

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
 (Proceedings from the Annual Transport Conference
 at Aalborg University)
 ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Træningsprogram til at forebygge vejvrede

Ragnild Holgaard, raghol@dtu.dk – DTU Management, Transport

Mette Møller, mette@dtu.dk – DTU Management, Transport

Sonja Hausteijn, sonh@dtu.dk – DTU Management, Transport

Abstrakt

I forbindelse med forskningsprojektet RELAX har vi udviklet et træningsprogram, som har til formål at reducere forekomsten af vejvrede i Danmark. Træningsprogrammet er tiltænkt den almene befolkning og ikke personer med et diagnosticeret vredeshåndteringsproblem. Træningsprogrammet er baseret på tidligere forskning inden for kognitiv behandling, vrede og vejvrede. Målet med træningsprogrammet er at give deltagerne værktøjer til at håndtere egen og andres vrede i trafikken. Træningsprogrammet indeholder gruppeøvelser, diskussioner og præsentation af fakta om vrede og trafiksikkerhed. Det udføres med grupper på 10-20 personer og tager ca. 1,5 time at gennemføre. Træningsprogrammet er testet og har fået positiv feedback fra deltagerne. Effekten af træningsprogrammet undersøges i øjeblikket i forbindelse med RELAX-projektet. På Trafikdage vil vi præsentere de forskellige dele af træningsprogrammet i detalje samt de erfaringer, som vi på det tidspunkt vil have opnået via et antal gennemførelser af træningsprogrammet.

Introduktion

Det kan være utrygt at opleve andres vejvrede, og ubehagelige oplevelser i trafikken kan have indflydelse på trafikanterne længe efter den negative situation (Novaco, Stokols & Milanese, 1990). Forskning har desuden vist, at vejvrede øger risikoen for ulykker i trafikken (fx Wickens, Mann, Lalomiteanu & Stoduto (2016), Zhang & Chang (2016)). Af hensyn til trafikanternes tryghed og trafiksikkerheden generelt er det derfor relevant at forsøge at mindske forekomsten af vejvrede.

I tidligere undersøgelser har man haft succes med at træne trafikanter til at håndtere både egen og andres vrede på en konstruktiv måde. Denne træning har i flere tilfælde været baseret på trafikanternes tilegnelse af kognitive strategier. Eksempelvis har Deffenbacher og kolleger (2002) trænet vrede bilister til at håndtere deres vejvrede bedre, og Novaco (1977) har trænet politibetjente i konflikthåndteringsstrategier. Tidligere undersøgelser behandlings- og træningsforløb har været rettet imod personer med konstaterede problemer med vredeshåndtering. I forlængelse af disse undersøgelser ønsker vi at bidrage med et træningsprogram tiltænkt den almene befolkning. Tanken med træningsprogrammet er, at det på sigt

kunne blive en del af fx køreskoleundervisningen og fx indgå som et supplerende element i den risikolære, der i dag indgår som en del af undervisningen til personer, der skal have kørekort.

Grundlaget for træningsprogrammet: tidligere forskning

Træningsprogrammet er baseret på tidligere forskning inden for kognitiv terapi, vrede og vejvrede. Herunder følger en kortfattet gennemgang af de tidligere undersøgelser og metoder, som har givet mest inspiration til træningsprogrammet.

Becks kognitive terapi

Beck har været med til at udvikle den kognitive terapi, som fokuserer på sammenhængen mellem følelser, adfærd og tanker. Den kognitive terapi er rettet imod at identificere uønskede/destruktive handle- og tankemønstre og at erstatte disse med nogle andre, som er mere anvendelige for individet (Beck, Rush, Shaw & Emery, 1979).

Den kognitive terapi gør brug af forskellige metoder til at hjælpe klienten til at ændre handle- og tankemønstre. Metoderne er centreret omkring klientens egen opdagelse af irrationelle og destruktive tanker (Beck & Emery, 1985). Herefter hjælpes klienten til at ændre disse igennem bl.a. identifikation af følelser, selv-instruktion og hjemmearbejde, så klienten lærer at løse problemer i hverdagen uden terapeutens hjælp (Beck & Emery, 1985).

Ved behandling af vrede anvender man i mange tilfælde kognitiv terapi, da denne behandlingsform har vist sig at være effektiv til at reducere vrede (Beck & Fernandez, 1998).

Novacos arbejde med vrede

Novaco har arbejdet meget med behandling af vrede. Han mener, at aggression særligt opstår i situationer, hvor personen tillægger modparten en aggressiv intention (Novaco, 1975). Blandt andet af denne grund fokuserer dele af hans arbejde på at lære klienterne at genfortolke situationen og at se situationen fra modpartens perspektiv for herigennem at lære at tillægge modparten en ikke-aggressiv intention (Novaco, 1975).

Novaco bruger også andre teknikker, hvor klienterne skal lære at bruge oplevelsen af vrede som en påmindelse om at igangsætte tillærte konflikthåndteringsstrategier, fx i form af selv-instruktion, et udpræget opgavefokus eller evnen til at føle sig rolig og i kontrol (Novaco, 1975). Han har blandt andet udviklet et konflikthåndteringsprogram til politibetjente, som inddrager disse teknikker (se Novaco, 1977).

Deffenbachers arbejde med vejvrede

Deffenbacher har udført flere forskellige empiriske undersøgelser af behandling af vejvrede, hvori han har anvendt og sammenlignet forskellige metoder (Deffenbacher (2016), Deffenbacher, Lynch, Oetting, Swaim (2002)). Han har blandt andet arbejdet med kognitive metoder, hvor målet har været at ændre klienternes tankemønstre, således at klienterne blev bedre til at acceptere og ignorere negative oplevelser i trafikken og til at se situationen fra modpartens perspektiv (Deffenbacher, Filetti, Lynch, Dahlen & Oetting, 2002).

Opbygningen af træningsprogrammet

Inspireret af erfaringer og resultater fra de tre ovenstående tilgange har vi udvalgt forskellige aspekter, som har dannet grundlag for vores træningsprogram. Modsat de tidligere behandlingsprogrammer har ønsket i dette træningsprogram været, at programmet kunne rettes imod den almene befolkning som en forebyggende indsats. På denne baggrund er programmet rettet imod at træne deltagerne i at håndtere egen og andres vrede i trafikken. Træningsprogrammet er udviklet til grupper på 10-20 personer, og det tager ca. 1,5 time at gennemføre. Der anlægges en kognitiv vinkel på vejvrede, da tidligere undersøgelser har vist, at denne tilgang er effektiv. Dette betyder, at vi har fokuseret på at inkludere elementer i træningsprogrammet, som kan ændre deltagernes handle- og tankemønstre i forbindelse med situationer med vejvrede. Træningsprogrammet har følgende overordnede opbygning:



Figur 1 – Træningsprogrammets opbygning. Figuren viser de vigtigste læringspointer for hvert element i træningsprogrammet samt læringsformen.

Programmet starter med en generel faktabaseret introduktion til vrede herunder risikoen forbundet med at blive vred i trafikken. Pointen er at vise, at træningen er vigtig, da vrede i trafikken er yderst farligt (Wickens, Mann, Lalomiteanu & Stoduto, 2016). Efter introduktionen går programmet videre til den første øvelse. Øvelsen er i forlængelse af Novacos arbejde designet til at træne deltagerne til at se en situation fra modpartens perspektiv og at tillægge modparten en ikke-aggressiv intention. Ifølge Novaco (1975) vil denne tilgang til en konflikt i trafikken kunne mindske den oplevede vrede i forbindelse med konflikten. Det er ligeledes et af de tankemønstre, som Deffenbacher (2016) nævner som en mulig kognitiv intervention i forbindelse med behandling for vejvrede.

Den næste øvelse udføres i større grupper på ca. fem personer pr. gruppe. Øvelsen er designet til at give deltagerne en større forståelse for de faktorer, som kan være med til at skabe konflikter i trafikken og derudover at give deltagerne nogle konkrete konflikt håndteringsstrategier. Øvelsen efterfølges af en teoretisk gennemgang af samme emner for at sikre, at alle deltagere får nogle brugbare strategier med hjem. Både øvelsen og den efterfølgende undervisning tager udgangspunkt i Novacos (1977) træning af politibetjente i konflikt håndteringsstrategier.

Træningsprogrammet afsluttes med en opsamling, hvor programmets vigtigste pointer gennemgås. Derudover opfordres deltagerne til at øve sig i trafikken fremadrettet ved at bruge de konkrete strategier, som de har lært under træningen. Hermed inddrager vi Becks strategi for at få implementeret de nye handle- og tankemønstre i virkeligheden; ved at give deltagerne en form for hjemmearbejde.

Afprøvning af træningsprogrammet

Som led i udviklingen er hele/dele af træningsprogrammet afprøvet ved flere forskellige lejligheder. Formålet har været at få feedback på, om de forskellige øvelser var forståelige og brugbare.

Det færdige træningsprogram er testet en gang internt og en gang med eksterne deltagere fra den tiltænkte målgruppe. Den eksterne gruppe bestod af elever fra en køreskole. Feedbacken fra køreskoleeleverne var utroligt positiv. Køreskoleeleverne mente, at programmet var meget relevant, og de havde alle oplevet episoder med vrede i trafikken. De mente desuden, at øvelserne i programmet var gode, da øvelserne fik dem til at se situationer med konflikter fra et nyt perspektiv. Flere deltagere nævnte desuden, at de havde fået ny viden igennem programmet, som havde overrasket dem, og som de ville tænke over i fremtiden. Effekten af træningsprogrammet bliver i øjeblikket testet igennem en videnskabelig undersøgelse under RELAX-projektet.

Konklusion

På baggrund af tidligere videnskabelige undersøgelser har vi udviklet et træningsprogram rettet imod at reducere forekomsten af vejevrede i den danske trafik. Træningsprogrammet lærer deltagerne at håndtere konflikter i trafikken. Afprøvningsgrupperne har taget godt imod træningsprogrammet, og effekten af træningsprogrammet er nu ved at blive testet videnskabeligt.

Acknowledgement

Denne artikel er udarbejdet i forbindelse med RELAX-projektet. Vi vil gerne takke TrygFonden for støtte til projektet. Vi vil desuden gerne takke Dansk Kørelærer-Union, FDM, Politiet og Rådet for Sikker Trafik for værdifuld feedback under udviklingen af træningsprogrammet.

Litteratur

- Beck, A., Emery, G. & Greenberg, R. (1985). *Anxiety disorders and phobias: A cognitive perspective*. Basic Books.
- Beck, A., Rush, A., Shaw, B. & Emery, G. (1979). *Cognitive therapy of depression*. New York: Guilford.
- Beck, R. & Fernandez, E. (1998). Cognitive-behavioral therapy in the treatment of anger: A meta-analysis. *Cognitive Therapy & Research*, 22(1), s. 63-74.
- Deffenbacher, J. (2016). A review of interventions for the reduction of driving anger. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42, s. 411-421.
- Deffenbacher, J., Filetti, L., Lynch, R., Dahlen, E. & Oetting, E. (2002). Cognitive-behavioral treatment of high anger drivers. *Behaviour Research & Therapy*, 40(8), s. 895-910.
- Deffenbacher, J., Lynch, R., Oetting, E. & Swaim, R. (2002). The driving anger expression inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research & Therapy*, 40(6), s. 717-737.
- Novaco, R. (1975). *Anger control: The development and evaluation of an experimental treatment*. Lexington.
- Novaco, R. (1977). A stress inoculation approach to anger management in the training of law enforcement officers. *American Journal of Community Psychology*, 5(3), s. 327- 346.

- Novaco, R., Stokols, D. & Milanesi, L. (1990). Objective and subjective dimensions of travel impedance as determinants of community stress. *American Journal of Community Psychology*, 18, s. 231-257.
- Wickens, C., Mann, R., Lalomiteanu, A. & Stoduto, G. (2016). Do driver anger and aggression contribute to the odds of a crash? A population-level analysis. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42, s. 389-399.
- Zhan, T. & Chan, A. (2016). The association between driving anger and driving outcomes: A metaanalysis of evidence from the past twenty years. *Accident Analysis & Prevention*, 90, s. 50-62.