



Z Ewą Szokal-Egird – psychologiem z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Białymstoku, rozmawia Danuta Ślósarska.

Czarne

i po kompleksach

W ubiegłym roku na terenie Polski było około 300 tys. wypadków drogowych, z czego 6,7 tys. osób zginęło, ponad 68 tys. odniosło rany, a mimo to ponad 78% kierowców ocenia swoje umiejętności kierowania pojazdem jako wysokie lub bardzo wysokie?

Nadmierna pewność siebie to najczęstsza przywara Polaków. Na początku jednego ze szkoleń przeprowadziliśmy wśród kierowców badania, dotyczące oceny ich umiejętności kierowania pojazdem. Wyniki nawet nie były dla nas zaskakujące. Kierowcy bardzo wysoko ocenili swoje zdolności. Po dwumiesięcznej pracy z psychologiem ich samoocena spadała o 3 punkty, czyli o bardzo dużo. Na szkoleniu uświadomiono im ograniczenia, z których do tej pory nie zdawali sobie sprawy.

Myślimy o sobie lepiej niż na to zasługujemy?
Tak, bo w ten sposób podbudowujemy swoje poczucie wartości. Niewiele przecież osób mówi o sobie: „Jestem

Człowiek o niskiej samoocenie będzie dążył do poprawienia nastroju, kupując sobie samochód z najwyższej półki, po to, aby wszyscy dookoła wiedzieli, że jest kimś ważnym

beznadziejny”, „Jestem zły”. Lepsze postrzeżenie siebie jest bardzo naturalne.

Ale przecież nie każda osoba ma predyspozycje do prowadzenia samochodu?

Z mojego punktu widzenia nie każda i dlatego w szkoleniu chodzi o to,

aby uświadomić kierowcom ich ograniczenia. Gdy wiemy, że mamy niską sprawność psychomotoryczną lub że nasze reakcje przebiegają wolniej, to możemy te niedostatki rekompensować wyższą świadomością. Kierowcy niepełnosprawni radzą sobie świetnie na drogach, właśnie dlatego że znają swoje ograniczenia. Wprowadzenie obowiązkowych dla wszystkich kierowców badań psychotechnicznych na pewno poprawiłoby sytuację.

Nie rozumiem jak to się dzieje, że samochód trzeba oddawać do kontroli technicznej raz w roku, a badanie lekarskie wystarczy zrobić raz na całe życie?

To trudno zrozumieć. Tylko czasami, np. w przypadku cukrzycy, wady wzroku, lekarze wydają zaświadczenia o możliwości kierowania pojazdem na czas określony. We wszystkich

cd. na str. 6 ⇨

↔ *cd. ze str. 5*

innych sytuacjach jest ono wydawane bezterminowo. A przecież wraz z wiekiem obniża się nasza sprawność percepcyjna, intelektualna, wydłuża się czas reakcji, wzrasta wrażliwość na światło. Problem jest więc poważny, a system pod tym względem mocno niedoskonały. Badania lekarskie kierowców – bądźmy szczerzy – pozostawiają wiele do życzenia.

Zmieniło się nasze podejście do samochodu. Kiedyś traktowaliśmy go jako środek do przemieszczania się, a dziś?

Marka i cena samochodu, a nawet jego kolor podnoszą nasz prestiż. Zachodzi nawet korelacja między kolorem samochodu a wypadkami. Większość wypadków powodują osoby, które mają samochody czarne albo granatowe. Może to być częściowo związane z gorszą ich widocznością na drogach, ale również z tym, kto jest ich właścicielem. Człowiek o niskiej samoocenie będzie dążył do poprawienia nastroju, kupując sobie samochód z najwyższej półki, po to, aby wszyscy dookoła wiedzieli, że jest kimś ważnym.

Czy są jakieś charakterystyczne typy kierowców?

Ciekawą typologię zaproponował Andrzej Markowski, prezes Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce. Wyróżnia on cztery grupy kierowców, a każda z nich demonstrowuje pewien specyficzny rodzaj patologicznego zachowania w ruchu drogowym.

Pierwsza to grupa z syndromem „Mad Maxa”, czyli przymusem bezustannego potwierdzania własnej wartości. To grupa agresywna, która za wszelką cenę, nie licząc się z interesami innych, chce pokazać kto rządzi na drodze.

Kierowcy z syndromem „Słodkiej idiotki” to ci, którzy udają, że nie rozumieją sensu przepisów drogowych, a zwłaszcza tego, że muszą ich przestrzegać. Interesuje ich tylko własna wygoda. Parkują więc w bramach, skręcają bez kierunkowskazów, wpychają się na skrzyżowania.

Kierowca „Wychowawca” widzi swoje powołanie w pouczeniu innych. Porządek na drodze zaprowadza, krzycząc, gestykulując, używając klaksonu.

Najbardziej niebezpieczny, jak wynika z badań, jest kierowca z syndromem lęku. Samochód jest dla niego narzędziem do rozładowania stresów i niepowodzeń. Na drodze usiłuje podbudować swoją wartość.

Ta typologia sprowadza człowieka na ziemię.

Jest jeszcze wiele innych, ale ta wydaje mi się zdroworozsądkowa. Dr Tarnowski – psycholog transportu z Uniwersytetu Warszawskiego – badał ostatnio kierowców, biorąc za podstawę temperament. Okazało się, że w grupach flegmatyków, melancholików, sangwiników i choleryków najczęściej wykroczenia popełniają ci ostatni. I chociaż temperament człowieka jest cechą wrodzoną, to jednak decyduje o tym, aby zwolnić, gdy pada deszcz, zależy od nas.

*Kobiety, jak pokazują
statystyki, rzadziej
są sprawcami wypadków,
a to wynika z ich
większej wyobraźni*

Młody człowiek ma wstręt do wszelkich ograniczeń.

Jest nawet takie zjawisko, jak syndrom młodego kierowcy. Te osoby najczęściej są sprawcami wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Szczególnie niebezpieczni są kierowcy dyskotekowi. Wysoka samoocena, brak wyobraźni, chęć zaimponowania kolegom i nieodpowiedzialność powodują, że wskazówka licznika niebezpiecznie idzie w górę. Ale co ciekawe, dużo wypadków powodują też kierowcy po 60. roku życia. Czas reakcji, o czym już mówiliśmy, u tych osób znacznie się wydłuża.

Kiedy Polacy zaczęli wyjeżdżać do pracy do Anglii, wzrosła tam sześciokrotnie liczba wypadków.

Przyczyną tej sytuacji może być to, że tam jest ruch prawostronny, ale powodem może też być nasze narodowe przekonanie o doskonałości. Polak jest grzeczny tylko tam, gdzie są wysokie mandaty. Na Litwie nasi

kierowcy jeżdżą bardzo przykładnie, natomiast już w Niemczech pokazują, co potrafią. Potem nawet się chwalą, że zapłacili mandat za przekroczenie szybkości. To ich nobilituje.

Ale już mandat za stłuczkę nie jest powodem do dumy?

Stłuczka podważa umiejętności kierowcy, obniża samoocenę. Ten fakt lepiej przemilczeć.

Jest takie przekonanie, że kobiety są gorszymi kierowcami. Często słyszymy: „A nie mówiłem, baba za kierownicą”.

Ten mit trzeba obalić. W każdej grupie są osoby, które lepiej lub gorzej radzą sobie za kierownicą. Kobiety, jak pokazują statystyki, rzadziej są sprawcami wypadków, a to wynika z ich bardziej analitycznego umysłu, odpowiedzialności i większej wyobraźni.

Wśród kobiet też jest wiele takich, które lubią nacisnąć pedał gazu.

To te, które mają wysoki poziom estrogenów i testosteronu. Potwierdzają siebie na drodze. Szczególnie niebezpiecznie jeżdżą przedstawicielki handlowe.

I te osoby, czytałam, które wzięły samochód w leasing.

Nie znam takich badań, ale to możliwe, ponieważ tego, co nie jest naszą własnością na ogół nie szanujemy.

Kogo powinniśmy się bardziej bać: kierowców wiejskich czy miejskich?

Kierowcy ze wsi częściej jeżdżą gorszymi pod względem technicznym samochodami i częściej pod wpływem alkoholu. Duża różnica jest widoczna w sposobie jazdy kierowców dużych i małych samochodów. Jedni uważają, że są panami na drogach, a drudzy z kolei tak się integrują ze swoimi pojazdami, że wydaje im się, że samochód sam włączy kierunkowskaz.

Przed sezonem wakacyjnym o czym warto pamiętać?

Przede wszystkim o tym, że najczęściej wypadków zdarza się na prostych odcinkach dróg i wtedy, gdy warunki pogodowe są najlepsze. Warto też przypomnieć sobie typologię kierowców Andrzeja Markowskiego, co pozwoli uświadomić sobie, że oprócz nas na drogę wyjechało wielu „Mad Maxów” i „Słodkich idiotek”. ■