THE PSYCHOLOGY OF THE AGGRESSIVE CONDUCT WHILE DRIVING: PERSPECTIVES, FACTORS AND STRATEGIES OF ATTENUATION

Felicia Haidu

PhD Student, „Ion Creangă" Pedagogical State University, Chișinău, Moldova

Abstract: Aggressive driving remains a concerning and prevalent issue on roads worldwide, leading to numerous accidents, injuries, and fatalities. This article delves into the intricate psychology behind aggressive driving behaviors, shedding light on the underlying emotional and cognitive factors that contribute to road rage. Exploring the nexus of stress, frustration, and individual behavioral tendencies, uncovers the complexities that drive such behavior. The article examines the role of cognitive dissonance, emotional triggers, and social influences in perpetuating aggressive driving. Moreover, it highlights effective strategies and interventions grounded in behavioral psychology that aim to mitigate these behaviors. By understanding the psychological roots of aggressive driving, this article advocates for a holistic approach to fostering safer and more harmonious roadways for all.

Keywords: aggressive driving, psychological factors, traffic behavior, emotional stress, safety

Parcurgând șoselele agitate și autostrăzile aglomerate, șoferii se confruntă adesea cu un spectru de emoții, de la ușoară frustrare până la furie totală. Fenomenul comportamentului agresiv în trafic a devenit o problemă din ce în ce mai răspândită, scoțând în evidență interacțiunea complexă dintre psihologia umană și dinamica de deplasare. Acest articol pătrunde în profunzimea acestui subiect cu multiple fațete, cu scopul de a diseca fundamentele psihologice care alimentează un astfel de comportament la volan.

Semnificația înțelegerii comportamentului agresiv în trafic se extinde dincolo de domeniul de aplicare al siguranței rutiere. Aceasta oferă o perspectivă nuanțată asupra psihicului uman, deslușind amalgamul complex de emoții, influențe sociale și procese cognitive care contribuie la un astfel de comportament. Înțelegerea fundamentelor psihologice ale comportamentului agresiv în trafic este vitală pentru dezvoltarea unor măsuri și strategii eficiente de atenuare a apariției acestuia. Prin aprofundarea factorilor individuali, situaționali și cognitivi care contribuie la acest comportament, putem deslușI complexitatea care înconjoară furia rutieră și conducerea agresivă, deschizând astfel calea pentru intervenții și decizii politice informate.

Acest articol își propune să analizeze în mod cuprinzător aspectele psihologice care stau la baza comportamentului agresiv în trafic, explorând diverși factori determinanți și implicațiile acestora. Făcând lumină asupra acestor complexități psihologice, putem identifica noi modalități de a promova un mediu de circulație mai sigur și mai echilibrat pentru toți indivizii.

Comportamentul agresiv în contextul psihologiei traficului se referă la un spectru de acțiuni sau reacții manifestate de șoferii care manifestă ostilitate, furie sau agresivitate față de ceilalți participanți la trafic. Acesta cuprinde o gamă largă de deprinderi, de la amenințări verbale și gesturi până la manevre riscante de conducere și încercări deliberate de a intimida sau de a face rău altor șoferi, pietoni sau bicicliști. Astfel de comportamente pot include depășirea neregulamentară, viteza excesivă, schimbarea bruscă a benzii de circulație fără semnalizare, trecerea pe roșu sau utilizarea vehiculului ca pe o armă prin tăierea deliberată a drumului sau confruntarea cu alți șoferi. Aceste acțiuni sunt adesea alimentate de emoții

precum frustrarea, nerăbdarea sau un sentiment de îndreptățire, ceea ce îi determină pe indivizi să nu țină cont de regulile de circulație și de considerentele de siguranță. Conducerea agresivă se deosebește de conducerea asertivă, care presupune o gestionare încrezătoare și sigură a situațiilor din trafic, fără comportamente agresive sau conflictuale.

Perspectivele asupra agresivității la volan variază semnificativ. Hauber o definește ca un ansamblu de comportamente ostile (Hauber, 1980), Mizell se concentrează pe agresiunea fizică (Mizell, 1997), în timp ce Liiceanu (citată în "Adevărul") o leagă de contextul social și educația. Shinar oferă o perspectivă comprehensivă, subliniind că agresivitatea la volan poate fi ostilă sau instrumentală. Comportamentul ostil implică intenția de a genera plăcere agresorului, în timp ce agresivitatea instrumentală are ca scop depășirea situației fără a viza afectarea altora. Această distincție ajută la o mai bună înțelegere a comportamentului agresiv și a motivelor acestuia. (Shinar, 1998)

Studiile din ultimele decenii [Gulian et al., 1990; Hennessy și Wiesenthal, 1997; Novaco et al., 1990] se concentrează asupra șofatului ca o sursă remarcabilă de stres zilnic. Creșterea gradului de utilizare a vehiculelor private, în paralel cu extinderea limitată a drumurilor, duce la accentuarea competiției pentru spațiul stradal, la intensificarea nivelurilor de congestie și la posibila declanșare a frustrării și a stresului în rândul șoferilor.

Literatura de specialitate sugerează că stresul apare în urma unor situații percepute ca fiind copleșitoare, care pun la încercare limitele unei persoane și provoacă o tensiune psihologică. (Lazarus, 1966). Autorii subliniază că problemele zilnice, cum ar fi presiunile de la locul de muncă și preocupările financiare, contribuie în mod semnificativ la acest stres. (Kanner, et al., 1981) Aceste presiuni aparent minore, dar persistente, duc adesea la stres psihic și, conform cercetărilor, pot fi corelate chiar cu afecțiuni fizice minore, subliniind impactul omniprezent al stresului asupra sănătății. (Kohn & MacDonald, 1992)

Această creștere a numărului de mașini particulare a transformat deplasarea zilnică la serviciu într-un câmp de luptă care induce stresul. Ceea ce era odată o rutină a devenit o provocare pentru șoferii care traversează drumurile aglomerate, un element ce crește nivelul de stres. Stresul legat de condus nu este doar o problemă individuală, ci și o preocupare societală mai amplă, care ar trebui să influențeze discuțiile privind planificarea urbană, dezvoltarea infrastructurii și sănătatea publică. Semnificația acestei situații rezidă în prevalența sa pe scară largă și în implicațiile sale de anvergură. Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), accidentele rutiere se numără printre principalele cauze de deces la nivel mondial, o parte substanțială fiind atribuită comportamentelor agresive la volan. Dincolo de riscurile fizice, comportamentele agresive în trafic pot avea un impact semnificativ asupra bunăstării psihice, exacerbând stresul și anxietatea atât pentru agresori, cât și pentru cei supuși unui astfel de comportament.

Analizând aspectele psihologice care contribuie la comportamentul agresiv, factorii individuali sunt în prim plan. Printre acești factori, trăsăturile de personalitate joacă un rol esențial în modelarea înclinației unei persoane către tendințe agresive la volan. Personalitatea este un factor esențial în modelarea comportamentului agresiv în trafic. Analiza trăsăturilor de personalitate ale conducătorilor auto dezvăluie o asociere predominantă cu caracteristici pozitive, cum ar fi stabilitatea emoțională, agreabilitatea, extraversiunea și deschiderea către experiențe noi. Totuși, sub această abordare aparent pozitivă se ascund aspecte care pot declanșa sau amplifica comportamente agresive în trafic.

Conducătorii auto cu niveluri scăzute de conștiinciozitate sunt mai predispuși să adopte decizii nechibzuite și impulsive, care pot conduce la un stil de conducere riscant. Această lipsă de conștientizare a regulilor și normelor rutiere poate fi reflectată în manifestări de dezorganizare, imprudență și lipsă de respect față de ceilalți participanți la trafic. În plus, trăsătura de agreabilitate redusă poate fi asociată cu tendința de a intra în conflicte cu alți șoferi și cu o gândire mai cinică în timpul conducerii. Acești indivizi pot prezenta manifestări ale unui

individualism accentuat, însoțit de impulsivitate și comportamente agresive. De asemenea, stabilitatea emoțională joacă un rol crucial în comportamentul rutier. Conducătorii auto cu un nivel scăzut de stabilitate emoțională sunt mai susceptibili să se confrunte cu dificultăți în controlul impulsurilor, subestimând pericolele din trafic și supraestimându-și capacitățile. Această tendință poate conduce la accelerări bruște, manevre agresive și manifestări de comportament periculos în trafic.

Prin analizarea interconexiunii dintre trăsăturile de personalitate și comportamentele agresive în trafic, se conturează un profil psihologic al conducătorului auto cu tendințe agresive. Acest profil este definit de o conștiinciozitate redusă, agreabilitate scăzută și stabilitate emoțională precară, culminând într-un comportament rutier periculos și agresiv. Aceste trăsături de personalitate nu numai că influențează reacțiile individuale, dar pot contribui și la climatul general al traficului. Combinându-se cu stresul și presiunea din trafic, aceste trăsături pot intensifica agresiunea și conflictele dintre conducătorii auto. Este important să înțelegem aceste legături pentru a dezvolta strategii și intervenții eficiente pentru a reduce comportamentele agresive în trafic, luând în considerare aspectele psihologice ale personalității care stau la baza acestor comportamente.

Emoțiile exercită o influență profundă asupra comportamentului șoferilor, afectând în special modul în care indivizii se adaptează la complexitatea traficului rutier. Printre aceste emoții, furia, stresul și frustrarea se disting ca puternici catalizatori care influențează comportamentul la volan. Furia, atunci când este resimțită în timpul condusului, poate modifica în mod semnificativ procesul de luare a deciziilor și reacțiile unui individ pe șosea. Studiile au evidențiat faptul că nivelurile ridicate de furie pot afecta funcțiile cognitive, ceea ce duce la creșterea impulsivității și la reducerea capacității de a evalua eficient riscurile. În consecință, șoferii care se confruntă cu furia pot manifesta comportamente agresive, cum ar fi depășirea neregulamentară, depășirea vitezei sau implicarea în manevre riscante fără prea multă chibzuință. (Deffenbacher, et al., 2003)

Stresul, o altă emoție răspândită în rândul șoferilor, poate avea un impact profund asupra comportamentului la volan. Factorii de stres cronici, cum ar fi presiunea legată de locul de muncă sau problemele personale, pot duce la o mai mare distragere a atenției, la scăderea concentrării și la o reactivitate sporită la factorii de stres la volan. Această stare mentală compromisă poate contribui la reacții întârziate, la o conștientizare redusă a situației și la o probabilitate mai mare de erori sau de aprecieri greșite în timpul condusului (Stavrinos, et al., 2013)

În plus, frustrarea, care provine adesea din cauza aglomerației din trafic, a întârzierilor sau a nedreptăților rutiere resimțite, poate genera nerăbdare și iritabilitate în rândul șoferilor. Studiile au asociat frustrarea cu comportamente agresive la volan, deoarece indivizii tind să caute modalități de a-și atenua disconfortul, recurgând uneori la acțiuni de conducere mai riscante sau la confruntări cu alți șoferi. (Lajunen & Parker, 2001)

Factorii de mediu și situaționali din trafic pot juca un rol semnificativ în exacerbarea comportamentului agresiv al șoferilor, aducând în prim-plan aspecte precum congestia traficului și anonimatul oferit de mediul vehicular.

Aglomerația reprezintă unul dintre principalii factori care pot alimenta agresivitatea în rândul șoferilor. Într-un mediu de trafic dens și aglomerat, întârzierile și blocajele pot genera frustrare și stres, amplificând astfel nivelul de iritabilitate și disconfort. Conform cercetărilor, expunerea prelungită la congestie rutieră poate declanșa o serie de reacții negative, incluzând impulsivitate crescută, anxietate și chiar furie (Hill, et al., 2015). În situații de trafic îngreunat, unde mișcarea este lentă sau blocată, există un potențial crescut pentru manifestări agresive, cum ar fi claxoanele frecvente, schimburile de înjurături și chiar comportamentele de conducere riscante, toate alimentate de frustrarea generată de blocajele rutiere. (Novaco & Gonzalez, 2009)

De asemenea, condițiile meteo joacă un rol important în creșterea riscului de comportament agresiv în trafic. Precipitațiile abundente, ceața densă sau ninsoarea pot afecta vizibilitatea și aderența la carosabil, crescând nivelul de pericol în trafic. Aceste condiții pot duce la o creștere a stresului și anxietății pentru șoferi, influențând modul în care aceștia conduc și reacționează la situațiile din trafic.

Anonimatul și dezindividualizarea asociate mediului de trafic pot diminua sentimentul de responsabilitate și pot amplifica agresivitatea în rândul șoferilor. Fiind în interiorul vehiculelor, șoferii se pot simți adesea izolați și protejați de consecințele comportamentelor lor agresive. Această senzație de "anonimat" poate reduce sentimentul de responsabilitate socială și personală, facilitând adoptarea unor atitudini mai agresive în trafic. De asemenea, senzația de a fi "în anonimat" îi poate determina pe unii conducători auto să se desprindă de normele sociale, permițându-și să manifeste comportamente mai riscante și mai agresive, deoarece se simt mai puțin observați sau sancționați.

Este, totodată, evident că factorii tehnologici au devenit un alt element central în influențarea comportamentului la volan în epoca digitală. Distragerea este unul dintre cele mai semnificative aspecte negative asociate cu utilizarea dispozitivelor electronice în timpul conducției. Mesajele, apelurile sau notificările pot avea un efect major asupra atenției șoferilor, distrăgându-i de la drum și compromițând vigilența, ceea ce poate conduce la atitudini periculoase.

În contrast, tehnologiile auto moderne pot avea efecte variate. Sistemele de siguranță, precum airbag-urile sau sistemele de asistență la frânare, au potențialul de a preveni accidentele și de a reduce consecințele acestora. Cu toate acestea, tehnologiile avansate, cum ar fi sistemele de asistență în conducere sau controlul automat al vitezei, ar putea genera o falsă impresie de siguranță, ceea ce ar putea determina șoferii să devină mai neglijenți sau să își reducă atenția asupra drumului.

Acești factori de mediu și situaționali sunt esențiali în înțelegerea și abordarea agresivității în trafic. Înțelegerea impactului congestiei și a anonimatului vehicular asupra comportamentului conducătorilor auto poate servi drept bază pentru implementarea strategiilor care să reducă agresivitatea în trafic și să promoveze o conduită mai sigură pe drumurile publice.

Factorii cognitivi au, de asemenea, un impact semnificativ asupra modului în care indivizii percep și reacționează în situațiile de trafic, cu precădere în ceea ce privește agresivitatea manifestată în conduita rutieră. Prejudecăți cognitive, cum ar fi erorile de atribuire sau eroarea fundamentală de atribuire, influențează percepția conducătorilor auto cu privire la comportamentul celorlalți participanți la trafic. Erorile de atribuire sunt adesea prezente atunci când șoferii interpretează comportamentele altor conducători într-un mod distorsionat, atribuindu-le circumstanțelor exterioare, în timp ce atribuie propriile lor acțiuni caracteristicilor personale (Huesmann & Kirwil, 2007) Eroarea fundamentală de atribuire este un alt exemplu care indică tendința de a supraestima rolul trăsăturilor personale în explicația comportamentelor altor persoane, ignorând influențele contextuale. Astfel, când se confruntă cu un comportament agresiv din partea altor șoferi, unii conducători auto ar putea fi predispuși să interpreteze acele acțiuni ca fiind rezultatul unor trăsături personale negative, fără a lua în considerare circumstanțele din trafic care ar putea contribui la acele comportamente.

În egală măsură, expunerea la mass-media sau experiențele anterioare pot crea "scenarii" comportamentale agresive. Scenariile reprezintă secvențe de acțiuni sau reacții înrădăcinate în memoria noastră prin intermediul experiențelor trecute sau al expunerii la anumite modele comportamentale (Huesmann, L. R., 2007). Prin urmare, expunerea repetată la conținut media agresiv sau chiar experiențele personale anterioare în trafic, precum conflictul cu alți conducători auto, pot contribui la formarea unor "scripturi" agresive în mintea indivizilor. Aceste "scripturi" pot influența modul în care șoferii reacționează în situațiile

rutiere stresante sau tensionate, creând un mediu propice să adopte comportamente mai agresive, intrând într-un cerc vicios de replicare a acestor modele comportamentale.

În cadrul psihologiei traficului rutier, există teorii și modele care încearcă să explice comportamentele agresive manifestate în contextul rutier, oferind o perspectivă comprehensivă asupra interacțiunilor și influențelor care stau la baza agresivității în trafic.

Ipoteza frustrare-agresiune sugerează o legătură directă între frustrare și comportamentul agresiv în situațiile de trafic. Conform acestei teorii, frustrarea, ca rezultat al unor blocaje sau impedimente în îndeplinirea unor obiective, poate genera o reacție de agresiune. În trafic, situațiile de blocaj, întârzieri sau congestionare pot crea niveluri ridicate de frustrare pentru conducătorii auto (Berkowitz, 1989) Această frustrare acumulată poate duce la reacții agresive, cum ar fi claxoanele, gesturile obscene sau chiar comportamentele periculoase în trafic. Studiile au demonstrat că există o corelație între nivelul de frustrare perceput și manifestările de agresivitate în rândul conducătorilor auto (Geen & Quanty, 1977)

Teoria învățării sociale subliniază modul în care observarea și imitarea comportamentelor agresive contribuie la agresivitatea în trafic. Conform acestei teorii, oamenii învață comportamentele agresive prin observație, iar apoi le reproduc în situații similare (Bandura & Jeffrey, 1973). În contextul traficului rutier, conducătorii auto pot asimila modele comportamentale agresive prin expunerea la anumite situații de conflict sau prin observarea directă a altor participanți la trafic care manifestă agresivitate. Aceste modele comportamentale devin apoi parte a repertoriului lor de răspunsuri în situații de stres sau tensionate din trafic, contribuind la perpetuarea agresivității în mediul rutier.

Comportamentul agresiv în trafic nu reprezintă o amenințare doar pentru siguranța rutieră, ci are și un impact profund asupra tuturor celor implicați, atât din punct de vedere fizic, cât și emoțional.

În ceea ce privește siguranța rutieră, agresivitatea în trafic crește semnificativ riscul de producere a accidentelor. Conducerea agresivă, care poate include depășiri periculoase, claxoane excesive, blocarea intenționată a traficului sau alte comportamente agresive, determină o creștere a pericolelor și o scădere a capacității de reacție a șoferilor. Acest lucru poate genera coliziuni grave, punând în pericol viața participanților la trafic și a altor persoane neimplicate. Astfel, agresivitatea în trafic nu crește numai riscul de accidente, ci și intensitatea acestora.

Pe lângă aspectele fizice, comportamentul agresiv în trafic poate avea un impact psihologic semnificativ atât asupra agresorului, cât și asupra victimelor. Persoanele care manifestă agresivitate în trafic pot experimenta o creștere a nivelului de stres, frustrare și furie, permițând acestor emoții negative să le influențeze comportamentul și starea mentală (Deffenbacher, et al., 2003). De asemenea, victimele incidentelor de furie în trafic sau a accidentelor grave cauzate de conducerea agresivă pot suferi traume psihologice, cum ar fi sindromul de stres post-traumatic (PTSD), având un impact profund asupra sănătății mentale, ceea ce poate afecta ulterior capacitatea lor de a conduce sau de a se simți în siguranță ca participanți la trafic (Lajunen & Parker, 2001).

Impactul psihologic al agresivității în trafic se extinde și asupra societății în ansamblu. Această agresivitate poate contribui la o atmosferă generală tensionată pe drumurile publice, afectând bunăstarea mentală a tuturor participanților la trafic și contribuind la o creștere a conflictelor și stresului în mediul rutier. Impactul nu se oprește aici. Consecințele legale sunt, de asemenea, o realitate pentru cei implicați în incidente de furie rutieră sau conduite agresive. De la amenzi și suspendarea permisului de conducere până la închisoare în cazurile grave, agresiunea în trafic poate duce la implicații juridice serioase. Aceste comportamente negative nu afectează doar indivizii implicați, ci pot contribui și la un impact social negativ generalizat. Ele pot contribui la un mediu de conducere nesigur și stresant, influențând în mod negativ comunitatea și relațiile sociale dintre conducătorii auto și pietoni.

În final, este important să înțelegem că agresivitatea în trafic nu are doar consecințe imediate și fizice, ci și implicații emoționale și sociale profunde. Abordarea acestui fenomen necesită o evaluare aprofundată a implicațiilor sale asupra indivizilor și societății în ansamblu, pentru a dezvolta strategii eficiente de prevenire și intervenție.

Pentru a reduce comportamentul agresiv în trafic, este crucial să fie adoptate strategii și măsuri eficiente care să abordeze această problemă complexă.

Programele de educație și conștientizare sunt esențiale în combaterea agresivității în trafic. Acestea ar trebui să se adreseze atât șoferilor, cât și pietonilor, pentru a promova conștientizarea și înțelegerea consecințelor comportamentului agresiv în trafic. Astfel de inițiative ar putea include sesiuni de formare și programe educaționale în școli, care să evidențieze riscurile și impactul negativ al agresivității în trafic asupra siguranței tuturor participanților la trafic.

Intervențiile legale și administrative joacă, de asemenea, un rol important în reducerea comportamentului agresiv în trafic. Legile și reglementările stricte privind viteza, distanța de siguranță și alte comportamente agresive pot descuraja astfel de acțiuni periculoase. Aplicarea consecventă a acestor legi și sancțiunile adecvate pentru cei care încalcă regulile ar trebui să contribuie la reducerea comportamentelor agresive pe șosele.

Soluțiile tehnologice moderne pot avea, în egală măsură, un rol crucial în combaterea agresiunii în trafic. Tehnologiile auto avansate, cum ar fi sistemele de monitorizare a comportamentului la volan, pot identifica și preveni comportamentele periculoase, cum ar fi frânarea bruscă sau schimbarea agresivă a benzilor. Aceste tehnologii pot oferi feedback în timp real șoferilor și pot oferi date pentru îmbunătățirea obiceiurilor de conducere, contribuind astfel la reducerea agresivității în trafic.

De asemenea, o abordare integrată care să combine educația, intervențiile legale și tehnologiile avansate poate avea un rezultat semnificativ în reducerea comportamentelor agresive în trafic. O colaborare între autoritățile rutiere, organizațiile non-guvernamentale și producătorii auto pentru a dezvolta și implementa aceste strategii ar putea duce la creșterea siguranței rutiere și la reducerea comportamentelor periculoase la volan.

Concluzie

Așadar, comportamentele agresive în trafic reprezintă o problemă semnificativă cu impact major asupra individului și societății în ansamblu. Aceste manifestări aduc cu ele consecințe serioase, atât în ceea ce privește siguranța rutieră, cât și din punct de vedere psihologic și social. Explorând amploarea și diversele aspecte ale acestor comportamente s-a evidențiat importanța abordării lor dintr-o perspectivă psihologică.

Una dintre cheile înțelegerii comportamentelor agresive în trafic o reprezintă motivul care stă la baza acestora. Stresul, frustrarea, anonimatul și competitivitatea sunt doar câteva dintre motivele care alimentează aceste manifestări. Aceste comportamente sunt adesea rezultatul unor factori psihologici precum impulsivitatea, furia reprimată și conflictele interpersonale, toate fiind influențate de mediu și context.

Rolul esențial al psihologiei în înțelegerea și abordarea acestor comportamente agresive este evident. Prin studiul profund al aspectelor psihologice care stau la baza acestor comportamente, se pot dezvolta strategii și intervenții mai eficiente. Înțelegerea profundă a acestor aspecte oferă o perspectivă asupra modului în care factorii de orice natură influențează conduita în trafic și permite dezvoltarea unor programe de prevenire și intervenție personalizate.

Cercetările viitoare în acest domeniu ar trebui să se concentreze pe explorarea detaliată a mecanismelor psihologice care determină comportamentele agresive în trafic. Astfel, se pot elabora tehnici și programe de intervenție adaptate și eficiente. De asemenea, investigarea impactului tehnologiilor emergente, cum ar fi vehiculele autonome, asupra comportamentului

conducătorilor auto este crucială pentru a înțelege cum aceste inovații pot influența și schimba dinamica comportamentală în trafic în viitor.

BIBLIOGRAPHY

Bandura, A. & Jeffrey, R. W., 1973. "Role of symbolic coding and rehearsal processes in observational learning.". *Journal of Personality and Social Psychology,* 26(1), p. 122–130. https://doi.org/10.1037/h0034205.

Berkowitz, L., 1989. "Frustration-aggression hypothesis: Examination and reformulation.". *Psychological Bulletin,* 106(1), p. 59–73..

Deffenbacher, J. și alții, 2003. "Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers.". *Behaviour research and therapy.,* 41(10.1016/S0005-7967(02)00014-1.), pp. 333-349.

Geen, R. G. & Quanty, M. B., 1977. "The Catharsis of Aggression: An Evaluation of a Hypothesis.". *Advances in Experimental Social Psychology ,* Volumul 10 , pp. 1-37.

Hauber, A., 1980. "The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: research on aggressive behaviour in traffic.". *Applied Psychology,* 29(https://doi.org/10.1111/j.1464-0597.1980.tb01106.x), pp. 461-474.

Hill, L., Rybar, J., Styer, T. & Fram, E., 2015. "Prevalence of and Attitudes About Distracted Driving in College Students". *Traffic Injury Prevention,* 16(4), pp. 362-367.

Huesmann, L. R. & Kirwil, L., 2007. "Why observing violence increases the risk of violent behavior by the observer" . În: F. J., A. T. Vazsonyi & I. D. Waldman, ed. *The Cambridge handbook of violent behavior and aggression* . Cambridge : Cambridge University Press, p. 545–570.

Kanner, A., Coyne, J., Schaefer, C. & al., e., 1981. "Comparison of two modes of stress measurement: daily hassles and uplifts versus major life events.". *J Behav Med,* 4(1), p. 1–39.

Kohn, P. M. & MacDonald, J. E., 1992. "Hassles, anxiety, and negative well-being.". *Anxiety, Stress & Coping: An International Journal,* 5(2), p. 151–163.

Lajunen, T. & Parker, D., 2001. "Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving.". *Accident Analysis & Prevention,* Volumul 33, pp. 243-255.

Lazarus, R., 1966. *"Psychological stress and the coping process.".* New York: McGraw-Hill.

Mizell, L., 1997. *"Aggressive Driving.".* Washington, D.C.: AAA Foundation for Traffic Safety..

Novaco, R. W. & Gonzalez, O. I., 2009. "Commuting and well-being.". În: Y. Amichai-Hamburger, ed. *Technology and psychological well-being.* Cambridge : Cambridge University Press, p. 174–205.

Shinar, D., 1998. "Aggressive Driving: The Contribution of the Drivers and the Situation.". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour,* 1(2), pp. 137-160..

Stavrinos, D., Jones, J., Garner, A. & Griffin, R., 2013. "Impact of distracted driving on safety and traffic flow.". *Accident; analysis and prevention,* Volumul 61, pp. 63-70. .

Willemsen, J., Dula, C., Declercq, F. & Verhaeghe, P., 2007. "The Dula Dangerous Driving Index: An investigation of reliability and validity across cultures.". *Accident Analysis and Prevention,* 40(2), pp. 798-806. Online: [10.1016/j.aap.2007.09.019].

Zinzow, H. & Jeffirs, S., 2018. "Driving Aggression and Anxiety: Intersections, Assessment, and Interventions.". *J Clin Psychol.,* 74(1), pp. 43-82. Online: [DOI: 10.1002/jclp.22494. Epub 2017 Jun 21. PMID: 28636768.].