

## STĂRILE EMOȚIONALE (DEPRESIE, ANXIETATE ȘI STRES) ȘI CORELAȚIA CU VITEZA ȘI RESPECTAREA REGULILOR ÎN ACTIVITATEA DE CONDUCERE A AUTOMOBILULUI

*Anamaria Nicoleta VLADU*

*România*

Cercetarea de față vine pe o nevoie acută a societății actuale de a implementa politici de siguranță rutieră bazate pe cercetare științifică. În studiile recente din literatura de specialitate este relevat faptul că factorul uman este aproape în totalitate responsabil pentru producerea accidentelor rutiere (cca 85% din cazuri, conform Rothengatter și Huguenin, 2004). Am verificat corelația dintre stările emoționale (depresie, anxietate, stres) și variabilele viteză, respectarea regulii celor două secunde.

*Cuvinte-cheie:* depresie, anxietate, stres, performanță la volan, comportament la volan, respectarea regulilor, activitatea de conducere a automobilului.

## EMOTIONAL STATES (DEPRESSION, ANXIETY, STRESS) AND THE CORRELATION WITH SPEED AND COMPLIANCE IN DRIVING ACTIVITY

The present research comes on an acute need of today's society to implement road safety policies based on scientific research. Recent studies in the literature reveal that the human factor is almost entirely responsible for the occurrence of road accidents (about 85% of cases, according to Rothengatter and Huguenin, 2004). We checked the correlation between emotional states (depression, anxiety, stress) and the variables speed, compliance with the two-second rule.

*Keywords:* depression, anxiety, stress, driving performance, driving behavior, compliance, the driving of the car ability.

### Introducere

Lucrarea 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 reprezenta în același timp un pericol major asupra vieții celorlalți participanți [2, 3].

Asociația Națională pentru Sprijinirea Victimelor și Prevenirea Accidentelor Rutiere din România declară că 5 persoane își pierd zilnic viața și alte 25 sunt grav rănite [4]. Consiliul Național pentru Stabilirea Cauzelor Accidentelor din SUA a declarat că peste 80% dintre accidentele soldate cu morți se produc pe fondul nerespectării regulilor de circulație [5, 6].

Fiecare proces cognitiv și fiecare act comportamental are o dimensiune afectivă [7]. Un studiu publicat în 2006 face o incursiune în simptomatologia și diagnosticarea indicatorilor comportamentali ai anxietății la volan [8, 9]. Rezultatele acestui studiu au fost corelate cu accidentele și incidentele anterioare, dar și cu situațiile speciale de conducere, în care condițiile de conducere sunt mult mai solicitante. În conducerea zilnică, în special în condiții de trafic intens, putem observa o sursă comună de stres [10, 11].

Una dintre cele mai des întâlnite probleme care influențează în sens negativ activitatea de condus o reprezintă anxietatea la volan [12]. Aceasta se poate manifesta atât în raport cu activitatea în ansamblul său, cât și cu elemente specifice acesteia [13, 14]. Condițiile moderne de condus pot constitui un factor stresor extrem de puternic, ce se intensifică și se potențează adeseori prin condițiile speciale de mers (zăpadă, ploaie, ceață, aglomerație etc.) sau prin evenimente rutiere, cum ar fi incidentele sau accidentele [15].

În anul 2000, E.J. Taylor, F.P. Deane și J. Podd au realizat un studiu prin intermediul căruia au demonstrat faptul că nu există o corelație semnificativă între anxietatea la volan și accidentele comise [16].

Regula celor două secunde spune că, în trafic, nu trebuie să vă aflați niciodată mai aproape de mașina din fața dumneavoastră la o distanță mai mică decât cea pe care mașina o parcurge în două secunde la viteza cu care se deplasează. Această distanță poate asigura o oprire sigură în cazul unui pericol iminent [17].

### **Ipoteze**

Presupunem că nu există diferențe semnificative din punct de vedere statistic pe cele trei scale DASS (depresie, anxietate și stres) în funcție de viteza și regula celor două secunde la subiecții investigați.

### **Metodologie**

Pentru acest experiment am comparat rezultatele obținute pe un număr de 102 conducători auto din București (România) în perioada Iulie-August 2022. Am aplicat ca instrument folosit în cercetare scala de depresie, anxietate și stres DASS și o fișă pentru colectarea datelor demografice. DASS este un set de trei scale de autoraport, concepute pentru a măsura stările emoționale negative ale depresiei, anxietății și stresului [18]. Versiunea DASS utilizată în această cercetare are 21 de itemi, câte 7 pentru fiecare scală. Scopul scalelor este nu doar de a măsura într-un mod convențional dimensiunea respectivelor stări emoționale, ci și de a promova înțelegerea, definirea și măsurarea stărilor emoționale semnificative, definite ca depresie, anxietate și stres. Prin compararea datelor obținute am încercat să vedem dacă există diferențe semnificative din punct de vedere statistic pentru cele trei scale DASS (depresie, anxietate și stres) în funcție de viteză, regula celor două secunde, numărul de

km parcurși, numărul de accidente și numărul suspendărilor permisului de conducere.

### Rezultate și discuții

Variabila *respectarea limitei de viteză* a avut două categorii de subiecți: cei care respectă limita de viteză și cei care nu o respectă. În prima categorie au fost 66 de subiecți, iar în cea de-a doua categorie – 36 de subiecți. Pentru ambele categorii, rezultatele obținute la testul t nu arată diferențe semnificative din punct de vedere statistic pentru cele trei scale. Astfel, se poate afirma că subiecții nu diferă din punctul de vedere al respectării limitelor de viteză la cele trei scale DASS, (Tabelul 1).

**Tabelul 1.** Variabilele depresie, anxietate, stres in corelație cu respectarea limitei de viteza

| Independent Samples Test |                             |   |      |                              |        |                 |                 |                       |   |       |
|--------------------------|-----------------------------|---|------|------------------------------|--------|-----------------|-----------------|-----------------------|---|-------|
|                          |                             | Levene's Test for Equality of Variances |      | t-test for Equality of Means |        |                 |                 |                       |   |       |
|                          |                             | F                                       | Sig. | t                            | df     | Sig. (2-tailed) | Mean Difference | Std. Error Difference | 95% Confidence Interval of the Difference |       |
|                          |                             |   |      |                              |        |                 |                 |                       | Lower                                     | Upper |
| Depresie                 | Equal variances assumed     | ,709                                    | ,402 | 1,383                        | 101    | ,170            | ,429            | ,310                  | -,186                                     | 1,045 |
|                          | Equal variances not assumed |   |      | 1,357                        | 73,111 | ,179            | ,429            | ,316                  | -,201                                     | 1,059 |
| Anxietate                | Equal variances assumed     | 1,111                                   | ,294 | ,720                         | 101    | ,473            | ,193            | ,268                  | -,339                                     | ,725  |
|                          | Equal variances not assumed |   |      | ,705                         | 72,648 | ,483            | ,193            | ,274                  | -,353                                     | ,739  |
| Stres                    | Equal variances assumed     | ,920                                    | ,340 | 1,377                        | 101    | ,171            | ,343            | ,249                  | -,151                                     | ,837  |
|                          | Equal variances not assumed |   |      | 1,319                        | 67,673 | ,192            | ,343            | ,260                  | -,176                                     | ,862  |

Pentru variabila *Regula celor două secunde*, în funcție de răspunsurile date de subiecți, au existat două categorii de subiecți: cei care respectă această regulă și cei care nu o respectă. În prima categorie au fost 89 de subiecți, iar în cea de-a doua categorie – 13 subiecți. Pentru ambele categorii, rezultatele obținute la testul t nu prezintă diferențe semnificative din punct de vedere statistic pentru cele trei scale. Astfel, se poate afirma că subiecții nu diferă pe cele trei scale DASS atunci când în trafic trebuie să se afle la o distanță mai mică de două secunde cât poate merge mașina din fața lor (Tabelul 2).

**Tabelul 2.** Variabilele depresie, anxietate, stres în corelație cu regula celor două secunde

| Group Statistics         |                             |   |      |                              |        |                 |                 |                       |   |       |
|--------------------------|-----------------------------|---|------|------------------------------|--------|-----------------|-----------------|-----------------------|---|-------|
| Independent Samples Test |                             |   |      |                              |        |                 |                 |                       |   |       |
|                          |                             | Levene's Test for Equality of Variances |      | t-test for Equality of Means |        |                 |                 |                       |   |       |
|                          |                             | F                                       | Sig. | t                            | df     | Sig. (2-tailed) | Mean Difference | Std. Error Difference | 95% Confidence Interval of the Difference |       |
|                          |                             |   |      |                              |        |                 |                 |                       | Lower                                     | Upper |
|                          |                             |   |      |                              |        |                 |                 |                       |   |       |
| Depresie                 | Equal variances assumed     | ,009                                    | ,923 | 1,089                        | 101    | ,279            | ,510            | ,468                  | -,419                                     | 1,439 |
|                          | Equal variances not assumed |   |      | 1,102                        | 14,159 | ,289            | ,510            | ,463                  | -,482                                     | 1,502 |
| Anxietate                | Equal variances assumed     | 1,178                                   | ,280 | 1,871                        | 101    | ,064            | ,744            | ,397                  | -,045                                     | 1,532 |
|                          | Equal variances not assumed |   |      | 2,547                        | 18,345 | ,020            | ,744            | ,292                  | ,131                                      | 1,356 |
| Stress                   | Equal variances assumed     | ,721                                    | ,398 | ,729                         | 101    | ,468            | ,275            | ,377                  | -,473                                     | 1,022 |
|                          | Equal variances not assumed |   |      | ,671                         | 13,449 | ,514            | ,275            | ,409                  | -,607                                     | 1,156 |

## Concluzii

Ipoteza legată de variabilele viteză și regula celor două secunde în raport cu cele trei scale DASS a fost confirmată în sensul că nu există diferențe semnificative din punct de vedere statistic în ceea ce privește scalele de depresie, anxietate și stres în funcție de variabilele menționate.

## Referințe:

1. ROTTHENGATER, T & HUGUENIN, R.D. *Traffic & Transport Psychology, Theory and Application*. Amsterdam: Elsevier, 2004, p.135-140.
2. BLAJ, C.D. *Comportamentul la volan*. București: Editura Medicală, 1982. 213 p.
3. DRĂGULEȚ, R. *Contribuții la studiul siguranței circulației în funcție de particularitățile drumului*. București, 2011.
4. Institutul Național de Statistică, [Interactiv]. Disponibil: <http://www.insse.ro>
5. DINU, O., ROȘCA, M. Aspecte privind durata de viață a unei infrastructuri în condițiile modificării în timp a standardelor de performanță. În: *Buletinul AGIR, Supliment*, 2012, nr.1, p.28-33.
6. Buletinul siguranței rutiere. Raport anual 2020. [Accesat: 27.08.2022] Disponibil: [file:///C:/Users/Dr.ERG/Downloads/Buletinul siguranței rutiere raport anul 2020.pdf](file:///C:/Users/Dr.ERG/Downloads/Buletinul%20sigurantei%20rutiere%20raport%20anul%202020.pdf)
7. MICHON, J.A. A critical driver behaviour models. What do we know, what should we do? In: *L.Evans & R. Schwing, Human behaviour and traffic safety*, New York: Plenum Press, 1985, p.485-520.
8. ARGYLE, M., *The Psychology of Interpersonal Behaviour*, Harmondsworth: Penguin Books, 1983. 336 p.
9. TIWARI, G. Road Safety: Decade of Action with Research. In: *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 2011, Vol.18, no.1, p.1-2.
10. SELZER, M.L., VINKOUR, A. Life events, subjective stress and traffic accidents. In: *American Journal of Psychiatry*, 1974, Vol.131, p.903-906.
11. WICKENS, C. Road Rage – What Annoys Drivers The Most. In: *Medical News Today*, 2013.
12. ANIȚEI, M. *Fundamentele Psihologiei*. București: Editura Universitară. 2010.
13. SCHULTZ, L.T., HEEIMBERG, R.G. Attention focus in social anxiety disorder. Potential for interactive process. In: *Clinical Psychology Review*, 2008, no.28, p.1206-1221.

14. STACK, H.J. The Psychology of Drivers. In: *Bulletin of New York Academy of Medicine*, 1956, no.32(11), p.777-783.
15. GÂTEJ E., *Meditația creativă unificatoare în pregătirea conducătorului auto*. 2013, București: Sper, p.61-63.
16. TAYLOR, J.E., DEANE, F.P., PODD, J.V. Determining the focus of driving fears. In: *Journal of Anxiety Disorder* 2000, no.14(5), p.453-70.
17. Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile, [Interactiv]. Disponibil: <http://www.apia.ro/home-ro/>.
18. WATKINS, E., TEASDALE, J.D. Adaptive and Maladaptive Self-focus in Depression. In: *Journal of Affective Disorders*, 2004, no.82, p.1-8.

**Date despre autor:**

**Anamaria Nicoleta VLADU**, psiholog, cabinet privat, România

E-mail: [anamaria\\_vladu@yahoo.com](mailto:anamaria_vladu@yahoo.com)

ORCID: 0000-0003-1488-7565