktivna) poniževalna, agresivna ali celo destruktivna ravnanja, s katerimi vozniki na nedopusten način izražajo čustva⁶ (antipatije) do drugih udeležencev v prometu – jim grozijo, jih žalijo, namerno ogrožajo ali poškodujejo ali celo ubijejo (prim. Deffenbacher, Richards and Lynch, 2004: 116). Na »kontinuumu« nasilnega vedenja (do izbranih »tarč«) lahko zvrstimo

relativno milejša ravnanja voznikov, kot so na primer *moteče kazanje sredinca ter druge nebesedne in besedne žaljivke, nestrpnno dolgotrajno zvočno ali svetlobno signaliziranje*, resnejša ravnanja, kot so na primer *demonstrativno agresivno prehitavanje, divje speljevanje, tesno zasledovanje, vijuganje oziroma menjavanje pasov, objestno jemanje prednosti, nenadno nepotrebno zaviranje, počasna vožnja z namenom oviranja drugega vozila, namerno poškodovanje tujega vozila z lastnim vozilom, izrivanje drugega vozila s ceste*, in pa najhujša škodoželjna ravnanja v smislu neposredne povzročitve težke telesne poškodbe ali smrti. Zanimajo nas torej ravnanja, ki jih v referenčni literaturi najpogosteje zajemata poimenovanji »agresivno driving« (agresivna vožnja) in *road rage* (bes, gnev, »furo«⁷ na cesti). Taka ravnanja ne ogrožajo samo tistih, ki so neposredne tarče, nastradajo lahko tudi drugi udeleženci cestnega prometa (vključno s sopotniki nasilnega voznika).

Zdi se, da številni (sicer socialno prilagojeni) ljudje za volanom rutinsko uporabljajo problematična (vsaj ogrožajoča, če že ne bolj neposredno škodljiva) ravnanja na podlagi vzburljivih čustev (glej na primer Lajunen in Parker, 2001). Kaže, da splošna populacija jezo (in druga čustva, ki jih doživlja) v prometu verjetneje izrazi kot v drugih situacijah (glej na primer Chapman et al. 2000, Lawton in Nutter, 2002), kar je mogoče pojasnjevati s specifičnimi značilnostmi udeležbe v prometu v vlogi voznika (na primer večja anonimnost, nezmožnost neposrednega komuniciranja z drugimi udeleženci prometa,⁸ dojemanje avtomobila kot dovolj varnega prostora za nebrzdane čustvene odzive, neobičajna moč, možnost pobeга).

Nekateri avtorji pa dokazujejo, da se tisti, ki se pogosto vedejo nasilno tudi sicer v življenju, vendarle vpletajo v bistveno več resnejših agresivnih ali celo destruktivnih epizod tudi v prometu (v primerjavi s tistimi, ki nimajo izraženih agresivnih osebnostnih značilnosti) (Smith, Waterman, Ward, 2006: 397–400). K destruktivnemu vedenju bolj nagnjeni posamezniki naj bi – posebej v nejasnih okoliščinah – ravnanju drugih voznikov pogosteje pripisovali sovražne motive, medtem ko naj bi osebnostno bolj konstruktivni vozniki ravnanje drugih udeležencev v prometu pogosteje dojemali kot (nesrečni) slučaj ali kot upravičeno ravnanje

⁴ Vir: statistični podatki o varnosti v cestnem prometu na spletni strani Ministrstva za promet RS.

⁵ Vsakršen človeški krvni davek na cesti je nesprejemljiva osebna, družinska in družbena tragedija, v Sloveniji pa v manj kot petih letih dosegamo število 1000 smrtno ponesrečenih (najmanj v letu 2009 – 171), kar je izrazito nad povprečjem EU, kjer je po številu mrtvih na milijon prebivalcev najvarnejša Nizozemska (vir: Eurostat).

⁶ Gre bodisi za (prolongirana) čustva oziroma razpoloženja, ki jih je voznik doživljal tudi pred samo vožnjo (in prispevajo k doživljanju njegovih interakcij z drugimi vozniki), bodisi za čustva, ki se porodijo šele med udeležbo v prometu.

⁷ Če z besedo bes označujemo afekt jeze (tj. zelo intenzivno jezo), lahko z besedo furor označimo afekt sovraštva (Milivojević, 2008: 436).

⁸ Ta komunikacijska omejenost pomeni tudi oviranost pri poskusih opravičiti se (v primeru kakšne storjene napake pri vožnji), kar predstavlja pomembno tveganje z vidika možnosti nasilne eskalacije situacije. Z jasnim opravičilom oziroma izražanjem kesanja, obžalovanja bi se voznik namreč pokazal kot sočuten, samokritičen, moralen, kar je lahko v funkciji preprečevanja sovražnih odzivov drugih voznikov.

(glej Sharkin, 2004: 193). Dodatno empirično potrditve teze o splošni nagnjenosti k nasilju kot dejavniku tveganja predstavlja ugotovitev, da so v sovražna obračunavanja na cestah najpogosteje vpleteni mladi moški (s prestopniško zgodovino), zlasti tisti, ki v avtomobilu prevažajo orožje (Hemenway, Vrinot, Miller, 2006: 691).

Podatki nakazujejo, da obstaja tudi veliko prekrivanje med množicama povzročiteljev in žrtev nasilnega ravnanja na cestah – velik delež vpletenih se torej pojavlja v obeh vlogah (glej na primer Miller et al., 2002, Asbridge et al., 2003, Roberts in Indermaur, 2008), kar ni v skladu s popularno predstavo, da so pri tem pojavu viktimizirani sami nedolžni vozniki. Zdi se, kot da se vozniki, ki so nagnjeni k pripisovanju sovražnih namenov drugim voznikom, nekako najdejo in se čustveno angažirajo v nasilni interakciji (Roberts, Indermaur, 2008: 760), v kateri je pogosto bolj od naključja odvisno, kateri od »srboritežev« bo naposled figuriral kot žrtev. Poleg tega kaže, da se povzročitelji in žrtve hujšega nasilnega ravnanja v prometu v pomembnem (večinskem) deležu rekrutirajo iz podobnih družbenih skupin⁹ – nekatere tuje raziskave (glej Roberts, Indermaur, 2008: 759) ugotavljajo, da je največ žrtev in (hkrati) povzročiteljev med (tudi sicer prestopniškimi) mladimi moškimi iz nizkih slojev družbe (ki imajo nasploh težave z nadzorovanjem svojih čustev in ob zaznanih provokacijah postanejo nasilni) (prav tam).

Nasilne interakcije v prometu se na splošno štejejo kot pomemben dejavnik prometnih nesreč (glej na primer Wells-Parker et al., 2002). Tako žrtve kot povzročitelji nasilja na cesti (ne glede na to, ali so v obeh vlogah ali ne) so bolj verjetno vpleteni v prometne nesreče oziroma bolj izpostavljeni tovrstnemu tveganju (Mann et al. 2007: 384). Taka statistika bi utegnila biti povezana tudi s splošnim (problematičnim) načinom vožnje teh ljudi (in ne samo z neposrednim tveganjem zaradi vpletenosti v medosebno nasilje na cesti) (glej prav tam: 390).

V vsakem primeru lahko ugotovimo, da nesporna nevarnost in škodljivost nasilnega »razsajanja« na cestah nimata ustreznega odgovora v smislu sistematičnega in poglobljenega raziskovanja čustvenih razsežnosti tega razširjenega fenomena, ki bi omogočilo ustrežnejše razumevanje in učinkovitejše preprečevanje pojava.

3 Raziskovalni primanjkljaj

Dosedanje raziskovanje čustvenosti nasilja na cestah je razdrobljeno, sporadično in nasploh nezadostno razvito. Preučevanje vloge čustev v prometu se je donedavna osredotočalo predvsem na čustvo jeze (v povezavi z impulzivnostjo in agresijo) pa tudi na dejavnike čustvenega stresa¹⁰ in na vpliv razpoloženj na vožnjo (glej Mesken, 2003). Redke raziskave so nasilje v prometu pojasnjevale (glej Kölbel, 2003: 923–935) še s čustvi frustriranosti zaradi najrazličnejših okoliščin v prometu. Frustriranost naj bi se – v kontekstu splošne čustvene vzburjenosti, ki domnevno spremlja vsako udeležbo v prometu – zlahka pretvorila v nasilno ravnanje. Raziskave so med čustvi izpostavljale kvečjemu še željo po nadzoru lastnega prostora in po visokem statusu med vozniki ter posledično teritorialno in statusno preobčutljivost za domnevno nesplošno ravnanje soudeležencev v prometu (prav tam).

Po pregledu literature opažamo, da se vlogi čustev v prometu vendarle posveča vse več pozornosti, kar se zrcali v večjem številu raziskav, ki se specifično osredotočajo na *določilnice* in *posledice* čustev voznikov. V znanstveni literaturi se v zadnjem času čustvom na splošno (torej ne samo zgoraj omenjenim) priznava pomembna vloga pri ravnanju udeležencev v prometu, zlasti pri kompleksni in zahtevni dejavnosti vožnje avtomobila, ki zahteva ustrezno fizično in psihično stanje voznika. Po eni strani se raziskovalci (na primer Mesken, 2006: 157) vprašujejo, kateri dejavniki izzivajo specifična čustva v prometu, po drugi strani pa jih seveda zanimajo učinki teh čustev oziroma njihov vpliv na ravnanje voznikov in na varnost v prometu.

V sodobnem raziskovanju čustev je najbolj uveljavljeno razumevanje čustvenih procesov kot posledic posameznikovega vrednotenja oziroma ocenjevanja situacij (na primer Schachter, 1966). V duhu te (že od Stoikov navdahnjene) paradigme¹¹ kaže tudi čustva voznikov avtomobilov razumeti predvsem kot odraz njihovega razumevanja in vrednotenja zaznanih situacij. Vzburjanje (specifičnih) čustev, ki jih posameznik doživlja v prometu, naj bi bilo torej odvisno od tega, kako stvari interpretira in koliko so mu pomembne (Lazarus, 1991: 59, Milivojević, 1999: 15, Ben-Ze'ev, 2003: 155–156.)

⁹ Ta pojav je na splošno (ne samo v povezavi s prometom) znan kot načelo homogamije (*principle of homogamy*) (Hindelang, Gottfredson, Garofalo, 1978).

¹⁰ Konceptualno nam je blizu Lazarusovo razumevanje stresa (kot posledice interakcije med dogodkom in posameznikovim procesom ocenjevanja dogodka), ki ga Polič (2007: 28) povzame na naslednji način: »Da bi bil neki dogodek ocenjen kot stresor, mora biti pomemben za posameznika in obstajati mora zaznano neskladje med zahtevami razmer in posameznikovimi viri za spoprijem z njimi.«

¹¹ Vidnejši predstavniki tega danes prevladujočega pogleda na čustva (kot posledice evalvacije stimulusne situacije) so na primer Lazarus, Scherer, Charland, Izard, Solomon (po Prinz, 2003: 69–73).

Nekateri (glej Mesken, 2006: 20) ocenjujejo, da je večina teoretičnih izpeljav omenjene paradigme (zlasti najpopularnejša *appraisal theory* – Lazarus) uporabna predvsem za pojasnjevanje nastajanja specifičnih čustev pri udeležencih cestnega prometa, manj pa za ugotavljanje specifičnih posledic teh čustev. Mesken (prav tam: 157) opozarja na *appraisal tendency approach* (Lerner and Keltner, 2000: 477), ki delno presega to omejitev: nastalo čustvo naj bi vplivalo na interpretacijo nadaljnjih dogodkov v skladu s specifičnim vrednotenjem, ki je sprožilo to čustvo. Milivojević (2008: 105) tak vpliv čustev omenja v okviru koncepta »protimičnega učinka« čustev, pri katerem se – v interesu posameznikove prilagoditve na pomembno dogajanje – vse funkcije človekovega psihičnega aparata ukvarjajo s prioritarno temo (na »za-čustvo-specifičen« način) (glej tudi Frijda, 1986). Za intenzivno čustveno stanje značilna ozka osredotočenost (na najpomembnejše) naj bi poleg tega ovirala celostno presojo situacije in povečevala verjetnost, da bo posameznik spregledal varnostno in socialno pomembne vidike resničnosti. Na primer v prometni situaciji lahko čustveno angažirani voznik povsem zanemari zahteve varne vožnje. Svoj glavni cilj (ki naj bi bil priti varno in pravočasno na zamišljeno destinacijo) utegne povsem podrediti uresničitvi težnje po nasilnem soočenju z drugimi udeleženci prometa.

Za razpravo o vplivu oziroma posledicah čustev (na ravnanje voznikov) je znotraj omenjene interakcionistične paradigme razumevanja čustev relevanten tudi pojem »akcijska tendenca« (Frijda, 1986; Lazarus, 1991: 59), ki se nanaša na posameznikovo (prilagoditveno) težnjo, da bi storil nekaj specifičnega v zvezi s situacijo, na katero se odziva z nekim čustvom (na primer, da bi v afektu sovraštva nekoga kar ubil). Akcijsko tendenco v okviru teorije *krožne emocionalne reakcije* omenja tudi Milivojević (1999: 37) in opozarja, da se ta specifična težnja lahko bodisi impulzivno udejanji (po principu *acting out*) bodisi čaka na nadaljnjo obdelavo informacij v procesu bolj premišljenega ocenjevanja situacije in izbiranja načina vedenja. Impulzivno ravnanje v skladu z »za-čustvo-specifično« težnjo je lahko seveda v izrazitem neskladju z merili ustreznega ravnanja v prometu. (Pa tudi ravnanje po premisleku ni nujno varnostno in socialno ustrežno.)

V okoliščinah izrazitega pomanjkanja specifičnega raziskovanja učinkov različnih čustev na vedenje voznikov (na primer čustev sovraštva oziroma »sovražne destruktivnosti« voznikov avtomobilov) ne preseneča, da raziskave ugotavljajo otipljive povezave predvsem v razmerju med intenzivno jezo (besom) in agresivnim ravnanjem na cesti.¹² Konsistentno se ugotavlja (glej na primer Parker, Lajunen & Summala, 2002, Deffenbacher,

White in Lynch, 2004, Dahlen in White, 2006) predvsem to, da se agresivni vozniki od neagresivnih razlikujejo po višji stopnji jeze. Podatki kažejo, da se voznikova nagnjenost k pogostemu doživljanju besa v prometu odraža v večji verjetnosti tako agresivnega vedenja na cesti kot tudi vpletenosti v prometne nesreče. Slednje je morda povezano tudi z empirično potrjenim dejstvom, da čustvo jeze pri voznikih prispeva k podcenjevanju tveganosti lastnega ravnanja oziroma situacije (*lowered risk perception*) (glej Mesken, 2006: 117).

Zadnje odstavke lahko povežemo v ugotovitev, da so čustva po eni strani rezultat voznikovega specifičnega vrednotenja situacije, v kateri se nahaja, po drugi strani pa voznikova čustva (in razpoloženja)¹³ očitno vplivajo na njegovo nadaljnje doživetje in doživljanje prometne situacije, na njegove vedenjske težnje, izbiranje vedenja in dejansko ravnanje.

Splošno uveljavljeno laično prepričanje je, da so prijetna čustva za volanom pozitivna za varnost na cesti, neprijetna čustva pa negativna. Dejstvo pa je, da vsako intenzivno čustvovanje (prijetno ali neprijetno) okupira pomemben del voznikovih psihičnih funkcij (na primer pozornost, zmožnost ocenjevanje tveganj, odzivnost oziroma reakcijski čas, načrtovanje akcij, izbiro ravnanja), kar nima nujno pozitivnih učinkov. Ob tem pa tudi posebne prednostne teme posameznih vrst čustev (ki se silijo v ospredje zavesti) pogosto niso v funkciji kompetentnega in ustreznega ravnanja v prometu. Na primer, pri zgoraj omenjenih afektih jeze in sovraštva voznik svoje razpoložljive vire v principu zoženo investira v ukvarjanje z »neustreznim« ali celo »zlobnim« drugim voznikom, morda pa tudi v (povračilno) pozunanjenje in (moralistično) sporočanje svojega doživljanja dotičnemu vozniku (in morebiti pričam) (glej Katz, 1999: 66). Vozniki pogosto dajo prednost osebnemu obračunavanju pred interesom varne vožnje (glej Mesken, 2006: 70).

Ob zavedanju, da lahko varnost ogrozijo tudi voznikova prijetna čustva, kaže obenem opozoriti, da pa »negativna valenca« oziroma neprijetnost voznikovega čustvovanja ne predstavlja vselej dejavnika tveganja za varnost na cesti, pogosto je ravno nasprotno – na primer čustvo zaskrbljenosti ali strahu v zvezi s prometno situacijo utegne voznika motivirati k večji previdnosti in pripravljenosti na hiter odziv v interesu večje varnosti.

Čustva voznikov se v pretežni meri porajajo v njihovih interakcijah z drugimi udeleženci v prometu (Mesken, 2006: 158), torej bolj »v zvezi z« ljudmi, ki jih srečujejo na cesti, in manj v zvezi z drugimi situacijskimi okoliščinami v prometu. Nas v tem prispevku posebej zanimajo »relacijska« čustva antipatije v medsebojnih interakcijah voznikov avtomobilov

¹² Seveda gre za kontingentne zveze, ne pa za avtomatske, nujne oziroma neizogibne povezave.

¹³ Glej Schwartz in Clore (1983) – »Mood as Information model«.

in nasilni odzivi (ter njihove očitajoče¹⁴ sporočilne funkcije) na podlagi teh čustev.

4 Čustveni dejavniki tveganja za nasilje za volanom

V skladu z omenjeno referenčno tradicijo (kognitivnega razumevanja čustev je nastanek nekega čustva odvisen od specifične vsebine ocenjevanja (osmišljanja in vrednotenja) zaznanih okoliščin oziroma konteksta. Čustva kaže v načelu razumeti kot posameznikov (različno ozaveščen) odziv na situacijo, ki se mu zdi – glede na njegove vrednote oziroma cilje – pomembna v pozitivnem (prijetnem) ali negativnem (neprijetnem) pomenu (prim. Lazarus, 1991).

Po našem razumevanju »čustvenega konteksta« nasilnega vedenja (Muršič, 2008: 239–240) posameznik (na primer voznik) v skladu s svojimi referenčnimi merili oceni (ne nujno povsem zavestno), da neka situacija (na primer v prometu) nudi priložnost za uresničitev nečesa, kar mu je pomembno, oziroma da je v neki situaciji neka njegova vrednota ogrožena. Posamezniku se nasilno ravnanje zdi najbolj smiseln razpoložljivi način ščitenja oziroma uresničevanja vrednote. Njegova namera je vedno »pozitivna«, saj nasilno vedenje – kot sestavni (a ne-nujni) del čustvenega odziva – v sebi vedno nosi težnjo po prilagoditvi na aktualno situacijo.¹⁵ Pogoj ustrezne prilagojenosti pa je, poleg gole učinkovitosti, seveda tudi socialna sprejemljivost vedenja, ki pri nasilju radikalno umanjka. Nasilno vedenje nad drugimi se tako, ironično, praviloma izteče v še večjo »nasilnikovo« čustveno in socialno neprilagojenost.

S (socialno)psihološke perspektive lahko po teoriji (glej Muršič, 2008: 176–177) izpostavimo predvsem naslednje »potencialne dejavnike tveganja« za porajanje nasilnih čustvenih odzivov voznikov (prim. Milivojevič, 1999): očitajoče pripisovanje odgovornosti za lastna neprijetna čustva drugim udeležencem v prometu;¹⁶ voznikovo negativno etiketiranje ali celo dehumaniziranje drugih ljudi na cesti; reduciranje drugih na sredstvo ali oviro; voznikovo nezavedanje oziroma pomanjkljivo zavedanje lastnih čustev, vedenja in njegovih posledic;¹⁷

presežek ali primanjkljaj določenega čustva¹⁸ pri vozniku (na primer višek sovraštva na račun pomanjkanja spoštovanja, sočutja, čustva krivde, adekvatnega sramu); kopičenje in seštevavanje (nepredelanih oziroma neizraženih) čustev,¹⁹ ki se lahko naposled izrazijo na eksploziven način; »infantilne« čustvene reakcije, ki so po svoji kvaliteti primitivne, zelo intenzivne in razpršene;²⁰ neustreznost v kateri koli fazi »krožne emocionalne reakcije«²¹ (Milivojevič) (*zaznavanje situacije/pripisovanje pomena situaciji/pripisovanje pomembnosti situaciji/telesno doživljanje/mišljenje in izbiranje vedenjskega odziva/akcija*); kaotično oziroma nerazčlenjeno in neozaveščeno čustvovanje (*aleksitimija*);²² nagnjenost k prenosu intenzivnih neprijetnih čustev na drugo (oziroma tretjo) osebo; nagnjenost k prezrtju lastnega prispevka v konfliktnih situacijah; dojemanje sebe kot izključne žrtve;²³ splošna nagnjenost k pripisovanju slabih in zlobnih motivov drugim; enačenje čustev in vedenja,²⁴ impulzivnost (*acting out*: med doživljanjem čustva in vedenjem ni vmesne faze premisleka); prepričanje, da ni mogoče hkrati misliti in doživljati intenzivnih čustev; zane-marjanje pomembnih vidikov realnosti (perspektive drugega, posledic); nasilju naklonjena stališča.

Med posamičnimi čustvi so (tudi psihološke) raziskave v povezavi z agresivnim oziroma nasilnim vedenjem daleč najpogostejše izpostavljale jezo. Z (nasilnim) izražanjem jeze naj bi posameznik (voznik) skušal predvsem »zastrašiti« druge in jih s tem prisiliti, da se vedejo v skladu z njegovimi željami oziroma zahtevami (glej Baumeister, Bushman, 2003: 482). Z mislimi pri prometu lahko predpostavimo, da je za preprečevanje nasilnega eskaliranja konfliktnih situacij v prometu spoštljivo izražanje jeze (in drugih neprijetnih relacijskih čustev) zelo funkcionalno.

Poleg čustva jeze lahko – na podlagi Milivojevičeve teorije čustev – izpostavimo nekatera čustva, ki naj bi v specifičnih kombinacijah z zgoraj navedenimi pogoji (»potencialnimi dejavniki tveganja«) povečala verjetnost za nasilno vedenje (v cestnem prometu).

¹⁴ Za nastanek (»očitajočega«) čustva je ključno *pripisovanje odgovornosti* (za neugoden potek oziroma izid situacije) drugemu (glej Frijda, 1986; Lazarus, 1991; Scherer, 2001).

¹⁵ Cilj vsakega čustvenega odziva je prilagoditev na pomembno (čustveno) neravnovesje, ki ga je povzročila subjektova specifična mentalna obdelava stimulusne situacije (Milivojevič, 1999: 34).

¹⁶ Situacija, ko posameznik za svoja neprijetna čustva krivi druge, poveča tveganje za njegovo nasilno vedenje (Baumeister, Bushman, 2003: 484).

¹⁷ Glej Milivojevič, 1999: 63, 72.

¹⁸ Glej Milivojevič, 1999: 161.

¹⁹ Glej Milivojevič, 1999: 77–78.

²⁰ Glej Milivojevič, 1999: 84.

²¹ Prim. Moiso, 1984: 69–75.

²² Gre za »čustveno nepismenost«, ki ima doživljajsko, kognitivno, besedno in vedenjsko komponento (glej Milivojevič, 1999: 189).

²³ Seveda obstajajo situacije, ko je tako dojetje povsem upravičeno oziroma skladno z dejstvi.

²⁴ Gre za neupoštevanje dejstva, da se človeku ni treba nujno vesti na »za-čustvo-specifičen« način (na primer *sovraštvo-uničenje*) – vsa čustva lahko izrazimo na nenasilen način, imamo pa tudi možnost, da jih sploh ne izrazimo.

Pri frustraciji gre za posameznikov čustveni odziv na neizpolnitev pričakovanj oziroma na oviranje aktualne pomembne želje s strani drugega (Milivojevič, 1999: 263). Odziv naj bi bil odvisen od tega, kako (voznik) doživlja osebo, ki ga ovira (simpatija/antipatija). Posebno tvegana naj bi bila situacija, ko posameznik svojo željo (na primer priti hitro na cilj) pretvori v psevdopotrebo – iz »želim« v »moram!«. Takrat naj bi bil način izražanja frustracije in prizadevanja za uresničitev cilja bolj verjetno brezkompromisen. V ozadju tako imenovane infantilne frustracije naj bi bilo posameznikovo *ne-razlikovanje* med svojo željo in seboj kot osebo, ki pomeni, da posameznik vsako oviranje njegove želje s strani drugega doživlja na osebni način – kot izraz osebne antipatije (prav tam: 266).

Dolčas lahko razumemo kot posameznikov odziv na oceno, da v situaciji nima možnosti zadovoljiti nobene svoje pomembne želje (Milivojevič, 2008: 327). Dolgočasje je lahko (na primer v prometu) pomembna motivacijska spodbuda za angažiranje v (na primer nasilnih) ravnanjih, ki naj situacijo naredijo zanimivejšo oziroma preženejo dolgčas. Tvegano čustvo dolgčasa na cesti naj bi bilo (prav tako kot čustvo frustriranosti) povezano tudi z veliko količino časa, preživetega na cesti, oziroma s količino prevoženih kilometrov (Bone, Moven, 2006: 461).

Pri jezi gre za čustveni odziv na oceno, da drugi (na primer udeleženec v prometu) neupravičeno ogroža/ovira neko posameznikovo vrednoto, izražanje jeze pa predstavlja zahtevo po spremembi vedenja (Milivojevič, 1999: 319). Ko »jezni« posameznik v načelu ne razlikuje med *osebo kot tako* in njenim *ravnanjem*, naj bi namesto jeze (ki je po definiciji usmerjena na vedenje) izražal osebno zavračanje drugega udeleženca v prometu (*prezira* ali *sovraštvo*); prav tako pa naj bi si vsako jezo, ki jo nanj usmerijo drugi udeleženci v prometu, razlagal kot izraz prezira ali sovraštva.

Prezira se oseba, ki se šteje kot slaba (manjvredna, nevrredna), *sovraži* pa oseba, ki se ocenjuje kot zlobna (škodoželjna). Razlikovati kaže torej med agresivnostjo (tj. bolj ali manj socializiranim izražanjem jeze), destruktivnostjo (ki izhaja iz *sovraštva*) in poniževanjem (ki izhaja iz *prezira*) (prav tam: 323). Najhujše nasilje (tudi v cestnem prometu) naj bi izhajalo iz čustva sovraštva (ki teži k maščevalnemu uničenju sovražnika), pa tudi na podlagi prezira se lahko razvije brutalno nasilje, s katerim skuša posameznik (voznik) drugega prisiliti, da prizna svojo nekompetentnost in inferiornost.

Zavist se doživlja, ko posameznik oceni, da nekdo drug nezasluzeno poseduje nekaj vrednega (na primer boljši avto, privlačno sopotnico), do česar ima sam enako ali večjo pravico. To čustvo temelji na posameznikovi želji, da ne bi bil v statusno inferiorni poziciji glede na drugega (prav tam: 382). V ozadju destruktivne (nasilno izražene) zavisti naj bi bila

pogosto posameznikova zabloda, da mu drugi s statusnimi simboli, ki jih posedujejo, sporočajo, da ga prezirajo, ker je »zguba« (glej prav tam: 384).

Čustvo strahu v medosebnih interakcijah v prometu posameznik doživlja, kadar ocenjuje, da je ogrožena njegova varnost in da se sam ne more ustrezno zoperstaviti grožnji (prim. prav tam: 447). Posameznik, ki se ustraši, lahko postane v prvi fazi tudi nasilen, preden se umakne iz ogrožajoče situacije. Če pa oceni, da se ne da umakniti in da nima moči, da bi se uprl viru ogrožanja, lahko začne doživljati paniko, povezano s kaotičnim vedenjem, ki je lahko tudi destruktivno oziroma nasilno (prav tam). Strah naj bi se izražal na bolj kompleksne načine, ko je posameznik razdvojen, ko se boji samo »en del njega«, »drugi del« pa ocenjuje, da je močnejši od vira grožnje, in reagira z jezo, besom, sovraštvom. Značilno naj bi bilo, da je vedenje na podlagi take kombinacije agresivnosti, destruktivnosti in strahu pretirano intenzivno. Maksimalna uporaba sile (nasilja) naj bi bila opravičena s predstavo »enega dela sebe« o lastni nemoči (prav tam: 454–455).

Pri sovraštvu do sebe in *preziru do sebe* gre za posameznikovo doživljanje, da je zloben (samosovraštvo) ali slab (samoprezir) (prav tam: 419, 356). To se lahko po principu projekcije pretvori v sovraštvo oziroma prezir do drugih ali pa posameznik drugim pripiše, da ga sovražijo (oziroma prezirajo). V obeh primerih je tveganje za nasilno ravnanje (na primer v prometu) povečano.

Sram posameznik doživlja v situaciji, ko ocenjuje, da je pred pomembnimi ljudmi izpadel osebno neustrezno. Osramočeni posameznik (na primer voznik) lahko nasilno obračuna z domnevnim krivcem (in morda še s pričami) njegove neustrezne samoprezentacije pred pomembnimi drugimi (glej prav tam: 514). Nasilno lahko reagirajo na primer »narcisoidni« vozniki, ki so nagnjeni k dramatičnim odzivom, ko je načeta njihova idealizirana predstava o sebi (glej prav tam: 529) (na primer predstava o sebi kot neranljivem vozniku).

Potencial za nasilno vedenje v cestnem prometu je tudi v čustvu »ponosa«, pri katerem gre (po Milivojevičevi definiciji) za posameznikovo oceno, da s svojimi ravnanjem ali svojimi lastnostmi (ali na primer odličnim avtomobilom) vzbuja odobravanje pri pomembnih drugih (prav tam: 526) (slednji so lahko fizično navzoči ali pa prisotni zgolj »v duhu«). Ko ponosnemu²⁵ vozniku kdo na cesti kaže neodobravanje oziroma mu s svojim ravnanjem (na primer ignoriranjem, neupoštevanjem) oporeka superiornost, se lahko zelo občutljivo (poniževalno ali maščevalno) odzove. Ponosna oseba naj bi bila

²⁵ Vozniki naj bi čustvo ponosa doživljali predvsem v povezavi z lastno zmoglostjo voziti hitro in hkrati varno (glej Levelt po Mesken 2003: 36).

posebej občutljiva, ko je prisoten nekdo tretji (na primer v njegovem avtomobilu), ki je zanj avtoriteta. Tisti, ki pogosto doživljajo ponos, so pretirano odvisni od mišljenja drugih, zato se pri njih kronično pojavlja problem »ranjenega ponosa« (prav tam: 533), ki povečuje verjetnost nasilnega odziva.

V skupino »čustev statusne ali 'narcisistične' občutljivosti« voznikov lahko – poleg že omenjenih zavisti, sramu, ponosa – uvrstimo tudi užaljenost in kljubovanje.

Užaljenost (glej Milivojević, 2008) je posameznikov čustveni odziv na oceno, da ga drugi s svojim ravnanjem (na primer v prometu) neupravičeno podcenjuje (ali sebe preceňuje). Če so prisotne še priče, se užaljenost lahko še stopnjuje, prav tako pa tudi težnja ubraniti svojo čast. Užaljeni posameznik se po navadi odzove z jezo, lahko pa tudi s prezirom ali celo sovraštvom, kar se lahko sprevrže v nasilno uničevalno igro moči. »Užaljenost« je lastnost tistih posameznikov, ki so (pre)pogosto užaljeni, ker so preveč občutljivi za to, kako se drugi vedejo do njih, poleg tega pa ravnanju drugih pogosto napačno pripišejo žaljivost. V ozadju užaljenosti naj bi bil po navadi problem v tem, da sebe premalo spoštujejo.

Kljubovanje (prav tam) je čustvo, ki ga posameznik doživlja, kadar meni, da drugi z neko svojo zahtevo ali pričakovanjem izraža nespoštovanje do njega. Na to se odzove v smislu: »Kdo pa misliš, da sem jaz!?« ali: »Kdo pa misliš, da si ti!?« Prepogosto kljubujejo tisti (na primer vozniki), ki niso gotovi vase oziroma v svoj položaj in so pretirano odvisni od tega, kako se bodo do njih vedli drugi. V svoji preobčutljivosti drugim (na primer voznikom) pogosto napačno pripišejo, da so do njih nespoštljivi, pokroviteljski. Kljubovalni posamezniki so preveč odvisni od upiranja drugim. Kljubovalno upiranje se lahko v interakciji seveda stopnjuje do nasilja (na primer v prometnih situacijah).

Nasilno ravnanje voznikov je lahko torej izraz različnih čustev, ne samo jeze (oziroma besa kot afekta jeze), kot neustrezno implikira sporna (in nekonsistentno uporabljana) sintagma *road rage*, ki se zdi zavajajoča, nezadostno operacionalizirana in poenostavljajoča (glej na primer Smith, Waterman, Ward: 2006: 400).

5 Fenomenologija čustvenih odzivov

Ob pristopih, ki čustva (voznikov) obravnavajo kot spremenljivke (odvisne, neodvisne, posredujoče), nas posebej zanimajo pristopi, ki se zavzemajo za (bolj fenomenološko) preučevanje čustva kot »živete izkušnje« (*lived experience*) (na primer Denzin, 1990: 109, Katz, 2002).

Katz pri preučevanju porajanja čustvenih odzivov v različnih življenjskih kontekstih upošteva vsakokratno strukturo

socialne interakcije (ki naj bi pogojevala specifična čustva), od katere so interakcijski partnerji odvisni (in ki jo *tiho analizirajo*) (Katz, 1999: 29). Med primeri iz sodobnega vsakdanjega življenja navaja situacijo vožnje z avtomobilom, ki jo označuje kot »neumen« način premikanja po javnem prostoru, saj naj bi izrazito omejevala *izrazne zmožnosti*²⁶ (zato neartikuliranih) voznikov in ustvarjala neskončno število dvoumnih oziroma nejasnih trenutkov (ter s tem omogočala, da vozniki projicirajo lastne vsebine – na primer ponižujočo situacijsko omejenost oziroma nezmožnost – v nedefinirano situacijo in v druge udeležence v prometu). Čustveni odzivi voznikov naj bi bili tako šablonsko grozni (agresivni, destruktivni, nasilni) prav zaradi strukture njihove medsebojne interakcije, ki jo vsiljuje situacija vožnje z avtomobilom (prav tam: 30). Sama situacija vožnje in srečevanja z drugimi vozniki naj bi izzivala agresivne čustvene odzive, bes, globoke zamere, sovražnost in maščevalnost.²⁷ Katz ugotavlja, da vozniki z nasilnimi odzivi v prometu po eni strani priznavajo, po drugi pa skušajo kompenzirati oziroma preseči *ponižanje* zaradi lastnega položaja v strukturi situacije vožnje, v kateri so razmeroma nemočni, ranljivi, nezmožni, izrazno omejeni, frustrirani, pogosto spregledani, neupoštevani, ogroženi in nespoštljivo, žaljivo, krivično, brezčutno, brezobzirno obravnavani od drugih voznikov (prav tam: 317).

Čustveno vzburjeni voznik ima – po Katzu – praktični cilj, namreč odkriti način, kako priti iz situacije, v kateri se doživlja zatiranega in razvrednotenega (prav tam: 59). Pogosto se odzove dramatično, senzacionalistično, maščevalno, žaljivo, nasilno, drugega hoče naučiti lekcije, ga javno ponižati in razkrinkati kot nemoralnega (sebe pa povzdigniti) in mu »povzročiti« neprijetno občutenje; na ta način skuša transformirati lastna neprijetna čustva, opozarja Katz.²⁸ Druga stran se lahko odzove na podoben način, in krog se sklene. Voznika pa s tem nehoti priznata (in se hkrati trudita zanikati), da sta njuni čustveni življenji (in situacijski identiteti) prepleteni oziroma da se ne moreta upreti čustvenemu vplivu drugega, subtilni invazivni odvisnosti od drugega. Tako priznanje naj bi – ironično – naposled prispevalo k pomiritvi njune prizadetosti.²⁹ (Glej Katz, 1999: 65, 69.)

²⁶ Zmožnost izražanja lastnega razumevanja in namenov drugim voznikom je pri vožnji z avtomobilom resno oslABLJENA (Katz, 1999: 24).

²⁷ Čustveni odzivi voznikov naj bi pogosto imeli vsebino razrednih družbenih dimenzij (nemalokrat ljudje na primer fantazirajo o tem, kako bi s trkom uničili avtomobil bogataša) (glej Katz, 1999: 40).

²⁸ Zdaj ni nič več impotentna žrtev, ampak prijetno vznemirjen (in naposled običajno pomirjen) opazovalec lastne uprizoritve dramatične kreacije moralnega zmagovalca (glej Katz, 1999: 70).

²⁹ Neprijetna čustva naj bi pogosto prenehala kontrolirati doživljanje voznika šele, ko voznik vidi, da mu uspeva oblikovati neprijetna čustva nasprotne strani; običajno pa naj bi se neprijetna čustva razpršila kmalu potem, ko se posameznik vrne v tok svojih drugih, siceršnjih življenjskih projektov (zlasti če ima v teh drugih kontekstih socialno pomembne in cenjene vloge) (glej Katz, 1999: 69).

Vozniki naj bi bili posebej občutljivi, ker se z avtomobilom – kot ugotavlja Katz (prav tam: 33) – prepletejo v neločljivo celoto (to naj bi bil pogoj za učinkovito vožnjo):³⁰ identiteti voznika in avtomobila se prepleteta; voznik se senzualno zlije z avtomobilom in poljem, ki ga zaznava – dobimo humaniziran avtomobil in avtomobilizirano osebo. Voznik odnos drugih do njegovega avtomobila dojema kot odnos do njega samega, trdi Katz. Če se kdo vrine predenj oziroma mu odvzame prednost, to lahko doživi (glede na svojo avtomobilizirano identiteto) kot svojevrstno osebno amputiranost. Kakor koli, incidente v prometu naj bi voznik praviloma doživljal kot neprijetne motnje njegove *tihе utelešene prepletenosti* z avtomobilom in neposrednim okoljem (katero želi obraniti oziroma povrniti) (prav tam: 41). Vemo, da vozniki svoj avtomobil pogosto doživljajo podobno kot domačo dnevno sobo, kot varno zatočišče in morda kot estetsko popoln osebni prostor. Zato ne preseneča, da se na nespoštljiv³¹ odnos do tega »svetega« prostora voznik pogosto odzove s čustvom užaljenosti, ker drugi vozniki njegov avtomobil dojema kot neosebno stvar, ne pa kot del njega. Ne gre za zamero, ker bi jih drug voznik s svojim ravnanjem žalil kot posameznike – problem je ravno v tem, da je bil drugi premalo oseben, indiferenten, ravnodušen (prav tam: 45).

Vožnja z avtomobilom naj bi imela – poleg situacijskega pomena – vselej tudi pomene oziroma relevantnost za voznikovo življenje in njegovo identiteto onkraj trenutne situacije. Ti presežni pomeni situacije (ki drugim voznikom običajno ne morejo biti poznani)³² naj bi bili močno vplivne čustvene spodbude (prav tam: 33). Določeno frustrirajočo ali konfliktno situacijo lahko voznik na primer dojema kot hudo grožnjo kakšnemu svojemu pomembnemu projektu ali svoji (morda grandiozni) predstavi o samem sebi (na primer kot izjemno iznajdljivem vozniku) ali pa kot ogrožanje njegove privatne lastnine oziroma posvečenega, popolnega prostora (in morda edinega, doslej vselej varnega zatočišča). Mogoči so – trdi Katz – tudi primeri, ko prizadeti posameznik v določeni prometni situaciji impulzivno zaključi, da mu je bila odvzeta zadnja bilka za spoštovanja vredno članstvo v družbi.³³ (Glej Katz, 1999: 37–47, 325.)

³⁰ Prepletenost s predmeti (in svojevrstna samopozaba) je nujni pogoj za kompetentno uporabljanje teh predmetov, na primer avtomobil mora postati voznikova naravna koža (Katz, 1999: 41, 42).

³¹ Seveda je težko predvideti, katera ravnanja bo voznik zanesljivo (ali sploh) dojel kot nespoštljiva, obstajajo namreč individualne razlike v merilih, občutljivosti (v odvisnosti od psihološkega referentnega okvirja posameznika).

³² Včasih se tega transcendentnega pomena (in pomembnosti) situacije posameznik niti sam ne zaveda (glej Katz, 1999: 5, 37).

³³ V prometu je posebej izrazito vidno, kako hitro in zlahka lahko posameznik minorne spremembe svojega položaja v interakciji doživi kot nosilke najsposobnejše pomembnosti za njegovo celotno življenje, sporočila drugega, s katerim pride v konflikt, pa razume kot živ-

Vožnja z avtomobilom ima – ob instrumentalno-racionalnih motivih – tudi globljo čustvenosimbolično motivacijo oziroma funkcije, kot so samoizražanje, statusno pozicioniranje, doživljanje moči, nadzora, superiornosti, svobode (glej na primer Steg, Vlek, Slotegraff, 152–153). Lahko si predstavljamo, da v neugodnih strukturnih okoliščinah siceršnjega vsakdana voznikom avtomobil in vožnja pogosto pomenita enega redkih prostorov avtonomije in možnosti samopotrjevanja (v globalizirani kulturi, kjer so najrazličnejše samopotrditve oziroma »dosežki« imperativ in merilo posameznikove vrednosti). Te dobrine so nemalokrat pripravljene braniti tudi z nasiljem, ko ocenijo, da jih drugi zavestno in namerno ogroža oziroma nespoštljivo obravnava (zlasti ko v takem ravnanju kljub njihovim signalom vztraja in še stopnjuje agresivnost).

Iz fenomenološkega zornega kota lažje razumemo, da je nasilni čustveni odziv domala vselej razpoložljiva, zapeljiva in instantna praktična alternativa *samoobvladanemu in samokritičnemu reflektiranju* različnih vidikov in implikacij konfliktnih situacij v prometu (slednje bi verjetno bistveno zmanjšalo število prometnih nesreč). Čustveni odzivi voznikov so očitno odvisni od njihovih interpretacij situacij, v katerih se znajdejo. Gre za bolj ali manj ozaveščene odzive na to, kaj neka situacija subjektivno pomeni v aktualnem trenutku in kako je povezana z voznikovim življenjem. Katz nam sugerira (1999: 6), da torej ne gre samo za to, kar se dogaja »tukaj in zdaj«, temveč tudi za to, kakšno zvezo ima to s »tam in takrat« (s siceršnjim življenjem, osebnimi vrednotami, pomembnimi projekti in odnosi).

Katz je opozoril na napore voznikov, da izkoristijo vsa razpoložljiva izrazna sredstva za potrebe svojega (moralističnega projekta) obračunavanja z drugimi vozniki. Na vsak (tudi ekscesen) način hočejo doseči, da bi jih drugi slišal, videl, upošteval, priznal, da obstajajo (prav tam: 28–28). Kazanje sredinca je paradigmatična metafora voznikovega besa oziroma gneva. S to gesto (invazivne simbolične falične penetracije v svet drugega) voznik učinkovito in najhitreje povzame poanto svojega sporočila (prav tam: 62–63).

Pomembna spodbuda za besen odziv naj bi bila kombinacija ogrožajočega ravnanja drugega voznika in njegovo ignorantsko nadaljevanje vožnje (brez opravičila), kot da se ni nič zgodilo. Ironija je v tem, da se besni voznik z divjim odzivom pogosto spravi v veliko bolj tvegano situacijo od originalne situacije, na katero se je odzval (prav tam: 22). Med pomembni-

ljenje, sporočila drugega, s katerim pride v konflikt, pa razume kot generalizirane izjave absolutnega prezira oziroma nespoštovanja. Z nasilnim odzivom naj bi se tako boril tudi proti priznanju nečesa groznega o sebi (in lastni vrednosti). (Glej Katz, 1999: 326, 331.)

mi dejavniki za nastanek nasilnih čustvenih odzivov voznikov Katz izpostavlja tudi »percepcijo asimetričnega zavedanja«, ko voznik ugotavlja, da je sam bistveno bolj pozoren in kompetenten voznik od številnih drugih, ki pa ne cenijo njegove vpludne pripravljenosti na prilagajanje njihovi omejenosti in neustreznosti (prav tam: 29). Mera tolerance je – v kontekstu frustrirajoče jalovosti lastne superiornosti – lahko hitro polna, odziv pa buren. Katz (prav tam: 20) omenja še »rutinsko produkcijo nejevere« (v zvezi z ravnanjem drugih) in značilne fraze: »Pa ne morem verjeti!« ali: »Pa saj to ni res!«, »Pa kako lahko človek naredi kaj takega?!!« Presenetljivo je, da vozniki prav te fraze ponavljajo dan za dnem in se nikoli ne nehajo čuditi oziroma kazati osuplosti. Ogorčeni vozniki se ob tem vedejo kot laični sociologi in – da bi osmislili ravnanje drugih voznikov – uporabljajo razne demografske variable, stereotipne in posplošujoče negativne karakterizacije (tipiziranje, etiketiranje).³⁴ Da bi ujeli čim več podrobnosti, informacij o drugem (tip avtomobila, grb na registrski tablici, voznikov obraz, obleka ...), se poslužujejo tudi kočljivih, agresivnih, tveganih manevrov (prav tam: 52, 59).

S pravkar predstavljene fenomenološke perspektive je agresivno (ali celo destruktivno) obračunavanje voznikov na cesti oblika socialne interakcije, nasilno ravnanje pa svojevrsten pragmatični, pripovedni³⁵ projekt in pomenljivo³⁶ sredstvo za doseg želenega (na primer ubranitve časti). Voznik reaktivno skonstruira dramo in specifično moralno filozofijo, ki naj bi (po možnosti pred pričami!)³⁷ legitimirala njegovo »nasilno« ravnanje v razmerju do (neustreznega, slabega ali zlobnega) drugega voznika. To naj bi omogočilo transformativni proces – od *porajanja* neprijetnih čustev antipatije (znak neadaptiranosti na ravnanje drugega voznika) do njihovega »ugašanja« (znak ponovne vzpostavitve skladnosti med seboj in okoljem) (prim. Milivojević, 1999: 34).

³⁴ Katz (prav tam: 52) opisuje mentalne akrobacije, ki si jih razburjeni vozniki privoščijo v procesu presojanja situacije, ko delajo vrtoglave skoke od posameznih stvari, ki jih opazijo pri drugem vozniku, k sociološko formuliranim razlagam splošnih patologij v družbi. Njegovi očitki so naposled usmerjeni k vsem slabim ali zlobnim voznikom na svetu oziroma k vsem ljudem »tega tipa«. To naj bi mu omogočalo, da v polni meri razvije in izrazi svoj bes oziroma gnev.

³⁵ Nasilno vedenje naj bi govorilo (čustveno nasičeno) zgodbo o medosebni interakciji (glej Katz, 1999: 47).

³⁶ Nasilje ima koherenten, zgovoren interakcijski pomen, ki se ga da razumeti (Katz, 20002: 260).

³⁷ Pogosto poskuša pritegniti priče in uprizoriti herojsko dramo obče pomembnosti pred univerzalnim občestvom (Katz, 1999: 48).

6 Družbeni dejavniki nasilnih čustvenih odzivov

Že v uvodu smo opozorili na širši družbeni kontekst nasilnih ravnanj na podlagi čustev v cestnem prometu. Sodobni globalizirani »duh časa« strukturno in kulturno izziva tvegana čustva ter spodbuja nasilno pozunanjenje čustev nasploh (torej ne samo v prometu). Večina ljudi je postavljena v neugoden, negotov, čustveno nespodbuden strukturni položaj, mnogi od teh pa so prikrajšani celo za najbolj elementarne, bistvene vire za golo preživetje. Young (2003: 408) opozarja, da je danes večina ljudi bodisi strukturno izključena bodisi frustrirajoče in nestabilno strukturno vključena. Z drugimi besedami, malokdo je zaščiten pred ekonomskimi, ontološkimi, identitetnimi in drugimi negotovostmi ter pred zahtevami vsakodnevnega odrekanja, žrtvovanja in samoomejevanja. Praktično nihče pa ni izključen iz nabora naslovnikov zapeljivih sporočil globalizirane kulture, ki slikajo »itak ultimativni« način življenja (domnevno vsem dosegljiv). Najbolj problematična – z vidika tveganja za razvoj nasilnih čustvenih odzivov – naj bi bila ravno kombinacija posameznikove kulturne integritete in njegovega neugodnega oziroma nezadovoljujočega strukturnega položaja (glej prav tam 389–408).

Čustvena netiva nespoštivega obravnavanja soljudi (na primer v cestnem prometu) so torej neločljivo povezana z ustaljenim delovanjem oziroma ureditvijo družbe, ki ljudem določa neustrezne objektivne pogoje vsakdanjega življenja in jih nepretrgoma nagovarja s problematičnimi, perfidnimi ideološkopropagandnimi sporočili. Med slednjimi je tudi ekstremno pogojevanje posameznikove vrednosti s socialnim oziroma družbenim statusom, kot ga dosega po merilih prevladujoče globalizirane kulture (glej Muršič, 2008: 204–205).

Vsakodnevno življenje je danes za večino ljudi čustveno izrazito obremenjujoče in demoralizirajoče, morda zlasti zato, ker so pogoji in načini življenja ljudi bistveno heteronomno določeni, kar pomeni, da je praktično nemogoče uresničevati kulturno posredovane aspiracije, še manj pa živeti življenje po svoji (avtonomno prirojeni) meri. Kanduč opozarja (2007: 413), da je – z vidika progresivnega dela postmoderne kulture – ključno moralno načelo prav posameznikova pravica do avtonomnega določanja lastne eksistence. Ravno v tem smislu pa je večina ljudi dandanes najbolj prikrajšana (na številnih ključnih prizoriščih vsakdanjega življenja). Take okoliščine so vse prej kot spodbuda ljudem, da bi sebe in druge spoštljivo, nenasilno obravnavali kot subjekte človekovih pravic – torej zares kot ljudi.

Med ključnimi rutinskimi življenjskimi stresorji sodobnega človeka lahko (v maniri kritične kriminologije) za primer izpostavimo »heteronomno delo«, ki se kot upoštevanja

vreden dejavnik pojavlja tudi v empiričnih študijah o nasilju na cestah. Na primer Hoggan in Dollard (2007) sta ugotovila, da tisti, ki se – glede na vloženi trud – doživljajo prikrajšani na delovnem mestu (na primer zaradi prenizkega statusa, slabe plače ali prekarnosti/brezperspektivnosti zaposlitve), pogosteje doživljajo intenzivno jezo med vožnjo (prav tam: 1286). Med dejavniki tveganja za razvoj pogoste in intenzivne jeze (ter drugih neprijetnih čustev voznikov) pa je treba – poleg navedenega nezadovoljstva na delovnem mestu – seveda omeniti tudi brezposelnost in nasploh ekonomske pritiske v sodobni družbi (glej na primer Novaco, 1993).

7 Zaključek

Pogoj za sistemsko zmanjševanje in učinkovito preprečevanje medosebnega nasilja so po navadi radikalne ter obsežne strukturno-kulturne družbene spremembe (Fattah, 2003: 780). V interesu zmanjševanja nasilnega ravnanja voznikov avtomobilov je zato smiselno kriminološko raziskovati predvsem družbene makrookoliščine, ki izzivajo tvegane čustvene odzive v cestnem prometu. Stremeti kaže k takim (socialno pravičnejšim, povezovalnim, vključujočim) značilnostim globalizirane družbe, ki bodo – med drugim – spodbujale drugačno kulturo ravnanja na cestah (ali na primer na parkiriščih, kjer pogosto prihaja do nekultiviranih načinov soočanja s konflikti v zvezi s parkirnim prostorom).

Družbeno ustaljeno in splošno razširjeno zaželeno ravnanje na cestah je verjetno pričakovati le v kontekstu siceršnjih dosledno spoštljivih, empatičnih in solidarnih odnosov med ljudmi v zasebnih in javnih sferah. Aktualne značilnosti sodobne družbe takim odnosom žal niso naklonjene. V družbah, kjer so nasilni odnosi med ljudmi nekaj vsakdanjega (sistemsko pogojenega), pa pravzaprav ne gre pričakovati občutnejšega zmanjšanja nasilnega ravnanja ljudi (glej Elias, 2001: 380, 294).

Kljub vsemu naj bi si vsakdo sam prizadeval za razvijanje take lastne omikanosti, ki bo lahko vztrajala tudi v takih objektivnih družbenih okoliščinah, ki niso v prid spoštljivim odnosom med ljudmi. Z zadostno mero ozaveščenosti se da – razmeroma neodvisno od objektivnega zunanje konteksta – narediti razvojni korak v smeri večje civiliziranosti lastnega čustvenega odzivanja oziroma razvijanja lastnih zmožnosti za nenasilno ravnanje. S tem lahko nezanesljivo povečamo verjetnost, da tudi družba kot celota stori strukturni in kulturni civilizacijski premik (k »emocionalni pismenosti« – Steiner, 2007).

Elias (prav tam) sicer predpostavlja drugačno zaporedje: spremenjeno (manj nasilno) čustveno odzivanje ljudi naj bi bilo posledica spremenjenih strukturnih značilnosti družbe.

Mi pa opozarjamo na »možnost, da posameznik tudi v neugodnih družbenih pogojih *proaktivno* poskuša živeti in zagovarjati tako nenasilno kulturo (čustvenega odzivanja), ki lahko prispeva k drugačni strukturi in prevladujoči kulturi družbe«. (Muršič, 2008: 214). Tako ozaveščeno delovanje posameznika (na primer na cesti) predpostavlja (poleg moralne) tudi »čustveno reflektivnost« in »čustveno samodoločenost«, torej posameznikovo ozaveščenost in avtonomnost (tj. relativno neodvisnost od nespodbudnih zunanjih pogojev) v razmerju do lastnih čustev oziroma čustvenih odzivov (prav tam: 222).

V (posrednem) prizadevanju za varnost in drugačno kulturo na cestah se je torej smiselno osredotočiti tako na zagotavljanje strukturnih (družbenih) možnosti kot tudi čisto osebnih zmožnosti za ustaljeno prakticanje alternativne kulture medsebojnega občevanja. Merimo na tako splošno kulturo, ki bi – z afirmiranjem ideje o pravici vsakega človeka do spoštljivega obravnavanja – omejevala razvoj tveganih čustev medsebojne antipatije (zlasti *prezira* in *sovraštva*), oziroma če smo bolj realni, vsaj nasilno izražanje takih čustev. Tako kulturo kaže krepiti na vseh ravneh pedagoških,³⁸ andragoških in medijsko ozaveščevalnih³⁹ procesov. Posebej seveda v okviru usposabljanja prihodnjih voznikov avtomobilov, ki naj bi zajemalo razvijanje socialnih in čustvenih kompetenc, vključno z zmožnostjo predvidevanja in ustreznega interpretiranja ravnanja drugih udeležencev prometa (Mesken, 2006: 129) ter ustreznega čustvenega odzivanja na njihova ravnanja.

Literatura:

1. Asbridge, M., Smart, R. G., Mann, R. E. (2003). The "homogamy" of road rage: Understanding the relationship between victimisation and offending among aggressive and violent motorists. **Violence and Victims**, 18, str. 517–531.
2. Barbalet, J. M. (2002). Moral indignation, class inequality and justice: An exploration and revision of Ranulf. **Theoretical Criminology**, 6(3), str. 279–297.
3. Baumeister, R. F., Bushman, B. (2003). Emotions and Agressiveness. V: Heitmeyer, W., Hagan, J. (ur.), **International Handbook of Violence Research**. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht/Boston/London, str. 479–493.
4. Ben-Ze'ev, A. (2003). The Logic of Emotions. V: Hatzimoysis, A. (ur.), **Philosophy and the Emotions**. Cambridge University Press, Cambridge, str. 147–162.
5. Bone, S. A., Mowen, J. C. (2006). Identifying the traits of aggressive and distracted drivers: a hierarchical trait model approach. **Journal of Consumer Behaviour** 5, str. 454–464.
6. Chapman, P., Evans, J., Crundall, D., Underwood, G. (2000). Anger and aggression in driving and non-driving contexts. V: **Proceedings of the International Conference on Traffic and Transport Psychology**, Berne, Switzerland, 4-7 september 2000.

³⁸ Glej Zabukovec, 2007.

³⁹ Glej Divjak, 2007.

7. Dahlen, E. R., White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. **Personality and Individual Differences** 41, str. 903–915.
8. De Haan, W., Loader, I. (2002). On the emotions of crime, punishment and social control. **Theoretical Criminology**, 6(3), str. 243–253.
9. Deffenbacher, J. L., White, G. S., Lynch, R. S. (2004). Evaluation of two new scales assessing driving anger: The Driving Anger Expression Inventory and the Driver's Angry Thoughts Questionnaire. **Journal of Psychopathology and Behavioural Assessment**, 26(2), str. 87–99.
10. Deffenbacher, J. L., Richards, T. L., & Lynch, R. S. (2004). Anger, aggression, and risky behavior in high anger drivers. V: J. P. Morgan (ur.), **Focus on aggression research**. Hauppauge, Nova Science Publishers, New York.
11. Denzin, N. K. (1990). On Understanding Emotion: The Interpretive-Cultural Agenda. V: Kemper, T. (ur.), **Research agendas in the sociology of emotions**. State University Press, Albany, str. 85–115.
12. Divjak, M. (2007). Medijske kampanje. V: Zabukovec, V. (ur.), **Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu**. Filozofska fakulteta, Ljubljana, str. 81–128.
13. Elias, N. (2001). **O procesu civiliziranja - Drugi zvezek: Spremembe v družbi. Osnutek teorije civiliziranja**. *cf., Ljubljana.
14. Fattah, E. A. (2003). Violence against the Socially Expendable. V: Heitmeyer, W., Hagan, J. (ur.), **International Handbook of Violence Research**. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht/Boston/London, str. 767–784.
15. Frijda, N. (1986). **The Emotions**. Cambridge University Press, Cambridge.
16. Hemenway, D., Vrinotis, M., Miller, M. (2006). Is an armed society a polite society? Guns and road rage. **Accident Analysis and Prevention**, 38, str. 687–695.
17. Hindelang, M., Gottfredson, M., Garofalo, J. (1978). **Victims of personal crime: An empirical foundation for a theory of personal victimization**. MA: Ballinger, Cambridge.
18. Hoggan, B. L., Dollard, M. F. (2007). Effort-reward imbalance at work and driving anger in an Australian community sample: Is there a link between work stress and road rage? **Accident Analysis and Prevention**, 39, str. 1286–1295.
19. Jacoby, R. (1981). **Družbena amnezija: Kritika sodobne psihologije od Adlerja do Lainga**. Cankarjeva založba, Ljubljana.
20. James, L., Nahl, N., 2000. **Road Rage and Aggressive Driving**. Prometheus, Amherst, New York.
21. Kanduč, Z. (1999). **Kriminologija: (Stran)poti vede o (stran)poteh**. Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, Ljubljana.
22. Kanduč, Z. (2007). **Logika sprememb in razvojne težnje (ne)formalnih nadzorstvenih mehanizmov (v postmodernem družbenem kontekstu)**. Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti, Ljubljana.
23. Katz, J. (1988). **Seductions of Crime: Moral and Sensual Attractions in Doing Evil**. Basic Books, New York.
24. Katz, J. (1999). **How Emotions Work**. University of Chicago Press, Chicago.
25. Katz, J. (2002). Social ontology and research strategy. **Theoretical Criminology**, 6(3), str. 255–278.
26. Kölbel, R. (2003). Violence on the Roads. V: Heitmeyer, W., Hagan, J. (ur.), **International Handbook of Violence Research**. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht/Boston/London, str. 923–936.
27. Lajunen, T., Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. **Accident Analysis and Prevention**, 33, str. 243–255.
28. Lawton, R., Nutter, A. (2002). A comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations. **British journal of psychology**, 93, str. 407–423.
29. Lazarus, R. S. (1991). **Emotion and Adaptation**. Oxford University Press, New York.
30. Lupton, D. (2002). Road rage: drivers' understandings and experiences. **Journal of Sociology** 38, str. 275–290.
31. Mann, R. E., Zhao, J., Stoduto, G., Adlaf, E., Smart, R. G., Donovan, J. E. (2007). Road Rage and Collision Involvement. **American Journal of Health Behavior**, 31(4), str. 384–391.
32. Matza, D. (1964). **Delinquency and Drift**. John Wiley, New York.
33. Mesken, J. (2003). **The role of emotions and moods in traffic**. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Leidschendam.
34. Mesken, J. (2006). **Determinants and consequences of drivers' emotions**. Disertacija. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Leidschendam.
35. Merton, R. K. (1968) **Social Theory and Social Structure**. The Free Press, New York.
36. Milivojević, Z. (1999). **Emocije: psihoterapija i razumevanje emocija**. Prometej, Novi Sad.
37. Milivojević, Z. (2008). **Emocije: razumevanje čustev v psihoterapiji**. Psihopolis institut, Novi Sad.
38. Miller, M., Azrael, D., Hemenway, D., Solop, F. I. (2002). Road rage in Arizona: armed and dangerous? **Accident Analysis and Prevention** 34, str. 807–814.
39. Muršič, M. (2008). **Strukturne kontingence emocionalne fenomenologije medosebne nasilnosti**. Disertacija, Pravna fakulteta v Ljubljani, Ljubljana.
40. Novaco, R. W. (1991). Aggression on roadways. V: R. Baenninger (ur.), **Targets of violence and aggression**. Elsevier, Amsterdam, str. 253–326.
41. Parker, D., Lajunen, T., & Summala, H. (2002). Anger and aggression in three European countries. **Accident Analysis and Prevention**, 34, str. 229–235.
42. Polič, M. (2007). Človek – dejavnik prometne varnosti. V: Zabukovec, V. (ur.), **Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu**. Filozofska fakulteta, Ljubljana, str. 23–79.
43. Roberts, L.D., Indermaur, D. W. (2008). The "Homogamy" of Road Rage Revisited. **Violence and Victims**, 23(6), str. 758–772.
44. Schachter, S. (1966). The interaction of cognitive and physiological determinants of emotional state. V: C. D. Spielberger (ur.), **Anxiety and Behavior**. Academic Press, New York.
45. Sharkin, B. S. (2004). Road Rage: Risk Factors, Assessment, and Intervention Strategies. **Journal of Counseling and Development**, 82(2), str. 191–198.
46. Smith, P., Waterman, M., Warde, N. (2006). Driving aggression in forensic and non-forensic populations: Relationships to self reported levels of aggression, anger and impulsivity. **British Journal of Psychology**, 97, str. 387–403.
47. Steg, L., Vlek, C., Slotegraaf, G. (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. **Transportation Research Part F**, str. 151–169.
48. Steiner, C. (2007). **Školovanje srca – učenje emocionalne pismenosti**. Psihopolis Institut, Novi Sad.

49. Šadl, Z. (1999). **Usoda čustev v zahodni civilizaciji**. Znanstveno in publicistično središče, Ljubljana.
50. Tillman, W. A., Hobbs, G. E. (1949). The accident-prone automobile driver: A study of the psychiatric and social background. **American Journal of Psychiatry**, 106, str. 321–331.
51. Yochelson, S. in Samenow, S. E. (1976). **The Criminal Personality** (vol. 1). Jason Aronson, New York.
52. Young, J. (2003). Merton with energy, Katz with structure: The sociology of vindictiveness and the criminology of transgression. **Theoretical Criminology**, 7(3), str. 389–414.
53. Wells-Parker, E., Ceminsky, J., Hallberg, V., Snow, R. W., Dunaway, G., Guiling, S., Williams, M., Anderson, B. (2002). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. **Accident Analysis and Prevention**, 34, str. 271–278.
54. Zabukovec, V. (2007). Izobraževanje otrok za prometno varno vedenje. V: Zabukovec, V. (ur.), **Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu**. Filozofska fakulteta, Ljubljana, str. 129–154.
55. Zlender, B. (2007). Prometna varnost. V: Zabukovec, V. (ur.), **Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu**. Filozofska fakulteta, Ljubljana, str. 11–22.

Violent behaviour and emotions of car drivers

Mitja Muršič, Ph. D. in Criminology, Institute of Criminology at the Faculty of Law, University of Ljubljana, Poljanski nasip 2, 1000 Ljubljana, Slovenia

The paper describes the great variety of emotions present in the violent conduct of car drivers and highlights the broader social determinants and consequences of »violent emotional reactions« in road traffic and their implications for road traffic safety. The author advocates the systemic reduction of aggressive and destructive conduct of drivers, which requires a structural strengthening of the culture of interpersonal respect in all areas of everyday life. From the criminological point of view, the author argues in favour of a friendlier society, which would be more socially inclusive, integrative, fairer and (therefore) safer in all regards. He highlights the socio-psychological aspects of specific emotional risk factors for violent behaviour and justifies the need for making drivers »emotional literate«. By making progress on the developmental scale of emotional awareness, car drivers would be more aware of causes, consequences and the phenomenology of emotional responses in traffic. Drivers would thus manage to cope with their emotions in a more constructive way (non-violently and safely). The selection of contents and skills that must be acquired in the process of obtaining a driving licence could be completed with the development of the social and emotional skills of the future drivers.

Key words: violence in road traffic, emotions, car drivers, road traffic safety

UDC: 316.647.3 : 656.1