

EMPIRYCZNA WERYFIKACJA ZACHOWANIA SIĘ KIEROWCÓW W SYTUACJACH WYPADKU DROGOWEGO

Ryszard KAŁUŻNY*

* Wydział Nauk Pedagogicznych, Dolnośląska Szkoła Wyższa
e-mail: ryszard_kaluzny@op.pl

Artykuł wpłynął do redakcji 05.01.2012 r. Zweryfikowaną i poprawioną wersję po recenzjach i korekcie otrzymano w sierpniu 2012 r.

W badaniach podjęto próbę rozstrzygnięcia kwestii, w jaki sposób zachowują się kierowcy samochodów w sytuacjach wypadku drogowego i konieczności udzielenia pomocy osobom poszkodowanym.

Stosując techniki symulacji słownej, zdiagnozowano 101 osób (w tym 49 kobiet) – kierowców o różnym stażu w kierowaniu pojazdami samochodowymi oraz różniących się doświadczeniem w udzielaniu pierwszej pomocy osobom poszkodowanym. Na użytek niniejszego opracowania analizie poddano deklarowane zachowania kierowców w trzech symulowanych sytuacjach: (1) wskazującej na konieczność udzielenia pomocy innym ludziom (bez określenia szczegółów sytuacji, w którą ci ludzie zostali uwikłani); (2) obliwiającej do dokonania wyboru kolejności udzielania pomocy osobom poszkodowanym w wypadku drogowym; (3) gdy kierujący pojazdem spieszy się na ważne spotkanie rodzinne i na drodze jest świadkiem wypadku.

Słowa kluczowe: kierowca, wypadki drogowe, osoba poszkodowana, udzielanie pomocy, pierwsza pomoc

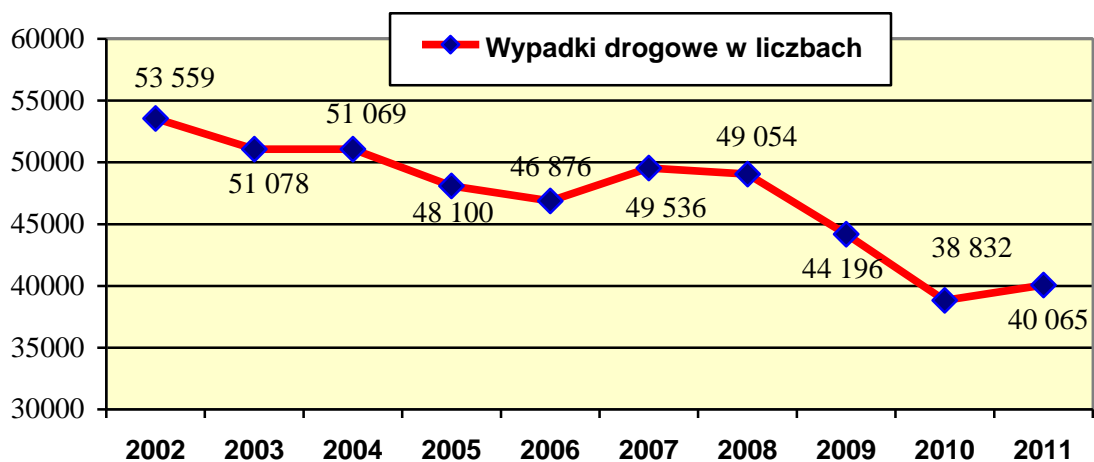
WSTĘP

Lawinowy rozwój motoryzacji stawia przed społeczeństwem wymagania dotyczące radzenia sobie ze zwiększającą się częstotliwością zagrożeń w komunikacji drogowej. Wypadki drogowe stały się jedną z głównych przyczyn przedwczesnych zgonów ludzi. Według szacunków Światowej Organizacji Zdrowia, od 1896 roku, czyli od pierwszego wypadku samochodowego w Londynie, na świecie zginęło w różnych wypadkach około 30 milionów ludzi. Również prognozy ekspertów na najbliższe lata nie należą do optymistycznych. Według ich oceny, do 2020 roku wskaźnik ofiar wypadków drogowych (śmiertelnych i rannych) wzrośnie o ponad 60% w skali roku i wypadki drogowe, w swej niechlubnej statystyce, przesuną się z dziewiątej na trzecią pozycję wśród globalnych przyczyn zgonów¹.

¹ Statystyki wypadków drogowych: [online]. [dostęp: 26.03.2012]. Dostępny w Internecie: http://www.pck.pl/pages,147_190.html.

Analizując zagadnienia dotyczące wypadków drogowych, należy wyjaśnić, że wypadek drogowy to niedające się przewidzieć zdarzenie mające miejsce w ruchu drogowym, pozostające w związku przyczynowym z ruchem drogowym, wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu. Skutkiem wypadku drogowego są nieumyślne obrażenia ciała powodujące naruszenie czynności narządów lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni (tzw. średni wypadek drogowy), śmierć albo duży uszczerbek na zdrowiu (tzw. ciężki wypadek drogowy). Wypadek drogowy musi mieć początek lub koniec na drodze publicznej, przeznaczonej do ruchu pojazdów. Musi powodować szkodę dla osób lub rzeczy².

W Polsce, w latach 2008-2010 odnotowano nieznaczną poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w porównaniu do lat poprzednich (rys. 1).

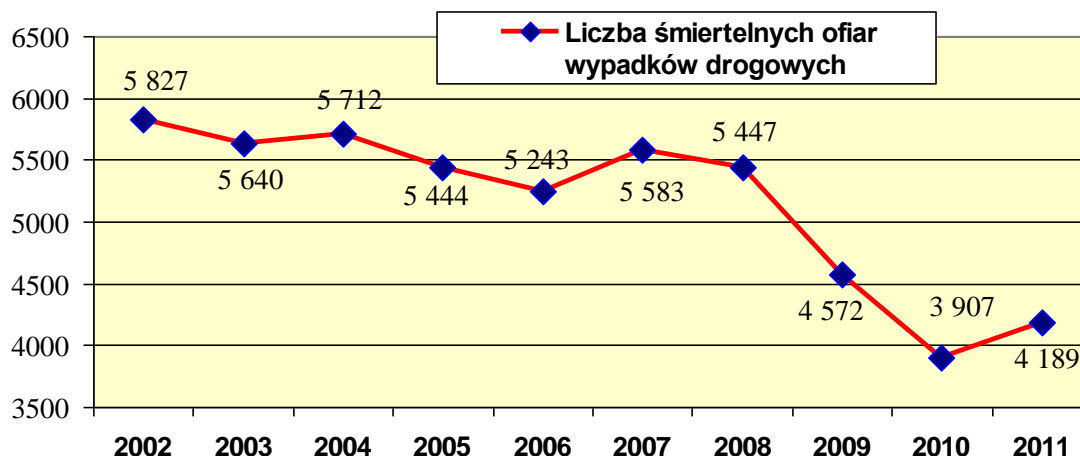


Rys. 1. Liczba wypadków drogowych w Polsce w latach 2002-2011

Źródło: Opracowano na podstawie danych z Komendy Głównej Policji: [online]. [dostęp: 26.03.2012]. Dostępny w Internecie: http://statystyka.policja.pl/portal/dk/807/47493/Wypadki_drogowe_raporty_roczne.html

Według danych statystycznych Wydziału Profilaktyki i Analiz Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji na polskich drogach w 2010 roku wydarzyły się 38 832 wypadki, w wyniku których 3 907 osób poniosło śmierć, a 48 952 osoby zostały ranne. Był to rok, podczas którego odnotowano proporcjonalnie najmniejszą liczbę wypadków i ofiar śmiertelnych w ostatnich latach na polskich drogach. Bowiem w 2011r. nastąpił znaczny wzrost zarówno wypadków drogowych, jak i liczby śmiertelnych ofiar (rys. 1-2).

² Por. K. Rajchel, Z. Nowakowski, *Pojęcie wypadku drogowego i system ewidencji*, [w:] „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej”, nr 7/2006, Rzeszów 2006, s. 103.



Rys. 2. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Polsce w latach 2002-2011

Źródło: Opracowano na podstawie danych z Komendy Głównej Policji: [online]. [dostęp: 26.03.2012]. Dostępny w Internecie: http://statystyka.policja.pl/portal/dk/807/47493/Wypadki_drogowe_raporty_roczne.html

Jeśli lata 2008-2010 skutkowały zmniejszeniem się liczby wypadków drogowych, to dane dotyczące wypadków w 2011 roku są wielce niepokojące. We wspomnianym okresie na polskich drogach zginęło 4 189 osób, co stanowi wzrost o ponad 7% w odniesieniu do roku poprzedniego. Wzrost odnotowano zarówno wśród ofiar śmiertelnych jak i rannych. Liczbę ofiar śmiertelnych oraz skutki wypadków wg sprawstwa w latach 2010-2011 zamieszczono w tabeli 1.

Tabela 1. Wypadki drogowe w Polsce i ich skutki wg sprawstwa w latach 2010-2011

Sprawstwo wypadków	Wypadki w liczbach		Skutki wypadków w liczbach			
			Zabici		Ranni	
	2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.
Wina kierujących	30 628	32 188	2 633	2 841	40 711	41 803
Wina pieszych	4 427	4 377	665	754	3 843	3 718
Wina pasażerów	89	105	4	4	88	105
Współwina	557	609	79	88	733	743
Inne przyczyny	3 131	2 786	526	502	3 577	3 132
Ogółem	38 832	40 065	3 907	4 189	48 952	49 501

Źródło: Opracowano na podstawie danych z Komendy Głównej Policji: [online]. [dostęp: 26.03.2012]. Dostępny w Internecie: http://statystyka.policja.pl/portal/dk/807/47493/Wypadki_drogowe_raporty_roczne.html

W porównaniu do innych krajów europejskich zajmujemy czołowe miejsce zarówno w liczbie wypadków drogowych, jak i ofiar śmiertelnych. Patrząc na polskich kierowców, nieskuteczne bywają prowadzone akcje profilaktyczne edukacyjne, a także prewencyjne. Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa, w ramach którego zorganizowano nagłośniony w mediach „Weekend bez ofiar” okazał się dużym fiaskiem, bowiem w tych

dniach (24-26 czerwca 2011 r.) zginęło 71 osób, a 650 zostało rannych w 525 wypadkach drogowych³.

Przyczyn takiego stanu jest zapewne wiele, ale do najczęstszych można zaliczyć zły stan techniczny wielu polskich dróg, lekceważenie przez kierujących przepisów ruchu drogowego, brawurę połączoną z brakiem wyobraźni, brak elementarnej kultury jazdy – niektórzy kierowcy zachowują się tak, jak by to tylko oni byli użytkownikami drogi. Ponadto istotnym problemem bezpieczeństwa na drogach są zarówno piesi jak i kierujący pojazdami pod wpływem alkoholu lub innych używek. Śledząc statystyki wypadków drogowych, ale także obserwując sposób zachowania się kierowców⁴, odnosi się wrażenie, że w polskich warunkach życie i zdrowie mają bardzo niską wartość.

Kierujący pojazdami samochodowymi są często sprawcami i/lub ofiarami wypadków drogowych, ale także pierwszymi osobami, od których zależy może życie bądź zdrowie ofiar tychże wypadków. Zachowanie się kierowców w sytuacji wypadku drogowego z reguły jest bardzo różne. Bowiem człowiek, pomimo iż w jakimś zakresie jest przygotowany do radzenia sobie w sytuacjach trudnych (przez rodzinę, szkołę, środowisko, kręgi kulturowe i religijne, media, kształcenie specjalistyczne), to jednak, gdy zostaje zaskoczony zdarzeniem nietypowym (do takiego można zaliczyć wypadek drogowy), na które powinien odpowiednio zareagować, ma często w takich okolicznościach znaczne problemy. Niejednokrotnie posiadana przez niego wiedza, połączona z wytrenowanym postępowaniem, w takich okolicznościach nie jest wystarczającym kryterium poprawności podejmowanych działań⁵.

Zważywszy na ten fakt w podjętych badaniach poszukujemy odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób kierowcy samochodów są skłonni zachować się w sytuacji wypadku drogowego i czy owe zachowania różnią się ze względu na płeć oraz doświadczenia kierowców w udzielaniu pierwszej pomocy?

1. METODY

W prowadzonych badaniach zastosowano metodę sondażu diagnostycznego, wykorzystując jako narzędzie kwestionariusz ankiety. Zawierał on pytania (twierdzenia) o wysokim stopniu standaryzacji, z kafeterią zamkniętą. Składał się z dwóch części. Pierwsza zawierała 12 pytań (twierdzeń), zaopatrzonych w zestaw odpowiedzi. Pytania (twierdzenia) opisywały sytuacje, w których każdy kierowca znalazł się lub znaleźć się może, natomiast ich tematyka ściśle związana była z zagadnieniami dotyczącymi zachowania się w symulowanej sytuacji wypadku drogowego. Druga część – metryczka zawierała pytania dotyczące: płci, wieku, wykształcenia respondentów oraz doświadczeń w udzielaniu pierwszej pomocy. Każdemu z pytań zamieszczonych w kwestionariuszu przyporządkowano cztery odpowiedzi, z których respondent mógł wskazać tylko jedną. Odpowiedzi na pytania ułożone były z uwzględnieniem hierarchii poprawności i użyteczności deklarowanych zachowań (działań). Od zachowań wysoce poprawnych i/lub społecznie pożądanych do zachowań niewłaściwych i/ lub społecznie nagannych.

³ Więcej wypadków, więcej ofiar: [online]. [dostęp: 10.12.2011]. Dostępny w Internecie: <http://edroga.pl/rozmaitości/wiadomości-drogowe/429>.

⁴ Przez zachowane, w tym materiale, rozumiem dowolne i celowe zachowanie ludzi. Szerzej owe zagadnienie wyjaśnia John R. Searle, *Umysł, mózg i nauka*, Warszawa 1995, s. 52-63.

⁵ J.E. Karney, *Mechanizmy regulujące zachowanie człowieka w sytuacjach normalnych i trudnych*, [w:] *Człowiek w sytuacji trudnej*, pod red. B. Hołyst, Warszawa 1991, s. 36-56.

Na potrzeby niniejszej pracy analizie poddano deklarowane przez kierowców sposoby zachowań w trzech symulowanych sytuacjach: (1) wskazującej na konieczność udzielenia pomocy innym ludziom (bez określenia szczegółów sytuacji, w którą ci ludzie zostali uwikłani); (2) obligującej do dokonania wyboru kolejności udzielania pomocy osobom poszkodowanym w wypadku drogowym; (3) gdy kierujący pojazdem spieszy się na ważne spotkanie rodzinne i na drodze jest świadkiem wypadku.

W analizie statystycznej posłużono się wskaźnikiem proporcji wyrażonym w procentach oraz istotnością różnic między dwiema proporcjami niezależnymi⁶.

2. BADANE OSOBY

Badania przeprowadzono w 2011 r. w południowo-zachodnim rejonie Polski. Objęto nimi 101 osób, dobranych losowo (w tym 49 kobiet) – kierowców różniących się stażem w kierowaniu pojazdami samochodowymi, poziomem wykształcenia oraz doświadczeniem w udzielaniu pierwszej pomocy osobom poszkodowanym. Średni wiek respondentów wynosił 42,2 lata (najstarszy – 65 lat, a najmłodszy – 20 lat). Bardziej szczegółową charakterystykę respondentów zamieszczono w tabeli 2.

Tabela 2. Charakterystyka badanych osób

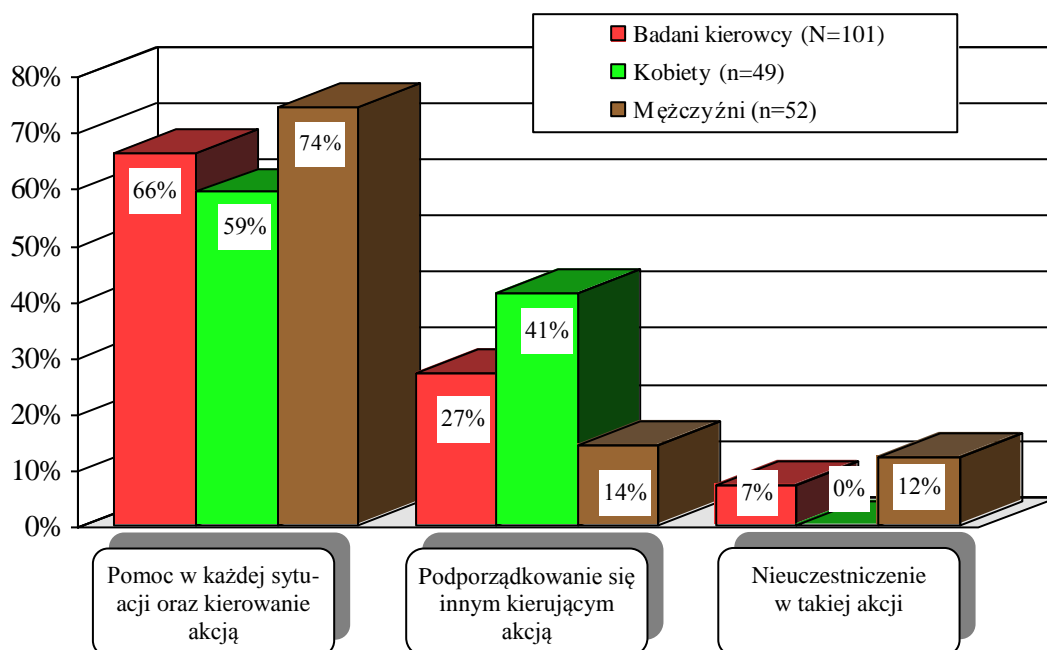
Wiek w latach	Płeć		Wykształcenie			Doświadczenie w udzielaniu pomocy	
	Kobieta	Mężczyzna	Wyższe	Średnie	Zawodowe	Tak	Nie
20 – 40	28	27	26	25	4	15	40
41 – 65	21	25	15	21	10	17	29
Ogółem	n=49	n=52	n=41	n=46	n=14	n=32	n=69

Źródło: Opracowanie własne

3. WYNIKI

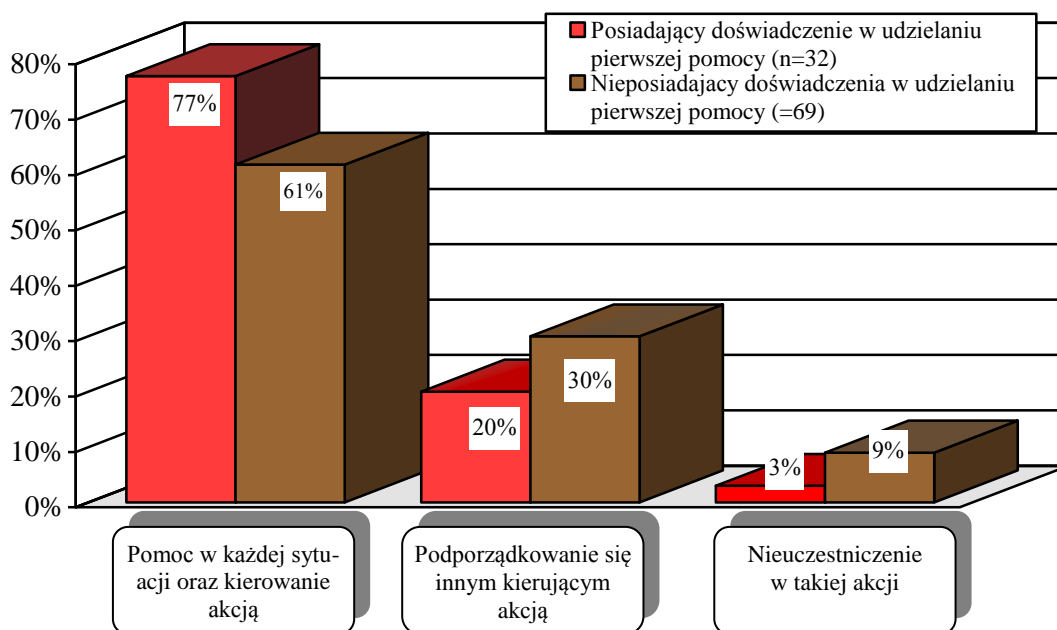
Analizując deklarowane działania kierowców w sytuacji (1) – wskazującej na konieczność udzielenia pomocy innym ludziom, ujawniono, że 66% respondentów (rys. 3) jest skłonnych, w każdej sytuacji, do udzielenia pomocy osobom poszkodowanym oraz do kierowania akcją ratunkową na miejscu zdarzenia. Wyrazicielem takich zachowań w badanej grupie jest 59% kierowców kobiet i 74% mężczyzn. Zachowania niezdecydowane – podporządkowanie się innym kierującym akcją zadeklarowało 27% badanych, w tym 41% kobiet i 14% mężczyzn. Zachowania społecznie naganne w takiej sytuacji, przejawiające się biernością ujawniło 7% respondentów. Należy zwrócić uwagę, że bierności nie zadeklarowała żadna z kobiet, natomiast takie zachowania przejawia 12% mężczyzn. Różnice widoczne w proporcjach intencjonalnych zachowań między wyodrębnionymi grupami kierowców (*kobiet i mężczyzn*) nie są jednak statystycznie istotne.

⁶ G.A. Ferguson, Y. Takane, *Analiza statystyczna w psychologii i pedagogice*, przeł. M. Zagrodzki, Warszawa 1997, s. 201-211.



Rys. 3. Deklarowane sposoby zachowania się kierowców (kobiet i mężczyzn) w sytuacji konieczności udzielenia pomocy innym ludziom

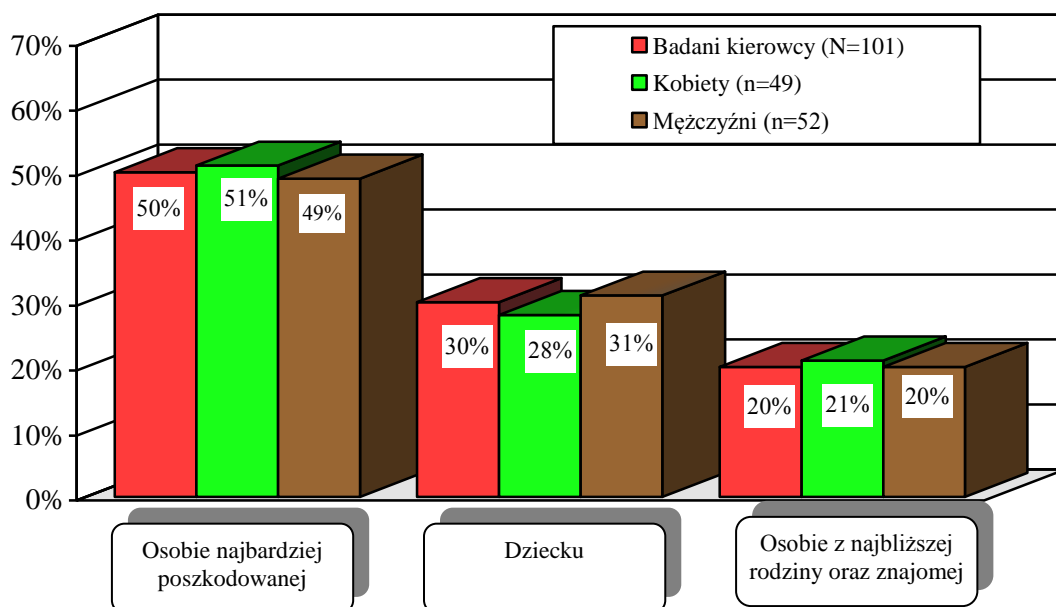
Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4. Deklarowane sposoby zachowania się kierowców (różniących się doświadczeniem w zakresie pierwszej pomocy) w sytuacji konieczności udzielenia pomocy innym ludziom

Źródło: Opracowanie własne

Analizując zachowania kierowców różniących się doświadczeniem z zakresu udzielania pierwszej pomocy (rys. 4), należy stwierdzić, że wśród tych respondentów, którzy ujawnili takie doświadczenia 77% deklaruje gotowość do udzielenia pomocy osobom poszkodowanym w każdej sytuacji oraz do kierowania akcją ratunkową na miejscu zdarzenia. Natomiast wśród respondentów, którzy takich doświadczeń nie ujawnili, podobne zachowania w tej sytuacji deklaruje 61% badanych. Zachowania niezdecydowane – podporządkowanie się innemu kierującym akcją zadeklarowało 20% respondentów posiadających doświadczenie w udzielaniu pierwszej pomocy. Natomiast w grupie respondentów nieposiadających takiego doświadczenia, zachowania niezdecydowane przejawia 30% badanych. Podobne proporcje wykazano w kategorii zachowań społecznie nagannych. Bierność w takiej sytuacji zadeklarowało 3% respondentów ujawniających doświadczenie w udzielaniu pierwszej pomocy oraz 9% respondentów, którzy takowego doświadczenia nie posiadają. Widoczne różnice w proporcjach intencjonalnych zachowań między wyodrębnionymi grupami kierowców (posiadającymi i nieposiadającymi doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy) nie są jednak statystycznie istotne.



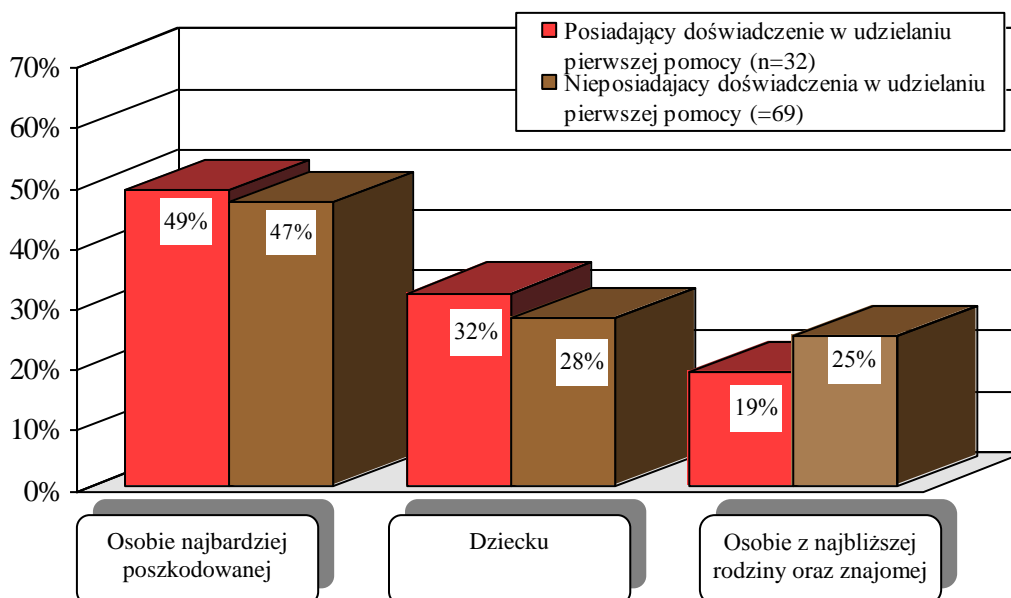
Rys. 5. Deklarowana przez kierowców (kobiet i mężczyzn) kolejność udzielenia pomocy osobom poszkodowanym w wypadku drogowym

Źródło: Opracowanie własne

Analizując zachowania kierowców w sytuacji (2) – obligującej do dokonania wyboru kolejności udzielania pomocy osobom poszkodowanym w wypadku drogowym, należy stwierdzić, że pomoc w pierwszej kolejności osobie najbardziej poszkodowanej zadeklarowało 50% badanych kierowców (rys. 5). W tej kategorii zachowań różnice między kierowcami (kobietami i mężczyznami) są minimalne. Natomiast, w badanej sytuacji, pomoc w pierwszej kolejności dziecku, bez względu na rodzaj i zakres obrażeń zadeklarowało 30% badanych. Takie zachowania wyraziło 28% kobiet i 31% mężczyzn. Z przeprowadzonych badań wynika także, że 20% kierowców jest skłonnych w pierwszej kolejności udzielić pomocy osobie z najbliższej rodziny oraz znajomej. W taki sposób, jak wynika z badań, zachowałyby się 21% kobiet i 20% mężczyzn. Różnice w po-

szczególnych kategoriach zachowań między kobietami i mężczyznami są minimalne i mieszczą się w granicach błędu statystycznego.

Uwzględniając w analizie zebranego materiału doświadczenia kierowców w udzielaniu pierwszej pomocy, należy stwierdzić, że w grupie kierowców, którzy takie doświadczenia posiadają 49% deklarowało, iż w pierwszej kolejności udzieliłoby pomocy osobie najbardziej poszkodowanej (rys. 6). Podobne zachowania deklaruje 47% kierowców, którzy nie posiadają doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy. Natomiast do niesienia pomocy dziecku w pierwszej kolejności przychyliła się 32% respondentów posiadających doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy i 28% respondentów nieujawniających takich doświadczeń. Z analizy zebranego materiału badawczego wynika również, że 19% respondentów posiadających doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy, w pierwszej kolejności ratowałoby osoby z najbliższej rodziny oraz znajomych. W taki sam sposób, jak wynika z materiału badawczego, zachowałoby się 25% kierowców nieposiadających doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy. Odnotowane różnice, w kolejności ratowania osób poszkodowanych, między wyodrębnionymi grupami poddanymi analizie mieszczą się w granicach błędu statystycznego.

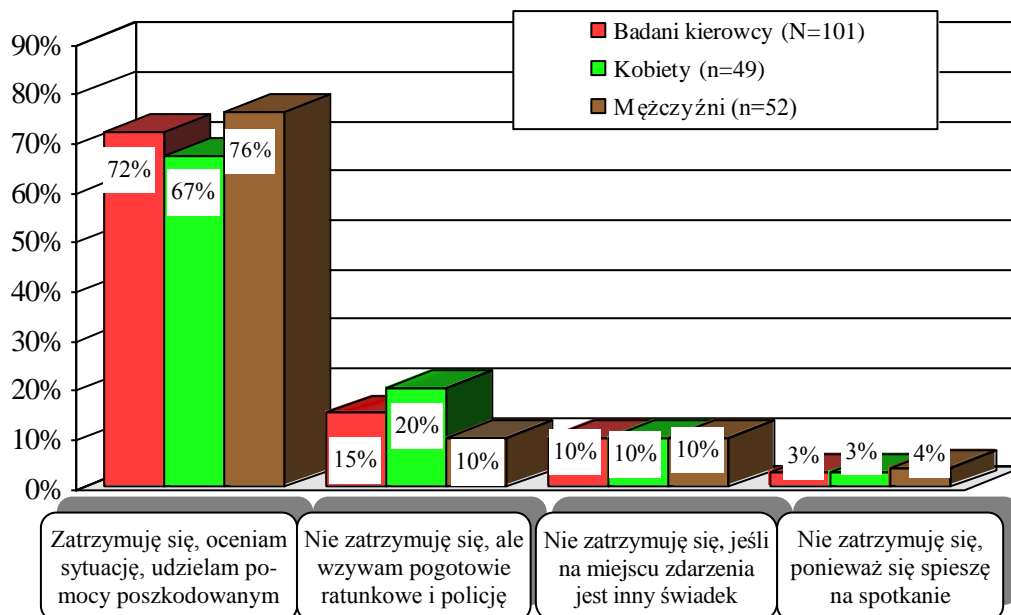


Rys. 6. Deklarowana przez kierowców (różniących się doświadczeniem w zakresie pierwszej pomocy) kolejność udzielenia pomocy osobom poszkodowanym

Źródło: Opracowanie własne

W sytuacji (3) – gdy kierujący pojazdem spieszy się na ważne spotkanie rodzinne i na drodze jest świadkiem wypadku, to 72% respondentów zatrzymałoby się, oceniło sytuację i udzieliło pomocy poszkodowanym (rys. 7). Taki sposób zachowania, w tej analizowanej sytuacji, deklaruje 67% kierowców kobiet i proporcjonalnie nieco więcej kierowców mężczyzn 76%. Jak wynika z badań, 15% kierowców, w takiej sytuacji, nie zatrzymałoby się, ale wezwałoby pogotowie i policję. Takie zachowania przejawia proporcjonalnie znacznie więcej kobiet (20%) niż mężczyzn (10%). Jeśli na miejscu zdarzenia jest inny świadek, to 10% badanych kierowców deklaruje, że nie zatrzymałoby się. Taki sposób zachowania w proporcjonalnie równej liczbie (10%), jest charakterystyczny dla kobiet i mężczyzn. Natomiast 3% badanych kierowców ważne sprawy ro-

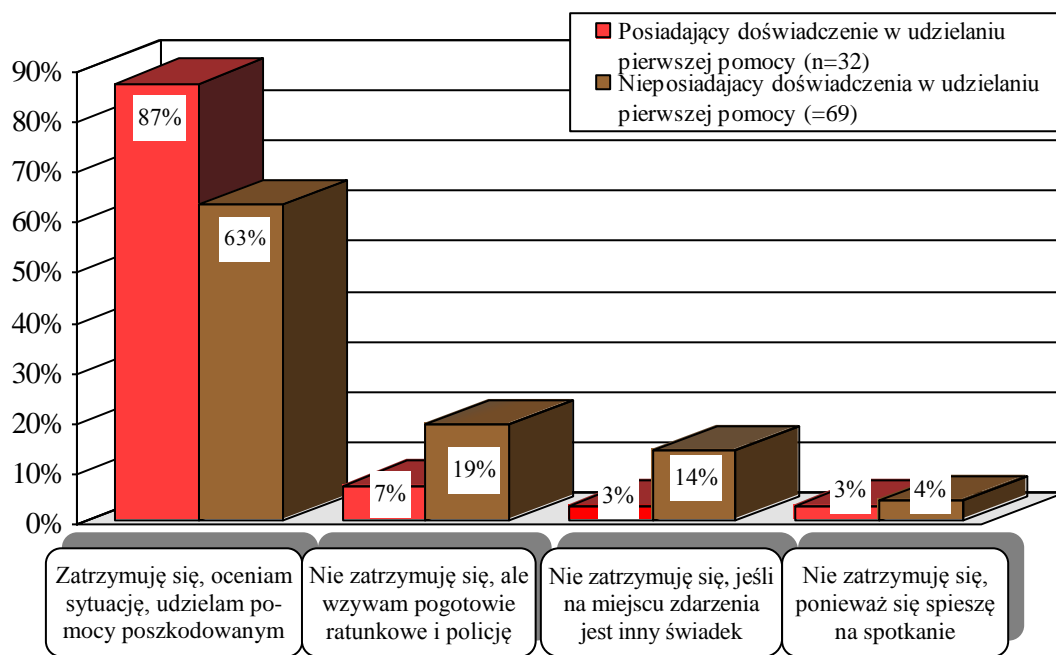
dzinne przedkłada nad udzielanie pomocy osobom poszkodowanym w wypadku drogowym (mężczyźni około 4%, natomiast kobiety około 3%). Należy stwierdzić, że ujawnione różnice w poszczególnych kategoriach zachowań między wyodrębnionymi grupami nie należą do statystycznie istotnych.



Rys. 7. Deklarowane przez kierowców (kobiet i mężczyzn) sposoby udzielenia pomocy w sytuacji, gdy spieszą się na ważne spotkanie rodzinne

Źródło: Opracowanie własne

Kierowcy, którzy ujawniają doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy, proporcjonalnie liczniej (87%) deklarują (rys. 8), że w analizowanej sytuacji zatrzymaliby się, ocenili sytuację i pomogli osobom poszkodowanym, niż kierowcy nieujawniający owych doświadczeń (63%). Między wyodrębnionymi grupami, w proporcji deklarowanych zachowań wykazano różnicę statystycznie istotną na poziomie $p < 0,05$. W analizowanej sytuacji, 7% kierowców posiadających doświadczenie w udzielaniu pierwszej pomocy nie zatrzymałoby się, ale wezwałoby pogotowie i policję. Takie zachowania natomiast deklaruje 19% kierowców nieposiadających owych doświadczeń w udzielaniu pierwszej pomocy. Jeśli na miejscu zdarzenia jest inny świadek, to nie zatrzymałoby się 3% kierowców posiadających doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy i 14% kierowców nieposiadających takowych doświadczeń. Natomiast ważne sprawy rodzinne nad ratowanie osób poszkodowanych w wypadku drogowym przedkłada 3% kierowców z doświadczeniem w udzielaniu pierwszej pomocy i 4% kierowców nieposiadających takich doświadczeń. Ujawnione różnice w analizowanych kategoriach zachowań między wyodrębnionymi grupami nie należą do statystycznie istotnych.



Rys. 8. Deklarowane przez kierowców (różniących się doświadczeniem w zakresie pierwszej pomocy) sposoby udzielenia pomocy w sytuacji, gdy spieszą się na ważne spotkanie rodzinne

Źródło: Opracowanie własne

PODSUMOWANIE – DYSKUSJA

Ze zgromadzonego materiału badawczego wynika, że około 70% kierowców pojazdów samochodowych to osoby, które są skłonne do udzielania pomocy innym, jeśli zachodzi taka konieczność. Ponadto, w razie potrzeby są gotowe pokierować akcją ratunkową, a tym samym przejąć odpowiedzialność za jej przebieg. Zachowania pomocowo-kierownicze, które zalicza się do społecznie pożądanych, proporcjonalnie liczniej deklarują mężczyźni (74%) niż kobiety (59%). Natomiast około 30% kierujących pojazdami samochodowymi, tak wynika z badań, to osoby skłonne – w takich sytuacjach – podporządkować się innym kierującym akcją. Ten rodzaj zachowań, będący logicznym następstwem zachowań społecznie pożądanych, liczniej deklarują kobiety (41%) niż mężczyźni (14%).

Podejmując się próby interpretacji dość wyraźnie zarysowanych różnic w zachowaniu się kobiet i mężczyzn, w symulowanej sytuacji konieczności udzielenia pomocy innym ludziom, wskazanym jest odwołanie się do teorii zachowań prospołecznych. Deklarowane zachowania kobiet wynikają nie z wrodzonych cech altruistycznych, a uwarunkowań kulturowych⁷. Pomimo dynamicznych zmian i zacierania się różnic w postrzeganiu ról społeczno-zawodowych z podziałem na typowo męskie i żeńskie, to historycznie ukształtowane przez środowisko nawyki ujawniają się jednak w preferowaniu przez kobiety zachowań opiekuńczo-poddańczych wyrażanych, w tej sytuacji, odmiennymi od męskich formami pomocy.

Istotnym czynnikiem decydującym o sposobach ratowania innych osób okazało się doświadczenie kierowców w zakresie pierwszej pomocy. Respondenci, którzy ujaw-

⁷ Por. E. Aronson, T.D. Wilson, R.M. Akert, *Psychologia społeczna. Serce i umysł*, Poznań 1997, s. 471.

nili takowe umiejętności, liczniej deklarowali pomoc w każdej sytuacji oraz kierowanie akcją (87%) od tych, którzy takich doświadczeń nie posiadają (61%). Można postawić tezę, że intencjonalne formy pomagania innym nie wynikają z braku u respondentów cech o podłożu altruistycznym, a raczej zależą od oceny swojej wiedzy i umiejętności z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Jest rzeczą nader oczywistą, aby można było skutecznie ratować inne osoby, nie narażając siebie i ich na dodatkowe ryzyko, to nie mniej ważną od szlachetnych intencji jest umiejętność, podejmowania działań – dostosowanych do zaistniałej sytuacji. W takich okolicznościach „chcieć” winno być wsparte „potrafić to zrobić”. Często brak wiedzy i doświadczenia powstrzymuje świadków kolizji i/lub wypadków drogowych od udzielania pomocy poszkodowanym i powoduje zrzucanie tego obowiązku na innych ludzi. Zdaje się, że taką tezę potwierdzają wyniki badań. Bowiem w grupie kierowców nieposiadających doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy, proporcjonalnie więcej jest osób skłonnych podporządkować się innym kierującym akcją ratunkową i zachowujących się biernie niż wśród kierowców posiadających takie doświadczenia. Podporządkowując się innym ludziom kierującym akcją sami czujemy się bezpieczniej. Można to tłumaczyć tym, że zdejmujemy z siebie ciężar odpowiedzialności za skuteczność podejmowanych działań.

Biorąc pod uwagę wysoką śmiertelność ofiar wypadków na polskich drogach, ważne jest, by kierujący pojazdami samochodowymi mogli wykazać się podstawową wiedzą i umiejętnościami z zakresu pierwszej pomocy. Bowiem to kierowcy są najczęściej (oprócz sprawstwa lub współsprawstwa) pierwszymi świadkami wypadków drogowych. Zatem od ich prawidłowej reakcji może niejednokrotnie zależeć zdrowie lub życie osób poszkodowanych. W każdym tragicznym zdarzeniu bardzo ważny, dla poszkodowanych osób, jest czas. Udzielanie pomocy w tej sytuacji postrzegane jest jako ratowanie i utrzymanie przy życiu osoby poszkodowanej w wypadku oraz stworzenie bezpiecznych warunków do czasu przybycia pomocy lekarskiej⁸.

Kolejną zatem kwestią w sytuacji wypadku drogowego jest umiejętność oceny skutków zdarzenia, a przede wszystkim zakresu obrażeń osób poszkodowanych. Na tej podstawie można podjąć decyzję, komu należy w pierwszej kolejności udzielić pomocy. Z medycznego punktu widzenia, w pierwszej kolejności winno się pomagać osobie najbardziej poszkodowanej. Okazuje się jednak, że w taki sposób postąpiłoby około 50% kierujących pojazdami samochodowymi. Jedna trzecia kierowców w pierwszej kolejności ratowałaby dziecko, a 20% osobę z najbliższej rodziny oraz osobę znajomą. Oceniając zachowania kierowców, można stwierdzić, że połowa z nich przejawia podejście racjonalne i pragmatyczne, bowiem deklaruje działania adekwatne do realnej sytuacji zagrożenia życia osób poszkodowanych. Natomiast druga połowa badanych ujawnia preferencje do udzielania pomocy wynikające z pobudek emocjonalnych. Takie zachowania można zinterpretować, odwołując się do teorii empatii i altruizmu, z których wynika, że większą empatię przejawiamy do dziecka i osób bliskich, znajomych niż do osób obcych⁹.

⁸ K. Adamczyk, R. Lorencowicz, H. Trawka, *Znajomość zasad udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych*, [w:] „Zdrowie Publiczne”, nr 113/2003, Warszawa 2003.

⁹ D.T. Kenrick, S.L. Neuberg, R.B. Cialdini, *Psychologia społeczna. Rozwiązane tajemnice*, Gdańsk 2002, s. 477.

Interesujących spostrzeżeń dostarcza analiza materiału badawczego obejmującego deklarowane zachowania respondentów w sytuacji, gdy kierujący pojazdem spieszy się na ważne spotkanie rodzinne i na drodze jest świadkiem wypadku. Około 70% kierowców zatrzymałoby się, oceniło sytuację i udzieliło pomocy osobom poszkodowanym. Natomiast 25% kierowców nie zatrzymałoby się, usprawiedliwiając się powiadomieniem pogotowia ratunkowego i policji lub tym, że na miejscu zdarzenia byli inni świadkowie. W tej analizowanej sytuacji wypadku drogowego odnotowano różnicę statystycznie istotną na poziomie $p < 0,05$, dotyczącą deklarowanego zachowania (zatrzymując się, oceniając sytuację i udzielając pomocy poszkodowanym) między respondentami posiadającymi doświadczenia w udzielaniu pierwszej pomocy (87%) i tymi, którzy takiego doświadczenia nie posiadają (63%). W jaki sposób można wyjaśnić różnice w zachowaniach tych dwóch wyodrębnionych grup kierowców? Zdaje się, że kierowcy posiadający doświadczenie w udzielaniu pierwszej pomocy, po pierwsze potrafią to robić, po drugie w wyższym stopniu czują się odpowiedzialni za skutki nieudzielenia pomocy niż kierowcy nieposiadający takich doświadczeń. Te dwa czynniki w istotny sposób współdecydują o takich zachowaniach.

Z prowadzonych rozważań wynikają kwestie dotyczące zachowań prospołecznych i aspołecznych, które można wyrazić w postaci pytań: Czy człowiek jest z natury dobry czy zły? Czy działaniem człowieka kieruje życzliwość, sympatia, miłość czy zawiść, wrogość, chęć szkodenia? Czy właściwości te są wrodzone, czy też kształtują się pod wpływem oddziaływania środowiska społecznego? Otóż, uwzględniając poglądy różnych autorów oraz wyniki badań z tego obszaru nauki, można stwierdzić, że człowiek z natury nie jest ani dobry ani też zły. Nie tkwią w nim też siły sprawiające, że jego działania są nacechowane życzliwością lub wrogością wobec innych ludzi. Natomiast ukierunkowanie działań jest uzależnione od oddziaływania środowiska, kultury i wychowania. Od aktualnych warunków społecznych oraz od doświadczeń indywidualnych w ciągu życia. To pod ich wpływem, zdaniem Zbigniewa Skornego, kształtują się procesy motywacji, będące bezpośrednim stymulatorem działania w danej sytuacji¹⁰.

Należy podkreślić, że badania na nielicznej próbie respondentów z populacji kierowców pojazdów samochodowych nie wyczerpują spektrum problemu. Niemniej jednak wskazują, że doświadczenie i związane z nim umiejętności z zakresu pierwszej pomocy posiada około 30% kierowców. Ponadto przeprowadzone badania potwierdzają fakt, że posiadane umiejętności są jednym z istotnych czynników, które przekładają się na zachowania społecznie pożądane w sytuacjach wypadków drogowych. Można zatem postawić tezę, że jedną z ważnych możliwości ograniczania liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych mogą być cyklicznie, a nie okazjonalne szkolenia kierowców z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

LITERATURA

1. Adamczyk K., Lorencowicz R., Trawka H., *Znajomość zasad udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych*, [w:] „Zdrowie Publiczne”, nr 113/2003, Warszawa 2003.
2. Aronson E., Wilson T.D., Akert R.M., *Psychologia społeczna. Serce i umysł*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 1997.

¹⁰ Z. Skorny, *Mechanizmy regulacyjne ludzkiego działania*, Warszawa 1989, s. 158.

3. Ferguson G.A., Takane Y., *Analiza statystyczna w psychologii i pedagogice*, przeł. M. Zagrodzki, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
4. Karney J.E., *Mechanizmy regulujące zachowanie człowieka w sytuacjach normalnych i trudnych*, [w:] *Człowiek w sytuacji trudnej*, pod red. Hołyst B., Polskie Towarzystwo Higieny Psychiczej, Warszawa 1991.
5. Kenrick D.T., Neuberg S.L., Cialdini R.B., *Psychologia społeczna. Rozwiązane tajemnice*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2002.
6. Rajchel K., Nowakowski Z., *Pojęcie wypadku drogowego i system ewidencji*, [w:] „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej” nr 7/2006, Rzeszów 2006.
7. Searle J.R., *Umysł, mózg i nauka*, przeł. J. Bobryk, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1995.
8. Skorny Z., *Mechanizmy regulacyjne ludzkiego działania*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1989.

EMPIRICAL VERIFICATION OF DRIVERS BEHAVIOUR IN ROAD ACCIDENT SITUATION

Summary

The study shown in this article attempts to identify the diverse reactions of drivers who witness a road accident and are faced with circumstances where providing first aid is necessary.

Verbal simulation techniques were performed on 88 respondents (49 men and 39 women) – drivers with a varied level of driving skills and different first aid experience. For the purpose of this article the interviewed drivers were asked to declare the most possible way in which they would react to three hypothetical situations: (1) when first aid is necessary (without giving the interviewee any details about the accident they were involved in); (2) when the interviewee has to decide on the order in which he/she will rescue the casualties; (3) when the interviewee is in a rush for a very important meeting when he/she witnesses a road accident.

Keywords: *driver, road accidents, casualty, providing aid, first aid*