

»Človeški dejavnik« prometne (ne)varnosti: družbena zaželenost, delovno okolje in osebnost

Nina Peršak*

Tema prispevka je »človeški dejavnik« prometnih nezgod in nevarne vožnje. Poleg dejavnikov, kot so slabo stanje cest, neustrezna signalizacija, prometni zamaški, uporaba telefona med vožnjo, hiter tempo glasbe, ki jo poslušamo, ipd., so cestnoprometna agresivnost in drugi psihološki vzgibi voznikov eden izmed pomembnejših dejavnikov cestne nevarnosti. Prispevek se najprej podrobneje ustavi pri vprašanju definicije agresivne vožnje oziroma tipih take vožnje in ugotavlja, da so številne opredelitve nejasne, preohlapne in pravno sporne. V nadaljevanju poskuša članek odgovoriti na vprašanje, zakaj človek, ki ga nekateri označujejo za »najšibkejši člen v prometnem sistemu«, pomeni tolikšno tveganje in kateri vozniki pomenijo večje tveganje kot drugi. Pri tem analizira dejavnik družbene zaželenosti, ki narekuje vse hitrejšo vožnjo na cesti, tako pri mladih, ki iščejo odobravanje vrstnikov, kot pri odraslih, saj družba tovrstno ravnanje občuduje. Prispevek podrobneje obravnava agresivnost voznikov, ki izvira iz same osebnosti voznikov, na primer njihove nagnjenosti k jezi, in se dotakne tudi slovenskega nacionalnega osebnostnega profila kot podlage za cestno deviantnost. Posveti pa se tudi agresivnosti voznikov, izhajajoče iz vsakodnevnih frustracij, ki jih vozniki doživljajo na delovnem mestu in se kasneje prepogosto prelijejo v agresivno vožnjo. Sklepne misli so namenjene preventivi, ki črpa iz socialnopsihološkega znanja, ki je v dosedanjih preprečevalnih (bolj ali manj kaznovalnih) ukrepih ostajalo v veliki meri prezrto.

Ključne besede: promet, varnost, socialna psihologija, agresivnost, nasilje, predrzna vožnja, preventiva, cestni bes, delovno okolje.

UDK: 614.8 : 656.1 + 316.613

1 Uvod

Prometne nesreče in cestni kriminal, ki so pogosto posledice t. i. cestnega besa (*road rage*), resno ogrožajo cestno varnost. V Sloveniji je stanje precej problematično, kar priznavajo tudi številne državne institucije. Ministrstvo za notranje zadeve je ureditev stanja na cestah in povečanje cestne varnosti tako postavilo kot eno svojih prioritet. Toda stanje je zaskrbljujoče tudi onstran slovenskih meja, države pa se s problemom soočajo na različne načine. V Severni Irski so na primer tako (kurativno) pred kratkim v okviru Pravnškega društva Severne Irske predstavili t. i. *Claims Advice Service* – storitev, katere namen je olajšati osebi, ki je bila udeležena v prometni nesreči, da takoj stopi v stik z odvetnikom. Društvo je razvilo tudi t. i. odvetniško kartico; velika je toliko, da gre v denarnico, na njej pa je na eni strani zapisana kontaktna

številka odvetnika ali odvetniške družbe, na drugi strani pa je navedenih nekaj nasvetov, kako ravnati v primeru prometne nezgode (Law Societies' Joint Brussels Office, 2010: 3). S preventivo, ki je običajno boljša od kurative, se v Sloveniji ukvarjajo tako ministrstvo za promet¹ in za notranje zadeve, policija in DARS kot različne stroke, na primer prometno inženirstvo, ki med drugim preučuje učinkovitost postavljanja prometnih znakov in druge prometne infrastrukture. Raziskovalno so se s tematiko veliko ukvarjali psihologi (glej na primer Baloh *et al.*, 1983, Polič *et al.*, 1996, Zabukovec *et al.*, 2007), na področju kriminologije pa je bilo prometno nasilje do zdaj precej neraziskano. O drugih vrstah nasilja ali nasilju na splošno je bilo seveda že veliko napisanega – nasilje in kriminaliteta sta navezadnje osrednja raziskovalna objekta kriminologije kot vede –, konkretno nasilje v prometu in agresivnost voznikov pa doslej nista vzbudila veliko kriminološke pozornosti.²

* Nina Peršak, doktorica pravnih znanosti, magistra socialne in razvojne psihologije (*M.Phil.*), docentka za področje kriminologije. Del prispevka je nastal za skupni prispevek z dr. Mitjem Muršičem z naslovom »Čustvenost nasilnega ravnanja v cestnem prometu« v okviru raziskave *Dejavniki varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji* (Petrovac *et al.*, 2010). Vsi uporabljeni deli so avtoričini. Kontakt: N.Persak.99@cantab.net.

¹ Naloge Ministrstva za promet na področju preventive in vzgoje v prometu določa že 18. člen Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1).

² Seveda razen v uvodni opombi omenjene, pred kratkim zaključene raziskave, na podlagi katere je bil objavljen tudi članek, ki se specifično loteva »nasilnih čustvenih odzivov« v cestnem prometu ter njihovih družbenih določilnic in posledic (Muršič, 2010: 295).

Prav omenjeno nasilje oziroma »človeški dejavnik«, ki ogroža prometno varnost, pa bo tudi osrednja tema tega prispevka. Poleg dejavnikov, kot so slabo stanje cest, neustrezna signalizacija, prometni zamaški, uporaba telefona med vožnjo in hiter tempo glasbe, ki jo poslušamo, ipd., so prometna agresivnost in drugi psihološki vzgibi (slovenskih) voznikov namreč eden izmed pomembnejših dejavnikov cestne nevarnosti. Po Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 je človek »najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj njegove napake ali zavestne kršitve pravil bistveno prispevajo k nastanku nesreče«. V prispevku bomo poskušali analizirati, zakaj je tako oziroma zakaj je človek najšibkejši člen. Pri tem se bomo podrobneje ustavili pri dejavniku družbena zaželenost, ki spodbuja k vse hitrejši vožnji, pri agresivnosti voznikov, ki izvira iz vsakodnevnih frustracij in zlasti frustracij, ki jih vozniki doživljajo na delovnem mestu in se na žalost prepogosto izrazijo v agresivni vožnji, ter pri sami osebnosti voznikov (ter nacionalnem osebnostnem profilu Slovencev), ki prav tako nudi podlago cestni deviantnosti.

2 Družbena zaželenost in način vožnje

Za lažjo predstavo povezave med družbeno zaželenostjo in določenim tipom vožnje si pogledajmo naslednjo resnično situacijo. Približno petnajst 17- do 19-letnikov sedi v razredu, dobri dve tretjini od teh je fantov. Predmet: CPP, Cestnoprometni predpisi. V učilnici je živahno; večina nestrpno čaka, da se pouk začne. Prej ko se bo začel, prej ga bo namreč konec, prej bodo lahko opravili voziški izpit in sedli za volan verjetno očetovega avtomobila. Vstopi inštruktor in za začetek vpraša: »No, kaj mislite, kdo je boljši voznik – moški ali ženske?« Trije fantje odrezavo bleknejo: »Moški, seveda.« Ostali fantje se zasmejijo, inštruktor pa odgovori: »Narobe!« Val nerazumevanja in neodobravanja završi med fanti ter tišji, komaj slišni val olajšanja med dekletimi. Inštruktor pojasni: »Ženske so boljše, ker vozijo varneje in povzročijo bistveno manj nesreč.« To spet sproži smeh. »Jasno! Ker so tako počasne!« se opogumi eden od mladcev in požanje val odobravanja in krohotanja. »Štejejo samo prometne nesreče!« opozori inštruktor, a se ga ob glasnem krohotanju moškega dela občinstva skorajda ne sliši.

V prevladujoči (in ne zgolj adolescentski) družbeni predstavi »dobre vožnje« je taka vožnja namreč hitra. Hitra vožnja, hitro ukrepanje, hitro izogibanje nevarnostim, hitro manevriranje z vozilom ... s takimi atributi zmagaš na računalniški igrici formule 1 in v realnosti naj ne bi bilo nič drugače. Hitrost se enači z mladostjo, agilnostjo, sposobnostjo. Kdor ni hiter, ga čas povozi. Kdor je hiter, je prvi, čaka ga nagrada. Družbeni pritisk in potreba po odobravanju vrstnikov pa vplivata tako na

fant kot na dekleta. V številnih revijah se vse pogosteje zasledi, da se tudi dekleta in ženske hvalijo, »da rade pritisnejo na gas« oziroma »malo prehitro vozijo«, in se zavedajo, da bodo s svojim priznanjem kvečjemu pozele občudovanje. Dokler se omenjeno hvalisanje ne graja, ampak odobrava, bodo seveda akcije s slogani, kot je na primer »Hitro je hitro prehitro«, naletele zgolj na gluha ušesa. Tega problema se zaveda tudi predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki nas (bržkone retorično) vpraša, »ali smo v času, ki zahteva hitre odzive, ki spoštuje in nagraduje najhitrejše poslovneže, inovatorje in športnike, v cestnem prometu sposobni uveljaviti drugačno razmišljanje in vrednote« (Žlender, 2002: 2).

Problem je tako v svojevrstni mentaliteti oziroma kulturi – »kulturi drzne vožnje«, ki je kultura (oziroma nekultura) nevarne vožnje.³ Ta kultura uči mlade voznike deviantnosti. Proces označevanja oziroma etiketiranja (Becker, 1963) ustvarja pojmovanje deviantnosti in deviantne identitete. V zgoraj omenjenem primeru socialnega konteksta je – ironično – devianten voznik nekdo, ki vozi počasi – četudi varneje. Socialno okolje, v katerem prihaja do podobnih situacij, situacij, ki so poleg tega vsakodnevno nagrajevane v popkulturi (revijah za mlade, zabavnih televizijskih programih ipd.), seveda ne stimulira varnega ravnanja voznikov v prometu, ne spodbuja strahu ter moralnih in varnostnih zadržkov pred hitro vožnjo. Kakršno koli sporočilo o deviantnosti prehitre in posledično nevarne vožnje, ki ga pravo poskuša posredovati s prepovedmi in sankcioniranjem tovrstnega ravnanja, je tako komaj slišno, saj ga prevpije nasprotno sporočilo, ki ga vsakodnevno posredujejo mediji in tako utrjujejo družbene situacije, ki jih doživljamo vsak dan sproti. Pravno ustvarjeno »odklonskost« tako – vsaj na področju cestnega prometa – zadošči odklonskost, ki jo kot tako prepozna, tj. ustvari družba in njeno kulturno ozračje. Deviantnost, kot nas spomni Erikson (v Tierney, 1996: 141), je namreč »lastnost« tistih oblik vedenja, katerim občinstvo, ki temu vedenju neposredno ali posredno prisostvuje, pripiše deviantnost.

3 Agresivnost na cesti in cestni bes

Agresivna vožnja oziroma agresivnost voznikov je problem svetovnih razsežnosti. V Kanadi je na primer okoli 12 odstotkov oziroma okoli 2,7 milijona prebivalcev priznalo, da pogosto vozijo precej čez dovoljeno hitrostno mejo; 9 odstotkov oziroma 2 milijona je priznalo, da pogosto pritisnejo na plin, da ujamejo semafor; in okoli 3 odstotki

³ May et al. (2008) govorijo tudi o »kulturi hitrosti« in pozivajo k izdelavi holističnega, socialnoekološkega modela, ki bi povezal cestno varnost s skupnostmi, ki cenijo kvaliteto življenja in počasnejši način življenja (*slower ways of being*).

oziroma 670 tisoč je priznalo, da med vožnjo tvegajo iz zabave (Vanlaar *et al.*, 2008: 379).⁴ V ZDA ocenjujejo, da je na leto okoli 1,8 milijarde incidentov povezanih z agresivno vožnjo (Nerenberg, 1997; v Miles in Johnson; 2003: 148), pri čemer 25 odstotkov voznikov priznava, da so občasno vozili agresivno. Med letoma 1990 in 1996 naj bi v ZDA prometne nezgode, ki so se končale z usodnimi poškodbami kot neposrednimi posledicami agresivne vožnje, terjale okoli 28.000 življenj (Martinez, 1997, v Miles in Johnson, 2003: 148). S podobnim problemom se srečujejo v Veliki Britaniji, Izraelu in številnih drugih državah, tudi v Sloveniji. Med letoma 1980 in 1999, torej kar 20 let, je število prometnih nesreč ostajalo med 5000 in 7000 primeri na leto, leta 2000 je poskočilo na 8294 primerov, leta 2001 na 9091, naslednje leto na 10.065, leta 2003 že na 11.584 in leta 2004 spet za 1000 več kot leto prej, tj. na kar 12.451 prometnih nesreč, z 274 mrtvimi in 18.692 poškodovanimi.⁵ Čeprav gre za pojav svetovnih dimenzij, pa študije opozarjajo tudi na to, da so agresivni vozniki v različnih državah različni in da torej ne obstaja nujno en sam profil agresivnega voznika; teh je več, med njimi pa obstajajo kulturne razlike.⁶

Glede tega, kaj šteje za agresivno vožnjo, si strokovnjaki niso edini. Za nekatere je pomemben naklep: agresivna vožnja je tako tista vožnja, katere namen je ogrožati ali poškodovati druge v prometu.⁷ Drugi poudarjajo, da naklep ni pomemben oziroma da agresivno vožnjo »odlikujejo« zgolj sama ravnanja, ki ogrožajo druge (na primer prehitra vožnja), ne glede na namen voznika.⁸ Vprašanje je relevantno tudi v kazenskopравnem okviru. Novi slovenski Kazenski zakonik (KZ-1) iz novembra

2008 je namreč kriminaliziral dejanje »predrzne vožnje v cestnem prometu«. S 324. členom je tako zdaj prepovedano ravnanje voznika motornega vozila, »ki s predrzno vožnjo v cestnem prometu ogrozi življenje ali telo sopotnikov ali drugih navzočih udeležencev cestnega prometa s tem, da prekorači hitrost za enkrat več od dovoljene na cesti, v naselju, v območju za pešce, v območju umirjenega prometa ali v območju omejene hitrosti, ali vozi pod vplivom alkohola z več kot 1,10 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihane zraka, ali vozi pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, in pri tem:

- prehitava druga vozila v nasprotju s predpisi o varnosti cestnega prometa,
- ne upošteva pravil o prednosti,
- vozi na prekratki varnostni razdalji,
- na cesti, ki ima dva ali več označenih pasov za vožnjo v eno smer, vozi po vozišču, namenjenem vožnji v nasprotni smeri,
- s kakšno drugačno kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa povzroči nevarno situacijo, zaradi katere bi se lahko pripetila prometna nesreča, ki pa so se ji drugi udeleženci cestnega prometa izognili s pravočasnim ukrepanjem.«⁹

Predrznost je torej le eden od zakonskih znakov ali elementov kaznivega dejanja predrzne vožnje v cestnem prometu. Poleg predrznosti je potrebno še ogrožanje življenja ali telesa ljudi na določen način (s tem, da voznik prekorači hitrost za enkrat več od dovoljene v določenih območjih ali vozi pod vplivom alkohola (nad določeno mejo) ali drog) in hkrati počne vsaj eno od v alinejah naštetih dejanj. A kaj pomeni »predrznost« v vožnji, ni opredeljeno. To zakonodajalec očitno prepušča sodniku, ki naj napolni ta zakonski znak s svojo presojo storilčevega ravnanja, ki vsaj delno seveda črpa iz sodnikove subjektivne izkušnje. Predrznost kot element je sicer omenjal že stari KZ, a ne v povezavi z vožnjo, temveč v povezavi z veliko tatvino (212. člen). A »posebna predrznost«, s katero je lahko storjena tatvina, ni enaka predrznosti v prometu, zato sodniku obstoječa »predrznostna« judikatura ne bo koristila.

Ali gre za preohlapien termin, ki potencialno krši načelo zakonitosti, natančneje njegov *lex certa* del, je legitimno vprašanje. Odgovor nanj bo pokazal zlasti čas. Če bodo prvi sodni

⁴ Leta 2005 izvedena kanadska raziskava je ugotovila, da je bilo v letu prej kar 53,2 odstotka študentov v Ontariu žrtev kričanja, preklinjanja ali grobih kretenj, medtem ko so 8,9 odstotka študentom grozili s poškodovanjem njihovega vozila ali z osebnim napadom, 6,2 odstotka pa je doživelo poskus ali dejansko poškodovanje njihovega vozila ali telesne poškodbe (Smart *et al.*; v Vanlaar *et al.*, 2008: 376).

⁵ Statistični podatki, pridobljeni na: <http://www.vozimo-pametno.si/images/pdf/STAT2004-1.pdf> (s podatki za leto 2004 kot zadnjimi).

⁶ Lajunen *et al.* (1999; v Miles in Johnson, 2003: 159) so na primer opazili razlike v obnašanju med vožnjo na Finskem, Nizozemskem in v Združenem kraljestvu. Po drugi strani pa so raziskovalci ugotovili tudi, da voznike v teh državah razjezi ali vodi v agresijo enako prometno ravnanje (Parker, Lajunen in Summala, 2002).

⁷ Galovski in Blanchard (2005; v Vanlaar *et al.*, 2008: 375) trdita, da je naklep v bistvu »ključni element razlikovanja med agresivno vožnjo in napako med vožnjo ali slabo presojo prometne situacije«.

⁸ Svobodnejša definicija agresivne vožnje ne vključuje naklepa. Oblike vedenja, kot so ulična hitrostna tekmovanja (*street racing*), prehitra vožnja ali pohitritev z namenom, da se pride čez semafor, lahko javnost označi kot agresivno vedenje, toda tak voznik nima nujno namena škodovati drugim. Po Vanlaar *et al.*, 2008: 375.

⁹ Tovrstno ravnanje se kaznuje z zaporom do dveh let. Če ima to dejanje za posledico prometno nesrečo s hudo telesno poškodbo ene ali več oseb, se storilec kaznuje z zaporom do petih let in s prepovedjo vožnje motornega vozila (drugi odstavek). Če pa ima to dejanje za posledico prometno nesrečo s smrtjo ene ali več oseb, se po tretjem odstavku 324. člena storilec kaznuje z zaporom od enega do dvanajstih let in s prepovedjo vožnje motornega vozila.

primeri rešeni dovolj dobro, dovolj upravičeno in objektivno, z izoblikovanjem objektivnejših kriterijev »predrznosti«, kasnejši sodni primeri pa se bodo nove sodne prakse bolj kot ne držali oziroma jo ohranjali, obrazložitev prostopenjske sodbe pa bodo v primeru morebitnih pritožb potrdila tudi instančna sodišča, lahko artikulacija kaznivega dejanja, kakršna je, tudi zdrži. V nasprotnem primeru lahko pričakujemo razveljavljene sodbe v pritožbenih postopkih in kasnejše spremembe Kazenskega zakonika v tem pogledu. Gotovo je le eno: predrzna vožnja je zagotovo agresivna vožnja.

Vendar pa obstajajo razlike tudi v sami agresivnosti. Kenrick, Neuberg in Cialdini (1999) razlikujejo med instrumentalno (*instrumental aggression*) in neposredno agresijo (*direct aggression*). Instrumentalna agresija vključuje ravnanje, katerega namen je prizadeti drugega zato, da bi se dosegel neki drug cilj, medtem ko je neposredna agresija usmerjena zgolj na to drugo osebo – njen edini namen je prizadeti to drugo osebo (povzeto po Miles in Johnson, 2003: 158). Ker je isto ravnanje lahko reakcija na ravnanje koga drugega v prometu (na primer nekoga, ki je voznika prehitel v škarje) in je ta nato usmerjena zoper to osebo ali pa je le del voznikovega običajnega obnašanja v prometu, kadar se mu mudi in hoče priti na cilj čim prej, je smiselno razlikovati tudi med »zgolj« vozniško agresijo (*driver aggression*) in vozniškim maščevanjem (*driver vengeance*). Vozniško maščevanje je po Hennessyju (2000: 11) »prizadejanje škode kot odgovor na občuteno krivico, prizadejano od drugih voznikov«.

Poleg »agresivne« vožnje (o kateri govorijo tudi po svetu) in »predrzn« vožnje (o kateri govori novi slovenski Kazenski zakonik) pa poznamo še en koncept – koncept, ki ga pogosto uporablja Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, in sicer »objestno vožnjo«. Bojan Žlender, predsednik omejenega Sveta, ta pojem (v Gregorič, 2010) pojasni takole: »Objestna vožnja je takrat, ko drugim ne sporočamo naših namer, na primer neopozarjanje na spremembe smeri z varnostnimi utripalkami, skrajne oblike pa so znani slovenski triki, na primer menjava voznega pasu v križišču in vožnja mimo kolone, prehitevanje na avtocesti po desni ali neustavljanje pešcem pred prehodom. To so vse oblike agresivnega vedenja, objestnost je milejši pojem.« Objestno ravnanje je ravnanje, ki je »brezobzirno, nesramno« (Bajec *et al.*, 1994).

Cestni bes ali *road rage* je po drugi strani besedna zveza, ki se je po svetu začela uporabljati šele relativno pred kratkim za označitev družbenega pojava vsesplošnega besnenja voznikov na cesti. Angleško-slovenski slovar prevaja »rage« iz sintagme *road rage* kot »bes, besnost, besnenje, (divja) jeza, razjarjenost, gnev, razkačenost«. Slovar slovenskega knjižnega jezika pa »besnost« označuje za najvišjo stopnjo jeze. Da bes ni tako redek, pričajo statistični podatki. Po kanadski raziskavi iz av-

gusta 2001 naj bi bila kar petina (20,4 odstotka)¹⁰ Kanadčanov žrtev cestnega besa. V 16,1 odstotka teh primerov je bilo dejanje cestnega besa dejansko nasilno: besni voznik se je namerano zaletel v žrtvino vozilo (5,3 odstotka), udaril ob vozilo (6,6 odstotka) ali povzročil žrtvi telesne poškodbe (4,2 odstotka) (Presse Canadienne/Léger Marketing, 2001: 2, 3).

Nekateri cestni bes sicer enačijo z agresivno vožnjo (na primer Shinar, 1998: 137), drugi ju razlikujejo. Ti označujejo cestni bes kot intenzivnejšo agresivnost na cesti. Ne gre torej toliko za pogostnost dogodkov kot za drugačno kvaliteto teh agresivnih dogodkov. Po Milesu in Johnsonu (2003: 158) je cestni bes »serija agresivnih vedenj med vožnjo z neposrednim in/ali sovražnim namenom škodovati drugim«. Po Nerenbergu (1997; v Miles in Johnson, 2003: 157) pa velja razlikovati med agresivno vožnjo in cestnim besom. Cestni bes je na primer, če kdo naredi obsceno kretnjo, a lahko vseeno vozi varno, medtem ko naj bi agresivnega voznika opredeljevalo dejansko ravnanje v prometu. Kljub temu »cestni besnež« izstopa od večine voznikov po tem, da bi slednji na dejanje voznika, ki se jim vrine v vrsto, odgovorili z resignacijo ali kratko jezo, medtem ko bi se cestni besnež odzval z dosti bolj disfunkcionalnim in nevarnejšim obnašanjem (Miles in Johnson, 2003: 159).

Številne opredelitve agresivne vožnje so prepogosto preohlapne ali presplošne, kar je lahko slabo z vidika pravne varnosti. Po drugi strani pa imajo tudi konkretnije definicije svoje težave: če hupanje, na primer, definiramo kot agresivno vedenje samo po sebi, je prepovedano ravnanje res bolj določno, a po drugi strani lahko neupravičeno zajame tudi tisto ravnanje – hupanje, ki ni nujno agresivno obnašanje, ampak konstruktivno, primerno odzivanje na določeno situacijo. Drugače povedano, »nekatero vrsto hupanja so verjetneje sredstvo komunikacije kakor izraz agresije. Le za določene vrste hupanja (takojšnje ali ponavljajoče se ali dolgotrajnejše hupanje) in kadar hupanje spremlja vožnja skozi rdečo luč takoj zatem, se zdi, da gre za pravo agresivno obnašanje v prometu« (Shinar, 1998: 158).

Opredelitev in posledično identificiranje tistih, ki redno ali celo kronično besnijo na cestah, je seveda ključno za preventivo, zato je na mestu vprašanje, kdo sploh je »cestni besnež« ali agresivni voznik po slovenskih cestah, kaj so njegove lastnosti oziroma od kod njegova agresivnost.

¹⁰ N = 1508.

4 Agresivnost kot psihološka razsežnost problematičnih voznikov

Agresivni voznik je seveda lahko nič več in nič manj kot zgolj agresivni človek v vozilu, in agresivna vožnja je tako le odraz njegove (agresivne) osebnosti, kot se razkriva med vožnjo. Na to je že pred pol stoletja opozorila kanadska raziskava, ki je zaključila, da »človek vozi tako, kot živi« (Tillman in Hobbs, 1949; v Shinar, 1998: 138). Nekatere raziskave agresivnih voznikov nakazujejo na to, da se agresivni vozniki ne prepoznajo za agresivne, ker se štejejo za večče voznike in tako svoje obnašanje na cesti pojmujejo kot ne posebej agresivno (Miles in Johnson, 2003: 156). Prav tako naj ne bi bilo pomembnejših razlik v prijetnosti, vestnosti in nevrotičnosti kot osebnostnih značilnostih med agresivnimi vozniki (tj. študenti, ki so priznali več agresivnih dejanj na cesti) in neagresivnimi.¹¹

Raziskava Underwooda *et al.* (1999) je ugotovila povezavo med voznikovo izkušnjo jeze na cesti in njegovo nagnjenostjo k milejšim oblikam družbene deviantnosti in k prometnim prekrškom.¹² To velja še posebej za tisto (najbolj problematično) skupino jeznih voznikov, ki pomenijo najvišje tveganje za povzročitev prometnih nezgod. Raziskovalci so namreč izpostavili tudi skupino jeznih voznikov, ki so izkusili jezo zgolj kot posledico prometne nesreče ali skorajšnje nesreče. Ta izkušnja jeze naj bi bila zelo pogost pojav, zlasti če je voznik mnenja, da (skorajšnja) nesreča ni bila po njegovi krivdi. Kljub temu pa, ker gre zgolj za posledico (ne vzrok) nezgode, ta jeza ne pomeni tveganja za povzročitev prometnih nezgod – v nasprotju z jezo pri prvi skupini jeznih voznikov (Underwood *et al.*, 1999: 66). Podobno povezavo med nagnjenostjo k »breznormju«¹³ ter iskanju vzemirljivih stvari in nevarno vožnjo sta pri norveški populaciji izpostavila Iversen in Rundmo (2002). Tisti, ki so na njihovi psiholoških testih izkazovali veliko nagnjenost k iskanju vznemirljivosti, k breznormju in jezni vožnji, pogosteje (po lastnih ocenah) vozijo nevarno, pogosteje prehitavajo in po-

gosteje ignorirajo prometne predpise.¹⁴ Tisti vozniki, ki so se v prometu obnašali tvegano, so prav tako pogosteje kot drugi vozniki izkusili skorajšnje in dejanske prometne nezgode, ki so se končale s poškodbami in materialno škodo.

Študija Lajunena in Parkerjeve (2001), ki je poskušala odgovoriti na vprašanje, ali so agresivni ljudje tudi agresivni vozniki, pa je odkrila, da je povezava med jezo voznikov in agresijo delno odvisna od situacijskih določilnic. Čeprav obstaja večja verjetnost, da bodo ljudje, ki na osebnostnih testih izkazujejo višjo stopnjo jeze, tudi vozili bolj agresivno kot manj jezni ljudje, sama moč te zveze med jezo in agresivnostjo variira glede na situacijske določilnice. Voznik, ki opazi, da nekdo hitro pelje skozi stanovanjsko sosesko, se lahko ob takem ravnanju precej razjezi, ne da bi mu bila dana možnost, da to svojo jezo izrazi. Po drugi strani pa lahko situacije, ki vsebujejo višjo stopnjo interakcije med vozniki (avtorja omenjata primer, ko voznik preskoči vrsto in ukrade parkirni prostor drugemu vozniku), pripeljejo do skrajne agresivnosti. Voznikova jeza in vedenjske reakcije na to jezo so tako delno odvisne od samih lastnosti situacije, v kateri se voznik znajde (Lajunen in Parker, 2001: 251).

Mnogi opazajo, da ni posebnih razlik med moškimi in ženskami v občutenju jeze med vožnjo, čeprav moški pogosteje prijavljajo¹⁵ svojo udeležbo v prometnih nesrečah in pri prometnih kršitvah (Lonczak *et al.*, 2007). V Veliki Britaniji je za mlajše voznike in tiste z majhnim številom prevoženih kilometrov bolj verjetno, da bodo izrazili svojo jezo med vožnjo, a tudi med njimi naj ne bi bilo posebnih razlik glede na spol (Lajunen *et al.*, 1998).¹⁶

¹¹ Vendar raziskava opozarja, da gre to lahko pripisati specifičnosti skupine respondentov – študentov. Tisti, ki so se odzvali prošnji za sodelovanje pri raziskavi, imajo morda na splošno višje ocene v lastnostih vestnosti in prijetnosti kot tisti, ki niso želeli ali niso mogli sodelovati pri raziskavi. *Idem*: 157.

¹² Posebna povezava naj bi torej obstajala med tistimi vozniki, ki so priznali doživljanje jeze med vožnjo, in tistimi, ki so utrpeli prometno nezgodo ter hkrati priznali, da so bili zanjo krivi sami (Underwood *et al.*, 1999: 66).

¹³ Breznormje (*normlessness*) je izraz, s katerim v psihologiji opisujejo subjektivno dojetje posameznika, ali se pravila spoštujejo in do katere mere. Gre za to, kot pojem pojasnjujeta Iversen in Rundmo (2002: 1254), da »določeni ljudje v določenem času ne spoštujejo sprejetih norm, ne zaupajo drugim, da bodo pravila spoštovali, menijo, da v družbi obstaja soglasje glede sprejemljivega vedenja, ali so pripravljeni ravnati na odklonske načine, da pridejo do določenega cilja«.

¹⁴ Zdi se, da »recidiviste« tudi prometne nezgode v preteklosti ne izučijo, saj so vozniki – kot ugotavlja Iversen (2004) –, ki so bili v preteklem letu udeleženi v prometnih nesrečah ali pri trku vozil kljub temu oziroma tudi leto zatem bolj nagnjeni k tveganju oziroma tvegane obnašanju v prometu. Nagnjenost k prevzemanju rizika pa je poleg namerne agresivnosti proti drugim osebam in negativnih emocij, ki jih vozniki občutijo med vožnjo, identificirana kot ena od značilnosti nevarne vožnje (Dulaa in Geller, 2003).

¹⁵ V zvezi z zanesljivostjo samoprijavljanja oziroma samoocenjevanja velja omeniti raziskavo Maxwella *et al.* (2005), ki je odkrila, da obstaja povezava med agresivnostjo voznikov (ki so jo ugotavljali z reakcijami respondentov na hipotetične situacije med vožnjo) in samoocenami prometnih kršitev: za agresivne voznike naj bi bilo verjetneje, da bodo na vprašalniku prijavljali zagrešene prometne kršitve. Da je metoda samoocen ustrezna in napaka družbeno zaželenih odgovorov (t. i. *social desirability bias*) pri vprašalnikih o obnašanju med vožnjo relativno majhna, pa ugotavljata tudi Lajunen in Summala (2003).

¹⁶ Tudi McGarva in Steiner (2000) v svoji raziskavi nista opazila spolnih razlik v izražanju agresivnosti; opazila pa sta, da na izražanje instrumentalne agresivnosti vpliva status, konkretnije, dejstvo, ali drugi voznik (ki je udeležence v raziskavi rahlo provociral – jim hupal in kazal nesramne geste) vozi avto višjega ali nižjega statusnega ranga. Če je vozil slabši avto, so udeleženci pred njim hitreje speljali (hitreje želeli povečati razdaljo med njimi in voznikom za njimi), kot če je voznik za njimi vozil avto višjega statusa.

Hemenway *et al.* (2006) zanimivo izpostavijo *inter alia* tudi nezaupljive ljudi, tj. tiste, ki menijo, da večini ljudi ne gre zaupati, in voznike, ki s seboj v vozilu prenašajo orožje, kot skupini, za kateri je verjetneje, da bosta izražali cestni bes v obliki obscenih ali nevljudnih gest in agresivnega zasledovanja drugega vozila tik za njim. Posebno tvegani naj bi bili tudi alkoholiki in tisti, ki trpijo za depresijo (Yu *et al.*, 2004). Med jeznimi vozniki je verjetneje, da bodo svojo jezo prelili v agresivno vožnjo tisti, ki imajo nizko samozavedanje v javnosti, kot tisti z visoko stopnjo samozavedanja, tj. kot tisti, ki dajo veliko na mnenje in reakcije drugih ljudi (Millar, 2007).

Čeprav je agresivna vožnja lahko torej odraz agresivne osebnosti, pa ne gre pozabiti tudi na zelo pomembne druge dejavnike. Shinar (1998) tako opozarja na potrebnost multifaktorskega pristopa k reševanju problema. V petih študijah, ki tak pristop podpirajo, tako odkrije, da so specifična agresivna ravnanja, kot sta hupanje in vožnja skozi rdečo luč, povezana s kulturnimi normami, dejanskimi in občutenimi zastoji v prometu ter prometnimi zamaški. Druga raziskava, ki je po lestvici voznikove jeze (DAS ali *Driver Anger Scale* – glej Deffenbacher *et al.*, 1994) preučevala jezo pri 861 novozelandskih voznikih, pa je s faktorško analizo odkrila štiri kategorije situacij, ki spodbudijo jezo, in sicer ovirano nadaljevanje poti, tvegano vožnjo, sovražne geste in neolikano vožnjo (Sullman, 2006: 173). Raziskovalci vse bolj odkrivajo tudi vlogo glasbe (tempa, ritma glasbe ter tipa oziroma emocionalnega naboja glasbe ipd.) na obnašanje voznikov med vožnjo (Brodsky, 2001; Pêcher *et al.*, 2009). Seveda pa so lahko v ozadju agresivnosti, ki se sprosti v vožnji, tudi frustracije, ki izvirajo iz čisto drugega okolja. Prav to okolje, ki vozniku poraja frustracije, je po mnenju nekaterih lahko tudi najbolj ključno za voznikovo agresivno ravnanje. Po frustracijsko-agresivnem modelu, ki so ga prvi izpostavili Dollard *et al.* (1939), je namreč agresija vedno posledica frustracije.¹⁷ Shinar (1998: 137) celo definira agresivno vožnjo kot »sindrom iz frustracij izvirajočega obnašanja, ki ga je omogočilo voznikovo okolje«. To obnašanje se lahko manifestira v obliki instrumentalne ali pa sovražne agresije (Baron in Byrne, 1994: 461). Pri instrumentalni agresiji voznik nadaljuje pot proti svojemu cilju s kršitvijo pravic drugih voznikov, sovražna agresija pa je usmerjena neposredno proti drugemu vozniku – objektu frustracije. Pri slednji gre za obnašanje, zaradi katerega se »bolje počutimo«, čeprav ne rešimo problema (Shinar, 1998: 139). Kadar voznik agresivno ravna (in čuti to ravnanje) kot odziv na ravnanje drugega v prometu, misli, da je njegov odziv upravičen. Prav ta njegov občutek upraviče-

nosti (*sense of self-entitlement*) oziroma občutek, da vozniku nekaj »pripada«, pa naj bi voznika gnal v agresivno vožnjo.

Toda od kod vozniku ta občutek, da mu nekaj pripada? Nekateri menijo, da agresivni vozniki morebiti občutijo svoje motorno vozilo kot »osebni prostor«,¹⁸ s katerim so upravičeni do uporabe javnih površin, kot so ceste, kot svojega zasebnega teritorija.¹⁹ Ob tem doživljanju vozila²⁰ in cest se tako agresivno odzovejo, kadar čutijo, da je prišlo do vdora v »njihov« prostor (Miles in Johnson, 2003: 159). Tak vdor razumejo kot nelegitimen poseg oziroma kot »grožnjo«, lasten agresivni odziv pa kot ubranitev »svojega«. Ta mentalni konstrukt vozila in cest kot »njihovega« ter posegov drugih voznikov, ki jih blokirajo, kot »nelegitimnih« potrjujejo tudi številne empirične študije. Shinar (1998) je v eni izmed svojih študij na primer opazil, da pomenita kratka zelena luč na semaforju in vozilo, ki blokira promet, s stališča frustriranega voznika »nelegitima dogodka«, ki frustrirata njegova pričakovanja. Kot taka lahko vodita v ravnanja, ki so bodisi instrumentalno bodisi sovražno agresivna, na primer v vožnjo skozi rdečo luč (kot instrumentalno agresivno) in trobljenje blokirajočemu vozilu (kot sovražno agresivno).

5 Agresivnost, povezana s službo

Do frustracij, ki so podlaga agresiji, lahko pride med samo vožnjo (na primer zaradi ravnanja drugega voznika, ki nam prepreči pot oziroma onemogoči, da bi vozili tako, kot smo si zamislili, oziroma na način, ki nas zadovoljuje), lahko pa do frustracij (ki se počasi nabirajo) pride prej. Ker so vsakodnevne vožnje pogosto povezane s prihodom na delo in odhodom z njega, ni presenetljivo, da so frustracije, ki jih je posameznik deležen v službi, pomemben delež frustracij, ki vplivajo na agresijo na cesti. Ob dejstvu, da ljudje dandanes preživijo večino svojega dnevnega časa v službi, so iz dela izvirajoče frustracije morda celo najbolj ključne oziroma »zaslužne« za agresivnost na cesti. Po osmih ali desetih urah kopičenja frustracij ponuja vožnja domov priložnost za sprostitve nabrane

¹⁷ Lajunen in Parkerjeva (2001: 244) sta sicer do te teze zadržana, saj se jima zdi preširoka. Sama trdita, da lahko materialne in družbene nagrade za agresivno dejanje včasih celo bolje razložijo določeno vedenje kot frustracije in jeza.

¹⁸ Osebni prostor je pogosto definiran kot območje okrog posameznikovega telesa – območje, v katero drugi ne morejo vstopiti, ne da bi v posamezniku vzbudili občutke nelagodja (v Miles in Johnson, 2003: 159).

¹⁹ Miles in Johnson (2003: 159) trdita, da imajo lahko agresivni vozniki (in »cestni besneži«) posebno močne občutke teritorialnosti, ki redefinirajo poljavne in javne površine kot zaseben teritorij.

²⁰ Marsh in Collett (v Galovski in Blanchard, 2004: 117) govorita kar o posameznikovi »identifikaciji z vozilom«. Avtomobil naj bi tako vozniku omogočil, da se izrazi, da si da duška in pokaže, kdo je. Kot tak ni le statusni simbol, temveč kar podaljšek posameznikove osebnosti in vrednot.

agresije, pogosto v obliki hitre vožnje ali agresivnega znašanja nad nič hudega slutečimi vozniki. Čeprav tako delovni stres kot cestna agresija naraščata, pa je njuna neposredna povezava šele nedavno postala predmet poglobljenega raziskovanja.

Pred kratkim opravljena avstralska raziskava, ki je preučevala vpliv delovnega stresa na jezo pri vožnji (*driving anger*), pri čemer je delovni stres definirala kot funkcijo neuravnoteženosti med delovnimi napori in nagrado za te napore (*effort-reward imbalance* ali *ERI*), je potrdila sume, da delovni stres zvišuje jezo voznikov. To še posebej velja za tiste delavce voznike, ki zaradi neuravnoteženja naporov z nagradami razvijejo povišano splošno jezo ali prevzamejo preveč delovnih obveznosti (*overcommitment*). Prav pri teh ljudeh ima ta neuravnoteženost med napori in nagrado večji vpliv na naraščanje jeze pri vožnji, kar je pomembna ugotovitev tako za varnost na cesti kot za emocionalno zdravje oseb, ki menijo, da njihovi napori niso zadovoljivo poplačani. Med temi osebami pa so posamezniki, ki se zato še bolj zavzamejo in nase prevzemajo še več odgovornosti, posebej tvegana oziroma bolj tvegana skupina (Hoggan in Dollard, 2007). A raziskave, izvedene v različnih kulturnih okoljih, opozarjajo na pomembnost kulturnih razlik. Na Japonskem, na primer, so raziskovalci tako odkrili, da kljub visokemu delovnemu stresu (visokemu razkoraku med delovnimi napori in nagradami) – bistveno višjem kot na primerljivem ameriškem in avstralskem vzorcu – japonski vozniki pri samoocenjevanju izkazujejo nižje stopnje jeze med vožnjo in jeze, merjene z lestvico DAS. Raziskovalni rezultati nakazujejo, da je razlika morda moč pripisati temu, da je sprejemljivost jeze in izražanja jeze na cesti pri Japoncih drugačna kot pri ameriških in avstralskih voznikih (Linton in Dollard, 2010).²¹

Seveda pa služba ali delovno mesto ni le izvor frustracij, te pa tveganje za varno vožnjo; izguba službe prav tako pomeni dodatno tveganje. »Tisti, ki ima zdravstvene težave ali je izgubil službo, je zelo rizičen voznik. Če misli begajo k težavam, voznik ni zbran, vsak bi moral razmišljati, da lahko v takšnem stanju ogroža sebe in druge.« (Žlender; v Gregorič, 2010.) Pri tem pa velja poudariti, da ne gre kriviti (le) posameznika – čeprav je seveda na koncu odločitev, ali bo tak sedel za volan ali ne, njegova –, temveč je problem tudi (ali predvsem) sistemske oziroma strukturne narave. Strukturno in osebno nasilje, ki ga delavci vozniki vsakodnevno trpijo na delovnem mestu, pušča sledove tudi na cesti. Fizično nasilje, spolno nasilje, mobbing oziroma šikaniranje na delovnem mestu ipd.

²¹ Kljub temu raziskovalci opozarjajo, da je primerljivost njihove študije japonskih voznikov z avstralskimi boljša kot pa primerljivost z ameriškimi vozniki, saj so v ameriški študiji sodelovali le študentje in ne splošna populacija voznikov kakor v japonskem in avstralskem vzorcu (Hoggan in Dollard, 2007: 177).

so le najočitnejše in pravno najbolj pripoznane oblike nasilja. »Mehkejš« variante nasilja, ki pa so mehkejše zgolj na videz, po navadi uidejo roki pravice, saj so vtakane v samo organizacijo in v sam sistem. V večini sodobnih, kapitalistično gnanih služb je tako čutiti pritiske po naraščajoči učinkovitosti, stalni produktivnosti in »fleksibilnosti«, kar dandanes pomeni predvsem sposobnost podrejanja in sprejemanja novih zadalžitev ne glede na to, kaj so, kakšne so, ali so smiselne ali nesmiselne, moralne ali nemoralne. V strahu pred izgubo službe se veliko delavcev podredi, saj ne želijo izgubiti dohodka, sposobnosti preživljanja družine ter samospoštovanja in biti stigmatizirani v očeh družbe ipd. Današnji delavec, še posebej v času sedanje ekonomske stiske, je tako pripravljen sprejeti skoraj vse, požreti ponižanja in druge viktimizacije (ali se zanje celo opravičiti), sprejeti totalen nadzor²² nad svojim ravnanjem (tudi brskanjem po spletu) in svojo podobo ter različne metode discipliniranja, ki so se razrastle v današnji »družbi tveganj« (Peršak, 2005). Pri tem pa ne gre zanemariti delovne, storilnostne naravnosti samega slovenskega delavca, ki jo je v svojem psihološkem portretu Slovencev opazil že psiholog Musek. Avtor je med potezami, ki profilirajo slovensko osebnostno povprečje, izpostavil tudi agresivno psihoticično miselnost in že leta 1994 napovedal, da lahko v prihodnje morda pričakujemo še višjo agresivnost na cestah.²³

6 Sklepne misli o prevenciji

Na kaj lahko torej iz omenjenih določilnic agresivnega vedenja na cesti sklepamo v smislu preventive? Kaj nam sporoča socialnopsihološki vidik nevarne vožnje oziroma kaj kot družba z visokim letnim krvnim davkom na cestah lahko naredimo – poleg tega, da poslušamo prometne inženirje in njihove napotke glede tega, kakšna je »varna cesta«?²⁴

²² Vseprisotno nadzorovanje kot načelo, panoptično načelo, se na videz pokaže kot zgolj rešitev nekega tehničnega problema, toda skoznj, kot nas opozarja Foucault (2005: 237), se »zarisuje nov tip družbe«.

²³ Musek (1994: 185) poudari, da procentualno višji psihotizem med drugim pomeni tudi procentualno višjo nagnjenost k uživanju mamil in procentualno višjo agresivnost na cestah, kar posledično pomeni tudi več prometnih nesreč.

²⁴ Ta vidik sicer nikakor ni zanemarljiv. Varne ceste gotovo v veliki meri pripomorejo k varnosti na cesti. Varna cesta pa je po Ogdenu (1996; v Goldenbeld *et al.*, 2000: 65) tista cesta, ki (a) posvari voznika o kakršni koli poškodbi ali nenavadnosti ceste, (b) informira voznika o stanju na cesti, (c) vodi voznika čez nenavadne odseke ceste, (č) nadzoruje voznikov prehod čez sporna mesta in cestne povezave ter (d) vozniku oprostí napako ali nepravilno vedenje. Kljub temu Goldenbeld *et al.* (2000) opozarjajo, da bi bila napaka domnevati, da so rešitve prometnega inženiringa bolj učinkovite kot socialnopsihološke rešitve, ki vključujejo pregon, izobraževanje ali kakšne druge dejavnosti, ki imajo za cilj spreminjati vedenje ljudi.

Strukturni vzroki nivoje in stresa delavca voznika, ki se lahko prelijejo v agresivno obnašanje na cesti, so težko odpravljivi. Četudi bi bilo najbolje začeti »pri glavi« in odpraviti strukturno nasilje in druge pritiske v voznikovi službi, je to precej zapleten in najverjetneje nemogoč podvig. Pomembnejše (in realnejše z vidika prevencije) je, da se delavec sam zaveda teh pritiskov in posledično povečanega tveganja, da bo raztresen, utrujen ali celo nagnjen k sproščanju nakopičenih frustracij v vožnji iz službe domov.

Če (oziroma v meri, do katere) leži problem agresivne vožnje v »kulturi drzne vožnje«, ki je kultura (oziroma nekultura) nevarne vožnje, bi uspešno preventivno delovanje moralo biti usmerjeno zoper to kulturo. To delovanje mora primarno vključevati izobraževanje z namenom prevzgoje oziroma prevetritve miselnih in čustvovanskih vzorcev, da bi se posledično in dolgoročno spremenili vedenjski vzorci. Kaj bi se torej dalo narediti v tej smeri? Preventivna sporočila v medijih, ki vzbudijo sočutje, empatijo z žrtvijo (na primer otroci na cesti) so lahko učinkovita, ker se gledalec poistoveti z žrtvijo in njeno izkušnjo in tako tudi lažje razume njene težave in potrebe.²⁵ A tudi pri empatiji ne gre pozabiti na viktimoški fenomen t. i. utrujenosti od sočustvovanja (*compassion fatigue*). Ob dolgotrajnem gledanju različnih žrtev naj bi pri gledalcu prišlo namreč do točke nasičenosti s tovrstno vsebino – do točke, po kateri naj bi začela sposobnost empatije in sočustvovanja gledalcev z žrtvijo upadati. Prav zato morajo biti te izobraževalne in oglasne akcije vedno malo drugačne ter pazljivo časovno in kontekstualno tempirane. Bolje je tudi, da govori žrtev sama, kot da se uporabi posnet glas nekoga tretjega, saj lahko slednje zveni neiskreno in posledično omogoča čustveno oddaljitev od žrtve, z vidika dejanske žrtve (ki oziroma če nastopa v sporočilu) pa lahko pomeni reviktimizacijo, saj ji je (vsaj določen)²⁶ glas »odvzet«.

Tudi preventivna medijska sporočila s šokantno vsebino (posledico) in vzpostavitev vzročne zveze z nezaželenim ravnanjem lahko prispevajo k varni vožnji, in to celo bolj od zgo-

raj omenjenih. Prikazovanje posledic nevarne vožnje, posledic prometnih nezgod – ne le življenja žrtev in njihovih družin, temveč tudi storilcev (kot žrtev) – je na primer učinkovito, ker je šokantno. Spomnimo se na primer na televizijski oglas, v katerem je naš znani veslaški športnik pokazal svojo (navidezno) amputirano roko. A četudi sporočilo pretrese in ga je zaradi emocionalnosti težje takoj izbrisati iz gledalčevega spomina, to morda ni dovolj. Vprašanje retencije, tj. koliko časa tako sporočilo zdrži v glavi gledalca, je seveda ključnega pomena za samo ravnanje takega gledalca v prometu. Idealno – z vidika retencije, priklica in posledičnega ravnanja – bi bilo, da bi sporočilo prikazalo nevarno situacijo (ki jo lahko vsak dan prepoznamo na cesti), ki bi postala »dražljaj s specifičnim emocionalnim pomenom« (LeDoux, 1998: 181). V taki situaciji bi voznik, četudi ne bi situacije zavestno pripoznal kot nevarne, nezavedno odreagirano previdno. Tovrstni spomin je t. i. implicitni spomin, ki nastane po principu pogojevanja s strahom. Čeprav je to zelo učinkovita metoda, je seveda lahko precej problematična z etičnega vidika, če bi jo uporabljali v splošne preventivne namene (in na primer z nekim eksperimentom prestrašili vsakega novega voznika, tako da bi v določenih situacijah vedno nezavedno odreagirano na določen način). A morda bi se za tak eksperiment prostovoljno odločil kakšen storilec povratnik s serijo povzročenih prometnih nezgod s hudim izidom za sabo. Navadni »smrtniki« pa se tako lahko zanašajo zlasti na svoj eksplicitni spomin, tj. na situacije, v katerih so se že kdaj znašli in jih lahko prikličejo v spomin ter se iz njih kaj naučijo. Te osebne izkušnje se jim vseeno globlje zarezajo v spomin kot različna medijska propagandna sporočila, ki poleg tega hitro utonejo v kakofoniji drugih senzacionalnih sporočil in medijskega infotainmenta, zato bi veljajo razmisliti o več preventivnih akcijah interaktivne narave – kjer je gledalec nekako udeležen v izkušnji (čeprav ve, da je kontrolirana).²⁷

Zakonodajalec običajno raje poseže po zviševanju kazni, kar je preverjeno kratkega daha in dolgoročno neučinkovito.²⁸ Bistveno učinkovitejša bi bila redna kontrola prometa – ne toliko visoka kot hitra in gotova kazen (Beccaria, 2002) –, a to je po drugi strani povezano tudi s kadrovskimi težavami

²⁵ Preveč identifikacije sicer lahko tudi škoduje – ne le gledalcu, ampak tudi žrtvi in družbi na splošno. Amittay (2004: 15) na primer prepričljivo pokaže, kako je pretirana identifikacija (*over-identification*) z žrtvami holokavsta – kot jo je moč razbrati iz filma Clauda Lanzmanna *Shoah* – lahko etično sporna, saj preveč empatije in podoživljanja viktimizacijske izkušnje utiša individualnost žrtev, tj. izbriše njihove individualne zgodbe ter izloči njihova pričevanja iz virov zgodovinskih informacij, kar ima slabe posledice za histografijo holokavsta, saj zanika velik del njegove historične realnosti.

²⁶ Če »glasu« žrtve ne pojmujejo dobesedno, torej kot zvok, ki ga producirajo glasilke, ampak v bolj prenesenem pomenu – kot verodostojno sporočilo žrtvine osebne izkušnje –, bi lahko vseeno trdili, da tudi takšni žrtvi »glas« ni odvzet (vsaj ne v celoti).

²⁷ Podobne akcije poznajo v tujini, kjer pozovejo ljudi, naj si prevežejo oči, tako da skozi prevezo ne vidijo ničesar, in naj tako poskušajo hoditi naokoli – ta izkušnja »slepote« se jim običajno bolj vtisne v spomin kakor emocionalna televizijska sporočila, ki v ljudeh vzbudijo (zgolj) sočutje.

²⁸ Mosher (1983), ki je podrobneje preučeval vožnjo pod vplivom alkohola, prav tako opozarja, da imajo kazenske sankcije v najboljšem primeru zgolj omejen učinek na pojavnost tovrstne nevarne vožnje. Avtor predlaga nadgraditev obstoječih preventivnih strategij s programom »točajske intervencije«, po katerem bi lahko točaji alkoholnih pijač na različne načine ukrepali v smeri zmanjševanja verjetnosti, da bo vinjena oseba kasneje na cesti škodila sebi ali drugim.

slovenske policije²⁹ in (pre)dragimi napravami za merjenje hitrosti. Nadaljnja opcija preventive (in kurative) bi bila, da sovozniki, ko opazijo cestnega besneža, ki divja in vozi nevarno, telefonsko (pogosteje) nanj opozorijo policiste, ti pa ga nato nekje ustavijo in izločijo iz prometa (oziroma sprožijo proti njemu ustrezen postopek). Po eni strani bi se s takim ravnanjem spodbujala družbena netoleranca do nevarne in objestne vožnje in krepila »kultura varne vožnje« ter rušila kultura medsebojne vozniške solidarnosti, kadar je ta škodljiva,³⁰ po drugi strani pa najbrž veliko voznikov ne bi bilo pripravljeno tega narediti³¹ iz različnih razlogov: ker bi jih bilo morda preveč strah pustiti policiji svoje podatke (in kasneje morebiti pričati na sodišču zoper storilca); ker bi to morda koga preveč spomnilo na ovajanje soljudi (ali celo na metode totalitarnih političnih režimov); morda zato, ker nekateri do policije gojijo še bolj negativna čustva kot do nevarnih voznikov; ker bi morda nevarno vožnjo voznika racionalizirali ali se z njim raje poistovetili, našli zanjo nekega drugega (tretjega) krivca; klicanje med vožnjo bi lahko bilo tudi nevarno (brez naprav za prostoročno telefoniranje pa je tudi prepovedano) ipd.

Poleg neformalne družbene kontrole kot socialnopsihološkega mehanizma je mogoče (vsaj delne) rešitve iskati tudi v bolj individualnem psihološkem smislu. Iversen in Rundmo (2002: 1258–1259) tako v svoji študiji predlagata preučevanje povezav med osebnostjo, tvegano vožnjo in udeležbo v prometnih nezgodah z vidika mogoče identifikacije tistih voznikov, za katere je verjetneje, da bodo udeleženi v prometnih nesrečah. Cilj tovrstnih raziskav naj nikakor ne bi bil v poskusih spreminjanja posameznikove osebnosti, temveč zgolj v razvijanju različnih ukrepov oziroma intervencijskih strategij za različne skupine voznikov, ki ne smejo biti preveč heterogene oziroma preširoke.

Na koncu pa ne gre pozabiti tudi na modernizacijo vozil, ki nudi precejšnje izboljšave v varnostnem smislu. Nekateri avtomobili so že zdaj opremljeni s tehniko, ki vidno in slišno opozarja voznika pri parkiranju, koliko prostora še ima na voljo in kje so določene ovire, prihodnost pa prinaša še druge koristne novosti. Sistem »zaznave pešcev« (*pedestrian detection*) naj bi tako pod določenimi pogoji avto samodejno ustavil,

če kamera pred vozilom zazna kolesarja ali pešca. Nova generacija varnostnih blazin naj bi imela vgrajene posebne ventile za odvod plinov v ramenskem območju, kar pomeni, da se blazina ob aktiviranju prilagodi masi in velikosti potnika in tako zmanjša bolečino udarca ob trku z blazino. Vgrajeno kamero, ki nadzira promet in po potrebi zasenči del svetlobnega snopa, da avto ne bi zaslepil drugih voznikov, pa naj bi določeni avtomobilski proizvajalci kmalu začeli vgrajevati tudi v avtomobile cenejšega cenovnega razreda (Pečoler, 2010: 45), kar bo gotovo prispevalo k razširjenosti omenjene varnostne tehnike in posledično k večji varnosti na cesti. Kljub temu vozilo, vsaj večino časa, še vedno upravlja človek, zato »človeškega dejavnika« pri prometnih nezgodah še kar nekaj časa (najverjetneje pa nikoli) ne bomo mogli odpisati.

Literatura

²⁹ Ob tem pa ne gre zanemariti tudi varnostnih težav, če prometni policisti – že tako ali tako slabo plačani – postanejo tudi tarče netoetsanih, agresivnih voznikov, ki jih verbalno žalijo in jim celo fizično grozijo. Ni odveč poudarjati, da poklic zaradi tega ni ravno privlačen, kar pa je problem, ki lahko ob slabi materialni kompenzaciji napoveduje še večje kadrovske težave organov pregona.

³⁰ V tem kontekstu je seveda tudi radijsko opozarjanje na postavljene laserje lahko sporno, a po drugi strani tudi preventivno – vsaj na tistih odsekih ceste ljudje tako vozijo počasneje.

³¹ Vprašanje, ki si zagotovo zasluži nadaljnje empirične raziskave.

1. Amittay, A. (2004). The problem of empathy: over-identification in Claude Lanzmann's Shoah (esej). Providence: Brown University.
2. Bajec, A., et al. (ur.) (1994). **Slovar slovenskega knjižnega jezika**. Ljubljana, DZS.
3. Baloh, S., Kavčič, V., Komel, V., Korošec, L., Matvoz, E., Miš, M., Pavšek, V., Pečjak, V., Polič, M., Pustinek, M., Molan, M., Šopar, S., in Žerjav, M. (1983). **Psihologija v cestnem prometu s prometno etiko**. Ljubljana: Avto-moto zveza Slovenije.
4. Baron, R. A., in Byrne, D. (1994). **Social psychology** (7th ed.). Boston: Allyn and Bacon.
5. Beccaria, C. (2002, orig. 1764). **O zločinih in kaznih**. Ljubljana: Pravna fakulteta in Cankarjeva založba.
6. Becker, H. S. (1963). **Outsiders: Studies in the sociology of deviance**. London: Macmillan.
7. Brodsky, W. (2001). The effects of music tempo on simulated driving performance and vehicular control, v: **Transportation Research Part F**, 4(4), 219–241.
8. Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., in Lynch, R. S. (1994). Development of a driver anger scale, **Psychological Reports**, 74, 83–91.
9. Dollard, J., Doob, L. W., Miller, N. P., Mowrer, O. H., in Sears, R. R. (1939). **Frustration and Aggression**. New Haven, CN: Yale University Press.
10. Dulaa, C. S., in Geller, E. S. (2006). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research, **Journal of Safety Research**, 34, 559–566.
11. Foucault, M. (2005, orig. 1987). **Nadzorovanje in kaznovanje: Rojstvo zopora**. Ljubljana: Založba Krtina.
12. Galovski, T. E., in Blanchard, E. B. (2004). Road rage: A domain for psychological intervention?, **Aggression and Violent Behaviour**, 9, 105–127.
13. Goldenbeld, Ch., Levelt, P. B. M., in Heidstra, J. (2000). Psychological perspectives on changing driver attitude and behaviour, **Recherche Transports Sécurité**, 67, 65–81.
14. Gregorič, M. (2010). Vsak voznik naj najprej razčisti pri sebi, **Dnevnik**, 9. april 2010. Pridobljeno na http://www.dnevnik.si/novice/svet_vozil/teme/1042351100.
15. Hemenway, D., Vriniotis, M., in Miller, M. (2006). Is an armed society a polite society? Guns and road rage, **Accident Analysis and Prevention**, 38, 687–695.

16. Hennessy, D. A. (2000). 'The interaction of person and situation within the driving environment: Daily hassles, traffic congestion, driver stress, aggression, vengeance and past performance', **Dissertation Abstracts International: Section B: The Sciences and Engineering**, 60 (8B), 4301.
17. Hoggan, B. L., in 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, 1286-1295.
18. Iversen, H., in Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers, **Personality and Individual Differences**, 33 (8), 1251-1263.
19. Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour, **Transportation Research Part F**, 7(3), 135-150.
20. Law Societies' Joint Brussels Office (2010). **Brussels Agenda**, junij 2010.
21. **Kazenski zakonik** (KZ-1 RS), Uradni list RS, št. 55/2008, 66/2008 (popr.), 39/2009.
22. Kenrick, D., Neuberg, S., in Cialdini, R. (1999). **Social psychology: Unraveling the mystery**. Needham Heights, MA: Allyn & Bacon.
23. Lajunen, T., Parker, D., in Stradling, S. G. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers, **Transportation Research Part F**, 1(2), 107-121.
24. Lajunen, T., in 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, 243-255.
25. Lajunen, T., in Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses, **Transportation Research Part F**, 6(2), 97-107.
26. LeDoux, J. (1998). **The Emotional Brain: The Mysterious Underpinnings of Emotional Life**. London: Phoenix.
27. Linton, S. S., in Dollard, M. F. (2010). Work stress and driving anger in Japan, **Accident Analysis and Prevention**, 42, 174-181.
28. Lonczak, H. S., Neighbors, C., in Donovan, D. M. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender, **Accident Analysis and Prevention**, 39, 536-545.
29. Maxwell, J. P., Grant, S., in Lipkin, S. (2005). Further validation of the propensity for angry driving scale in British drivers, **Personality and Individual Differences**, 38, 213-224.
30. May, M., Tranter, P. J., in Warn, J. R. (2008). Towards a holistic framework for road safety in Australia, v: **Journal of Transport Geography**, 16, 395-405.
31. McGarva, A. R., in Steiner, M. (2000). Provoked driver aggression and status: a field study, **Transportation Research Part F**, 3(3), 167-179.
32. Miles, D. E., in Johnson, G. L. (2003). Aggressive driving behaviours: are there psychological and attitudinal predictors?, **Transportation Research Part F**, 6(2), 147-161.
33. Millar, M. (2007). The influence of public self-consciousness and anger on aggressive driving, **Personality and Individual Differences**, 43, 2116-2126.
34. Mosher, J. F. (1983). Server intervention: A new approach for preventing drinking driving, **Accident Analysis and Prevention**, 15(6), 483-497.
35. Muršič, M. (2010). Nasilno ravnanje in čustva voznikov avtomobilov, **Revija za kriminalistiko in kriminologijo**, 61(3), 295-306.
36. Musek, J. (1994). **Psihološki portret Slovencev**. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
37. Parker, D., Lajunen, T., in Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries, **Accident Analysis and Prevention**, 34, 229-235.
38. Pêcher, Ch., Lemerrier, C., in Cellier, J.-M. (2009). Emotions drive attention: Effects on driver's behaviour, **Safety Science**, 47, 1254-1259.
39. Pečoler, M. (2010). Tehnika bo še reševala, **Žurnal**, 9. oktober 2010.
40. Peršak, N. (2005). Discipliniranje v družbi tvegaj: panoptikon, sinoptikon in subjekt, **Revija za kriminalistiko in kriminologijo**, 56(3), 239-247.
41. Petrovec, D., Bavcon, L., Brvar, B., Muršič, M., Peršak, N., in Polak, T. (2010). **Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji** (raziskava št. 163). Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.
42. Polič, M., Zabukovec, V., in Žlender, B. (1996). **Prometna psihologija. Mladi v prometu**. Ljubljana: Zveza organizacij za tehnično kulturo, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Slovenije.
43. Presse Canadienne/Léger Marketing (2001). **Étude sur la rage au volant**. Montréal: Léger marketing. Pridobljeno na <http://www.legermarketing.com/documents/spclm/010903fr.pdf>
44. Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and situation, **Transportation Research Part F**, 1(2), 137-160.
45. Sullman, M. J. M. (2006). Anger amongst New Zealand drivers, **Transportation Research Part F**, 9(3), 173-184.
46. Tierney, J. (1996). **Criminology: Theory and Context**. London: Prentice Hall.
47. Underwood, G., Chapman, P., Wright, S., in Crundall, D. (1999). Anger while driving, **Transportation Research Part F**, 2(1), 55-68.
48. Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D., in Robertson, R. (2008). Aggressive driving: A survey of attitudes, opinions and behaviors, **Journal of Safety Research**, 39, 375-381.
49. Yu, J., Evan, P. C., in Perfetti, L. (2004). Road aggression among drinkig drivers: Alcohol and non-alcohol effects on aggressive driving and road rage, **Journal of Criminal Justice**, 32, 421-420.
50. Zabukovec, V., Žlender, B., Polič, M., Divjak, M., Markl, M., Musek, J., in Bakračević Vukman, K. (2007). **Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu**. Ljubljana: Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete.
51. **Zakon o varnosti cestnega prometa** (uradno prečiščeno besedilo) (ZVCP-1-UPB5), Uradni list RS, št. 56/2008.
52. Žlender, B. (2002). Hitrost in varnost prometa, **Trideset let preventive in vzgoje v cestnem prometu**. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS. Pridobljeno na http://www.vozimo-pametno.si/images/pdf/Hitrost_in_varnost_prometa.pdf.

The 'human factor' of road (un)safety: social desirability, work environment and personality

Nina Peršak, LL.D., M.Phil. in Social and Developmental Psychology, Assistant Professor of Criminology.
E-mail address: N.Persak.99@cantab.net.

The article tackles the »human factor« of road accidents and dangerous driving. In addition to factors such as bad roads, inadequate signalisation, traffic jams, use of phone while driving, fast tempo of music in the car etc., the »human factor«, namely driving aggressiveness and other psychological characteristics of drivers, constitutes one of the more important factors of road unsafety. Definitions of aggressive driving or the types of aggressive driving are first examined and the conclusion reached that numerous definitions are confusing, too broad and legally challenging. In the second part, the article attempts to answer the question of why humans represent the "weakest link in the road system" and which drivers represent biggest risk to other drivers. Social desirability is mentioned as one of the factors that dictate faster and faster driving styles, affecting young people, who are inclined to do whatever gains peer approval, as well as the adult population, since fast driving is viewed positively by society. Furthermore, the personality of drivers and its role in driving aggression is examined, revealing among other things that the Slovene national personality profile provides a favourable breeding ground for this type of deviance. In addition, the article sheds light on the role of structural violence and everyday work-related frustrations, which are too often channelled into aggressive behaviour on the roads. The article concludes with some thoughts on prevention, drawing on socio-psychological knowledge that is too frequently neglected in official (more or less punitive) prevention strategies in relation to the problem of road rage and dangerous, aggressive driving.

Key words: traffic, safety, social psychology, aggressiveness, violence, aggressive driving, prevention, road rage, work environment

UDC: 614.8 : 656.1 + 316.613