

## Ženská verus mužská agresia na cestách

Iveta Jeleňová, František Baumgartner

Spoločenskovedný ústav SAV, Košice, Slovensko

### ***Female versus male aggression on the roads (abstract<sup>1</sup>):***

*Recent measures aimed at improvement of traffic safety and focused against aggressive drivers and reckless driving appointed to escalation of this type of behavior (that is aggressive driving) on our roads. To understand this phenomenon we would know what drivers provoked to feel angry and manifest this anger as aggression. Study describes drivers` behavior in some common situations encountered by drivers.*

Celoslovenské a krajské dopravno-bezpečnostné akcie zamerané proti agresívnym vodičom a bezohľadnej jazde, uskutočnené v uplynulom roku, poukazujú na eskaláciu tohto typu správania na našich cestách. Ide však o fenomén celosvetovo rozšírený, a tak mu vedci venujú stále viac pozornosti. Pri skúmaní faktorov, ktoré môžu zvýšiť pravdepodobnosť, že jedinec bude jazdiť agresívne, sa skúmal aj vplyv rodu.

L. Tasca (2000) vo svojom prehľade literatúry venovanom problematike agresívneho jazdenia uvádza, že agresívni vodiči sú typicky mladí a muži. Štúdie porovnávajúce mužov a ženy, aby podporili toto zistenie, však zavše nenašli rozdiely (McGarva, Steiner, 2000; Boyce, Geller, 2002). Podobne Hennessy (2001) zistil, že rovnako muži i ženy vykazovali podobný stupeň stredných foriem agresie vodiča ako sú trúbenie či gestikulácia. Napriek všeobecne rozšírenému stereotypu, že muži sú všeobecne viac agresívni ako ženy, štúdia podporila dôležitosť kontextuálnych informácií pre výskyt ženskej agresie. Výsledky tiež demonštrovali dôležitosť formy agresívneho správania pre hodnotenie rodových rozdielov. Konkrétne, násilné jazdné správanie (fyzická konfrontácia, úmyselný kontakt a i.) sa častejšie vyskytovalo u mužov ako u žien.

Cieľom prezentovanej štúdie bolo zistiť, aký je vzťah medzi seba posudzovaným agresívnym spôsobom jazdenia a rodom. Predpokladáme, že muži a ženy sa nelíšia vo výskyte stredných foriem agresie za volantom (t. j. vo verbálnej agresii a použití výstražnej signalizácie), líšia sa však vo výskyte extrémnejších foriem správania. V prezentovanej štúdií sme pomocou metodiky DAS (Deffenbacher, Oetting, Lynch, 1994) identifikovali vodičov a vodičky s nízkou a vysokou úrovňou hnevu pri riadení motorového vozidla. Zisťovali sme, či sa vodiči a vodičky s vyšším skóre (črta hnev pri jazdení) v porovnaní s vodičmi menej nahnevanými častejšie podieľajú na agresívnom správaní.

### **Metóda**

#### Vzorka

Pozostávala zo 115 vodičov a vodičiek (61 mužov a 54 žien), prevažne z okresov Košice, Michalovce, Vranov nad Topľou a Sobrance. Boli vo veku 19 až 61 rokov, s priemerným vekom 37.4 roka a so smerodajnou odchýlkou 10.4 roka (AM = 38.9 pre mužov, AM = 35.7 pre ženy).

---

<sup>1</sup> Key words: aggressive driving, angry drivers, anger, anger expression

Účast' bola dobrovoľná, na základe osobného kontaktu alebo cez sprostredkovateľov. Podmienkou pre zaradenie do výskumu bolo, aby respondent/ka bol/a aktívnym vodičom, t. j. jazdil/a ostatný rok. Respondenti a respondentky šoférovali od jedného do 37 rokov, s priemerom 15.2 roka skúseností (AM = 17.8 pre mužov, AM = 12.3 pre ženy).

### Metodiky

1. Dotazník agresívneho správania vodičov (DSV). Dotazník na posúdenie agresívnych reakcií vodičov a vodičiek v rôznych bežných dopravných situáciách bol konštruovaný na báze interakčnej paradigmy. Obsahuje 19 obťažujúcich dopravných situácií. Každú situáciu osoba posudzuje na štyroch päťbodových škálach. Úlohou respondenta je označiť na škále ako by reagoval v danej situácii (1 = určite áno, 5 = určite nie). Odpovede zahŕňajú prejavy extrémnej agresie (napr. vytlačíte druhé auto z cesty) po neagresívne reakcie (neurobíte nič). Skóre pozostáva zo štyroch faktorov: verbálna agresia, výstražné signalizovanie, neagresívne reakcie, násilné jazdenie.

Príklad položky dotazníka:

Šoférujete neskoro v noci a vozidlo blížiacie sa oproti vám má zapnuté diaľkové svetlá. Bliknete svetlami, ale jasné svetlá druhého vozidla sa nezmenia. Ako by ste reagovali?

- Počkáte, kým auto prejde, aby ste opäť videli.
- Začnete hlasno nadávať.
- Zasvietite diaľkové svetlá na odplatu.
- Otočíte sa a nasledujete druhé vozidlo so zapnutými diaľkovými svetlami.

2. Driving Anger Scale (DAS) 14-položkový dotazník DAS (Deffenbacher, Oetting, Lynch, 1994) popisuje rôzne dopravné situácie. Úlohou respondentov je označiť na päťbodovej škále (1 = žiadny, 5 = veľmi veľký) množstvo hnevu, ktoré by v nich daná situácia vyvolala. Cronbachova  $\alpha$  bola v našej vzorke vysoká (0.89), a tak výsledné skóre tvorí súčet ratingov pre 14 položiek. Vyššie skóre reprezentovalo väčšiu intenzitu hnevu pri riadení motorového vozidla.

3. Demografický dotazník Demografický dotazník vyplňaný subjektmi obsahoval štandardné osobné informácie zahŕňajúce vek, pohlavie, stupeň vzdelania. Ďalej respondenti a respondentky odpovedali na otázky súvisiace s ich šoférom: koľko rokov šoférujete, ako často jazdíte.

### Postup

Dotazník agresívneho správania vodičov (DSV), Driving Anger Scale (DAS) a demografický dotazník boli administrované spolu s ďalšími metodikami v rámci širšieho výskumu. Vzhľadom na citlivý charakter zisťovaných dát všetky dotazníky boli vyplňané anonymne. V inštrukcii boli účastníci uistení, že s odpoveďami sa bude zaobchádzať ako s dôvernými. Pre minimalizáciu výskytu sociálne žiaducich odpovedí sa dotazníky po vyplnení vracali v zalepenej obálke.

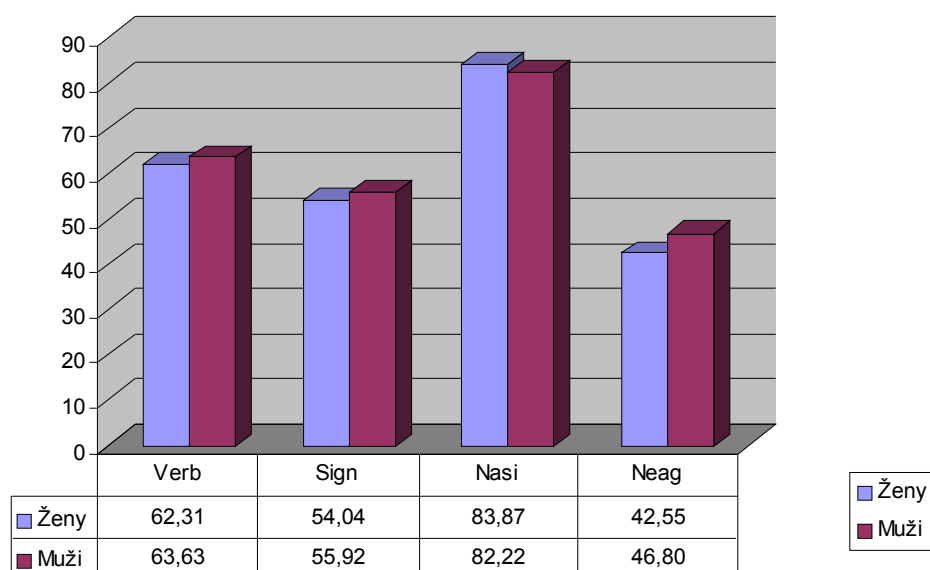
### Výsledky

Dotazník agresívneho správania vodičov (DSV) obsahuje štyri subškály – verbálna agresia, výstražné signalizovanie, násilné jazdenie a neagresívne správanie. V Tabuľke 1 uvádzame hodnoty vnútornej konzistencie subškál, ako aj priemernú interpoložkovú koreláciu. Subškály agresívneho správania zaznamenávajú vysoké hodnoty koeficientu alfa v okolí hodnoty 0.9. Nižšiu hodnotu vidíme v subškále neagresívne správanie.

### Tabuľka 1 Hodnoty vnútornej konzistencie (koeficient alfa) a priemerná medzipoložková korelácia subškál Dotazníka agresívneho správania vodičov (DSV)

Subškály DSV	Koeficient alfa	Medzipoložková korelácia
Verbálna agresia	.89	.31
Výstražné signalizovanie	.86	.25
Násilné jazdenie	.92	.40
Neagresívne správanie	.69	.11

Graf 1 zobrazuje porovnanie mužov a žien vo využívaní jednotlivých postupov správania v popisovaných dopravných situáciách.



Legenda: Verb – verbálna agresia, Sign – výstražné signalizovanie, Nasi – násilné jazdenie, Neag – neagresívne správanie.

### Graf 1 Porovnanie štyroch variant správania vodičov a vodičiek

Štatisticky významný rozdiel sme zaznamenali iba v prípade neagresívneho správania ( $t = -2.84$ ,  $p < 0.05$ ). Ženy v porovnaní s mužmi ho využívajú častejšie. Jednotlivé formy agresívneho správania sú posudzované v podstate zhodne a rozdiely sú nesignifikantné.

Nasledujúca tabuľka podáva informáciu o vzájomných koreláciách medzi jednotlivými spôsobmi správania.

Tabuľka 2 Interkorelácie subškál DSV v podsúboroch žien ( $n = 51$ ) a mužov ( $n = 58$ )<sup>a</sup>

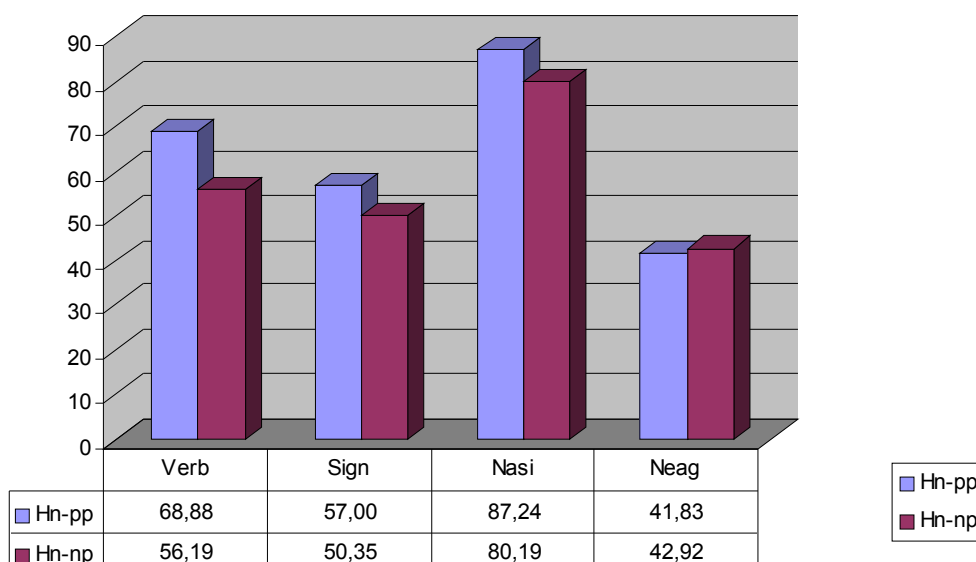
	Pohlavie	1	2	3	4
1. Verbálna agresia	muži	-			
	ženy				
2. Výstražné signalizovanie	muži	.682 ***	-		
	ženy	.446 **			

3. Násilné jazdenie	muži	.647 ***	.612 ***	-
	ženy	.522 ***	.375 **	-
4. Neagresívne správanie	muži	-.494 ***	-.498 ***	-.443 ***
	ženy	-.055	-.100	-.322 *

<sup>a</sup> \*  $p < 0.05$ , \*\*  $p < 0.01$ , \*\*\*  $p < 0.001$ .

Medzi jednotlivými formami agresívneho správania zisťujeme štatisticky významné korelácie v podsúboroch mužov i žien. U mužov však zároveň zaznamenávame signifikantné negatívne korelácie týchto prejavov s neagresívnym správaním. U žien to platí iba v prípade vzťahu neagresívneho správania a násilného jazdenia ako extrémnej formy agresie.

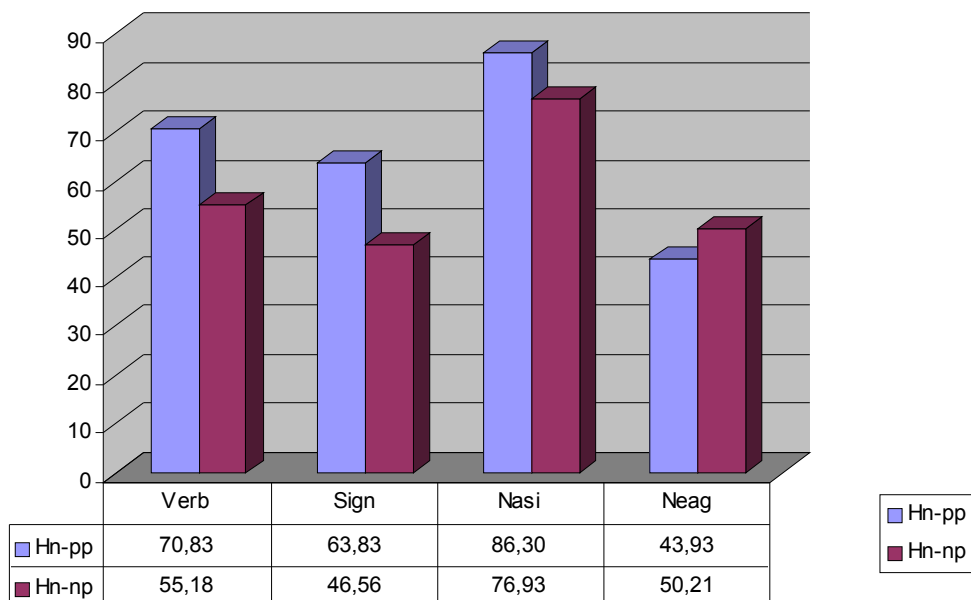
Na základe výsledkov dotazníka DAS (prežívanie hnevu v dopravných situáciách) boli respondenti rozdelení na podsúbory s podpriemernou a nadpriemernou úrovňou hnevu. Ako sa tieto skupiny líšia v spôsoboch správania uvádzame v grafoch 2 a 3 (osobitne pre ženy a mužov).



Legenda: Hn-pp – skupina osôb s úrovňou hnevu pod priemerom škály  
Hn-np – skupina osôb s úrovňou hnevu nad priemerom škály

## Graf 2 Porovnanie variant správania u osôb s nízkou, vs. vysokou mierou prežívania hnevu – podsúbor vodičky

V podsúbore žien sme zistili štatisticky významný rozdiel v troch prípadoch. Vodičky, ktoré vyjadrili vyššiu mieru prežívania hnevu aj vo väčšej miere využívajú agresívne formy správania. Oproti vodičkám s nižšou mierou prežívania hnevu je tento rozdiel najpriekaznejší vo verbálnej agresii ( $t = 4,4$ ,  $p < 0.001$ ), nasledujú násilné jazdenie ( $t = 2,65$ ,  $p < 0.05$ ) a výstražné signalizovanie ( $t = 2,29$ ,  $p < 0.05$ ).



Legenda: Hn-pp – skupina osôb s úrovňou hnevu pod priemerom škály  
 Hn-np – skupina osôb s úrovňou hnevu nad priemerom škály

### Graf 3 Porovnanie variant správania u osôb s nízkou, vs. vysokou mierou prežívania hnevu – podsúbor vodiči

Signifikantné rozdiely boli v podsúbore mužov zaznamenané vo všetkých subškálach DSV. Týka sa to aj neagresívneho správania, ktoré vo väčšej miere uplatňujú vodiči s nižšou mierou prežívania hnevu. Rozdiely medzi nadpriemerne a podpriemerne skórujúcimi na škále hnevu v agresívnych spôsoboch správania sú u mužov evidentnejšie ako u žien. Celkove najviac zvýraznené sú vo využívaní výstražných signálov ( $t = 5,45$ ,  $p < 0.001$ ) a vo verbálnych prejavochoch ( $t = 4,66$ ,  $p < 0.001$ ). Nasleduje násilné jazdenie ( $t = 3,11$ ,  $p < 0.01$ ) a neagresívne správanie ( $t = -3,06$ ,  $p < 0.01$ ).

### Diskusia

Pomocou seba posudzujúcich metodík sme skúmali rodové rozdiely. Muži a ženy sa nelíšili vo využívaní stredných foriem agresívneho správania pri riadení motorového vozidla, čím sa replikovala absencia vplyvu rodu na agresívne jazdenie vo výskume Hennessyho (2001), či v experimente McGarvu a Steinera (2000) a iných. Ženy vodičky vykazovali rovnakú tendenciu k stredným formám agresie ako muži vodiči. Nepotvrdil sa však náš predpoklad o rodových rozdieloch vo výskyte extrémnejších foriem správania pri riadení – násilného jazdenia. Priemerné hodnoty získané v subškále násilné jazdenie (AM = 82.2 pre mužov, AM = 83.8 pre ženy) v našej vzorke poukazujú na nízky výskyt tohto typu správania.

Respondenti a respondentky prevažne uvádzali, že by sa v daných dopravných situáciách takto nesprávali, čo môže poukazovať na reálny nízky výskyt násilného jazdenia v našej vzorke. Možný je

aj vplyv sociálnej žiaducnosti. Inými slovami, pripustenie takéhoto správania mohlo byť účastníkmi a účastníčkami výskumu vnímané ako sociálne nežiaduce, a tak viesť k tomu, že nebolo referované. Vzhľadom na to, že dáta sme získali pomocou seba posudzujúcich metódik, je v ďalšom výskume vhodné zistiť mieru výskytu sociálne žiaducich odpovedí.

Štatisticky významný rozdiel sme zaznamenali v subškále neagresívne správania. Zatiaľ čo Taubman-Ben-Ari, Mikulincer a Gillath (2004) zistili, že muži častejšie ako ženy jazdili opatrne, v našej vzorke sú to práve ženy, ktoré jazdia pokojnejšie a zdvorilejšie, dodržiavajúc dopravné predpisy.

Efekt rodu sme nepreukázali ani pri tendencii zažívať hnev pri riadení. Vodiči a vodičky s nadpriemerným skóre v DAS preferovali viac agresívne spôsoby správania, než skupina s nižšou úrovňou hnevu. Tieto zistenia sú podobné zisteniam Deffenbachera et al. (2003), kde vodiči s vysokou úrovňou hnevu častejšie prejavovali svoj hnev cez verbálnu a fyzickú agresiu, pričom sa nepreukázal signifikantný multivariačný efekt rodu.

Vplyv rodu na agresívne jazdenie a hnev za volantom je komplexnou otázkou. Aj keď nenachádzame významné rozdiely v skóre agresie, štruktúra agresie sa môže u mužov a žien líšiť.

### Literatúra:

Boyce, T. E., Geller, E. S. (2002): An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: Do younger males really take more risks? *Accident Analysis and Prevention* 34, 51-64.

Deffenbacher, J. L. et al. (2003): Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy* 41. 701-718.

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., Lynch, R. S. (1994): Development of a Driving Anger Scale. *Psychological Reports* 74, 83-91.

Hennessy, D. A. (2001): Gender, driver aggression, and driver violence: an applied evaluation. *Sex Roles* 44, 661-675.

McGarra, A. R., Steiner, M. (2000): Provoked driver aggression and status: a field study. *Transportation Research Part F* 3, 167-179.

Tasca, L. (2000): *A review of the literature on aggressive driving research*. Paper presented at the Global Web Conference on Aggressive Driving Issues, October 16 to November 30, 2000. Toronto, Ontario: Ontario Ministry of Transportation Research Board.

Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., Gillath, O. (2004): The multidimensional driving style inventory – scale construct and validation. *Accident Analysis and Prevention* 36, 323-332.

---

JELEŇOVÁ, Iveta; BAUMGARTNER, František. Ženská verus mužská agresia na cestách. In HELLER, Daniel; PROCHÁZKOVÁ, Jana; SOBOTKOVÁ, Irena (ed.). *Psychologické dny 2004 : Svět žen a svět mužů : polarita a vzájemné obohacování : sborník příspěvků z konference Psychologické dny, Olomouc 2004*. Olomouc : Universita Palackého v Olomouci, 2005. Acta Universitatis Palackianae Olomucensis. Facultas Philosophica, Psychologica 35 - suppl. Plný text příspěvku v rozsahu 6 s. je dostupný na přiloženém CD-ROM. ISBN 80-244-1059-1.