

Krzysztof Horoszkiewicz

Ocena zagrożeń i tendencje do niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym u kierowców w zależności od płci

JEL: R41, O33. DOI: 10.24136/atest.2019.220.

Data zgłoszenia: 01.03.2020. Data akceptacji: 24.01.2020.

Celem artykułu jest zreferowanie badań nad różnicami między kobietami i mężczyznami w ocenie niebezpieczeństwa określonych sytuacji drogowych oraz częstotliwości przyznawania się do podejmowania zachowań niebezpiecznych w tych sytuacjach. Dodatkowo uwzględniono wpływ cech osobowości na spostrzeganie i podejmowanie ryzyka drogowego.

Za pomocą „Testu Próbek Sytuacji Drogowych” oraz kwestionariuszy Eysencka „EPQR(S)” „IVE” zbadano 100 osób (po 50 kobiet i mężczyzn), którzy uczestniczyli w profilaktycznych badaniach psychologicznych w związku z kierowaniem samochodem osobowym w pracy. Wykazano, że kobiety były w większym stopniu, niż mężczyźni, skłonne do przyznawania się do popełniania wykroczeń drogowych, natomiast mężczyźni z kolei wykazywali się większym „uwrażliwieniem” na zagrożenia drogowe. Z badań wynika ponadto, że w konsultacjach psychologicznych kierowców powinno się uwzględniać właściwości osobowości i temperamentu, gdyż mają one związek z percepcją zagrożeń drogowych i stanowią uzupełnienie parametrów psychofizjologicznych.

Słowa kluczowe: percepcja ryzyka drogowego, osobowość, temperament, badania kierowców, zachowania ryzykowne a płeć.

Wstęp

W świadomości niektórych kierowców, zwłaszcza płci męskiej, istnieje stereotyp kobiety za kierownicą jako gorszego kierowcy, niezdecydowanego i emocjonalnego (lękowego). W kontekście kierowania samochodem wyróżniono nawet trzy typy neurotycznych kobiet: „agresywna kobieta za kierownicą” (która „chce potwierdzić, że jest tak dobra jak mężczyzna”), „bezzadna za kierownicą” (szczególnie, kiedy oczekuje się szybkiej decyzji i precyzji w działaniu) oraz typ związany z kierowaniem przez kobiety „z tylnego siedzenia”, nie bezpośrednio, lecz poprzez historyczne, pełne paniki komentarze [12].

Z drugiej strony występuje opinia, że kobiety w porównaniu z mężczyznami są bardziej ostrożne w czasie prowadzenia samochodu, bardziej rozważne i unikające nadmiernego ryzyka. W licznych doniesieniach z badań, zachowania ryzykowne na drogach częściej obserwowane są u mężczyzn [17, 20, 2, 3, 19, 15].

Zachowania ryzykowne w raportach z badań często traktowane są synonimicznie jako zachowania niebezpieczne. W tym opracowaniu przyjęto, że nie każde zachowanie niebezpieczne jest zachowaniem ryzykownym mimo, iż naraża kierującego pojazdem samochodowym i innych użytkowników dróg na straty. Ryzyko podejmujemy w sytuacji, kiedy jesteśmy świadomi zagrożeń, często przy tym oczekując określonej gratyfikacji. W takim ujęciu zachowanie ryzykowne przejawia na przykład kierowca, który zdając sobie sprawę z niebezpieczeństwa jakie stanowi przekraczanie prędkości, to i tak ją przekracza kierując się różnymi motywami (przyjemność z szybkiej jazdy, terminowość zadania, chęć sprawdzenia siebie lub samochodu itp.). Jeśli uzna z kolei, że prędkość z jaką się

porusza jest bezpieczna (mimo, że zakazana przez prawo) oznacza to, że subiektywnie nie podejmuje ryzyka, chociaż zachowuje się niebezpiecznie i ryzykownie z punktu widzenia innych użytkowników drogi i przepisów ruchu drogowego [por.: 2].

Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011r. o kierujących pojazdami [25] osoby naruszające przepisy ruchu drogowego mogą uczestniczyć w szkoleniu organizowanym przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego (WORD), umniejszając ilość punktów karnych. W ośrodkach wojewódzkich na terenie Wielkopolski, wśród uczestników tego rodzaju kursów, kobiety stanowiły zaledwie niewielki odsetek (1-3%); można zakładać, że prawdopodobnie w innych ośrodkach w kraju sytuacja wygląda podobnie. Porównując statystyki policyjne w Polsce na przełomie ostatniej dekady kobiety były sprawcami wypadków drogowych w około 21-25% przypadków; znaczną część stanowili mężczyźni [22]. Uzasadnione zatem jest założenie, że płeć jest zmienną różnicującą kierowców pod względem percepcji zagrożeń drogowych oraz naruszania przepisów w ruchu drogowym. Interesujące jest, jak przedstawiają się te różnice oraz w jakim stopniu mogą być one utożsamiane z określonymi cechami osobowości. Celem podjętych badań była ocena niebezpieczeństwa określonych sytuacji drogowych oraz częstotliwość stwarzania takich sytuacji w grupie kobiet i mężczyzn.

Poszukiwano odpowiedzi na następujące pytania:

- ♦ czy istnieją różnice między kobietami i mężczyznami w ocenie stopnia zagrożenia w określonych sytuacjach drogowych;
- ♦ czy występują różnice między kobietami i mężczyznami w częstotliwości określonych niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym;
- ♦ które cechy osobowości badanych wiążą się z percepcją niebezpieczeństwa i podejmowaniem zachowań niebezpiecznych w ruchu drogowym.

Materiał i metody

Badane osoby

Zbadano 100 kierowców uczestniczących w obowiązkowych badaniach psychologicznych realizowanych w Pracowni Psychologicznej „Horeszko” w Inowrocławiu w ramach profilaktycznych badań pracowników w 2018 roku. Do analizy statystycznej włączono 50 mężczyzn i 50 kobiet, którzy posiadali wykształcenie wyższe.

Wiek osób badanych wynosił od 25 do 53 lat (średnia = $M = 34,62 \pm 6,2$) w grupie mężczyzn oraz od 24 do 55 lat ($M = 30,66 \pm 6,7$) w grupie kobiet. Osoby badane należały do różnych grup zawodowych: przedstawiciele handlowi, reprezentanci medyczni, pracownicy banków, pracownicy administracji publicznej, nauczyciele, menadżerowie firm i instytucji.

Staż w kierowaniu pojazdami w grupie mężczyzn kształtował się w przedziale od 2 do 34 lat ($M = 15,52 \pm 6,0$), natomiast u kobiet od 1 do 28 lat ($M = 9,94 \pm 5,7$).

Metody

Badania przeprowadzono korzystając z kilku narzędzi psychologicznych. Były to:

- ◆ Test Próbek Sytuacji Drogowych (TPSD) autorstwa R. Cibora i W. Korchuta [2], który za ich zgodą został zmodyfikowany przez autora tej pracy do 12 opisów sytuacji drogowych; kwestionariusz dostarcza informacji na temat oceny zagrożeń drogowych oraz częstotliwości podejmowania zachowań niebezpiecznych. Zadaniem osoby badanej było określenie stopnia niebezpieczeństwa każdego z tych zachowań na skali 5-stopniowej (0 – brak niebezpieczeństwa, 1 – małe niebezpieczeństwo, 2 – średnie niebezpieczeństwo, 3 – duże niebezpieczeństwo, 4 – bardzo duże niebezpieczeństwo. W drugiej części testu badani byli proszeni o ocenę częstotliwości własnych ryzykownych zachowań w tych samych sytuacjach drogowych. Częstotliwość zachowań badani oceniali na skali pięciostopniowej: 0 – nigdy, 1 – jeden raz, 2 – czasami, 3 – często, 4 – zawsze [por. 2].
- ◆ Kwestionariusz Osobowości Eysencka EPQR w wersji skróconej [8] do badania podstawowych wymiarów osobowości: neurotyzm, ekstrawersja, psychotyzm. Kwestionariusz składa się z 48 pytań i zawiera również skalę kontrolną (kłamstwa), która pozwala na ocenę tendencji do przedstawiania się w korzystniejszym świetle; na pytania odpowiada się „Tak” lub „Nie”.
- ◆ IVE – Kwestionariusz Impulsywności autorstwa H. J. Eysenck i S. B. G. Eysenck [9]; pozwala określić poziom trzech cech osobowości: impulsywności, skłonności do ryzyka i empatii. Składa się z 54 pozycji mających postać pytań, na które odpowiada się w ten sam sposób, jak powyżej w kwestionariuszu EPQR.

Obliczenia statystyczne

Analizy statystyczne przeprowadzono przy użyciu pakietu IBM SPSS Statistics 25.

Przy jego pomocy wykonano analizę podstawowych statystyk opisowych wraz z testami Kołmogorowa-Smirnowa, analizy korelacji ze współczynnikiem r Pearsona.

Do analizy porównawczej wyników badań w grupie kobiet i mężczyzn zastosowano test parametryczny t-Studenta dla prób niezależnych. W celu identyfikacji osobowościowych predyktorów do podejmowania zachowań niebezpiecznych (CZN) w ruchu drogowym u kobiet i mężczyzn posłużono się analizą krokowej regresji wielokrotnej.

Za poziom istotności uznano klasyczny próg $\alpha = 0,05$.

Wyniki

Rzetelność współczynnika α Cronbacha dla skali „Ocena zagrożeń drogowych” wynosiła u kobiet 0,8, natomiast u mężczyzn 0,75; dla skali „Częstotliwość podejmowania zachowań niebezpiecznych” w grupie kobiet wynosiła 0,84, natomiast u mężczyzn 0,7. Wartości współczynnika α Cronbacha wskazują na wystarczającą poziom rzetelności zastosowanych skal.

Obliczono podstawowe statystyki opisowe dla ogólnej oceny niebezpieczeństwa sytuacji drogowych i deklarowanej częstotliwości do podejmowania niebezpiecznych zachowań drogowych. Test Kołmogorowa-Smirnowa

Tab. 1. Poziom średnich wyników dotyczących ogólnej oceny zagrożeń drogowych (ryzyka wypadku), deklarowanej częstotliwości do podejmowania zachowań niebezpiecznych oraz skłonności do przejawiania ryzyka w ruchu drogowym (N = 100)

	Kobiety (n = 50)		Mężczyźni (n = 50)		t	p	95% CI		d Cohena
	M	SD	M	SD			LL	UL	
Ocena zagrożeń drogowych (ryzyka wypadku) – ŌZD	3,12	0,43	3,37	0,36	3,139	0,002	0,091	0,405	0,63
Częstotliwość zachowań niebezpiecznych – CZN	0,83	0,55	0,57	0,38	-2,774	0,007	-0,445	-0,071	0,56

M – średnia; SD – odchylenie standardowe; t – wynik testu t Studenta; p – istotność statystyczna; CI – przedział ufności; LL – dolna granica; UL – górna granica

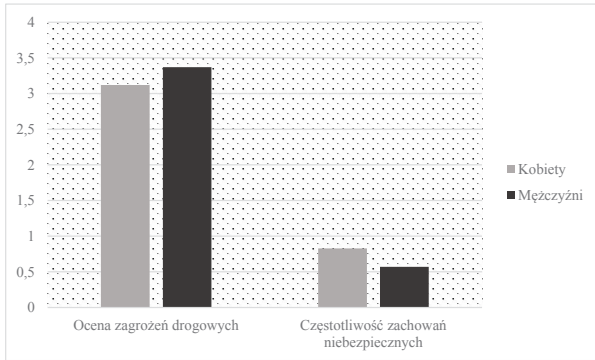
Źródło: dane z badań własnych.

Tab. 2. Opisy sytuacji drogowych wraz z oceną poziomu niebezpieczeństwa (ryzyka wypadku) u kobiet i mężczyzn (n = 100)

Symbol	Opis sytuacji drogowych	Kobiety M \pm SD	Mężczyźni M \pm SD	p
A1	Na drodze prowadzącej pod górę z linią ciągłą jadą w tym samym kierunku dwa samochody. Kierowca drugiego, zniecierpliwiony wolną jazdą pierwszego, zaczyna manewr wyprzedzania.	3,64 \pm 0,07	3,82 \pm 0,06	0,054
A2	Przed przejściem dla pieszych zatrzymuje się samochód. Kierowca drugiego pojazdu dojeżdżając do przejścia rozpoczyna manewr wyprzedzania.	3,78 \pm 0,07	3,88 \pm 0,05	0,270
A3	Prowadząc samochód kierowca rozmawia przez telefon komórkowy, nie mając zestawu głośnomówiącego.	2,64 \pm 0,01	2,80 \pm 0,09	0,253
A4	Szeroka droga o dobrej nawierzchni w terenie zabudowanym. Nie widać kontroli policyjnej i radarów. Jadący kierowca nie zwalnia, kontynuując jazdę z szybkością większą niż dozwolona.	2,48 \pm 0,12	2,74 \pm 0,13	0,143
A5	Niestrzeżony przejazd kolejowy w terenie otwartym o dobrej widoczności. Kierowca przed przejazdem nieco zwalnia, ale przejeżdża przez przejazd nie zatrzymując samochodu.	2,48 \pm 0,15	2,76 \pm 0,13	0,176
A6	Jest noc. Mała miejscowość o niewielkim natężeniu ruchu. Kierowca jadący tranzytem drogą główną nie zwalnia przed skrzyżowaniem.	2,82 \pm 0,13	3,12 \pm 0,14	0,118
A7	Na drodze dwukierunkowej o jednym pasie ruchu w każdą stronę kierowca jedzie z szybkością 130 km/godz.	2,92 \pm 0,14	3,06 \pm 0,12	0,463
A8	Rozpoczyna się zakręt; kierowca drugiego samochodu zniecierpliwiony wolną jazdą pierwszego rozpoczyna manewr wyprzedzania.	3,60 \pm 0,09	3,84 \pm 0,05	0,019
A9	Kierowca jest na przyjęciu, wypija trochę alkoholu i decyduje się na jazdę do domu.	3,58 \pm 0,09	3,94 \pm 0,04	0,001
A10	Kierowca w czasie jazdy pisze i wysyła przez telefon wiadomości (SMS) do swoich znajomych lub do konkursu radiowego.	3,46 \pm 0,09	3,74 \pm 0,07	0,013
A11	Kierowca jechał całą noc bez wypoczynku. Czuje się senny, ale kontynuuje jazdę.	3,60 \pm 0,08	3,72 \pm 0,06	0,248
A12	Jadąc przez ruchliwe centrum miasta kierowca dojeżdża do świateł, gdy zmieniają się na pomarańczowe. Przyspiesza, aby zdążyć przejechać przez skrzyżowanie bez zatrzymywania samochodu na światłach czerwonych.	2,42 \pm 0,12	2,98 \pm 0,12	0,002

M – średnia; SD – odchylenie standardowe; p – istotność;

Źródło: dane z badań własnych.



Rys. 1. Różnice wyników w grupie kobiet i mężczyzn w zakresie oceny zagrożeń drogowych oraz deklarowanej częstotliwości respondentów do podejmowania zachowań niebezpiecznych na drogach
Źródło: dane z badań własnych.

wykazał, że rozkład tych zmiennych w obu grupach był zgodny z rozkładem normalnym ($p > 0,05$).

Aby sprawdzić, czy istnieje różnica w poziomie badanych zmiennych u kobiet i mężczyzn utworzono wskaźnik sumaryczny będący średnią wyników z 12 opisów drogowych w zakresie powyższych zmiennych oraz wykonano testy t Studenta dla prób niezależnych.

Jak widać w tabeli 1, odnotowano dwie różnice istotne statystycznie – w zakresie ogólnej oceny zagrożeń drogowych (ryzyka wypadku) i przyznawania się do podejmowania zachowań niebezpiecznych. Wyższe wyniki odnotowano w grupie kobiet. Siła odnotowanych efektów, mierzona współczynnikiem d Cohena, była umiarkowanie duża. Wyniki zaprezentowano również w formie graficznej na rysunku 1.

Następnie sprawdzono istotność różnic między oceną zagrożeń drogowych (ryzyka wypadku) poszczególnych sytuacji drogowych kobiet i mężczyzn.

W tabeli 2 przedstawiono opisy sytuacji drogowych wraz ze średnią oceny niebezpieczeństwa (zagrożenia wypadkiem drogowym) dla każdej z nich. Do najbardziej niebezpiecznych (średnia oceny powyżej 3,5) kobiety zaliczyły sytuacje drogowe określone symbolami A1, A2, A8, A9 i A11, natomiast mężczyźni oznaczone symbolami A1, A2, A8, A9, A10 i A11.

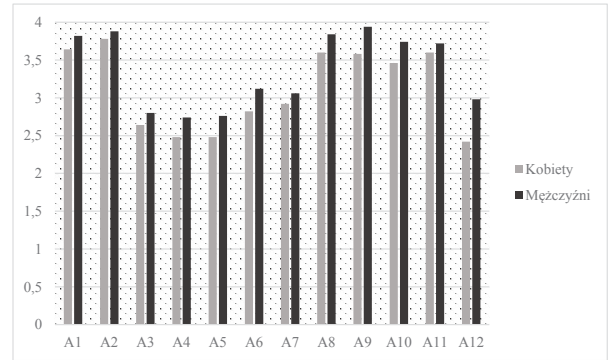
Najmniej niebezpiecznymi sytuacjami drogowymi w grupie kobiet były opisane pod symbolami A4, A5 i A12, w grupie mężczyzn A3, A4 i A5.

Wykazano, że mężczyźni istotnie wyżej ocenili zagrożenie wypadkiem drogowym w 4 sytuacjach drogowych, określonych symbolami A8 ($d = 3,48$), A9 ($d = 5,18$), A10 ($d = 3,59$) i A12 ($d = 4,59$). Siła odnotowanych efektów była silna, na co wskazuje wartość współczynnika d Cohena. Rozkład wyników zaprezentowano także w postaci graficznej na rysunku 2.

W kolejnym kroku sprawdzono istotność różnic płciowych w odniesieniu do przyznawania się do podejmowania określonych zachowań niebezpiecznych w ruchu drogowym.

W tabeli 3 przedstawione zostały wyniki średnie wraz z odchyleniem standardowym i oceną istotności różnic dla poszczególnych opisów uwzględniające podział na płeć.

Kobiety najczęściej przyznawały się do zachowań określonych w opisach pod symbolami B3, B4, B5



Rys. 2. Rozkład wyników w grupie kobiet i mężczyzn w zakresie oceny zagrożeń poszczególnych sytuacji drogowych
Źródło: dane z badań własnych.

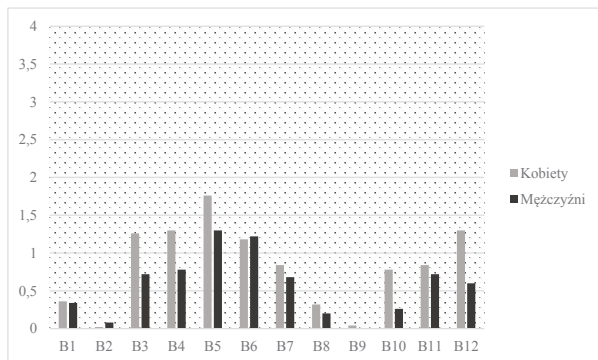
i B12; mężczyźni najczęściej deklarowali sytuacje drogowe oznaczone symbolami B4, B5 i B6. Z drugiej strony, w obu grupach najrzadziej przyznawano się do sytuacji opisanych pod symbolami B2 i B9.

Wykazano, że kobiety istotnie częściej (w porównaniu z mężczyznami) przyznawały się do podejmowania zachowań niebezpiecznych w 4 sytuacjach drogowych, określonych symbolami B3

Tab. 3. Deklarowana średnia częstotliwość podejmowania zachowań niebezpiecznych u kobiet i mężczyzn (N = 100)

Symbol	Opis sytuacji drogowych	Kobiety M ± SD	Mężczyźni M ± SD	p
B1	Kiedy jadę pod górę, wyprzedzam zbyt wolno jadący samochód.	0,36 ± 0,08	0,34 ± 0,08	0,863
B2	Jeżeli samochód jadący przede mną zatrzyma się na przejściu dla pieszych to go po prostu wyprzedzam.	0,02 ± 0,02	0,08 ± 0,04	0,173
B3	Prowadząc samochód rozmawiam przez telefon komórkowy (bez zestawu głośnomówiącego).	1,26 ± 0,16	0,72 ± 0,11	0,006
B4	Jeśli nie widzę radarów lub patroli to nie zwalniam wjeżdżając na teren zabudowany.	1,3 ± 0,15	0,78 ± 0,13	0,010
B5	Jeśli mam dobrą widoczność na przejeździe kolejowym to zwalniam, ale nie zatrzymuję całkowicie samochodu.	1,76 ± 0,19	1,3 ± 0,18	0,078
B6	Jeżeli jadę główną drogą i nie ma dużego natężeniu ruchu (np. w nocy) to nie zwalniam przed skrzyżowaniami.	1,18 ± 0,16	1,22 ± 0,18	0,866
B7	Jeśli nie widzę przeszkód, patroli i radarów, jeżdżę 130 km/godz. i więcej na drogach dwukierunkowych o jednym pasie ruchu.	0,84 ± 0,15	0,68 ± 0,12	0,410
B8	Jeśli na zakręci jedzie ktoś przede mną zbyt wolno to go wyprzedzam.	0,32 ± 0,08	0,2 ± 0,06	0,218
B9	Jeśli mam niedaleko do domu, a trasa jest mało uczęszczana, zdarza mi się wypić na przyjęciu lub przy innej okazji trochę alkoholu i decyduję się na jazdę do domu.	0,04 ± 0,03	0 ± 0	0,159
B10	Kierując samochodem, piszę i wysyłam przez telefon wiadomości (SMS) do swoich znajomych lub konkursów radiowych.	0,78 ± 0,13	0,26 ± 0,07	0,001
B11	Zdarza mi się kierować samochodem przez dłuższy czas, mimo narastającej senności.	0,84 ± 0,12	0,72 ± 0,11	0,455
B12	Kiedy zbliżam się do skrzyżowania i widzę zapalające się żółte światła - przyspieszam.	1,3 ± 0,15	0,6 ± 0,10	<0,001

M – średnia; SD – odchylenie standardowe; p – istotność
Źródło: dane z badań własnych.



Rys. 3. Rozkład wyników w grupie kobiet i mężczyzn w zakresie deklarowanej częstotliwości podejmowania zachowań niebezpiecznych w ruchu drogowym

Źródło: dane z badań własnych.

Tab. 4. Wyniki korelacji r Pearsona pomiędzy oceną zagrożeń drogowych i deklarowanej częstotliwości do podejmowania zachowań niebezpiecznych a wymiarami osobowości kwestionariusza Eysencka EPQR i IVE (N = 100)

Skale		Ocena zagrożeń drogowych Kobiety (n=50)	Częstotliwość zachowań niebezpiecznych Kobiety (n=50)	Ocena zagrożeń drogowych Mężczyźni (n=50)	Częstotliwość zachowań niebezpiecznych Mężczyźni (n=50)
EPQR	Neurotyzm	-0,34*	0,32*	-0,17	0,37**
	Ekstrawersja	0,29*	-0,12	0,31*	-0,40*
	Psychotyzm	0,04	-0,02	-0,06	0,12
	Kłamstwo	0,38**	-0,40**	0,11	-0,12
IVE	Impulsywność	-0,25	0,17	-0,12	0,07
	Sklonność do ryzyka	-0,08	0,24	0,22	-0,19
	Empatia	-0,04	0,04	0,07	0,03

* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$

Źródło: dane z badań własnych.

($d = 4,00$), B4 ($d = 3,7$), B10 ($d = 5,1$) i B12 ($d = 5,65$). Siła efektu w zakresie tych zachowań drogowych była silna. Rozkład wyników zaprezentowano w postaci graficznej na rysunku 3.

Następnie sprawdzono istotność różnic między kobietami i mężczyznami w odniesieniu do poszczególnych cech osobowości.

W tym celu wykonano testy t Studenta dla prób niezależnych. Odnotowano cztery różnice istotne statystycznie – w zakresie poziomu neurotyzmu, kłamstwa, impulsywności i empatii. Kobiety uzyskały wyższe wyniki w skali:

- ◆ Neurotyzmu ($t = -4,79$; $p < 0,001$; $d = 1,74$);
- ◆ Impulsywności ($t = -2,32$; $p < 0,05$; $d = 0,43$);
- ◆ Empatii ($t = -4,41$; $p < 0,001$; $d = 0,21$);
- ◆ Kłamstwa ($t = -3,27$; $p < 0,01$; $d = 0,24$).

Siła odnotowanych efektów, mierzona współczynnikiem d Cohena była silna w odniesieniu do „Neurotyzmu”, umiarkowana w przypadku „Impulsywności” i słaba w odniesieniu do „Empatii” i „Kłamstwa”.

Na kolejnym etapie obliczeń statystycznych szacowano związki w zakresie analizowanych zmiennych z uwzględnieniem podziału na płeć.

Wyniki przeprowadzonych analiz w grupie kobiet ujawniły istnienie istotnych statystycznie korelacji pomiędzy skalą „Ocena zagrożeń drogowych” (OZD) a pozostałymi trzema skalami kwestionariusza EPQR (S). W przypadku Neurotyzmu kierunek związku jest ujemny, zaś w przypadku pozostałych czynników osobowości – dodatni.

W odniesieniu do skali „Częstotliwości zachowań niebezpiecznych” (CZN) zaobserwowano istnienie dwóch istotnych statystycznie związków w zakresie korelacji dodatniej z „Neurotyzmem” i ujemnej z „Kłamstwem”. Siła związku z tą pierwszą zmienną była niska, zaś z drugą umiarkowana. Warto zauważyć, że nie odnotowano żadnych istotnych statystycznie związków ze skalami kwestionariusza IVE.

W grupie mężczyzn, pomiędzy skalą OZD a pozostałymi zmiennymi obu testów osobowości zaobserwowano jedynie dodatnią korelację z „Ekstrawersją”, choć siła tego związku była słaba. W przypadku skali CZN odnotowano ujemną, umiarkowaną relację z „Ekstrawersją” i dodatnią, choć niską z „Neurotyzmem”. Oznacza to, że wyższym wynikiem w zakresie deklarowanej częstotliwości podejmowania zachowań ryzykownych w ruchu drogowym przez mężczyzn towarzyszyła niższa „Ekstrawersja” i wyższy Neurotyzm”.

Warto dodać, że skale OZD i CZN są ze sobą ujemnie skorelowane a siła tych związków jest duża. Współczynnik korelacji r Pearsona w grupie kobiet wynosi $-0,58$, a u mężczyzn $-0,70$ (w obu przypadkach $p < 0,001$).

Wyniki pozostałych analiz przedstawiono w tabeli 4.

Na kolejnym etapie analiz statystycznych podjęto działania mające na celu zidentyfikowanie kluczowych osobowościowych predyktorów do podejmowania zachowań niebezpiecznych (CZN) w ruchu drogowym u kobiet i mężczyzn. W tym celu posłużono się analizą krokowej regresji wielokrotnej i przeprowadzono analizy z uwzględnieniem podziału na płeć. Szczegółowe dane zostały zaprezentowane w tabeli 5.

W grupie kobiet z wykształceniem wyższym, trzy zmienne – „Neurotyzm”, „Kłamstwo”, „Sklonność do ryzyka” – wyjaśniają łącznie 29% zmienności w zakresie deklarowanej częstotliwości podejmowania ryzykownych zachowań drogowych. Analizując uzyskane rezultaty można uznać, że częstotliwość podejmowanego ryzyka przez kobiety jest tym silniejsza, im większa jest ogólna „Sklonność do ryzyka” (skala IVE), większy jest „Neurotyzm” i niższy jest poziom wyników uzyskanych w skali „Kłamstwa”.

W odniesieniu do rezultatów mężczyzn można stwierdzić, że im wyższy jest wynik w skali „Ekstrawersji”, tym niższa jest deklarowana przez nich tendencja do podejmowania zachowań niebezpiecznych na drogach. Skala Ekstrawersji u mężczyzn wyjaśnia w sumie 15% zmienności w zakresie CZN.

Dyskusja

Celem niniejszego opracowania było uzyskanie odpowiedzi na pytanie, czy istnieją różnice między kobietami i mężczyznami w ocenie stopnia zagrożenia (ryzyka wypadku drogowego) w zakresie poszczególnych sytuacji drogowych oraz częstotliwości podejmowania zachowań niebezpiecznych. Dodatkowo chodziło również o ustalenie związków między najczęściej badanymi zmiennymi osobowościowymi a oceną niebezpieczeństwa w sytuacjach ruchu drogowego i deklarowaną skłonnością do podejmowania zachowań niebezpiecznych w tych sytuacjach.

Uzyskane rezultaty wskazują, że kobiety, które charakteryzowały się większą stabilnością emocjonalną, bardziej towarzyskie i otwarte na otoczenie, dbające o własny wizerunek w oczach innych (wyższe wyniki w skali „Ekstrawersji” i „Kłamstwa”) posiadały większą świadomość niebezpieczeństwa w różnych sytuacjach ruchu drogowego. Należy zauważyć, że wśród istotnych składników Ekstrawersji wymienia się ponadto energię, impulsywność, przedsiębiorczość, pewność siebie, skłonność do popisywania się [8].

Co ciekawe, u kobiet obserwuje się więcej niż u mężczyzn istotnych korelacji tej zmiennej ze skalami klinicznymi MMPI-2. Z jednej

Tab. 5. Krokowa regresja wielokrotna wyników skali CZN względem wyników wartości skal w EPQR (S) i IVE z podziałem na płeć (N = 100)

Płeć	Zmienne	B	β	t	Istotność
	Wskaźnik podejmowania zachowań niebezpiecznych: R = 0,58; R ² = 0,29; F(1,46) = 7,03; p < 0,05				
Kobiety	Kłamstwo	-0,769	-0,336	-2,68	0,01
	Sklonność do ryzyka	0,651	0,381	2,995	0,004
	Neurotyzm	0,767	0,351	2,652	0,011
	Wskaźnik podejmowania zachowań niebezpiecznych: R = 0,40; R ² = 0,15; F(1,48) = 9,40; p < 0,01				
Mężczyźni	Ekstrawersja	-0,76	-0,405	-3,066	0,004

Źródło: dane z badań własnych.

strony, może to wskazywać, że u kobiet ekstrawersja jest bardziej złożonym i wielostronnie uwarunkowanym konstruktem, z drugiej zaś, może być dowodem na mniejszą trafność różnicową tej skali, właśnie w odniesieniu do kobiet [8].

Kłamstwo jako zmienna kwestionariusza Eysencka mierzy skłonność do dysymulacji, ale jednocześnie pozwala ocenić prostoduszność czy konformizm społeczny [8].

W analizach zależności pomiędzy poszczególnymi zmiennymi wykazano, że osoby (bez względu na płeć), które uzyskiwały wysokie wyniki w skalach Odchylenia psychopatyczne (Pd), Złość (ANG) i Brak zahamowań (DISC) otrzymały zarazem niższe wyniki w skali Kłamstwa w skróconej wersji testu EPQR. Wyniki te wskazują, że „badani byli bardziej impulsywni, bardziej skłonni do zachowań antyspołecznych, bardziej agresywni, łatwiej tracący kontrolę i mniej skłonni do przestrzegania zasad życia społecznego” [8, s. 121]. Taki wniosek jest spójny z wynikami badań Odachowskiej i Ścigały [14], którzy w toku analiz własnych badań stwierdzili, że osoby uczestniczące w wypadkach uzyskują istotnie niższe wyniki w skali „Kłamstwa” i wyższe w skali „Neurotyzmu”. Należy jednak dodać, że kobiety stanowiły jedynie 3,2% osób badanych z całej próby 1011 kierowców [14].

Konieczne jest zatem, aby przy interpretacji i uogólnianiu wyników, zwłaszcza dotyczących skali „Kłamstwa” zachować pewną ostrożność. Jak wykazano w pracy A. Łuczak i A. Tarnowskiego [10, 11] wyniki tej skali mogą być istotnym artefaktem w badaniach psychologicznych kierowców i obniżyć rzetelność wyników badań kwestionariuszowych.

W przypadku mężczyzn zaobserwowano, że ci, którzy charakteryzowali się większym natężeniem wyników w zakresie „Ekstrawersji” jednocześnie w większym stopniu dostrzegali ryzyko niebezpieczeństwa spowodowania wypadku drogowego. Nie można wykluczyć, że występująca u nich większa potrzeba kontaktów społecznych i zmian w otoczeniu może sprzyjać również hamowaniu własnych impulsów w zakresie doznawania silnych wrażeń związanych z ryzykownym prowadzeniem samochodu.

Obliczenie wskaźnika będącego średnią wszystkich odpowiedzi respondentów w obu skalach pozwoliło na stwierdzenie występowania istotnych różnic płciowych w zakresie percepcji zagrożeń drogowych oraz częstotliwości do podejmowania zachowań niebezpiecznych. Należy zauważyć, że w większości opisów drogowych dotyczących tych zmiennych nie odnotowano wartości istotnych statystycznie pomiędzy analizowanymi grupami osób badanych, co oznacza, że wyniki były podobne.

Mężczyźni w porównaniu z kobietami cechowali się wyższą świadomością wielu zagrożeń drogowych, zaś różnice istotne statystycznie dotyczyły niebezpieczeństwa wypadku w trakcie wyprzedzania na zakręcie, kierowania samochodem pod wpływem alkoholu, pisanie i wysyłanie smsów w czasie kierowania pojazdem oraz przyspieszania na czerwonych światłach. W pozostałych opisach nie stwierdzono istotnych statystycznie różnic.

Kobiety natomiast częściej w porównaniu z mężczyznami przynależały do rozmawiania przez telefon komórkowy oraz pisanie i wysyłanie wiadomości w trakcie kierowania pojazdem, nie zmniejszania prędkości w obszarze zabudowanym oraz przyspieszania na skrzyżowaniu przed zapalającym się żółtym światłem.

Zastanawiające są różnice wyników kobiet i mężczyzn w zakresie ryzyka wypadku drogowego w wyniku kierowania samochodem pod wpływem nawet niewielkiej ilości alkoholu.

W badaniach R. Cibora i W. Korchuta [2] takie zachowanie było oceniane jako bardziej niebezpieczne przez kobiety.

Paradoksalnie więc, w odniesieniu do mężczyzn można przywołać powtarzaną tezę, że skoro jest tak dobrze to dlaczego jest tak źle? Wyniki wielu innych badań wskazują, że brak jest podstaw do sformułowania wniosku, że to kobiety częściej rozmawiają przez telefon komórkowy, częściej piszą i wysyłają wiadomości tekstowe w trakcie prowadzenia pojazdu [2, 21, 26, 7]. W opinii amerykańskich naukowców [21], choć kobiety i mężczyźni mogą pisać wiadomości tekstowe z taką samą częstotliwością podczas prowadzenia pojazdu samochodowego mogą różnić się motywacją do ich pisanie. Wydaje się, że żyjemy w świecie złudzeń i paradoksów, często mówiąc czy deklarując zupełnie coś innego, niż jest w rzeczywistości. Większość badanych respondentów, paradoksalnie właśnie młodych osób zgodzi się z twierdzeniem, że wysyłanie smsów podczas jazdy (oczywiście w roli kierowcy) jest niedopuszczalne, niebezpieczne i powinno być zakazane, ale jednocześnie 91% z nich angażuje się od czasu do czasu w takie zachowania [6].

Nie znajduję logicznych argumentów, aby przyznać, że to płeć piękna częściej podejmuje zachowania niebezpieczne w ruchu drogowym. Statystyki drogowe wskazujące na sprawców zdarzeń drogowych zdecydowanie temu przeczą. Sądzę, że kobiety zdecydowanie częściej w porównaniu z mężczyznami są skłonne do bardziej krytycznej oceny własnych możliwości oraz umiejętności do kierowania pojazdami. Zgodnie z potocznym przekonaniem, wydaje się, że za kierownicą pojazdu są po prostu ostrożniejsze.

Aby bezpiecznie funkcjonować w ruchu drogowym, każdy kierowca powinien znać swoje umiejętności i predyspozycje psychologiczne, które mogą mieć istotny wpływ na jego zachowanie na drodze [23]. Wyższej percepcji zagrożeń powinno sprzyjać podejmowanie bardziej odpowiedzialnych i bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. Warto zauważyć, że mężczyźni na ogół spędzają więcej czasu na prowadzeniu samochodu niż kobiety [5], lecz w świetle dostępnych danych [1, 13, 18, 22], to oni częściej jeżdżą niebezpiecznie, a przeceniając swoje możliwości i umiejętności są w większym stopniu głównymi sprawcami wypadków i kolizji drogowych. Niektórzy badacze uważają, że mężczyźni są mniej ostrożni i mniej uwagi poświęcają znakom drogowym [1] oraz są bardziej skłonni do podejmowania zachowań ryzykownych podczas prowadzenia samochodu niż kobiety [20, 2, 3, 19, 15].

Interesujące wnioski z badań na temat oceny ryzyka zagrożeń drogowych podczas jazdy samochodem dostarczają badania włoskie [4]. Uczestnikami tych badań byli młodzi ludzie rekrutowani ze szkół i uniwersytetów z Włoch, Austrii, Bułgarii, Cypru, Niemiec, Irlandii, Łotwy, Litwy i Polski (N = 2681), w przedziale wiekowym 18–22 lata (54,4% mężczyzn).

W badaniach uwzględniono dwa elementy mierzące postrzeganie ryzyka.

W dziesięciopunktowej skali odpowiedzi, od „bardzo niskiej” (1) do „bardzo wysokiej” (10), respondenci zostali poproszeni o ocenę prawdopodobieństwa uczestniczenia w wypadku samochodowym w porównaniu do swoich kolegów i wskazywać na poziom obaw z tym związanych (tamże). W zakresie postrzegania ryzyka drogowego nie wykazano istnienia różnic płciowych. Jak podkreślają autorzy (tamże), mimo, iż poziom percepcji ryzyka jest taki sam dla mężczyzn i kobiet to jednak obie grupy różnią się poziomem zaniepokojenia tym ryzykiem, przy czym mężczyźni są mniej zaniepokojeni ryzykiem wypadku drogowego.

W opinii autorów tych badań oznacza to, że zasadnicza różnica między tymi grupami związana jest raczej z poziomem doświadczanych obaw wraz z konsekwencjami podejmowanego ryzyka niż z samą tylko oceną postrzeganego prawdopodobieństwa wypadku drogowego.

Warto przytoczyć w tym miejscu wyniki badań norweskich [24], w których postrzeganie ryzyka zagrożeń drogowych mierzono za pomocą dwóch pozycji testowych. Respondenci byli najpierw poproszeni o ocenę ich subiektywnej oceny prawdopodobieństwa w skali od 1 (w ogóle nie) do 7 (bardzo prawdopodobne) udziału w wypadku drogowym. Następnie, stosując ten sam zakres skalowania, poproszono ich o wyrażenie stopnia zmartwienia i zaniepokojenia z powodu możliwości zranienia w wypadku drogowym. Kierowcy z pozytywnym nastawieniem do zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym rzadziej zgłaszali podejmowanie zachowań ryzykownych. Podobnie jak ci, którzy postrzegali ryzyko udziału w wypadku drogowym jako wysokie również w mniejszym stopniu przyznawali się do podejmowania ryzyka podczas jazdy [24]. Siła korelacji między tymi zmiennymi była bardzo duża, analogicznie jak w przypadku interkorelacji skal kwestionariusza PTSD zastosowanych w prezentowanych przeze mnie badaniach.

W poszukiwaniu związków cech temperamentalno-osobowościowych z percepcją niebezpieczeństwa ryzyka wypadku drogowego i podejmowania zachowań niebezpiecznych w grupie kobiet i mężczyzn nie odnotowano żadnych istotnych korelacji ze skalami Kwestionariusza Impulsywności IVE oraz zmienną Psychotyzydu ujętą w kwestionariuszu EPQR-(S). Wydaje się, że stosowanie tych skal w badaniach psychologicznych kierowców, szczególnie w odniesieniu do osób z wyższym wykształceniem jest stratą czasu i niebezpiecznym polem do nadinterpretacji wyników. W przeprowadzonej analizie A. Łuczak i A. Tarnowskiego [10] zwrócono uwagę na niską rzetelność skal „Empatii” i „Psychotyzydu” zalecając pomijanie tych skal w diagnozie predyspozycji kierowców.

Wyniki badań własnych wskazują, że w przewidywaniu podejmowania zachowań niebezpiecznych na drodze w grupie kobiet ważną rolę odgrywały wyniki w skalach „Kłamstwa”, „Skłonności do ryzyka” i „Neurotyzmu”, a w przypadku mężczyzn – wyniki w skali „Ekstrawersji”. W grupie badanych mężczyzn zaobserwowano, że im wyższe otrzymali wyniki w skali „Neurotyzmu” i im niższe w skali „Ekstrawersji”, tym częściej byli skłonni do przyznawania się do podejmowania zachowań niebezpiecznych w ruchu drogowym.

Przedstawiony profil jest typowy dla melancholika, u którego komórki nerwowe są słabsze, przez co szybkie i częste zmiany wpływają negatywnie na jego funkcjonowanie.

Osoba o takim typie temperamentu jest mało odporna na sytuacje konfliktowe i gorzej radzi sobie w sytuacjach, kiedy trzeba wybierać jeden z dwóch lub więcej możliwych sposobów zachowania [16].

We wspomnianych powyżej badaniach Ulleberga i Rundmo [24], badacze wyłonili pięć cech osobowości, które w literaturze przedmiotu miały istotny związek z zachowaniem ryzykownym w ruchu drogowym lub udziałem w wypadkach drogowych. Były to następujące zmienne: „Poszukiwanie wrażeń” (Sensation-seeking), „Agresja” (Aggression), „Lęk” (Anxiety), „Altruizm” (Altruism) i „Nienormalność” (Normlessness). Wszystkie 5 zmiennych korelowało z percepcją ryzyka wypadku oraz podejmowaniem zachowań ryzykownych na drogach, jednakże siły tych związków były na ogół niskie. Wyjątek stanowiła umiarkowana siła korelacji ($r = 0,47$; $p < 0,01$) pomiędzy zmienną „Nienormalność” i „Podejmowanie zachowań ryzykownych” (tamże). Nie wykazano jednak bezpośrednich efektów cech osobowości na zachowania związane z podejmowaniem ryzyka. Zdaniem autorów [24] oznacza to, że wpływ osobowości na zachowania związane z podejmowaniem ryzyka jest modyfikowany przez postawy składające się na preferowany styl zachowania się w warunkach ruchu drogowego (kultura jazdy).

Wnioski

1. Kobiety kierujące pojazdami w ramach obowiązków służbowych były w większym stopniu skłonne do przyznawania się do popełniania wykroczeń drogowych w porównaniu z mężczyznami.
2. Mężczyźni wykazali się większym uwrażliwieniem na zagrożenia drogowe i niebezpieczeństwa związane z ryzykiem wypadku.
3. Mężczyźni mogą cechować się większą potrzebą kreowania własnego wizerunku jako bezpiecznego i odpowiedzialnego kierowcy. Wykazują większą niż kobiety, tendencję do przedstawiania się w lepszym świetle (wyższe wyniki w skali „Kłamstwa”);
4. W trakcie konsultacji psychologicznych realizowanych w służbie medycyny pracy należałoby ujednolicić standardy badań, aby wobec osób kierujących pojazdami analizować nie tylko parametry psychofizjologiczne, ale również te właściwości osobowości, temperamentu, emocji czy postaw, które mogą mieć związek z percepcją zagrożeń drogowych.
5. Badania psychologiczne powinny pełnić ważną rolę edukacyjną i korekcyjną w kształtowaniu odpowiedzialnych postaw kierowców w zachowaniach na drogach. Wymaga to od psychologów odpowiedniego zaangażowania i umiejętności przekazywania wiedzy psychologicznej w formie zrozumiałej dla klientów.

Bibliografia:

1. Bahadorimonfared, A., Soori, H., Mehrabi, Y., Delpisheh, A., Esmaili, A., Salehi, M., Bakhtiyari, M. (2013). Trends of fatal road traffic injuries in Iran (2004–2011). *PLoS one*, 8(5), e65198. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0065198>
2. Cibor, R., Korchut, W. (2011). *Perception of risk and inclination toward risky behaviours – initial reports*. W: W. Horst, G. Dahlke (red.), *Driver occupational safety, perception and behaviour*, s. 17-36. Poznań: Publishing House of Poznań University of Technology.
3. Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323-1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>
4. Cordellieri, P., Baralla, F., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Piccardi, L., Giannini, A. M. (2016). Gender effects in young road users on road safety attitudes, behaviors and risk perception. *Frontiers in psychology*, 7, 1412. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.01412>

5. González-Sánchez, G., Maeso-González, E., Olmo-Sánchez, M. I., Gutiérrez-Bedmar, M., Mariscal, A., García-Rodríguez, A. (2018). Road traffic injuries, mobility and gender. Patterns of risk in Southern Europe. *Journal of Transport & Health*, 8, 35-43. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.11.147>
6. Harrison, M.A., 2011. College students' prevalence and perceptions of text messaging while driving. *Accid. Anal. Prev.* 43 (4), 1516–1520. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.003>.
7. Horoszkiewicz, K., Marcisz, Cz., Marcisz, E., Korchut, A. (2017). Percepcja niebezpieczeństwa u kierowców. Cz. 1, W: Cz. Marcisz, K. Popiołek (red.), *Psychologia i medycyna w zawodach trudnych i niebezpiecznych*, Tychy: Psychotronics publishing, s. 150-162.
8. Jaworowska, A. (2011). Kwestionariusze Osobowości Eysencka EPQR, EPQR w wersji skróconej. Warszawa: Pracownia Testów Psychologicznych Polskiego Towarzystwa Psychologicznego 2011.
9. Jaworowska, A. (2011a). Kwestionariusz impulsywności. Impulsywność, skłonność do ryzyka, empatia. Warszawa: Pracownia Testów Psychologicznych Polskiego Towarzystwa Psychologicznego.
10. Łuczak, A., Tarnowski, A. (2013). Temperament i osobowość w diagnozie predyspozycji kierowców. Warszawa: CIOP.
11. Łuczak, A., Tarnowski, A. (2014). Artefakty w opartych na metodach kwestionariuszowych badaniach psychologicznych kierowców. *Medycyna Pracy*, 65(3), 373-385.
12. Melosik, Z (2015). *Samochód, tożsamość i płęć kulturowa*. Poznań, Studia edukacyjne nr 36, s. 73-86. DOI: 10.14746/se.2015.36.5; Za: O'Connell, S., *The Car and British Society: Class, Gender and Motoring*, 1896-1939.
13. Mohtasham-Amiri, Z., Dastgiri, S., Davoudi-Kiakalyeh, A., Imani, A., Mollarahimi, K. (2016). An epidemiological study of road traffic accidents in Guilan Province, Northern Iran in 2012. *Bulletin of Emergency & Trauma*, 4(4), 230.
14. Odachowska, E., Ścigała, D.K. (2012). *Psychologiczna charakterystyka tendencji do zachowań ryzykownych na podstawie kierowców poddawanych badaniom psychologicznym w zakresie braku lub istnienia przeciwwskazań do kierowania pojazdem*. W: E. Odachowska (red.), *Psychologia zachowań ryzykownych w ruchu drogowym*, s. 109-139, Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.
15. Odachowska, E., Ścigała, D. K. (2014). Kobieta i mężczyzna za kierownicą. Psychologiczne aspekty różnic płciowych w zachowaniu na drodze. *Transport Samochodowy*, z. 2, s. 45-71.
16. Odachowska, E. (2015). *Badania temperamentu w psychologii transportu*. W: E. Odachowska (red.). *Badania kwestionariuszowe w psychologii transportu*. Przegląd stosowanych metod, Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, s. 94-146.
17. Özkan, T., Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9(4), 269-277. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2006.01.005>
18. Pulido, J., Barrio, G., Hoyos, J., Jiménez-Mejías, E., del Mar Martín-Rodríguez, M., Houwing, S., Lardelli-Claret, P. (2016). The role of exposure on differences in driver death rates by gender and age: results of a quasi-induced method on crash data in Spain. *Accident Analysis & Prevention*, 94, 162-167. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.05.020>
19. Santamariña-Rubio, E., Pérez, K., Olabarria, M., Novoa, A. M. (2014). Gender differences in road traffic injury rate using time travelled as a measure of exposure. *Accident Analysis & Prevention*, 65, 1-7. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.11.015>
20. Stawiarska-Lietzau, M. (2007). Płeć, temperament a skłonność do ryzyka. *Prace naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie, Seria Psychologia*, z. XIV, s. 83-93.
21. Struckman-Johnson, C., Gaster, S., Struckman-Johnson, D., Johnson, M., & May-Shinagle, G. (2015). Gender differences in psychosocial predictors of texting while driving. *Accident Analysis & Prevention*, 74, 218-228. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.001>.
22. Symon, E. (2018). Wypadki drogowe – statystyka. Wypadki drogowe w Polsce. Warszawa: Komenda Główna Policji. Pobrane z <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> Dostęp 24.06.2019 r.
23. Ucińska, M., Odachowska, E. (2016). Psychologiczne badania kierowców: nowe uwarunkowania w kontekście zmiany przepisów. *Autobusy – Technika. Eksploatacja. Systemy transportowe*, 17, nr 6, s. 451-458.
24. Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science*, 41(5), 427-443. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7).
25. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2011, Nr 30, poz. 151 z późn. zm.).
26. Vollrath, M., Huemer, A. K., Teller, C., Likhacheva, A., Fricke, J. (2016). Do German drivers use their smartphones safely? - Not really! *Accident Analysis & Prevention*, 96, 29-38. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.06.003>.

Risk assessment and tendencies to dangerous traffic behavior depends on gender

The main objective of the study is to show differences between women and men in the assessment of the danger of specific traffic situations and determine the frequency of admission to take dangerous behavior in these situations.

Additionally, the influence of personality traits on perception was controlled for and undertaking road risk.

“Road Test Samples” and Eysenck’s “EPQR (S)” “IVE” questionnaires were used by 100 people (50 women and men), who participated in preventive psychological tests in connection with driving a car at their work. It has been shown that women were more likely than men to admit to committing traffic offenses, while men in turn showed greater “sensitivity” to road hazards.

The research also shows that in psychological consultations for drivers should have been explained some personality and temperament characteristics, because they are related to the perception of road hazards and they are complementary to psychophysiological parameters.

Key words: road risk perception, personality, temperament, drivers' research, risky behaviors and sex.

Autor:

Krzysztof Horoszkiewicz – Uniwersytet Humanistycznospołeczny SWPS, Wydział Zamiejscowy w Katowicach, Katowice