

Stawiarska-Lietzau, Monika

Ryzykanci – bohaterowie czy ofiary? : kulturowe uwarunkowania ryzykownej jazdy młodych mężczyzn

Prace Naukowe AJD. Pedagogika 20, 211-220

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Monika STAWIARSKA-LIETZAU

Ryzykanci – bohaterowie czy ofiary? Kulturowe uwarunkowania ryzykownej jazdy młodych mężczyzn

Mężczyźni, zwłaszcza młodzi, stanowią najbardziej problematyczną grupę kierowców, ze względu na ich udział w wypadkach, także śmiertelnych, praktycznie na całym świecie. Koszty ekonomiczne, zdrowotne i społeczne z tym związane skłaniają badaczy różnych specjalności, w tym psychologów i pedagogów, do poznania przyczyn tego zjawiska i tworzenia programów prewencyjnych zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym i minimalizujących liczbę wypadków drogowych i ich ofiar. Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie – czy niebezpieczne zachowania mężczyzn-kierowców mogą być efektem wychowania i narzuconych przez kulturę standardów „męskości” nakazujących mężczyznom podejmowanie ryzyka i brawurę nawet za cenę własnego życia?

1. Wiek i płeć kierowców a wypadki drogowe

Dane statystyczne z różnych krajów potwierdzają, że wiek i płeć są głównymi wyznacznikami udziału kierowców w wypadkach drogowych. Wyniki zamieszczone w raporcie *Young Drivers: The Road to Safety*¹ analizującym problem wypadków drogowych powodowanych przez młodych kierowców w różnych krajach OECD (Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) wskazują, iż młodzi kierowcy w wieku 16–24 lat² nieproporcjonalnie często są uczest-

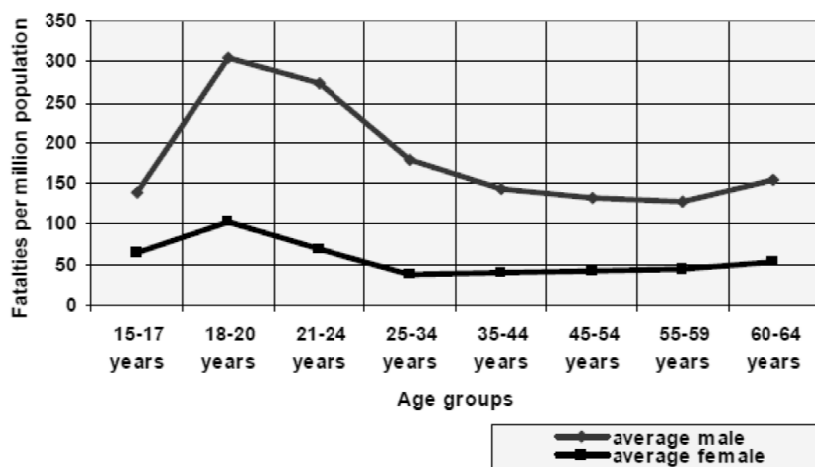
¹ *Young Drivers: The Road to Safety. Młodzi kierowcy: droga do bezpieczeństwa*, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YDsummarypl.pdf>, stan z 10.08.2011.

² Wiek, w którym można uzyskać prawo jazdy, różni się w zależności od kraju.

nikami wypadków drogowych. Stanowią oni ok. 30% ofiar śmiertelnych, mimo iż ich udział w populacji ogólnej wynosi jedynie 10%.

Drugą zmienną demograficzną silnie powiązaną z udziałem w wypadkach drogowych jest płeć. Jak wskazują dane na wykresie 1. wskaźniki śmiertelności mężczyzn-kierowców są średnio trzykrotnie wyższe niż kobiet w każdej grupie wiekowej. Mężczyźni powodują także więcej wypadków śmiertelnych, w przeliczeniu na każdy przejechany kilometr³.

Podobne dane można znaleźć w statystykach wypadków drogowych w Polsce. W 2010 r. sprawcami 77,1% wypadków byli mężczyźni, a 18,6% kobiety. Jeżeli chodzi o wiek sprawców wypadków, to uwzględniając wskaźniki na 10 000 osób (ze względu na różną liczbę kierowców w różnych grupach wiekowych), najczęściej wypadki powodowali kierowcy w przedziale wiekowym 18–24 lat – 18,1%. Dla porównania kierowcy w wieku 25–39 lat uzyskali wskaźnik 11,6%, a w wieku 40–59 lat – 7,1%.



Wykres 1. Śmiertelność użytkowników dróg na milion mieszkańców wg płci i wieku⁴

Dlaczego młodzi kierowcy tak często padają ofiarą wypadków? „Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (człowiek–droga–pojazd jako czynnik sprawczy wypadków) na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg generalnie wpływa na powstawanie wypadków

³ Tamże.

⁴ Źródło: *Young Drivers...*, s. 9. Dane z roku 2003, z Austrii, Australii, Czech, Danii, Finlandii, Francji, Niemiec, Islandii, Japonii, Korei, Holandii, Nowej Zelandii, Norwegii, Polski, Portugalii, Słowenii, Szwecji, Szwajcarii, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii.

drogowych”⁵. Z danych Komendy Głównej Policji⁶ wynika, iż głównymi przyczynami wypadków w Polsce w 2010 r. były: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wyprzedzanie i niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami. W grupie kierowców najmłodszych (18–24 lat) aż w 43% przypadków przyczyną wypadku było niedostosowanie prędkości do warunków na drodze. Stanowili oni także około 30% kierowców, którzy spowodowali wypadek, będąc pod wpływem alkoholu.

Jako najczęstszy czynnik prowadzący do wypadków wśród młodych kierowców wymienia się niewystarczające umiejętności kierowania pojazdem i brak doświadczenia oraz młodzieżowy styl jazdy⁷. Młodzi kierowcy w naturalny sposób nie posiadają doświadczenia w obsłudze pojazdu i poruszaniu się w ruchu drogowym. Prowadzenie samochodu i sprawne poruszanie się w ruchu drogowym wymagają opanowania szeregu czynności motorycznych, poznawczych i decyzyjnych (np. zmiana biegów, spoglądanie w lusterka, ocena aktualnej sytuacji na drodze, planowanie adekwatnej reakcji). Wiele z tych czynności ulega automatyzacji wraz z nabieraniem wprawy, początkowo pochłania jednak sporo czasu i uwagi, utrudniając kierowcy uważną obserwację i analizę sytuacji na drodze. Brak doświadczenia nie stanowi jednak wystarczającego uzasadnienia dla nieproporcjonalnie wysokiej liczby wypadków, jakich sprawcami są młodzi mężczyźni. Stanowią oni bowiem większe zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym niż początkujący kierowcy z innych grup wiekowych oraz kierowcy-kobiety będące w podobnym wieku i o podobnym poziomie doświadczenia⁸.

Innymi czynnikami, które mogą być powiązane z wysokimi wskaźnikami wypadków wśród młodych kierowców, są: młodzieżowy styl życia – nastawienie na zabawę, duża aktywność społeczna, zwłaszcza wieczorami i w weekendy, spożywanie alkoholu i narkotyków – a także niedocenianie zagrożeń na drodze, przecenianie swoich umiejętności kierowania i postawy akceptujące podejmowanie ryzyka w ruchu drogowym. Potwierdza to analiza przyczyn wypadków w grupie młodych kierowców (16–24 lat) w różnych krajach należących do OECD⁹. Główne powody wypadków to nadmierna prędkość, szczególnie w godzinach nocnych, jazda w towarzystwie pasażerów w podobnym wieku, pod

⁵ Zespół Profilaktyki i Analiz Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2010 roku*, http://www.krbrd.gov.pl/download/pdf/wypadki_drogowe_w_polsce_w_2010_roku.pdf; s. 26, stan z 06.06.2011.

⁶ Tamże.

⁷ Por. P. Ulleberg, T. Rundmo, *Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitudes*, „Scandinavian Journal of Psychology” 2002, vol. 43, s. 227–237; T. Özkan, T. Lajunen, *Why Are There Sex Differences in Risky Driving? The Relationship Between Sex and Gender-Role on Aggressive Driving, Traffic Offences, and Accident Involvement Among Young Turkish Drivers*, „Aggressive Behavior” 2005, vol. 31, s. 547–558.

⁸ *Young Drivers...*

⁹ Tamże, s. 10.

wpływem alkoholu oraz bez zapiętych pasów bezpieczeństwa, w weekendy, a także pod wpływem innych substancji odurzających (szczególnie marihuany). W tej grupie odnotowano także nieproporcjonalnie wysoki odsetek wypadków z udziałem jednego pojazdu – na skutek utraty kontroli nad samochodem oraz nieuwagi przy skręcie przed pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwnego kierunku.

Jak się wydaje, to połączenie tendencji to ryzykowej, brawurowej jazdy i przeceniania swoich umiejętności jazdy samochodem powiązane z małym doświadczeniem i niedocenianiem (lub nieświadomością) ryzyka wypadku, a nawet śmierci, mogą pełnić kluczową rolę w wyjaśnieniu zatrważających statystyk dotyczących udziału młodych mężczyzn w wypadkach samochodowych.

2. Różnice płciowe w podejmowaniu ryzyka

Różnice płciowe w skłonności do angażowania się w ryzykowne aktywności obserwowane są w każdej praktycznie dziedzinie życia. Badania naukowe i potoczne obserwacje potwierdzają, iż mężczyźni są zazwyczaj większymi ryzykantami niż kobiety. Częściej uczestniczą w ryzykownych pracach i podróżach. Przy podejmowaniu decyzji finansowych wykazują większą akceptację dla ryzyka i niepewności oraz preferują bardziej ryzykowne strategie inwestowania pieniędzy. Są bardziej skłonni niż kobiety do stosowania różnego rodzaju używek (papierosy, alkohol, narkotyki) oraz podejmują więcej ryzyka związanego ze zdrowiem. Różnice płciowe w podejmowaniu ryzyka ujawniają się już w dzieciństwie, nasilają się w okresie dorastania i wczesnej dorosłości i utrzymują się praktycznie przez całą dorosłość¹⁰. Tendencja ta jest także wyraźnie widoczna w dziedzinie motoryzacji. Młodzi mężczyźni częściej prezentują ryzykowny styl jazdy, akceptują wyższy poziom ryzyka, co przejawia się między innymi w szybszej jeździe, mniejszych odstępach od poprzedzającego pojazdu i większej ilości ryzykownych manewrów, podejmują ryzyko rozmyślnie i niezależnie od okoliczności (np. niezależnie od tego, czy się spieszą), przejawiają agresję w ruchu drogowym i częściej niż inne grupy kierowców popełniają wykroczenia drogowe¹¹.

Różnice płciowe w podejmowaniu zachowań ryzykownych, podobnie jak w przypadku innych zachowań, wyjaśnia się poprzez odwołanie do czynników biologicznych lub społeczno-kulturowych. Teorie biologiczne odwołują się do czynników dziedzicznych, takich jak: odmienności chromosomalne, hormonalne, i w zakresie budowy mózgu, które w szerszej perspektywie uwarunkowane są selekcją naturalną. Społeczne koncepcje różnic płciowych w podejmowaniu ryzyka odwołują się do procesu socjalizacji i internalizacji kulturowo ukształtowanych ról płciowych oraz procesu kształtowania tożsamości płciowej, które

¹⁰ M. Stawiarska-Lietzau, *Tożsamość płciowa a skłonność do ryzyka u kobiet i mężczyzn*, [w:] *Jakość życia. Od wykluczonych do elity*, red. R. Derbis, Częstochowa 2008, s. 603.

¹¹ *Taż*, *Tożsamość płciowa a skłonność do ryzykowej jazdy młodych kierowców* [w druku].

wyznaczają odmienne dla obu płci wzorce zachowań w sytuacji ryzyka. Współcześnie dylemat „kultura czy wychowanie” w wyjaśnianiu różnic w zachowaniu kobiet i mężczyzn zastępowany jest podejściem integracyjnym. Postulowany socjobiologiczny model interakcji między biologią a kulturą sugeruje, iż „specyficzne geny dostarczają jednostkom ludzkim we wszystkich kulturach genetycznie zaprogramowane predyspozycje do zachowywania się w określony sposób. Jednakże te występujące powszechnie predyspozycje kształtowane są odmiennie w różnych kulturach. Inaczej mówiąc, kultura nadaje głębszym, czyli genotypicznym, uniwersaliom powierzchowną, czyli fenotypiczną, zmienność”¹².

3. Stereotyp męskości jako regulator ryzykowej jazdy

Zdaniem niektórych badaczy zróżnicowanie płciowe w zakresie skłonności do ryzyka może być odbiciem stereotypów płci, które przypisują kobietom i mężczyznom odmienny stosunek do ryzyka. Stereotypy związane z płcią obejmują obowiązujące w danej kulturze przekonania dotyczące cech psychicznych oraz zachowań charakterystycznych dla jednej lub drugiej płci. Boverman i współpracownicy wyodrębnili dwa „skupienia” stereotypowych cech związanych z płcią: ciepło i ekspresyjność – przypisywane kobietom, oraz kompetencję i racjonalność – w przypadku mężczyzn. Cechy te stanowią rdzeń stereotypów związanych z płcią, wskazując na podstawowe dychotomie – ekspresyjność i instrumentalność, orientacja na ludzi – orientacja na działanie¹³. Kobietom przypisuje się zazwyczaj cechy takie, jak: emocjonalność, zdolność do poświęceń, delikatność, umiejętność rozumienia innych, ciepło w relacjach z innymi, pomaganie, potrzeba bezpieczeństwa. Za cechy męskie uznaje się z kolei niezależność, aktywność, kompetencję, łatwość podejmowania decyzji, wiarę w siebie, poczucie przywództwa, skłonność do rywalizacji, skłonność do ryzyka oraz agresywność¹⁴. Co ciekawe, choć zawartość stereotypów związanych z płcią powinna różnić się w zależności od kultury, badania wykazują dużą zbieżność w zakresie cech i zachowań uznawanych za męskie i kobiece. W badaniach nad stereotypami płci w 30 krajach Ameryki Północnej i Południowej, Europy, Azji, Afryki i Oceanii, które przeprowadzili Williams i Best, okazało się, że istnieje więcej podobieństw niż różnic w sposobach definiowania męskości i kobiecości. Zidentyfikowano kilka cech opisujących kobiety i mężczyzn, które powtarzały się w każdej z badanych społeczności. Z mężczyznami kojarzone były cechy: od-

¹² S.L. Bem, *Męskość, kobiecość*, Gdańsk 2000, s. 32.

¹³ Za: E. Mandal, *Podmiotowe i interpersonalne konsekwencje stereotypów związanych z płcią*, Katowice 2000, s. 17.

¹⁴ Por. E. Mandal, dz. cyt.; L. Brannon, *Psychologia rodzaju*, Gdańsk 2002; D. Best, J. Williams, *Perspektywa międzykulturowa*, [w:] *Kobiety i mężczyźni: odmiennie spojrzenia na różnice*, red. B. Wojciszke, Gdańsk 2004.

ważny, dominujący, gwałtowny, niezależny, męski i silny, z kobietami natomiast: czuła, uległa i przesadna. Jak widać, cechy te niejako „predysponują” mężczyzn do podejmowania ryzyka, kobietom nakazują z kolei ostrożność i troskę o innych¹⁵.

Brannon dowodzi, że współczesne stereotypy związane z płcią dominujące w kulturze euroamerykańskiej wywodzą się z XIX-wiecznych poglądów na temat kobiet i mężczyzn uosabianych przez Kult Prawdziwej Kobiecości oraz Modelową Męską Tożsamość. Ideał kobiecości obejmował wówczas cztery cnoty: pobożność, czystość, uległość i domatorstwo. Model męskości z kolei wyznaczany był przez cztery zasady: „nie bądź babą” – co oznaczało brak akceptacji dla przejawianych przez mężczyzn cech i zachowań uznawanych za kobiece; „człowiek u steru” – czyli dążenie mężczyzn do uzyskania wysokiej pozycji społecznej oraz sukcesu; „twardy jak stal” – zasada nakazująca mężczyznom wytrzymałość, samodzielność i pewność siebie; oraz „ja im dam popalić” – zasada, w której wyrażało się przyzwolenie na gwałtowność, agresję i brawurę. Im ściślej przedstawiciele obu płci stosowali się do tych zasad, tym bardziej zasługiwali na miano „prawdziwego mężczyzny” i „prawdziwej kobiety”¹⁶. Choć powyższe koncepcje męskości i kobiecości uległy na przestrzeni dziejów pewnej modyfikacji, a nakazy podporządkowania się tradycyjnym rolom płciowym osłabieniu, nadal są obecne, zwłaszcza w odniesieniu do Modelowej Męskiej Tożsamości. Jak zauważa Brannon, „ koncepcja ta nadal jednak wywiera wpływ na poglądy przedstawicieli obu płci na temat męskiej roli. Chociaż wielu mężczyzn pozwala sobie na odstępstwa od Modelowej Tożsamości, a niektórzy są nawet przekonani o jej szkodliwości dla jednostki i społeczeństwa, to jej idea do dziś oddziałuje na przekonania ludzi, a mężczyźni martwią się, że nie dorastają do wymagań tej roli”¹⁷. Podobnie Mandal zauważa, iż oczekiwania odnośnie do zachowań zgodnych ze stereotypami płci są bardziej restrykcyjne w przypadku mężczyzn niż kobiet – „Kobieta, aby być kobiecą, wykazywać się może niektórymi, ale niekoniecznie wszystkimi cechami typowo kobiecymi. Natomiast mężczyzna, by zasługiwać na miano męskiego, powinien posiadać większość lub wszystkie cechy męskie. Ta niezmiennność męskiego stereotypu ma poważny wpływ na chłopców i mężczyzn, prowadząc w wielu przypadkach do ustawicznego «potwierdzania się» w męskiej roli”¹⁸.

Czy zatem niebezpieczna – agresywna lub brawurowa – jazda samochodem może być przejawem potwierdzania „męskości” młodych mężczyzn? Wyniki badań zdają się tezę tę potwierdzać. Wiele doniesień z badań potwierdza, że mężczyźni w kulturach zachodnich są socjalizowani w kierunku podejmowania

¹⁵ Por. L. Brannon, dz. cyt.; D. Best, J. Williams, dz. cyt.

¹⁶ L. Brannon, dz. cyt., s. 215–216.

¹⁷ Tamże, s. 216.

¹⁸ E. Mandal, dz. cyt., s. 16.

ryzyka w znacznie większym stopniu niż kobiety¹⁹, a otoczenie społeczne (np. rodzice czy rówieśnicy) może czynnie zachęcać młodych mężczyzn do angażowania się w ryzykowne działania i wzmacniać takie zachowania, na przykład przez wyrażanie podziwu i aprobaty dla ich męstwa i odwagi. Istnieją dowody, że mężczyźni są szczególnie skłonni do podejmowania ryzyka w obecności innych osób. Stwierdzono na przykład, że młodzi mężczyźni kierowcy podejmują większe ryzyko (często fatalne w skutkach), prowadząc samochód wtedy, gdy są w obecności rówieśników, niż wtedy, gdy są sami²⁰. Potwierdzają to także policyjne statystyki wypadków. Przytaczane powyżej dane z raportu *Young Drivers – The Road to Safety* wskazują na specyficzne okoliczności wypadków z udziałem młodych mężczyzn: nadmierna prędkość, jazda w nocy i w obecności pasażerów.

Związek kulturowo zdefiniowanej męskości ze skłonnością do ryzykownej jazdy analizowany był między innymi w badaniach Stawiarskiej-Lietzau²¹ oraz Özkana i Lajunena²². W badaniach tych do pomiaru identyfikacji z kulturowymi wzorcami płci wykorzystano Bem Sex-Role Inventory²³ (BSRI), którego teoretyczną podstawę stanowi Teoria Schematów Płciowych S.L. Bem²⁴. Teoria ta zakłada, iż każde dziecko uczy się kulturowych definicji męskości i kobiecości obowiązujących w społeczeństwie, w którym żyje. Przystawając treści w nich zawarte, dziecko uczy się odczytywania i organizowania informacji w terminach rozwijającego się schematu płci (*gender schema*) oraz regulacji swego zachowania w ten sposób, aby było ono zgodne z kulturową definicją kobiecości czy męskości. Ludzie różnią się stopniem identyfikacji z płcią społeczno-kulturową. Bem założyła, iż męskość i kobiecość są dwoma niezależnymi wymiarami, a nie jak wcześniej sądzono zmienną dychotomiczną – continuum od męskości do kobiecości. Zachowanie jednostki można zatem opisać na dwóch dymensjach, których kombinacja: wysoka – niska męskość oraz wysoka – niska kobiecość pozwala zaklasyfikować jednostkę do jednego z 4 typów płci psychologicznej, będącej odzwierciedleniem tożsamości płciowej jednostki:

— męski – wysoka męskość, niska kobiecość,

¹⁹ Por. G. Hirschberger i in., *Gender differences in the willingness to engage in risky behavior: A terror management perspective*, „Death Studies” 2002, vol. 26, s. 117–141; J.H. Kerr, J. Vlaminkx, *Gender differences in the experience of risk*, „Personality and Individual Differences” 1997, vol. 2, s. 293–295; C. Lightfoot, *The Culture of Adolescent Risk-Taking*, New York 1997.

²⁰ L.H. Chen i in., *Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16- and 17-year-old drivers*, „Journal of the American Medical Association” 2000, vol. 283, s. 1578–1582.

²¹ M. Stawiarska-Lietzau, *Tożsamość płciowa...*

²² T. Özkan, T. Lajunen, *Why Are There Sex Differences in Risky Driving? The Relationship Between Sex and Gender-Role on Aggressive Driving, Traffic Offences, and Accident Involvement Among Young Turkish Drivers*, „Aggressive Behavior” 2005, vol. 31, s. 547–558.

²³ W badaniach M. Stawiarskiej-Lietzau wykorzystano polską adaptację tego testu – Inwentarz do Oceny Płci Psychologicznej autorstwa A. Kuczyńskiej.

²⁴ S.L. Bem, dz. cyt.

- kobiecey – wysoka kobiecość, niska męskość,
- androgyniczny – wysoka kobiecość, wysoka męskość,
- nieokreślony – niska męskość, niska kobiecość²⁵.

Osoby określone seksualnie („schematycy”) charakteryzują się większą gotowością do podejmowania zachowań zgodnych z kulturowymi definicjami kobiecości i męskości, a unikaniem zachowań niezgodnych z nimi. Z kolei osoby androgyniczne i nieokreślone seksualnie („aschematycy”) w mniejszym stopniu kierują się w swoim zachowaniu kategorią płci i związanymi z nią stereotypami²⁶.

Można zatem oczekiwać, iż ci mężczyźni, którzy silnie utożsamiają się z kulturowymi wzorcami męskości, będą prezentowali bardziej niebezpieczny – ryzykowny i agresywny – styl jazdy niż mężczyźni, których identyfikacja z tymi wzorcami jest słabsza. Badanie, które przeprowadzili T. Özkan i T. Lajunen²⁷, potwierdziło to założenie. W badaniach tych uczestniczyło 354 studentów będących kierowcami (221 mężczyzn i 133 kobiety, średnia wieku 21,68). Rezultaty wykazały, iż kierowcy o wysokich wynikach na skali męskości, zarówno kobiety, jak i mężczyźni, przejawiali więcej zachowań agresywnych, częściej dopuszczali się wykroczeń drogowych oraz uczestniczyli w wypadkach drogowych. Jednocześnie okazało się, iż nie tylko wymiar męskości, ale i kobiecości powiązany jest z ryzykownym stylem jazdy. Wysokie wyniki na skali kobiecości korelowały bowiem z agresją, wykroczeniami i wypadkami drogowymi negatywnie. Oznacza to, iż identyfikacja z kobiecością pełni funkcję buforującą – osłabiającą tendencję do ryzykownej jazdy. Podobne wyniki uzyskała Stawiarska-Lietzau²⁸. W jej badaniach wzięło udział 174 studentów (87 mężczyzn i 87 kobiet, średnia wieku 21,42), będących czynnymi kierowcami. Analizie poddano związek między wymiarami męskości i kobiecości płci psychologicznej a ryzykowną jazdą oraz samooceną umiejętności kierowania pojazdem. Wyniki potwierdziły pozytywną zależność między męskością a częstością podejmowania ryzykownych manewrów podczas prowadzenia samochodu oraz samooceną kierowcy, ale tylko w grupie mężczyzn. Ci mężczyźni, którzy silnie identyfikują się z męskim wzorcem płci, wyżej oceniają swoje umiejętności w roli kierowcy oraz jeżdżą bardziej ryzykownie. Podobnie, jak w badaniach Özkana i Lajunena, w grupie mężczyzn istotny okazał się także związek kobiecości z ryzykowną jazdą – ujemna korelacja między tymi zmiennymi wspiera tezę, iż identyfikacja z kobiecymi wzorcami płci osłabia skłonność do niebezpiecznej jazdy.

²⁵ E. Mandal, dz. cyt., s. 30.

²⁶ M. Stawiarska-Lietzau, *Tożsamość płciowa a skłonność do ryzyka...*, s. 605.

²⁷ T. Özkan, T. Lajunen, dz. cyt.

²⁸ M. Stawiarska-Lietzau, *Tożsamość płciowa a skłonność do ryzykownej jazdy...*

Zakończenie

Odpowiedzialnością za stan bezpieczeństwa na drogach obarczamy zazwyczaj organa legislacyjne, służby odpowiadające za stan dróg, policję oraz system szkolenia kierowców. Zatrważająca ilość wypadków śmiertelnych, szczególnie z udziałem młodych kierowców, skłania wyżej wymienione podmioty do podejmowania środków zaradczych. Na przykład w cytowanym powyżej raporcie *Young Drivers: The Road to Safety*²⁹ obok analizy rozmiarów i przyczyn wypadków powodowanych przez młodych kierowców przedstawiono propozycje działań, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Obejmują one między innymi:

- rozwiązania legislacyjne związane z egzekwowaniem przepisów prawa i standardów bezpiecznej jazdy (zwłaszcza w zakresie prędkości jazdy, substancji psychoaktywnych oraz pasów bezpieczeństwa),
- podniesienie limitu wieku, w jakim możliwe jest uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami,
- zwiększenie pensum godzin szkoleniowych,
- ograniczenia w zakresie możliwości samodzielnego prowadzenia pojazdów dla początkujących kierowców,
- zwiększenie zakresu komunikacji perswazyjnej nastawionej na zmianę postaw oraz informowanie o zagrożeniach związanych z prowadzeniem pojazdu.

Działania te są bezsprzecznie bardzo potrzebne, czy okażą się jednak skuteczne w eliminowaniu niebezpiecznych zachowań kierowców? Mimo udoskonalania dróg i samochodów, zaostrzania przepisów ruchu drogowego czy wymogów egzaminów na prawo jazdy, wskaźniki ilości wypadków i ich ofiar wciąż są bardzo wysokie. Słabym ogniwem tego systemu wciąż jest człowiek. Teoria Homeostazy Ryzyka zakłada, iż „w przypadku każdej aktywności ludzie akceptują pewien poziom subiektywnie szacowanego ryzyka odnośnie do swojego zdrowia, bezpieczeństwa lub innych wartości w zamian za korzyści, jakie mają nadzieję uzyskać z tej aktywności”³⁰. Każda jednostka ma ustalony subiektywny poziom akceptowanego ryzyka. Jeśli działalność, w którą się angażuje, jest przez nią oceniana jako bardziej ryzykowna, niż akceptowany przez nią poziom ryzyka, wówczas podejmuje działania zwiększające jej bezpieczeństwo. Jeśli zaś poziom subiektywnie doświadczanego ryzyka jest mniejszy od akceptowanego poziomu, ma tendencję do angażowania się w działania, które zwiększają ryzyko tej aktywności. Oznacza to, iż działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach mogą okazać się nieskuteczne, o ile nie są one skierowane bezpośrednio na motywowanie ludzi do zmiany poziomu ryzyka, jakie są gotowi ponieść. Groźba wysokiego mandatu, a nawet utraty prawa jazdy, mo-

²⁹ *Young Drivers...*, s. 4.

³⁰ G.J.S. Wilde, *Target Risk*, PDE Publications, 1994, rozdz. 1, s. 3. Tłumaczenie własne.

że okazać się nieskuteczna, o ile mieści się w poziomie akceptowanego przez nas ryzyka, za cenę którego odnosimy konkretne korzyści. W przypadku młodych mężczyzn korzyścią tą jest podniesienie samooceny i statusu społecznego poprzez potwierdzanie swojej męskości.

Kroki zmierzające do podniesienia poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg powinny, obok – niekwestionowanie istotnych – powyżej wymienionych, objąć także sferę edukacji i wychowania. Stereotypy płci, które nakazują mężczyznom potwierdzanie swojej męskiej tożsamości poprzez angażowanie się w niebezpieczne aktywności i wysoko ustawiają poprzeczkę akceptowanego ryzyka, okazują się być dla współczesnych mężczyzn i całych społeczeństw kosztowne i szkodliwe.

Zatem zwiększanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest sprawą każdego z nas – rodziców, wychowawców, nauczycieli. Kształtowanie mężczyzny rozsądnego i wrażliwego zamiast „twardziela”, który musi demonstrować na każdym kroku swoją odwagę i siłę, zaczyna się na długo przed rozpoczęciem kursu na prawo jazdy.

Summary

Risk-takers – heroes or victims?

Cultural determinants of young male drivers risky driving

Young male drivers are proportionately more frequently involved in traffic accidents, including fatal ones, than are other gender and age groups. Recklessness and risky driving, deliberate driving violations and overestimate own driving skills have often been regarded as main causes of young male drivers' accidents.

The goal of this article is to answer the question: Is this young male drivers' dangerous behaviour the effect of upbringing and assimilating cultural patterns of masculinity, which make men taking risk at all costs, even their lives? The stereotype of masculinity contains traits which are conducive to take risk. Men are brought up in the way that bravery and risk taking are admired and socially reinforced in the Western culture. Thus risk taking, including risky driving, is the way to establish man's masculinity and rise his status. There is a possibility that programmes increasing safety won't be effective unless we change this adverse pattern of masculinity.