

Michał Niezgoda
Monika Ucińska
Instytut Transportu Samochodowego

PSYCHOLOGICZNE MODELE ZACHOWANIA KIEROWCÓW

Na zachowanie kierowców i na występowanie wypadków drogowych ma wpływ bardzo wiele czynników. Psychologowie transportu próbują te zależności opisywać za pomocą modeli, które porządkują dotychczasową zdobytą w badaniach wiedzę. Modele wyjaśniają i opisują dlaczego kierowcy zachowują się w określony sposób. Mnogość i różnorodność istniejących teorii wymaga systematyzacji. W artykule omówiono najważniejsze modele zachowania kierowców stosowane w badaniach

z zakresu psychologii transportu. W pracy zostały uwzględnione przede wszystkim modele funkcjonalne opisujące interakcję różnych zmiennych zarówno związanych ze środowiskiem jak i samym kierowcą. Wśród modeli funkcjonalnych przedstawiono zarówno motywacyjne związane z ryzykiem oraz modele poznawcze związane ze sposobem przetwarzania informacji. Artykuł zawiera również schematy prezentujące wybrane modele.

PSYCHOLOGICAL MODELS OF DRIVER BEHAVIOR

Complex set of different factors influence drivers' behavior. Traffic psychologists use models to describe relations between factors and to organize existing knowledge. Models explain and describe causes of drivers' behavior. However, the diversity of existing models requires systematized approach. Article presents influential drivers' behavior models that are used in the field of traffic psychology studies. This paper describes primarily functional models which involve dynamic interaction of different factors that are relevant for drivers' actions. Among functional models presented in the article there are risk-related motivational theories and cognitive models focused on mental activities. Diagrams of selected models are also presented in the article.

Ewa Tokarczyk
Instytut Transportu Samochodowego

WIEDZA I ZACHOWANIA KIEROWCÓW A OCHRONA ŚRODOWISKA

Ochrona środowiska naturalnego jest jednym z najważniejszych zadań, przed jakimi stanął człowiek u progu XXI wieku. Jednym ze źródeł zanieczyszczeń jest transport, w tym transport samochodowy. Na szczęście każdy z nas we własnym zakresie może działać tak, aby zminimalizować ruch samochodowy, możliwie ograniczyć szkodliwy wpływ transportu drogowego na przyrodę, na życie i zdrowie człowieka. W artykule zaprezentowane zostały wyniki badań własnych analizujących poziom wiedzy kierowców o wpływie transportu na stan środowiska naturalnego oraz zachowania kierujących mające wpływ na ochroną środowiska. Wskazano na związek pomiędzy wiedzą i zachowaniem jako dwoma elementami kształtowania postaw. Analiza wykazała, iż większe znaczenie ma wiedza o tym, jak się zachowywać niż wiedza o szkodliwym wpływie transportu na środowisko. Może to stanowić wytyczną do realizowania programów edukacyjnych.

KNOWLEDGE AND DRIVERS' BEHAVIOUR VERSUS ENVIRONMENTAL PROTECTION

Environmental protection is one of the most important tasks stood for person in XXI century. The transport, especially road transport is one of the source of pollution. Fortunately, each of us, can minimize traffic, reduce the possible harmful effects of road transport on nature, life and human health.. The paper presents results of our studies examining the level of knowledge about the impact of transport drivers on the environment, attitudes and behavior of managers having an impact on the environment. The research showed the relationship between knowledge and behavior as the two of elements shaping attitudes. The analysis showed that more important is knowledge about how to behave than knowledge about the harmful effects on the environment. This is a guideline to implement educational programs.

Ewa Odachowska

Instytut Transportu Samochodowego

TEMPERAMENT A SKŁONNOŚĆ DO ZACHOWAŃ RYZYKOWNYCH W RUCHU DROGOWYM

Specjaliści od lat starają się określić, jakie predyspozycje psychofizyczne powinny charakteryzować dobrego kierowcę. Pomijając aspekty faktycznie uniemożliwiające, bądź w znacznym stopniu ograniczające zdolność do prowadzenia pojazdu, coraz częściej zwraca się uwagę na czynniki psychiczne, jakie mają wpływ na zachowanie się za kierownicą. Biorąc pod uwagę trzy podstawowe aspekty sprawności w kierowaniu, obejmujące określaną w badaniach lekarskich sprawność fizyczną, badaną w ramach psychologicznych analiz przydatności do prowadzenia pojazdu – sprawność psychiczną oraz wiedzę, umiejętności i postawy samego kierowcy, w niniejszym artykule podjęto próbę odnalezienia przyczyn zachowania kierowców na drodze na podstawie badań własnych, szczególnie zaś wzięto pod uwagę ewentualne predykatory do zachowań ryzykownych w postaci cech temperamentalnych. Wnioski z niniejszych analiz nie mają na celu ograniczania nikomu prawa do posiadania dokumentu uprawniającego do poruszania się pojazdem, ale wskazują na ewentualne aspekty, na które kierowca może zwrócić uwagę traktując jako wymiary, mogące wpływać na jego zachowanie na drodze i jako te, które mogą wymagać dalszej eksploracji.

TEMPERAMENTAL CONDITIONING OF HAZARDOUS BEHAVIOUR BASED ON THE ANALYSIS OF DRIVERS

For several years specialists have been trying to determine which psychophysical predispositions characterise good drivers. Putting aside factual aspects which enable or limit driving capabilities, recently more attention is being drawn to psychological factors, which influence drivers themselves. Taking into account three basic aspects of proficiency in driving: physical fitness (determined during the medical examination), mental aptitude (determined during the psychological examinations testing mental predisposition for driving a vehicle), and the knowledge, skills and attitude of a driver, this work attempts to discover the cause of specific driver behaviour, with a focus on possible cause variables for hazardous behaviour in the form of temperamental features. However, conclusions drawn out from the

analyses should not be perceived as grounds for limiting availability of driving licences. Their role is merely to pinpoint aspects, which the driver should take into account when trying to determine factors influencing his or her behaviour in traffic and explore those which require a deeper understanding.

Adam Tarnowski

Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej

WIDZENIE ZMIERZCHOWE A BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH

Artykuł prezentuje przegląd teoretycznych koncepcji i wyników badań dotyczących znaczenia sprawności widzenia w warunkach zmniejszonej jasności oświetlenia dla prawidłowego wykonywania czynności kierowcy. Zarysowany jest związek pomiędzy procesami uwagi a widzeniem zmierzchowym- jako podstawa wyjaśniania błędów człowieka w tym obszarze. Omówiono relację pomiędzy sprawnością widzenia zmierzchowego a spostrzeganiem kontrastu, progiem widzenia nocnego, wrażliwością na olśnienie oraz czasem readaptacji. Zaprezentowano szereg badań dotyczących związku pomiędzy widzeniem zmierzchowym (głównie wrażliwością na kontrast) a wypadkowością. Omówiono implikacje dla praktyki badania funkcji wzrokowych u kierowców.

TWILIGHT VISION AND ROAD SAFETY

The article presents an overview of theoretical concepts and research findings on the importance of efficiency of vision in reduced illumination conditions for the performance of drivers. The relationship between the processes of attention and seeing in the twilight has been outlined, as the basis for explaining human error in this area. The relationship between the efficiency of view of twilight and contrast perception, night vision threshold, sensitivity to glare, and re-adaptation time has been discussed. A number of studies on the relationship between twilight vision (mainly contrast sensitivity) and the accident rate has been discussed. The implications for the practice of visual function tests for drivers.

Małgorzata Skawińska

Marek Kosewski

Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Warszawie

ANOMIA KIEROWCÓW

W artykule przedstawiono kwestię przyczyn zachowań ryzykownych kierowców. (przekraczania prędkości, prowadzenia po pijanemu). Dlaczego ludzie deklarując się jako odpowiedzialni zachowują się nieodpowiedzialnie? Przyczyną jest anomia, czyli stan w jakim wartości takie jak odpowiedzialność istnieją tylko w sensie deklaratywnym, ale nie są realizowane w zachowaniach. Jednostce nie przeszkadza jednak ta niekonsekwencja, ponieważ neutralizuje „wyrzuty sumienia”, określane jako dysonans godnościowy, poprzez społecznie uzgodnione w grupie usprawiedliwienia. Przyczyną zachowań ryzykownych nie jest niewiedza jakie zachowania są pożądane, ale posiadanie

wiarygodnych, uzgodnionych przez grupę odniesienia usprawiedliwień, które pozwalają z jednej strony cenić sobie wartości a z drugiej ich nie przestrzegać, bez odczuwania wyraźnego dyskomfortu psychicznego. Wiedza o anomii może być zastosowana w planowaniu działaniach profilaktycznych dotyczących zachowań ryzykownych – by ograniczyć łamanie prawa przez kierowców trzeba odebrać im wiarygodne usprawiedliwienia.

DRIVERS ANOMIE

Article concerns causes of hazardous behaviour of car drivers (ex.: overspeeding, drunk driving). Why people declaring themselves as responsible act the contrary? The reason may be anomie, a state when values such as responsibility, exist only declaratively and are not implemented in everyday behaviour. The individual is not disturbed by the inconsistency because he neutralizes "pangs of conscience" – defined as dignitive dissonance - with socially negotiated justifications. The lack of knowledge of what is proper and good is not the cause of hazardous behaviour. The cause is acquiring social justifications negotiated with a group of importance. Knowledge of anomie may be applied to planning social campaigns and other actions that should limit hazardous behaviour of car drivers.

Dawid Ścigala

PRZETWARZANIE BODŹCÓW AFEKTYWNYCH PRZEZ OFIARY I SPRAWCÓW WYPADKÓW KOMUNIKACYJNYCH

Zasadniczy problem artykułu odnosił się do odpowiedzi na pytania: czy przeżycie sytuacji zagrażających integralności psychicznej i życiu wpływa na proces przypominania bodźców afektywnych, które mogą być skojarzone z minioną traumą? A także czy temperament oraz aleksytymia modyfikują przetwarzanie bodźców afektywnych? O właściwościach zakodowanych doświadczeń wnioskowano na podstawie czasów reakcji badanych na bodźce afektywne skojarzone z minioną traumą. Przyjęto, zgodnie z LeDoux (2002), że im silniejszy afekt (strach, przerażenie) towarzyszył doświadczeniu, tym krótszy czas reakcji na bodziec przypominający traumę. W celu weryfikacji poczynionych założeń zaprojektowano badanie eksperymentalno – kwestionariuszowe z wykorzystaniem programu Superlab 4.0. Ponadto wykorzystano następujące metody diagnostyczne SSS-V - badanie poszukiwania doznań według koncepcji Zuckermana(1990); TAS-26 - pomiar aleksytymii Taylor, Bagby, za Maruszewski, Ścigala, (1998); oraz testy sprawdzające poziom zaburzeń pourazowych zależnie od okresu jaki minął od wypadku: do pomiaru ostrej reakcji stresowej ASD, Bryant, Harvey, (2003); oraz zaburzeń pourazowych PTSD, Foa (1995). W badaniach właściwych wzięły udział 104 osoby sprawcy i ofiary wypadków samochodowych oraz grupa kontrolna. Osoby po wypadkach zdecydowanie szybciej reagowały na bodźce wywołujące afekt negatywny $U=668$; $p<0,001$. Ponadto zgodnie z oczekiwaniami wykazano, że najkrótsze czasy reakcji na bodźce wywołujące afekt negatywny wystąpiły w grupie ofiar wypadków komunikacyjnych $F(2,101)=6,934$; $p<0,01$ $\eta^2=0,12$. Poza tym wykazano moderujący wpływ poszukiwania doznań w grupie badawczej $F(2,98)=4,4$; $p<0,05$ $\eta^2=0,28$ oraz aleksytymii $F(2,98)=10,672$; $p<0,001$ $\eta^2=0,18$.

**SEEKING SENSATION, ALEXITHYMIA AND PROCESSING
OF THE AFFECTIVE STIMULI BY THE VICTIMS
AND CAUSES OF THE MOTOR VEHICLE ACCIDENT**

The aim of the experimental and questionnaire research was to look for the answer to the question concerning the influence of previous experience - traumatic in character - on processing affective stimuli associated with the previous trauma. And also if temperament and alexithymia can modify recalling of affective stimuli? It conclude about specificity encoded experiences on base of time reaction of examined on the stimuli affect related to departed traumatic experiences. It set up, according to LeDoux (2002) that stronger affect (fear, horror) accompany to the experience is connected to shorter time of the reaction on stimulus reminiscent the trauma. To verify this affirmations author has design the experimental and questionnaire research using the Superlab 4.0 program and other diagnostic methods as, for example, SSS-V, ASD, TAS-26 and others. At the main research there were examined 104 of person, 34 of the causes, 32 of victims of car accidents and 38 of control group. The participants both, the causes and the victims reacted considerably faster on stimuli associated with trauma. The results of the research clearly point to the permanent existence of negative emotions caused by the trauma as well as the phenomenon of recalling which depends on the state under the influence of which trauma associated stimuli cause faster reactions of the subject.

Ida Leśnikowska-Matusiak
Aneta Wnuk
Instytut Transportu Samochodowego

**PSYCHOFIZYCZNE I SPOŁECZNE
UWARUNKOWANIA ZACHOWAŃ DZIECI W RUCHU DROGOWYM
– JAK RZECZYWIŚCIE SIĘ ZACHOWUJĄ?**

W artykule przedstawiono psychofizyczne i społeczne uwarunkowania zachowań dzieci w ruchu drogowym, wyniki brytyjskich badań odnośnie zachowań małych dzieci na drogach oraz przykłady europejskich dobrych praktyk w tym zakresie.

**PSYCHOPHYSICAL AND SOCIAL
CONDITIONS OF THE CHILDREN'S BEHAVIOUR IN THE ROAD TRAFFIC
– WHAT DO THEY ACTUALLY BEHAVE LIKE?**

The article presents psychophysical and social conditions of the children's behaviour in the road traffic; the results of British studies concerning the behaviour of small children on the roads and examples of the good European practices in this aspect