

CZU: 159.942:343.346:656.1-051

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7408426>

## AGRESIVITATEA MANIFESTATĂ ÎN TRAFICUL RUTIER DE CĂTRE ȘOFERII TINERI

*Svetlana TOLSTAIA, Anamaria Nicoleta VLADU*

*Universitatea de Stat din Moldova*

Șoferii tineri, începători, reprezintă un procent disproporționat de decese și răniți în accidentele rutiere din întreaga lume. Prezenta cercetare își propune să identifice manifestarea caracteristicilor psihologice agresive în rândul tinerilor șoferi auto. Una dintre cele mai des întâlnite probleme care influențează în sens negativ activitatea de conducere o reprezintă agresivitatea la volan. Aceasta se poate manifesta atât în raport cu activitatea în ansamblul său, cât și cu elemente specifice acesteia. Furia ca și concept general poate fi definită ca un construct multidimensional care poate fi exprimat la nivel cognitiv, emoțional, psihologic și comportamental. Furia la volan este o extrapolare a conceptului general de agresivitate la volan. Cu alte cuvinte, este conceptualizată ca o tendință frecventă și intensă de a deveni furios în timpul activității de conducere a autovehiculului.

**Cuvinte-cheie:** *agresivitate, furie, ostilitate, conducere agresivă, comportamentul șoferului auto, tineri șoferi, siguranță rutieră, accidente rutiere.*

### AGGRESSIVENESS SHOWN IN ROAD TRAFFIC BY YOUNG DRIVERS

Young, novice drivers account for a disproportionate percentage of deaths and injuries in road crashes worldwide. This research aims to identify the manifestation of aggressive psychological characteristics among young car drivers. One of the most common problems that negatively influence driving is aggressiveness behind the wheel. This can be manifested both in relation to the activity as a whole and to its specific elements. Anger as a general concept can be defined as a multidimensional construct that can be expressed cognitively, emotionally, psychologically and behaviorally. Driving rage is an extrapolation of the general concept of driving aggression. So, in other words, it is conceptualized as a frequent and intense tendency to become angry during the activity of driving a motor vehicle.

**Keywords:** *aggression, anger, hostility, aggressive driving, driver behavior, young drivers, road safety, road accidents*

### Introducere

Creșterea economică și dezvoltarea potențialului financiar la nivel individual, în contextul societății de consum, a creat spațiul ideal al popularizării transportului rutier în detrimentul celorlalte mijloace de transport, crescând considerabil numărul participanților la trafic. Odată cu dezvoltarea mijloacelor de deplasare individuale a crescut exponențial și statistica cu privire la numărul de accidente rutiere având ca urmare decesul persoanelor, rănirea gravă sau ușoară a acestora.

Organizația Mondială a Sănătății arată că 1.35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere. În plus, 50 de milioane de persoane sunt rănite grav ca urmare a accidentelor rutiere. Astfel, la fiecare 30 de secunde o persoană de pe glob își pierde viața într-un accident rutier și în fiecare secundă cineva este rănit grav [5,10].

Totodată, conform aceluiși buletin, Uniunea Europeană a arătat o preocupare în ultimele decenii în vederea diminuării și prevenirii accidentelor rutiere, dezvoltând o serie de programe de conștientizare și coerciție ce au condus la îmbunătățirea considerabilă a siguranței rutiere. Dacă ne raportăm la contextul mondial, din aceeași preocupare, Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu aproximativ 42 decese la 1 milion de locuitori, comparativ cu 180 decese la 1 milion de locuitori la nivel global [5].

Problematika privind comportamentul uman la volan a preocupat mereu cercetătorii, fiind abordată într-un șir de studii psihologice, psihosociale și metaanalize în vederea reducerii numărului de accidente rutiere soldate atât cu victime, cât și cu vătămare gravă sau ușoară.

Accidentele rutiere reprezintă încă o cauză majoră de rănire și deces în lume. Odată cu creșterea numărului de vehicule, protecția pietonilor și a utilizatorilor de vehicule este unul dintre subiectele prioritare pentru producătorii de vehicule [1].

Studii majore din Statele Unite [10] au identificat factorii asociați cu eșantioane mari de accidente. Grupurile de cercetare, care nu erau la curent cu activitățile celorlalți, au obținut rezultate remarcabil de similare. Studiul din SUA a constatat că utilizatorul drumului este singurul factor în 95% din accidente, carosabilul – în 3% și vehiculul – în 2%.

O analiză complexă a pornit de la versiunea extinsă a chestionarului privind comportamentul șoferilor pentru a putea evalua tipul de comportament riscant la volan. Respondenții, sub protecția anonimatului și a clauzei de confidențialitate, au răspuns la întrebări referitoare la vârsta, sexul și frecvența conducerii unui vehicul, numărul și tipul de accidente, numărul și tipul de infracțiuni, sancțiunile primite din partea autorităților responsabile cu siguranța rutieră (pentru parcare neregulamentară, depășiri, viteză, încălcări obișnuite și agresiuni în trafic, documente cu valabilitate expirată și altele) în ultimii trei ani, numărul de ani de conducere și kilometrajul anual efectuat [11].

Studiul reiterează o idee conform căreia „majoritatea accidentelor pot fi atribuite factorului uman”, concluzionând: abilitățile de conducere și stilul de conducere sau, cu alte cuvinte, performanța și comportamentul la volan [4] pot fi considerate ca fiind două componente ale factorului uman în conducerea autovehiculului. În timp ce stilul de conducere este influențat de motive, abilitățile de conducere sunt legate de procesarea informațiilor și de abilitățile motorii [2]. În practică, stilul de conducere și abilitățile de conducere pot interacționa pentru a influența riscul de rănire [3], utilizarea marjelor de siguranță, probabilitatea de eroare [6] și corectarea erorilor [8]. Erorile în activitatea de conducere a automobilului sunt rezultatul unor probleme de procesare cognitivă, în timp ce încălcările regulilor includ o componentă motivațională și cerințele contextuale ale traficului rutier.

Rezultatele unui chestionar au indicat faptul că aproape 90% dintre șoferi au experimentat cel puțin o situație care a implicat ceea ce ei au descris ca fiind un condus agresiv în ultimul an [7].

Agresivitatea la volan a fost definită în multe feluri în literatura de specialitate, ajungându-se la concluzia că poate fi identificată ca un act intenționat, care poate crește riscul de coliziune și care este motivat de nerăbdare, ignoranță, ostilitate și presiunea timpului [9].

Lucrarea de față tratează o problemă de actualitate pentru societatea modernă în care trăim, prin prisma epocii bazate pe libera circulație a autovehiculelor, în care orice persoană, ca participant la trafic, este supusă unui pericol major asupra propriei vieți și poate prezenta în același timp un pericol major asupra vieții celorlalți participanți.

### **Metodologia cercetării**

Scopul cercetării constă în determinarea agresivității tinerilor șoferi auto și a corelației acesteia cu numărul de accidente în care au fost implicați. Astfel, a fost formulată ipoteza: există o corelație între agresivitatea tinerilor șoferi auto și numărul de accidente avute în traficul rutier.

În cercetarea de față au participat 100 de persoane, cu vârsta cuprinsă între 19 și 61 de ani. Dintre acestea: 48 de persoane cu vârsta cuprinsă între 19 și 35 de ani și 52 de persoane cu vârsta cuprinsă între 35 și 61 de ani. S-a cerut ca toți participanții să posede permis de conducere și să conducă periodic un autovehicul.

Pentru verificarea ipotezei a fost aplicat chestionarul de agresivitate Buss&Perry. Acest chestionar este un instrument format din 29 de itemi conceput să măsoare diferitele dimensiuni ale construcției ostilitate, furie, agresivitate. El reprezintă o adaptare recentă a Inventarului de Ostilitate Buss-Durkee. Fiecare item din AQ este cotate pe o scară Lickert de la 1 (foarte necaracteristic mie) la 5 (foarte caracteristic mie). Instrumentul permite să se evalueze nu doar cât de agresiv este cineva, utilizând scorul total, ci și cum se manifestă agresivitatea sa. Aceasta se determină prin scorurile subscalelor.

Cercetarea de față s-a desfășurat pe o perioadă de 30 de zile, fiind condiționată de disponibilitatea participanților. Toate persoanele au fost examinate individual într-un spațiu bine aerisit, luminat și în liniște deplină, astfel încât participanții în cadrul acestei cercetări să fie calmi în momentul aplicării chestionarului. Li s-a explicat în prealabil scopul cercetării și că toate datele obținute în urmă cercetării vor fi confidențiale. Au fost rugați să fie sinceri în răspunsurile date și li s-a explicat că nu există răspunsuri corecte sau greșite. Timpul alocat pentru fiecare persoană a fost de 30 de minute.

### **Rezultate și discuții**

Datele privind numărul de accidente rutiere sunt prezentate în Tabelul 1 ce urmează.

Tabelul 1

## Statistica descriptivă a numărului de accidente

Tipuri de accidente	Nr. de accidente Grupul I (vârstă cuprinsă între 19 și 35 de ani)	Nr. de accidente Grupul II (vârstă cuprinsă între 35 și 61 de ani)
accidente cu victime	9	7
accidente cu daune materiale	56	42
accidente cu avarii minore	187	143
Total	252	192

Conform rezultatelor, a fost observat faptul că tinerii șoferi din primul grup de participanți, cu vârsta cuprinsă între 19 și 35 de ani, au fost implicați în mai multe accidente rutiere, fie ele soldate cu victime, cu daune materiale sau cu avarii minore, decât participanții din grupul II cu vârsta cuprinsă între 35 și 61 de ani. De unde tragem concluzia că șoferii tineri sunt mai predispuși la accidente rutiere.

Dintre cei chestionați 59,23% respectă limita de viteză, iar 23,14% dintre aceștia au o agresivitate considerată a fi crescută, 44,76% – o agresivitate considerată a fi moderată; în schimb 32,1% au obținut un scor mic la variabila agresivitate. Aceștia din urmă dau dovadă de un comportament în control asupra propriilor reacții, dar și asupra manevrării automobilului.

În schimb, 40,77% dintre intervievați nu respectă limita de viteză, dintre care 52,37% au obținut un scor ridicat al agresivității, 29,82% – un scor mediu și doar 17,81% au obținut un scor scăzut. Misoginismul la volan, discriminarea în funcție de vârstă, dezgustul manifestat față de motocicliști, poluarea fonică produsă de „tuning-ul” la sistemul de evacuare al automobilului sau „severitatea” exacerbată în fața celor mai mici greșeli făcute de alți participanți la trafic sunt numai câteva exemple de factori și consecințe ale agresivității manifestate la volan.

Datele obținute în chestionarul de agresivitate au fost introduse în programul SPSS și asupra lor s-a aplicat o statistică descriptivă ce indică faptul că 17 dintre cei 100 de participanți au o agresivitate fizică, cei mai mulți dintre șoferi (mai exact, 55 dintre aceștia) au o agresivitate verbală, 8 șoferi manifestă furie, iar restul 20 de șoferi au o agresivitate ostilă (Tab.2).

Tabelul 2

## Statistica descriptivă a agresivității

Valid	Frecvență	Procent	Procent cumulativ
agresivitate fizică	17	17	14,1
agresivitate verbală	55	55	79,8
furie	8	8	84,8
ostilitate	20	20	100,0
Total	100	100	

Analizând rezultatele pentru scala *Agresivitate* (Tab.3), am observat că media grupului II este  $m=29,11$ , mult mai mică decât media grupului I, format din șoferii auto tineri  $m=35,41$ .

Tabelul 3

Rezultate pentru scala *Agresivitate*

Grupul	N	Media	Abatearea Std.	Eroare medie
Grupul I	48	35.4172	6.67428	.66085
Grupul II	52	29.1153	6.77801	.67112

Din datele obținute rezultă că o agresivitate mult mai mare manifestă șoferii tineri cu vârsta cuprinsă între 19 și 35 de ani, decât șoferii cu vârstă cuprinsă între 35 și 61 de ani. Pentru dimensiunea *agresivitate*, media constatată este cea ce reprezintă, conform etaloanelor instrumentului, un scor crescut al acestui parametru, prin care se traduce că avem un nivel crescut de agresivitate a șoferilor testați în cadrul experimentului de constatare.

Prin analiza relației statistice dintre parametrul *agresivitate* și parametrul *vârstă*, pentru grupul I coeficientul Pearson  $r = -,014$ . Conform literaturii de specialitate, cercetătorul Beirness atrăgea atenția încă din anul 1996 la faptul că tinerii șoferi sunt mai predispuși către un comportament agresiv și riscant la volan [1].

Prin configurarea comportamentului agresiv specific șoferilor, am ajuns la identificarea dinamicii mecanismelor care declanșează, întrețin și agravează nivelul de agresivitate măsurat. Astfel, putem menționa că există mai multe tipuri de agresivitate: agresivitate fizică și agresivitate verbală, agresivitate manifestată și agresivitate autopercepută.

Așadar, rezultatele cercetării evidențiază faptul că există o corelație semnificativă statistic între agresivitatea manifestată de șoferii tineri și numărul de accidente în care au fost implicați.

### Concluzii

Rezultatele obținute în urma realizării experimentului constatativ ne-au permis să elaborăm profilul psihologic al conducătorului auto performant la capitolul agresivitate, și anume: un șofer auto cu număr mic de accidente rutiere, are un bun antrenament al controlului și manifestă la un nivel scăzut ostilitatea și verbalizarea agresivă; are o conduită potrivită mediului rutier, își păstrează calmul în evenimentele tensionate din traficul rutier; păstrează o bună stabilitate din punct de vedere psihic și nu răspunde impulsiv situațiilor neprevăzute din traficul rutier, păstrând un ton cald și o comunicare asertivă. Iar șoferii cu accidente rutiere manifestă agresivitate fizică, ce constituie forma cea mai gravă a agresivității, mai cu seamă în comportamentul la volan; în ultima perioadă s-a trecut de la manifestarea simbolică a agresivității în trafic, sub forma claxoanelor, flash-urilor, a injuriilor, la o acțiune directă, prin lovituri și distrugereri; are o stare avansată de iritabilitate și furie, face manevre riscante pentru traficul rutier.

Cunoscând și înțelegând factorii care influențează relația dintre vârsta șoferilor auto și agresivitate, dar și numărul de accidente, specialiștii în domeniu siguranței rutiere pot să ofere conducătorilor de vehicule proceduri și reguli de bună practică pentru a face față mai bine mediului din spațiul rutier, astfel încât numărul de accidente și numărul de victime din traficul rutier să se diminueze în mod considerabil.

De asemenea, în cadrul școlilor de șoferi ar trebui implementate politici de siguranță rutieră, bazate pe cercetare psihologică.

### Referințe:

1. BELÉN, A. et al. Modeling and Detecting Aggressiveness From Driving Signals. In: *IEEE Transactions on Intelligent Transportation System*, 2014, no.15(4), p.1419-1428 DOI: 10.1109/TITS.2013.2297057
2. DEFFENBACHER, J.L., FILETTI, L.B., DAHLEN, E.R., & QETTING, E.R. Anger, aggression, risky behaviour, and crash-related outcomes in three groups of drivers. În: *Behaviour Research and Therapy*, 2003, no.41(3), p.333-349. DOI: 10.1016/s0005-7967(02)00014-1
3. ECKHARDT, C., NORLANDER, B., & DEFFENBACHER, J. The assessment of anger and hostility: A critical review. In: *Aggression and Violent Behavior*, 2004, no.9(1), p.17-43. [https://doi.org/10.1016/S1359-1789\(02\)00116-7](https://doi.org/10.1016/S1359-1789(02)00116-7)
4. ELANDER, J., WEST, R., FRENCH, D. Behavioral correlates of individual differences in road traffic crash risk: an examination of methods and findings. In: *Psychological Bulletin*, 1993, no.113(2), p.279-94. DOI: 10.1037/0033-2909.113.2.279
5. JACOBS, G., AERON-THOMAS, A., & ASTROP, A. World report on road traffic injury prevention (TRL Report 445). In: *Open Journal of Civil Engineering*, 2016, vol.6, no.2.
6. LAWTON R., MANSTEAD A., PARKER D. & STRADLING S. The Role of Affect in Predicting Social Behaviors: The Case of Road Traffic Violations. În: *Journal of Applied Social Psychology*, 2006, no.27(14), p.1258 – 1276. DOI: 10.1111/j.1559-1816.1997
7. MCGARVA, A.R., & STEINER, M. Provoked driver aggression and status: A field study. In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2000, no.3(3), p.167-179. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(00\)00023-1](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(00)00023-1)
8. REDSHAW, S. Theories of driver behaviour and driving emotions. In: *Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference*, 2004. ISBN: 0730724921
9. TASCA, L. A review of the literature on aggressive driving research. In: *Aggressive Driving Issues Conference*, 2000. <http://www.aggressive.drivers.com/paperslist.html>
10. TOROYAN, T., PEDEN, M.M. and IAYCH, K. Global status report on road Safety. Injury prevention. In: *Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, 2015, no.19(2), p.150.
11. TÜRKER, Ö., LAJUNEN, T., SUMMALA, H. Driver Behaviour Questionnaire: A follow-up Study. In: *Accident Analysis & Prevention*, 2006, p.179-192. <https://DOI.org/10.1016/j.aap.2012.12.036>

**Date despre autori:**

**Svetlana TOLSTAIA**, doctor, conferențiar universitar, Facultatea de Psihologie și Științe ale Educației, Sociologie și Asistență Socială, Universitatea de Stat din Moldova.

**E-mail:** tolstaiasv@gmail.com

**ORCID:** 0000-0002-0985-6142

**Anamaria Nicoleta VLADU**, doctorand, Școala doctorală Științe Sociale și ale Educației, Universitatea de Stat din Moldova.

**E-mail:** anamaria\_vladu@yahoo.com

**ORCID:** 0000-0003-1488-7565

*Prezentat la 26.10.2022*