

ЉУТЊА ВОЗАЧА ТАКСИ ВОЗИЛА

Александар Булајић¹, Драган Јовановић², Бошко Матовић³, Мирослав Ђираковић⁴

Резиме: Човек је најзначајнији фактор у контури Човек-Возило-Пут-Окружење и утиче на све околности пре, за време и после саобраћајне незгоде. Међу овим елементима посебно се истичу способности, знања, ставови и понашање човека. Ставови, више него знања утичу на безбедност саобраћаја. Ставови се изграђују и укоренењују код људи, као учесника у саобраћају од рођења [1]. Агресивни људи су агресивни возачи. Не постоји општеприхваћена дефиниција агресивног понашања возача, што је последица неусаглашености шта мотивише такво понашање, до које мере је оно зло и учињено с намером да се повреди друга особа, и да ли су узрок тог понашања негативне емоције (бес и агресија). Агресија се у саобраћају обично испољава непристојним гестовима, псовањем, брзим претицањем возила непосредно након што је возач управо претекао друго возило, вожња на екстремно малом одстојању. Агресија потиче из беса и буди потребу да се науди другој особи. У овом истраживању фокусирали смо се на концепт беса током вожње као важног људског фактора у саобраћајним незгодама.

Кључне речи: саобраћајне незгоде, такси возачи, љутња, агресивно понашање

ANGER AMONG TAXI DRIVERS

Abstract: The man is the most important factor in the contour Man-Vehicle-Road-Environment. It affects all circumstances before, during and after a car accident. Among these elements, the abilities, knowledge, attitudes and behavior of a person stand out. Attitudes, more than knowledge, affect traffic safety. Attitudes are built and rooted in people, as participants in traffic from birth [1]. Aggressive people are aggressive drivers. There is no generally accepted definition of aggressive driver behavior, which is a consequence of disagreement over what motivates such behavior, to what extent it is evil and done with the intention of injuring another person and whether the cause of that behavior is negative emotions (anger and aggression). Aggression in traffic is usually manifested by indecent gestures, swearing, overtaking the vehicle immediately after the driver has just overtaken another vehicle, driving at an extremely short distance. Aggression stems from anger and arouses the need to harm another person. In this research, we focused on the concept of anger while driving as an important human factor in traffic accidents.

Key words: traffic accidents, taxi drivers, anger, aggressive behavior

1. УВОД

Кроз истраживачке активности у аутомобилском сектору, возила постају сигурнија и кориснија. Међутим, људски фактор и даље је најчешћи узрок незгода на путевима. Човек је најзначајнији фактор у контури Човек-Возило-Пут-Окружење и представља најфлексибилнији, најадаптибилнији и највреднији елемент у том систему. Он утиче на све околности пре, за време и после саобраћајне незгоде. Међу овим елементима посебно се истичу способности, знања, ставови и понашање човека. Ставови, више него

¹ Професор струковних студија, доктор техничких наука из области безбедности друмског саобраћаја, Висока техничка школа струковних студија у Новом Саду, Школска 1, Србија, e-mail bulajic@vtsns.edu.rs

² Редовни професор, доктор техничких наука из области безбедности друмског саобраћаја, Факултет техничких наука, Трг Доситеја Обрадовића 6, Нови Сад, Србија, e-mail draganj@uns.ac.rs

³ Асистент са докторатом, доктор техничких наука из области безбедности друмског саобраћаја, Факултет техничких наука, Трг Доситеја Обрадовића 6, Нови Сад, e-mail boskom@uns.ac.rs

⁴ Наставник вештина, МСЦ, Висока техничка школа струковних студија у Новом Саду, Школска 1, Србија, e-mail cirakovic@vtsns.edu.rs

знања утичу на безбедност саобраћаја. Ставови се изграђују и укоренењују код људи, као учесника у саобраћају од рођења [1]. Агресивни људи су агресивни возачи. Наиме, физичка агресивност људи је директно повезана са агресивношћу у вожњи [2]. Агресивност људи увећава ризик од незгоде, а посебно код возача. Не постоји општеприхваћена дефиниција агресивног понашања возача, што је последица неусаглашености шта мотивише такво понашање, до које мере је оно зло и учињено с намером да се повреди друга особа и дали су узрок тог понашања негативне емоције (бес и агресија). Агресија се у саобраћају обично испољава непристојним гестовима, псовањем, брзим претицањем возила непосредно након што је возач управо претекао друго возило, вожња на екстремно малом одстојању. Агресија потиче из беса и буди потребу да се науди другој особи. С друге стране, инструментална агресија је усмерена на постизање личног циља, као што је, на пример, да се стигне на жељену дестинацију на време, без кашњења. У овом случају, агресивно понашање се може састојати из кршења формалних и неформалних саобраћајних правила, што као секундарни ефекат може имати и угрожавање интереса других учесника у саобраћају [3].

У овом истраживању фокусирали смо се на концепт беса током вожње као важног људског фактора у саобраћајним незгодама. Дефинише се као често и интензивно осећање беса током управљања моторним возилом. Посебно ћемо се бавити два широко распрострањених мерама беса током вожње, на пример скалом беса током вожње [4] и списком изражавања беса током вожње [5]. Ове мере су евалуиране у неколико различитих земаља и откривене су међукултуралне сличности, као и разлике.

2. ПРЕГЛЕД ЛИТЕРАТУРЕ

Бројне студије које истражују утицај емоција откриле су да бес снажно утиче на обраду информација возача и може довести до небезбедне вожње [6] и агресивног понашања током вожње [7]. Студије беса током вожње показале су да возачи са више особина беса пријављују чешћи и интензивни бес, ризичну вожњу (нпр. мања употреба сигурносних појасева или вожња под утицајем алкохола) и агресивно понашање (нпр. вербална агресија на пешаке или физичка агресија на друге возаче и њихове аутомобиле) него возачи са мање особина беса током вожње. [8]–[10]. Ови возачи возили су брже на симулатору, чешће изнад дозвољене брзине и имали су краћа времена и удаљености до судара у поређењу са возачима који су имали мање особине беса [9]. *Deffenbacher* и сарадници [4] су се бавили бесом током вожње са становишта разлике по полу: мушкарци су били више изнервирани због саобраћајних ситуација, укључујући присуство полиције и спору вожњу, док су жене реаговале на сметње у саобраћају и насилничку вожњу (нпр. пролазак на црвено светло). Неке студије откриле су већи степен беса код жена [11], [2], [12], [13], док други уопште нису пронашли разлике у половима [9], [10], [14]. Што се тиче разлика у годинама, старији возачи имају тенденцију да пријављују мање беса током вожње [11], [2], [12], [15]. То се може приписати чињеници да старији људи пријављују већу емоционалну контролу и доживљавају мање негативних емоција [16]. Насупрот томе, показало се да су неискусни возачи, са до пет година возачког искуства, мање изнервирани агресивним понашањем осталих возача у односу на учеснике са 6-15 година возачког искуства [14], чиме се сугерише да су млади неискусни возачи вероватно толерантнији према девијантном понашању на путу.

Поред искуства беса, начин изражавања беса је такође испитан помоћу скале изражавања беса током вожње [5]. Возачи са више беса или сузбију свој бес, или га неконтролисано изразе [6]. Ови аутори су дошли до података да су три агресивна

облика изражавања беса (вербални, физички или помоћу аутомобила) чешћа и мање конструктивна решења од стране возача са више беса него од стране возача са мање беса [9], [17], [10]. Агресивни облици израза беса показали су умерену до снажну позитивну корелацију са општим својством беса ($r=.47$ до $.59$), ризичном вожњом ($r=.33$ до $.52$) и агресивним понашањем током вожње ($r=.61$ до $.66$; [15]. За поређење, адаптивно-конструктивни начин изражавања беса није показао повезаност са тим исходима. Може се претпоставити да се возачи са већом изложеношћу саобраћају чешће суочавају са потенцијално провокативним ситуацијама и зато доживљавају више беса током вожње. Sullman, [12] каже да је ниво беса у позитивној корелацији са годишњим бројем пређених километара. Deffenbacher и сарадници у својим радовима [6], [5], [10] нису могли да потврде ову везу и уместо тога су објаснили бес током вожње појединачним расположењем према бесу и његовом интеракцијом са околином. Lajunen и сарадници у свом раду [11] показали су да искусни возачи пријављују мање беса током вожње и тврдили су да искусни возачи лакше подносе фрустрирајуће саобраћајне ситуације. Велика изложеност саобраћају могла би променити основну стопу за процену саобраћајних ситуација, јер су искуснији возачи савладали више критичнијих ситуација у животу [18]. Да бисмо сазнали више о основним процесима беса током вожње, потребно је испитати различите подгрупе учесника у саобраћају

Многи професионални возачи такси возила суочени су са високо опаženим радним оптерећењем, притиском од стране времена, слабом контролом над послом и дугим сменама [19]. Међутим, они такође прелазе већи број километара што им може помоћи да се привикну на негативне друштвене интеракције. Професионални возачи такси возила су такође изложени „ефекту публике”, што значи да су под надзором својих путника [20], [21].

3. РЕЗУЛТАТИ ИСТРАЖИВАЊА

3.1. Циљ истраживања

Циљ овог истраживања је био двострук. Прво, желели смо да утврдимо факторе који доприносе безбедности учешћа професионалних возача такси возила у саобраћају. Друго, желели смо истражити начине на које професионални возачи такси возила реагују када су љути и бесни и да ли изражавају своју љутњу и бес. С обзиром да је на тему професионалних возача такси возила урађен мали број истраживања, ово истраживање би требало да нам одговори на питања која се односе на испољавање љутње и беса на друге учеснике у саобраћају, како љутња и бес утичу на стање возача и начин на који они управљају возилом. Резултати добијени овим истраживањем доприносе бољем разумевању понашања професионалних возача такси возила и доводе до унапређења њихове безбедности у саобраћају.

3.2. Метод истраживања

3.2.1. Простор и време истраживања

Просторни оквир у ком је извршено ово истраживање обухвата подручје града Новог Сада. Анкетни обрасци подељени су на такси стајалиштима која се налазе на пет локација, и то: Булевар деспота Стефана код студентских домова, Шекспирова улица преко пута Лиманске пијаци, Димитрија Туцовића код СПЕНС-а, такси сталајиште код Железничке станице и преко пута Студентске мензе. Одређени број анкета подељен је и

такси возачима који су били на паркинг местима код зграда где су заустављени и чекају странке у својим возилима.

3.2.2. Анкетни обрасци

Сарадњом између Факултета техничких наука у Новом Саду и Високе техничке школе струковних студија у Новом Саду, формиран је анкетни образац који се састоји од 200 питања подељених на 5 скала, везаних за понашања такси возача и њихове навике у току вожње, као и 9 личних питања, тј. питања о самом учеснику у анкети. Време потребно за попуњавање самог обрасца било је 15-20 минута. На крају сваког обрасца налази се мапа адреса, тј. места на којима су учесници, након попуњавања, исту могли одложити у посебно означену кутију постављену за потребе истраживања. Такође, учесници у истраживању могли су фотографисати попуњен анкетни образац и послати га на имејл адресу или Вибер контакт особе, који су се налазили на првој страни обрасца. Поред тога, постојала је опција попуњавања обрасца у електронској форми, чијем се линку могло приступити скенирањем кода који се такође налазио на првој страни обрасца. Целокупна статистичка анализа је спроведена у статистичком пакету SPSS 22.0, а подаци су затим пренети у програм Microsoft Excel 2010.

3.3. Учесници и процедуре

Од укупно 150 анкетних образаца које смо поделили 102 особе су предале потпуно попуњен анкетни образац о својим искуствима у току вожње такси возила. Од укупног броја предатих анкетних образаца, сви су били попуњени од стране припадника мушког пола. Највећи број анкетираних професионалних возача такси возила који су вратили попуњене анкете имао је завршену средњу школу 87,3%, затим иду испитаници који имају завршену вишу школу или факултет 10,8%, а најмањи број испитаника имао је завршену основну школу 2,0%. Испитаници су одговарали на питање о историји њихових саобраћајних незгода у протекле три године. Највећи проценат, од чак 59,8% испитаника, пријавило је да у протекле три године није имало ниједну саобраћајну незгоду, 18,6% испитаника је имало једну саобраћајну незгоду, а 21,6% испитаника имало је најмање две или више саобраћајне незгоде.

3.4. Резултати истраживања

Према анкетирању које је спроведено, анализу резултата за професионалне возаче такси возила о томе како испољавају љутњу и бес на друге учеснике у саобраћају приказаћемо у табели 1. Од укупно 49 питања скале испољавања љутње и беса на друге учеснике у саобраћају на које су учесници анкете одговорили у овој скали, у ову категорију спада 18 питања. Учесници су приликом попуњавања анкете изражавали своја осећања, ставове и радње које су предузели током вожње, када су испољавали љутњу и бес.

Табела 1 – Начин испољавања љутње и беса професионалних возача такси возила ка другим учесницима у саобраћају

	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%

7. Конференција са међународним учешћем
Управљање знањем и информатика

Врњачка Бања, јун 2021.

Показујем другом возачу средњи прст	52	51	30	29,4	17	16,7	3	2,9		
Наглас називам погрдним именом другог возача	35	34,3	33	32,4	23	22,5	8	7,8	3	2,9
Упућујем негативне коментаре другом возачу	26	25,5	28	27,5	27	26,5	14	13,7	7	6,9
Покушавам да изађем из возила и кажем другом возачу шта мислим	79	77,5	18	17,6	4	3,9	1	1		
Спустим прозор како би могли да ме боље чују, док испољавам љутњу	51	50	15	14,7	15	14,7	8	7,8	13	12,7
Попреко гледам друге возаче	36	35,3	28	27,5	12	11,8	8	7,8	18	17,6
Показујем стиснуту песницу другом возачу	58	56,9	21	20,6	18	17,6	4	3,9		
Исплезим језик према другом возачу	99	97,1	3	2,9						
Тихо називам погрдним именом другог возача	20	19,6	43	42,2	26	25,5	11	10,8	1	1
Размишљавам о другим стварима које ми помажу да не размишљавам о другом возачу	6	5,9	9	8,8	25	24,5	39	38,2	23	22,5
Наглас псујем другог возача	37	36,3	29	28,4	15	14,7	18	17,6	3	3
Тихо псујем другог возача	25	24,5	35	34,3	28	27,5	11	10,8	3	2,9
Упућујем непријатељске гестове	45	44,1	23	22,5	20	19,6	9	8,8	5	4,9
Вичем на другог возача	38	37,3	24	23,5	22	21,6	12	11,8	6	5,9
Тихо упућујем негативне коментаре у вези вожње другог возача	22	21,6	44	43,1	21	20,6	12	11,8	3	2,9
Намргођено погледам другог возача	41	40,2	28	27,5	18	17,6	5	4,9	10	9,8
Покушавам да изађем из возила и физички се обрачунам са другим возачем	81	79,4	14	13,7	5	4,9	1	1	1	1
Обраћам чак и више пажње на вожњу других како бих избегао саобраћајну незгоду	1	1	2	2	9	8,8	34	33,3	56	54,9
Просечна вредност	42	40,9	24	23,5	17	16,6	11	10,7	8	8,3
1 – никада; 2 – ретко; 3 – понекад; 4 – често; 5 – увек										

У категорији питања која се односе на коришћење непријатељских гестова приликом испољавања спољашње љутње и беса, а којима смо се бавили у овом делу истраживања, закључили смо да професионални возачи такси возила најчешће користе попреки поглед. Када је у питању вербално испољавање љутње и беса, које је свакако најсигурнији и најбезбеднији пут, како за остале учеснике у саобраћају тако и за њих саме, професионални возачи такси возила користе тихо псовање других учесника у саобраћају, при чему избегавају физички контакт.

4. ЗАКЉУЧАК

На основу спроведеног истраживања можемо закључити да професионални возачи такси возила своју љутњу и бес испољавају на следеће начине: спољашња љутња и бес, унутрашња љутња и бес, и изражавање љутње и беса сопственим возилом.

Закључак на крају спроведеног истраживања јесте да возачи такси возила у Новом Саду теже да на провокације и љутњу у саобраћају одговоре на конструктивни, „људски” начин. Са пуно размишљања и речи, али што је битно, мало физичке агресије.

5. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Липовац, К., Јовановић, Д., Вујанић, М., Основе безбедности саобраћаја, Београд, 2014. стр. 15, 67,69
- [2] Lajunen T, Parker D. Да ли су агресивни људи и агресивни возачи?: Студија односа између опште агресивности, беса током вожње и агресивна вожња. *Accid Anal Prev.* 2001;33:243-255
- [3] <https://www.abs.gov.rs/> (сајт посећен 01.12.2020.)
- [4] Deffenbacher JL, Oetting ER, Lynch RS. Развој скале беса током вожње. *Psychol Rep.*1994;74:83-91.
- [5] Deffenbacher JL, Lynch RS, Oetting ER, Swaim RC. Списак за израз беса током вожње: мерило како људи изражавају свој бес на путу. *Behav Res Ther.* 2002;40:717-737.
- [6] Deffenbacher JL, Huff ME, Lynch RS, Oetting ER, Salvatore NF. Карактеристике и лечење возача високог нивоа беса. *J Couns Psychol.* 2000;47(1):5-17.
- [7] Nesbit SM, Conger JC, Conger AJ. Квантитативни преглед везе између беса и агресивне вожње. *Агресија и насилно понашање.* 2007;12:156-176.
- [8] Deffenbacher JL, Lynch RS, Oetting ER, Yingling DC. Бес током вожње: корелација и тест теорије стања-особине. *Pers Individ Dif.* 2001;31:1321-1331.
- [9] Deffenbacher JL, Filetti LB, Richards TL, Lynch RS, Oetting ER. Карактеристике две групе бесних возача. *J Couns Psychol.* 2003a;50(2):123-132.
- [10] Deffenbacher JL, Richards TL, Filetti LB, Lynch RS. Бесни возачи: Тест теорије стања-особине. *Violence Vict.* 2005;20(4):455-469.
- [11] Lajunen T, Parker D, Stradling SG. Димензије беса током вожње, агресивно кршење прописа и кршење прописа на аутопуту и њихово посредовање сигурносном оријентацијом у Великој Британији. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 1998;1:107-121.
- [12] Sullman MJM. Бес међу возачима Новог Зеланда. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2006;9(3):173-184.
- [13] Sullman MJM, Gras ME, Cunill M, Planes M, Font-Mayolas S. Бес током вожње у Шпанији. *Pers Individ Dif.* 2007;42(4):701-713.
- [14] Yasak Y, Esiyok B. Бес међу Турским возачима: Скала беса током вожње и његова прилагођена, дуга и кратка верзија. *Saf Sci.* 2009;47(1):138-144.
- [15] Deffenbacher JL, Kemper CC, Richards TL. Списак израза беса током вожње: Студија ваљаности са студентима возачима са државног факултета. *J Psychopathol Behav Assess.* 2007;29(4):220-230.
- [16] Gross JJ, Carstensen LL, Pasupathi M, Tsai J, Skorpen CG, Hsu АУС. Емоција и старење: искуство, изражавање и контрола. *Психологија и старење.* 1997;12(4):590-599.
- [17] Deffenbacher JL, Deffenbacher DM, Lynch RS, Richards TL. Бес, агресија, и ризично понашање: Компарација возача високог и ниског нивоа беса. *Behav Res Ther.* 2003b;41(6):701- 718.

-
- [18] Roidl E, Frehse B, Oehl M, Höger R. Емотивни спектар у саобраћајним ситуацијама: Резултати две онлајн студије. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav*. 2013;18:168-188.
- [19] Miyamoto M, Konno S, Gembun Y, Liu X, Minami K, Ito H. Епидемиолошка студија бола у доњем делу леђа и фактори ризика на послу међу возачима такси возила. *Индустријско здравље*. 2008;46(2):112-117.
- [20] Baxter JS, Manstead ASR, Stradling SG, Campbell KA, Reason JT, Parker D. Социјална олакшица и понашање возача. *Br J Psychol*. 1990;81:351-360.
- [21] Shinar D, Compton R. Aggressive driving: Студија опажања возача, возила и променљивих ситуација. *Accid Anal Prev*. 2004;36(3):429-437.