

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
SOCIALINĖS POLITIKOS FAKULTETO
PSICHOLOGIJOS KATEDRA

AGNIEŠKA KAŠINSKA
TEISĖS PSICHOLOGIJOS STUDIJŲ PROGRAMA

SAVIVEIKSMINGUMO IR AGRESYVAUS VAIRAVIMO SĄSAJOS

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovė – doc. dr. Ilona Čėsniėnė

Vilnius, 2010

TURINYS

PRATARMĖ.....	4
1. AGRESYVAUS VAIRAVIMO IR SAVIVEIKSMINGUMO SĄSAJOS.....	5
1.1. Vairuotojo elgesys eismo įvykių kontekste.....	5
1.2. Agresyvaus vairavimo samprata.....	5
1.2.1. Agresyvus vairavimas ir pyktis vairavimo metu.....	8
1.3. Subjektyvaus saviveiksmingumo samprata ir tyrimų apžvalga.....	10
1.4. Tyrimo problema, tikslas, uždaviniai.....	14
2. METODIKA.....	16
2.1. Tyrimo dalyviai.....	16
2.2. Užduočių ir įvertinimo būdai.....	16
2.2.1. Anketa.....	16
2.2.2. Psichologinės skalės ir klausimynai.....	16
2.2.2.1. .A. H. Busso ir M. Perry „Agresijos klausimynas“	16
2.2.2.2. Vairavimo pykčio skalė.....	17
2.2.2.3. Saviveiksmingumo skalė.....	18
2.3. Tyrimo eiga.....	18
3. TYRIMO REZULTATAI.....	19
3.1. Tyrimo rezultatų aprašomoji statistika.....	19
3.2. Agresijos klausimyno rezultatai.....	20
3.2.1. Agresijos klausimyno ir jo subskalių lyties bei amžiaus skirtumai.....	20
3.3. Vairavimo pykčio skalės rezultatai	21
3.3.1. Vairavimo pykčio skalės ir skalės subskalių įverčių skirtumai priklausomai nuo amžiaus ir lyties.....	21
3.4. Saviveiksmingumo skalės rezultatai.....	23
3.5. Agresijos klausimyno, vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalių tarpusavio sąsajos bei koreliacijos su anketiniais duomenimis.....	23
3.5.1. Vyrų ir moterų skirtumai analizuojant ryšius tarp agresijos klausimyno, vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalių.....	24
3.6. Agresijos klausimyno, DAS, saviveiksmingumo skalių sąsajos su eismo įvykiais.....	25
4. REZULTATŲ APTARIMAS.....	27
4.1. Agresyvaus vairavimo ir saviveiksmingumo aprašomosios charakteristikos.....	27
4.2. Vairuotojų agresyvumas ir saviveiksmingumas bei lyties ir amžiaus skirtumai.....	28
4.2.1. Lietuvos ir kitų šalių vairuotojų pykčio rodiklių palyginimas.....	30
4.3. Vairuotojų agresyvumo, pykčio ir saviveiksmingumo ryšys.....	31

4.4. Agresijos, pykčio ir saviveiksmingumo ryšys su patirtais eismo įvykiais.....	32
4.5. Apibendrinimas.....	33
5. IŠVADOS.....	35
6. LITERATŪRA.....	36
Santrauka.....	42
Summary.....	43
Priedai.....	44

PRATARMĖ

Lietuva saugaus eismo požiūriu yra padidintos rizikos šalis ir pagal mirčių skaičių keliuose užima pirmą vietą tarp ES šalių (Eurostat, 2007). Taigi Lietuvos keliuose žūva daugiausiai žmonių, palyginus su kitomis ES valstybėmis. Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2009 m. duomenimis, 73 proc. eismo nelaimių kaltininkai yra vairuotojai. Taigi žmogiškasis faktorius yra pagrindinė eismo įvykių priežastis. Greta polinkio rizikuoti, impulsyvumo, alkoholio vartojimo mokslininkai išskyrė ir agresiją bei agresyvų vairavimą, kaip svarbiausią veiksnį, įtakojantį eismo nelaimių rodiklį (Deffenbacher et al., 2003; Lajunen et al., 1998 ir t.t.). Šis reiškinys yra plačiai nagrinėjamas psichologiniuose tyrimuose. Tačiau studijų apie Lietuvos vairuotojų agresyvumą rasti nepavyko. Mokslininkai, nagrinėję agresyvią vairuotojų elgseną, išskyrė pyktį, kaip sudedamąją agresyvaus vairavimo dalį, kuris taip pat labai dažnai pasireiškia vairuojant ir turi didelę įtaką žmogaus elgesiui (Deffenbacher ir kt., 1994; Arnet, 1997 ir kt.). Vairuotojų polinkis pykti yra plačiai ištirtas Naujojoje Zelandijoje, JAV, Jungtinėje Karalystėje, Ispanijoje (Sullman et al., 2007). Tačiau apie tai, kaip vairavimo elgseną įtakoja saviveiksmingumas, nėra žinoma. Tuo tarpu saviveiksmingumas yra plačiai tyrinėjamas įvairiose gyvenimo sferose, pavyzdžiui, analizuojant socialinius įgūdžius, skausmo terapijos poveikį, astmos tyrimų rezultatus, rūkymo atsisakymą, sportą, karjeros planavimą, pardavimų realizavimą, širdies smūgį patyrusių asmenų reabilitaciją, motyvacijos ir ugdymo tyrimus (Bandura, 1986, 1988, 1993, 1994). Dauguma atvejų rodo, kad saviveiksmingumas turi labai didelį poveikį žmogaus elgesiui, todėl norint atsakyti į šį klausimą buvo nuspręsta atlikti tyrimą su Lietuvos vairuotojais, kurio pagrindinis tikslas yra išnagrinėti, kaip vairuotojo agresyvumo lygis siejasi su saviveiksmingumu. Tikimės, kad šio tyrimo rezultatai suteiks naudingos informacijos, kuri prisidės prie eismo nelaimių skaičiaus kelyje mažinimo.

Labai norėčiau padėkoti mano darbo vadovei doc. dr. Ilonai Čėsnienei už geranoriškumą ir atsidavimą darbui, už jos kompetenciją ir žinias, kuriomis pasidalino ne tik su manimi, bet ir su visais studentais. Taip pat padėkos žodį norėčiau tarti gerbiamam dėstytojui Raimundui Vaitkevičiui, kuris su dideliu entuziazmu visada pasiruošęs padėti ir visada suranda tam laiko, visiems Universiteto dėstytojams už suteiktas žinias ir išugdytas kompetencijas. Ir aišku, visai šeimai, kuri visada palaikė ir suteikė pagalbą reikiama momentais.

1. AGRESYVAUS VAIRAVIMO IR SAVIVEIKSMINGUMO SĄSAJOS

1.1. Vairuotojo elgesys eismo įvykių kontekste

Transporto priemonės vairavimas tampa neatsiejama daugelio iš mūsų gyvenimo dalimi. Lietuvos statistikos departamento duomenimis (2009), transporto priemonių skaičius šalyje kiekvienais metais vis didėja. Augant transporto priemonių skaičiui atitinkamai didėja nelaimių kelyje tikimybė. Analizuojant eismo įvykių dinamiką Lietuvoje, nuo 1990 iki 2008 metų eismo įvykių skaičius didėjo, pvz.: 1990 metais įvyko 5135, o 2007- 6448 eismo įvykiai. Tuo tarpu per paskutiniuosius dvejus metus įvyko mažiau eismo įvykių, t.y. 3827. Atitinkamai keitėsi žuvusiųjų kelyje skaičius. 1990 metais žuvo 5423, 2007 metais – 8042, o 2009 metais - 4459 žmonių 100 000 gyventojų. Eurostat 2007 metų duomenys rodo, kad 2007 metais Lietuvos vairuotojai vairavo pavojingiausiai Europoje, nes vienam milijonui gyventojų teko 218 mirčių kelyje, kai vidutinis Europos Sąjungos rodiklis buvo 86. Deja, Eurostat naujesnių duomenų nepateikia. Taigi Lietuvoje 2007 metai buvo vieni tragiškiausių eismo nelaimių požiūriu. Vėliau padėtis šiek tiek sušvelnėjo, nes sumažėjo eismo įvykių ir atitinkamai žuvusiųjų kelyje skaičius. Tačiau esama situacija yra vis dar pavojinga ir reikalauja tolimesnio problemos sprendimo. Svarbu pabrėžti, kad 73 proc. atvejų, nelaimių kaltininkai buvo vairuotojai, o kelių eismo įvykiai dažniausiai įvyksta dėl kelių eismo taisyklių pažeidimų. V. Obrazcovas 1997, teigia (cit. pagal Novikovienė, 2009), kad kelių eismo taisyklių pažeidimas dėl vairuotojo veiksmų dažniausiai pasireiškia saugaus greičio viršijimu manevruojant (posūkyje, lenkiant, bandant išvengti susidūrimo arba užvažiavimo, apvažiuojant kliūtį arba dėl kelio nelygumų) arba įvažiavus į blogesnės būklės kelio ruožą, sudarant avarines situacijas, nesilaikant sankryžų pervažiavimo eiliškumo, neteisingai apskaičiuojant minimalų stabdymo kelią atsižvelgiant į judėjimo greitį ir kelio dangos būklę, pažeidžiant šviesoforo signalo, kelio ženklų, rodyklių ir kelio žymėjimo reikalavimus, nepaisant saugaus atstumo, netikėtai išvažiuojant į priešingą eismo juostą ir apakinant žibintų šviesa, stovint važiuojamojoje kelio dalyje be apšvietimo, pažeidžiant keleivių vežimo taisykles, pažeidžiant lenkimo taisykles.

Šie duomenys parodo, kad daugumos avarių priežastis yra vairuojančio žmogaus elgesys, o ne transporto priemonės gedimas, pėstieji ar kitos aplinkybės. Taigi kyla klausimas, kokie psichologiniai veiksniai sąlygoja tokį vairuotojų elgesį, dėl kurio įvyksta eismo įvykiai?

1.2. Agresyvaus vairavimo samprata

Dažniausios eismo įvykių priežastys- alkoholio vartojimas, kelių eismo taisyklių pažeidimai, rizikingas elgesys kelyje, aštrių pojūčių ieškojimas, agresyvus vairavimas ir pan.. Pavyzdžiui, dėl alkoholio poveikio, žmogus reaguoja lėčiau, praranda galimybę adekvačiai vertinti situaciją, kas

atitinkamai padidina eismo įvykio tikimybę (Johnson et al., 1998). Tuo tarpu aštrių pojūčių ieškojimas skatina vairuoti pavojingai, nes tokiu būdu žmogus patiria malonumą. Zuckerman (1994) aštrių pojūčių ieškojimą apibrėžia taip: „ Tai savybė, kuri reiškia įvairiaspalvių, neįprastų, sudėtingų ir stiprių pojūčių ieškojimą ir patyrimą, pasiryžimą fiziškai, socialiai, teisiškai ir finansiškai rizikuoti dėl tokių pojūčių“. Tai pat aštrių pojūčių ieškojimas susijęs su nelaimingais eismo įvykiais, vairavimu išgėrus, greičio didinimu, saugos diržų nenaudojimu, aplenkimu neleistinoje zonoje ir daugybe kitų nesaugaus vairavimo išraiškų (Arnett, 1990; Arnett et al. 1997; Jonah, 1997; Jonah et al. 2001; Trimpop, Kirkcaldy, 1997). Cherpitel ir Tam (2000) atrado sąsajas tarp impulsyvumo, polinkio rizikuoti ir patirtų sužeidimų avarių metu. Šios literatūros analizė dar kartą patvirtina, kad didesnė nelaimių kelyje dalis įvyksta dėl vairuotojo kaltės. Taigi svarbu išsiaiškinti, koks vairuojančio žmogaus elgesys kelia daugiausiai problemų ir yra pavojingiausias.

Dauguma psichologinių tyrimų atskleidė, kad agresyvus vairavimas yra dažniausias nelaimių kelyje kaltininkas (Jonah et al., 2001; Deffenbacher et al., 2003c; Lajunen et al., 1998). Taigi šiame darbe mes analizuosime ir tirsime elgesį, būdingą agresyviems vairuotojams. Kaip tiksliai apibrėžti agresyvų vairavimą, mokslininkai negali surasti bendro sprendimo. *Agresija* apibrėžiama kaip priešiškas elgesys, kuriam būdingas įžūlus pranašumo demonstravimas ir net jėgos naudojimas kito žmogaus, žmonių grupės atžvilgiu (Psichologijos žodynas, 1993). Tokio elgesio tikslas - psichologiškai arba fiziškai pakenkti kitam žmogui. Tuo tarpu *agresyvus vairavimas*- bet koks tikslinis vairuotojo elgesys (sukeltas pykčio, frustracijos ar kitų tikslinių veiksmų) , kuris sukelia psichologinį, fizinį ar abejopą pavojų kitam žmogui (Ellison- Potter et al., 2001). Agresyvaus vairavimo pavyzdžiais gali būti: lenktyniavimas kelyje, greičio viršijimas, važiavimas neleistina juosta, važiavimas per raudoną šviesą, lenkimas neleistinoje vietoje, persirikiavimas į kitą eismo juostą nepaisant per mažo atstumo nuo kito automobilio ir t.t. Dažniausiai agresyvus vairavimas apima ne vieną, o kelis anksčiau minėtus veiksmus. Pavyzdžiui, tik greičio viršijimas nelaikomas agresyviu vairavimu, bet jei vairuotojas dar ir lenkia neleistinoje vietoje ar važiuoja degant raudonam šviesoforo signalui, jau galima teigti, kad jis vairuoja agresyviai (Elisson- Potter et al., 2001).

Apibendrinant galima teigti, kad vairuotojų elgesys gali priklausyti nuo daugybės faktorių (asmens savybės, alkoholio vartojimas ir pan.), tačiau pagrindinis veiksnys įtakojantis vairavimo elgseną, yra žmogaus polinkis į agresiją, o didžiausia problema yra agresyvus vairavimas. Todėl šiame darbe mes apsisostime ties šio reiškinių analize.

Norint susidaryti platesnį agresyvaus vairavimo vaizdą vertėtų prisiminti agresijos teorijas. Vienos iš pirmųjų buvo paskelbtos instinkto teorijos (Freud, Lorenz ir t.t.), kur aiškinama, kad žmogus elgiasi agresyviai veikiamas išgyvenimo instinkto, t.y. norėdamas išsaugoti savo gyvybę. Frustracijos teorijos (Dollars, Doob, Miller ir t.t.) teigia, kad žmonių parengtis elgtis agresyviai

didėja, kai jie negali pasiekti tikslo. Frustracija kelia pyktį, kuris gali sukelti agresiją. Išmokimo teorijos (Skinner, Thorndike) kalba apie klasikinį ir operantinį sąlygojimą. Socialinio išmokimo ir socialinės – kognityvinės teorijos (Bandura, Mischel) aiškina, kad žmonės mokosi agresyviai elgtis stebėdami kitus (Carnagay, Anderson, 2003). Psichologinėje literatūroje interpretuojant agresyvią vairuotojų elgseną dažniausiai remiamasi frustracijos teorija (Mowen et al., 2004). Vairavimo metu dažnai atsiduriama sudėtingose situacijose (eismo spūstys, kelio darbai ir pan.), kurios yra frustruojančios. Frustracija savo ruožtu kelia pyktį ir agresiją. Pavyzdžiui, jeigu vairuotojas ilgai laukė galimybės įvažiuoti į pagrindinį kelią (tai sukėlė frustracijos jausmą), pasiekęs tikslą jis gali elgtis agresyviai kitų eismo dalyvių atžvilgiu. Taigi aiškinant vairavimo agresyvumą galima remtis frustracijos paradigma.

Tai pat apžvelgiant agresiją aiškinančias teorijas reikėtų aptarti ir agresijos formas bei kryptis. Psichologijos žodynas (1993) išskiria dvi agresijos formas: žodinę (nepalankumas, nedraugiškumas, priešiškas nusistatymas, įžeidinėjimai) ir fizinę (fizinis smurtas) agresiją. Pagal kryptį skiriama tiesioginė agresija (nukreipta tiesiog į nepasitenkinimo, priešiškumo šaltinį, ir perkeltinė (dėl tam tikrų priežasčių nukreipiama į kitą asmenį). Taip pat agresiją galima skirti į instrumentinę ir emocinę (pykčio) (Bjorklund, 2008). Instrumentinė agresija būdinga tiems atvejams, kai žmogus, norėdamas pasiekti savo tikslą, sąmoningai elgiasi agresyviai, neatsižvelgdamas į kitiems daromą žalą. Žinoma, instrumentinė agresija gali padėti vairuotojui įveikti frustruojančią kliūtį ar padėti jos išvengti, bet tai dažniausiai pasiekama kitų eismo dalyvių sąskaita. Instrumentinės agresijos pavyzdžiais gali būti laikomas mirkčiojimas šviesomis, garsinio signalo naudojimas, pavojingas laviravimas tarp automobilių, persirikiavimas nesilaikant saugaus atstumo, manevravimas užkertant kelią kitoms eismo priemonėms, važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui, ženkle „Stop“ nepaisymas ir pan. Tuo tarpu emocinė arba pykčio agresija apibūdina elgesį, kuris priverčia žmogų fiziškai arba psichologiškai kentėti. Elgesys, paremtas emocine arba pykčio agresija, savaime neišsprendžia eismo problemų, bet būtent tą akimirką sudirgęs vairuotojas gali pasijusti geriau. Tai gali būti tikslinis susidūrimas su kitu automobiliu arba fizinė ataka. Tokio elgesio tikslas - sužaloti kitą eismo dalyvį. Vairavimo kontekste galima įvardyti kaip „siautėjimą kelyje“. Dažnai instrumentinę agresiją gana sudėtinga atskirti nuo emocinės. Pavyzdžiui, garso signalo naudojimas gali būti laikomas tiek instrumentine tiek ir pykčio agresija (Shinar, 1998). Remiantis Buss ir Perry (1992) agresyvus elgesys apskritai susideda iš 4 veiksmų: fizinės agresijos, verbalinės agresijos, pykčio ir priešiškumo. Fizinė ir verbalinė agresija apima kito žmogaus sužeidimą ar įžeidimą ir yra instrumentinė agresijos dalis. Pyktis - emocinis agresijos komponentas, kuris sukelia psichologinį sužadinimą ir paruošia agresyviai elgsenai. Teorijos autoriai teigia, kad pyktis tai - įžanga į agresiją. Supykę žmonės yra linkę elgtis agresyviau negu ramūs. Priešiškumas apima pagiežos ir neteisybės jausmą, kuris yra kognityvinis agresijos

komponentas. Tuo tarpu Hennessy ir Wiesenthal (2001) dar išskiria silpnąją agresiją ir smurtą. Silpnoji agresija pasireiškia garsinio signalo naudojimu, piktžodžiavimu arba šaukimu, nemotyvuotu tolimųjų šviesų perjunginėjimu, tyčiniu sekimu iš paskos, gąsdinimu arba gestikuliacijomis rankomis. Smurtas įvardijamas kaip „siautėjimas keliuose“, apima agresyvų kitos transporto priemonės persekiojimą, įvairių objektų mėtyimą net šaunamojo ginklo panaudojimą. Šiame darbe bus naudojamas Buss ir Perry agresijos klausimynas, taigi bus remiamasi 4 faktorių agresijos modeliu.

1.2.1. Agresyvus vairavimas ir pyktis vairavimo metu

Analizuojant agresyvaus vairuotojų elgesio tyrimų rezultatus, dažniausiai išskiriamos dvi agresijos priežastys: aplinkybės, kuriose atsidūrė vairuotojas arba vairuotojo asmeninės charakteristikos. Tyrinėtos aplinkybės, kurios gali paskatinti žmogų elgtis agresyviai, yra eismo spūstys, karštas oras arba vairavimo keliamas stresas (Hennessy ir Wiesenthal, 1997; Shinar, 1998). Prie anksčiau minėtų asmens savybių priskiriamos impulsyvumas, polinkis rizikuoti (Cherpitel ir Tam, 2000), konkurencija (Galovski ir Blanchard, 2002), sugebėjimas numatyti būsimą situaciją (Moore ir Dahlen, 2008) ir pan. Tačiau greta išvardintų savybių sąlygojančių agresyvų vairavimo būdą, ypač dažnai minimas pyktis. Svarbu pabrėžti, kad pyktis yra sudedamoji agresijos dalis, bet kartu tai ir atskiras dėmuo kuris įtakoja agresyvų vairavimą. Deffenbacher su bendraautoriais (1994) buvo pirmieji, kurie pyktį vairavimo metu apibrėžė kaip jausmą kylantį už vairo sėdinčiam individui. Jis taip pat sukūrė neigiamų emocijų dažnio ir stiprumo matavimo skalę, padedančią įvertinti vairavimo metu kylančio pykčio intensyvumą. Tai įvertinti labai svarbu, kadangi pyktis sąlygoja agresyvų vairavimo būdą, kuris, savo ruožtu, susijęs su eismo taisyklių pažeidimais bei didesniais ar mažesniais eismo įvykiais (Deffenbacher et al., 2003a; Deffenbacher et al, 2003b; Deffenbacher et al., 2003c ; Deffenbacher et al., 2000;). Arnet ir jo bendraautorių (1997) tyrimas parodė, kad pyktis kaip nuotaikos rūšis, buvo vienintelis, kuris įtakojo greičio viršijimą ir pavojingą vairavimą. Taigi toliau pateikiama išsamesnė pykčio analizė.

Eismo psichologijos literatūroje pyktis, patiriamas vairuojant įvertinamas dviem aspektais: pyktis kaip būseną ir pyktis kaip bruožas. Tyrėjai kelia hipotezes, kad agresyvus vairavimas gali priklausyti nuo žmogui būdingos tikimybės supykėti vairuojant (Arnet et al., 1997; Deffenbacher et al., 1994). Būsenos- bruožo pykčio teoriją (angl. State- trait anger theory) pirmieji apibrėžė Cattell ir Scheier (cit. pgl. Nesbit et al., 2006), kur emocinė būseną gali būti patiriama dviem būdais: asmenys emociją gali išgyventi, patirti kaip laikiną „būseną“ arba kaip nuolatinę, pastovų asmenybės „bruožą“. Ši teorija buvo sukurta siekiant paaiškinti nerimą, o vėliau pritaikyta norint paaiškinti pyktį (Sande et al., 2007). Taigi žmogus gali supykėti dėl to, kad situacija buvo netinkama ir sukėlė pyktį, arba dėl to, kad tas žmogus bet kokioje nerimą keliančioje situacijoje reaguoja

pykčiu. Pirmuoju atveju pyktis yra būsena ir tai yra laikina, antruoju – pasireiškia kaip pastovus žmogaus bruožas. Vieni iš mūsų pyksta įvairiose vairavimo situacijose, nes tiesiog yra linkę pykti bet kokioje frustraciją sukeliančioje situacijoje, ir toks pyktis dažniausiai yra pastovus žmogaus bruožas, tuo tarpu kiti pyksta tik dėl to, kad aplinkybės privertė supyksti, ir tai yra laikina, nes tai tik būsena, kuri pasikeitus aplinkybėms, taip pat pasikeis.

Deffenbacher su kolegomis (1994) vienas iš pirmųjų patvirtino, kad pyktis vairavimo metu ir yra tam tikros situacijos, kurioje atsidūrė vairuotojas kelyje, pasekmė. Pateiktas tyrimas apie vairavimo metu kylantį vairuotojų pyktį, kaip jį apibrėžė Deffenbacher su bendraautoriais (1994), patvirtino pykčio kaip bruožo teoriją. Vairuotojai pasižymintys aukštais pykčio įverčiais, įvairiose vairavimo situacijose supyksta dažniau ir stipriau, negu tie vairuotojai, kurie pasižymi žemais pykčio įverčiais. Taip pat pykti linkę žmonės vairuoja agresyviau, todėl padaro daugiau eismo pažeidimų ir sukelia daugiau avarių, palyginus su pykti nelinkusiais vairuotojais (Deffenbacher et al., 2000; Deffenbacher et al., 2001).

Ellison-Potter ir bendraautorių (2001) tyrimo rezultatai atskleidė, kad žmonės, kuriems labiau būdingas pyktis kaip bruožas, gali elgtis agresyviau, negu tie, kuriems pyktis mažiau būdingas. Manoma, jog taip yra todėl, kad asmenys, kuriems būdingas pyktis kaip bruožas, kitų elgesį linkę suvokti kaip į juos nukreiptą kerštą, todėl jie reaguoja agresyviai.

Taigi pyktis, išgyvenamas vairavimo situacijoje, neigiamai veikia žmogaus elgesį. Šis bruožas padidina eismo pažeidimų skaičių, sustiprina agresiją, polinkį rizikuoti ir t.t. Vadinas, už vairo patiriamas pyktis skatina agresyviai elgtis, o agresija didina eismo nelaimės tikimybę.

Analizuojant agresyvų vairavimą svarbu išsiaiškinti, kaip šį reiškinį įtakoja demografiniai veiksniai. Literatūros šaltiniuose dažniausiai aptariamos demografinės charakteristikos – tai lytis ir amžius. Pirmiausiai aptarsime lyties įtaką. Pagal Europos Sąjungos kelių eismo nelaimių statistikos duomenis (2007) 75 proc. nelaimingų atsitikimų kelyje kaltininkai yra vyrai, o likusių 25 proc. – moterys. Bet, kalbant apie agresiją, pyktį, rizikingą vairavimą ir t.t. psichologinių tyrimų rezultatai yra labai priešaringi. Ellison-Potter ir bendraautorių (2001) tyrimo duomenys parodė, kad vyrai stimuliacijos metu demonstravo daugiau agresijos negu moterys. Tyrimo dalyviams buvo sudarytos dirbtinio vairavimo sąlygos. Vairavimo metu žmonėms buvo pateikiamas stimulus - agresyvaus turinio tekstas. Moterys šiuo atveju išreiškėdavo daugiau netiesioginės agresijos, pavyzdžiui, apkalbos, tuo tarpu vyrai- labiau linkę į tiesioginės fizinės agresijos išreiškimą, pavyzdžiui, stiprus trenksmas durimis arba žmogaus sumušimas. Be to, vyrai dažniau nepadoriai elgiasi, gauna daugiau nuobaudų, dažniau važiuoja degant raudonai šviesai ir rečiau prisiseiga saugos diržus už vairo negu moterys (Dula, 2003). Taip pat pastebėta, jog vyrai, ypač iki 25 metų ir virš 60 metų, dažniau patenka į eismo įvykius negu panašaus amžiaus moterys (The Social Issues and Research Centre, 2004). Išskiriant pyktį kaip agresijos sudedamąją dalį, moterys dažniau ir intensyviau vairuodamos

pyksta kai susiduria su teisės normas pažeidžiančiu vairavimu ir eismo kliūtimis (Deffenbacher et al., 1994). Tuo tarpu Sullman (2006) teigia, kad moterys labiau negu vyrai pyksta daugumoje vairavimo situacijų. Deffenbacher su bendraautoriais (2001) pateikia požymius, kurie didina tikimybę, kad juos turintis žmogus vairuodamas pyks. Lyties atžvilgiu tai moteris, amžius-jaunystė. Taip pat toks asmuo yra linkęs viršyti greitį, pravažiuoja didesnę „metinį“ atstumą, o vairavimo patirtis yra maža. Kitų tyrimų autoriai, kaip Lonczak su kolegomis (2006), Dula ir Ballard (2003), Dula (2003), Dahlen ir White (2006) vertinandami neigiamų emocijų intensyvumą (susierzinimas ir nusivylimas) bei patiriamo pykčio už vairo lygį, skirtumų tarp lyčių nepastebėjo.

Mizell (1997) išanalizavo žiniasklaidos pranešimus ir policijos ataskaitas apie sąlygotus agresyvaus vairavimo įvykius. Rezultatai parodė, kad vyrams toks elgesys daug būdingesnis negu silpnosios lyties atstovams.

Stradling, Meadows (1999) ir Stradling (2000) savo tyrimais įrodė, kad vyrai ne tik dažniau didina važiavimo greitį, bet ir dažniau nusižengia kelių eismo taisyklėms negu moterys. Daugybė kitų tyrimų patvirtina šias išvadas – pavyzdžiui: Trankle et al. (1990), French et al. (1993), Parker et al. (1995), Furnham, Saipė (1993). Be to, greta greičio viršijimo ir įvairių kitų nusižengimų, vyrai, ypač jaunuoliai, dažniau vairuoja išgėrę negu moterys (Caetano ir Clark, 2000).

Kalbant apie lyties ir amžiaus įtaką vairavimo būdui kaip pavyzdį galima pateikti Lajunen ir Parker (2001) tyrimą, kuriame buvo naudotas tiriamųjų agresyvaus vairavimo savęs įvertinimas. Tarp vyrų agresyvus vairavimas labiausiai būdingas jaunesnio amžiaus tyrimo dalyviams. Tarp moterų amžiaus faktorius nebuvo toks reikšmingas. Taigi agresyvaus vairavimo lygis mažėja didėjant amžiui vyrų imtyje, tačiau to negalima pasakyti apie moteris. Vyresnio amžiaus vairuotojai dažniau būna eismo įvykių kaltininkai negu jaunuoliai, jei lyginama pagal nuvažiuotų mylių skaičių (Dellinger ir kt., 2001).

Tai pat Krahe ir Frenske (2002) patvirtina, kad agresyvus vairavimas būdingiausias jauniems vairuotojams, ypač vyrams.

Shinar (1998) įrodė lyties ir amžiaus įtaką nusivylimui (frustracijai) kelyje, jauni vyrai dažniau reaguodavo agresyviai, jei nusivildavo vairavimo metu.

Kaip matome, mokslininkų susidomėjimas amžiaus ir lyties įtaka agresyviai vairavimui išties didelis. Daugumos tyrimų rezultatai vyrus, ypač jaunuolius, apibrėžia kaip agresyviausius vairuotojus. Be to, šios lyties atstovams daug būdingesnis ir rizikingas vairavimas bei aštrių pojūčių ieškojimas nei moterims. Tuo tarpu moterys vairuodamos dažniau pyksta nei vyrai.

1.3. Subjektyvaus saviveiksmingumo samprata ir tyrimų apžvalga

Kitas klausimas, kuris kyla analizuojant vairavimą – kodėl mes vairuojame? Kokia pagrindinė vairavimo paskirtis? Pirminė vairavimo paskirtis yra norimo tikslo pasiekimas, šiuo

atveju tam – tikro taško pasiekimas. Pažymėtina, kad pačiam vairuojant tikslas pasiekiamas greičiau ir patogesniu būdu, negu pvz., važiuojant autobusu ar taksi. Psichologijoje tikėjimas, kad „aš galiu pasiekti konkretų iškeltą tikslą“ yra vadinamas saviveiksmingumu (angl. self-efficacy). A. Bandura (1995) saviveiksmingumą apibrėžia kaip tikėjimą savo gebėjimais organizuoti ir įvykdyti veiksmus, kurie bus reikalingi išspręsti būsimoms situacijoms. Kitais žodžiais tariant, saviveiksmingumas tai žmogaus tikėjimas sėkmingai išspręsti tam tikras problemas. Psichologijoje dažniausiai nagrinėjamas subjektyvus saviveiksmingumas, tai yra paties asmens subjektyvus savo veiksmingumo vertinimas. Subjektyvus saviveiksmingumas yra apibrėžiamas kaip asmens įsitikinimai dėl savo galimybių pasiekti tokį elgesio ar veiklos efektyvumą, kuris padeda kontroliuoti įvykius, veikiančius asmens gyvenimą. Kitais žodžiais tariant, tai asmens įsitikinimai „kaip gerai aš galiu tai atlikti“ (Zimmerman, Cleary, 2006).

Saviveiksmingumo sąvoka pradėta naudoti psichologijoje nuo 1977 metų, kai A. Bandura paskelbė straipsnį „Saviveiksmingumas: Visa apimančios elgesio pokyčio teorijos link“ (angl. Self-efficacy: toward a Unifying theory of behavioral change). Saviveiksmingumas, arba žmogaus tikėjimas sėkmingai išspręsti situaciją, nulemia, kaip žmogus jaučiasi, ką galvoja, kaip save motyvuoja ir elgiasi. Faktiškai žmonės gali sau išsikelti tikslus ir išskirti tai, ką norėtų pakeisti savo gyvenime. Bet, susidūrus su realybe, tampa aišku, kad viskas ne taip paprasta. Bandura ir kiti nustatė, kad būtent nuo saviveiksmingumo priklauso, ar bus pasiekti užsibrėžti tikslai.

Kadangi saviveiksmingumas tampa reikšmingu mūsų elgsenos veiksmu, svarbu išsiaiškinti, kaip jis formuojasi. Žmogaus įsitikinimai formuojasi dar ankstyvoje vaikystėje, kai vaikas susiduria su įvairiomis patirtimis, užduotimis ir situacijomis. Tačiau saviveiksmingumas nesustoja augęs jaunystėje, jis vystosi gyvenimo eigoje tol, kol žmogus įgyja naujos patirties ir įgūdžių. Remiantis Bandura, yra 4 pagrindiniai saviveiksmingumo šaltiniai: meistriškumo patirtis, socialinis išmokymas, socialinis įtikinimas ir psichologinės reakcijos (Bandura,1994). Kalbant apie kiekvieną saviveiksmingumo šaltinį atskirai, stipriausias efektyvumo jausmas išugdomas, kai žmogus remiasi *meistriškumo patirtimi*. Žmogus, atlikęs tam tikrą veiklą, sėkmingai mokosi iš to ir sustiprina saviveiksmingumo jausmą. Tačiau neigiama patirtis dėl nesėkmingo užduoties atlikimo turi atvirkštinį poveikį saviveiksmingumui– jis susilpnėja. Pavyzdžiui, vairavimo atveju gali būti, kad žmogus sukėlė eismo įvykį persirikiuodamas į kitą eismo juostą– ši neigiama patirtis gali suformuoti žemą saviveiksmingumą, todėl kiekvieną kartą atlikdamas šį veiksmą ateityje, žmogus bijos ir nepasitikės savimi. Galimybė matyti žmones sėkmingai išsprendžiančius užduotis– tai kitas svarbus saviveiksmingumo šaltinis- *socialinis išmokymas*. Kai asmuo suvokia esantis panašus į stebimą asmenį, jis priskiria sau tas pačias savybes, o tai reiškia, kad jam taip pat gali pasisekti pasiekti norimą tikslą. Pavyzdžiui, asmuo matantis savo draugą gerai „besiparkuojantį“, tiki, kad jam tai irgi pavyks. Tuo tarpu, *socialinis įtikinimas* remiasi galimu žmonių tikėjimu, kad jie turi

reikiamų gebėjimų pasiekti norimą tikslą. Išgirstas žodinis paskatinimas padeda žmonėms įveikti nepasitikėjimą savimi ir tuo pačiu labiau susikoncentruoti ties atliekama veikla. Išgirsti pagyrimo žodžiai skatina dar labiau stengtis. Ketvirtasis saviveiksmingumo šaltinis- *psichologinės reakcijos*, apima atsakus ir emocines reakcijas. Nuotaikos, emocinės būklės, fizinės reakcijos ir streso lygiai gali įtakoti, kiek asmuo pasitiki savo sugebėjimais tam tikrose situacijose. Žmogus, kuris labai jaudinasi vairuodamas mieste gali įgyti žemą saviveiksmingumą ir ateityje nepasitikės savo sugebėjimu vairuoti intensyvaus eismo sąlygomis.

Bandura (1994), išsamiai ištyręs saviveiksmingumo reiškinių, teigia, kad gyvenimo eigoje šis konstruktas visą laiką tobulinamas. Kiekvienas amžiaus tarpsnis turi savas užduotis ir žmogus atlikdamas šias užduotis, lavina saviveiksmingumą. Gimęs vaikas neturi „aš“ jausmo. Palaipsniui reaguodamas į aplinką jis suvokia galintis valdyti įvykius, kas leidžia jam suprasti, kad būtent nuo jo pastangų priklauso situacijos rezultatas. O tai jau saviveiksmingumo pradmenys. Mokykloje savo saviveiksmingumą vaikai išbando mokydami, o suaugę lavina sprenddami darbo, šeimos ir kitų gyvenimo sferų problemas. Vyresniame amžiuje per gyvenimą sukaupia patirtis kompensuoja netektis kitose sferose.

Taigi per visą gyvenimą sprendami įvairias situacijas mes laviname savo saviveiksmingumą, todėl vieni išsiugdo aukštą, kiti žemą saviveiksmingumą. Svarbu pabrėžti, kad saviveiksmingumas dažniausiai suprantamas ne kaip bendras konstruktas, o kaip daugiakomponentinis reiškinys, kuris apibrėžia kiekvieną veiklą atskirai (Zimmerman, Cleary, 2006). Pavyzdžiui, vieni žmonės turi aukštą saviveiksmingumą akademiniuose, kiti sporto pasiekimuose ir pan.. Nuo rezultato priklauso, kaip žmogus sugeba susidoroti su užduotimis. Žmonės, pasižymintys aukštu saviveiksmingumu, problemas reikalaujančias iššūkio, mato kaip užduotį, kurią reikia valdyti, todėl labiau įsitraukia į veiklą, labiau prisiriša prie savo interesų ir veiklos, o taip pat greičiau atsigauna po patirtų nusivylimų ir nesėkmių. Tuo tarpu žmonės, kuriems būdingas žemas saviveiksmingumo lygis, vengia iššūkių, sunkias užduotis ir situacijas priskiria ne savo jėgoms, susikoncentruoja ties asmeninėmis silpnybėmis ir nesėkmėmis, labai greitai praranda pasitikėjimą savo sugebėjimais (Bandura, 1994). Taigi gyvenimo tikslų pasiekimas didele dalimi priklauso nuo išugdyto saviveiksmingumo.

Per paskutiniuosius du dešimtmečius saviveiksmingumo konstruktas plačiai paplito psichologiniuose tyrimuose. Jis buvo sėkmingai pritaikytas daugelyje sričių, tokių kaip socialiniai įgūdžiai, skausmo terapija, astmos tyrimai, rūkymo metimas, sportas, karjeros planavimas, pardavimų realizavimas, asmenų, patyrusių širdies smūgį reabilitacija, motyvacijos ir ugdymo tyrimai (Bandura, 1986, 1988, 1993, 1994). Studijų rezultatai patvirtina, kad aukštas saviveiksmingumas padeda žmonėms sėkmingai išspręsti gyvenimo situacijas.

Taip pat intensyviai tyrinėjamos yra ir saviveiksmingumo bei agresijos sąsajos. Daugumos tyrimų rezultatai rodo, kad žmonės, kuriems būdingas aukštas saviveiksmingumas yra mažiau agresyvūs. Pavyzdžiui Willemso (2008) studijos rezultatai parodė neigiamą ryšį tarp saviveiksmingumo ir agresijos. Tai reiškia, kad asmenys, labiau pasitikintys savo sugebėjimais pasiekti užsibrėžtą tikslą, frustracinėse situacijose išreikš mažiau agresijos. Orpin (1999) taip pat patvirtino, kad į agresiją linkę žmonės mažiau pasitiki savo sugebėjimu konfliktą išspręsti be smurto. Taigi žemu saviveiksmingumu pasižymintys žmonės yra labiau linkę į agresyvių elgesį. Kadangi pyktis yra agresijos sudėtinė dalis, svarbu išsiaiškinti, kaip saviveiksmingumas įtakoja polinkį pykti. Mes pykstam dėl to, kad pasitikime savimi ir galime išreikšti išgyvenamus jausmus, o gal atvirkščiai, nepasitikime savo sugebėjimu sėkmingais išspręsti problemas ir dėl to pykstam. Mokslininkai teigia, kad pyktis glaudžiai susijęs su dominavimu (Stevens, Price, 1996). Dar mūsų protėviai išreikšdavo pyktį, norėdami išgąsdinti priešininką ar pabrėžti savo jėgą, galią. Šiais laikais pyktis dažnai siejamas su dominavimu. Žmogus pyksta norėdamas įtakoti kito žmogaus elgesį, norėdamas pasijusti viršesnis. Izard (1991) nuomone, pyktis susijęs su stiprybės ir pasitikėjimo savimi jausmu. Strachan ir Dutton (1992) tyrimo rezultatai parodė, kad tiriamieji, atsidūrę mažai kontroliuojamoje eksperimentinėje situacijoje, buvo piktesni negu tie asmenys, kurie turėjo galimybę kontroliuoti eksperimento eigą. Įdomu tai, jog žemos kontrolės situacijoje aukščiausi tiriamųjų pykčio įverčiai buvo stebimi, kai priešininkas – kitos lyties atstovas. Šio tyrimo išvados skelbė, kad pyktis tai – bejėgiškumo ir žemo saviveiksmingumo rezultatas. Tai patvirtino ir DiGiuseppe ir Froh (2002) tyrimas. Nustatyta, kad žmonės, norintys demonstruoti savo galią, pranašumą, pasižymi stipresniu pykčiu ir žemesniu saviveiksmingumu. Taigi analizuodami šią informaciją, mes nustatėme neigiamą ryšį tarp pykčio ir saviveiksmingumo. Žmonės, kuriems būdingas žemas saviveiksmingumas įvairiose gyvenimo situacijose linkę labiau pykti negu tie, kurių saviveiksmingumas yra aukštesnis.

Tuo tarpu Marchetti 2006 (cit pgl. DiGiuseppe, Tafrate, 2007) teigia, kad būtent aukštu saviveiksmingumu pasižymintys žmonės labiau pyksta. Bet tai yra ne dėl to, kad jie labiau pyksta, o dėl to, kad nebijo parodyti savo emocijų. Žemo saviveiksmingumo žmonės mažiau pasitiki savimi ir todėl sulaiko pyktį savyje, bet tai nereiškia, kad jie nepyksta arba pyksta mažiau. Marchetti, 2006 (cit pgl. DiGiuseppe, Tafrate, 2007) atliktame tyrime aukštas paauglių saviveiksmingumas siejosi su fizine agresija, bet ne su kitais pykčio išreiškimo būdais. Taigi asmenys pasižymintys žemu saviveiksmingumu, pyktį sulaiko savyje, bet pasitaikius progai, siekdami keršto, šį sukauptą jausmą išreiškia. Žmonės, kurie pyktį užsklendžia savyje, ir toliau pyksta, bet to neparodo, nes bijo neigiamos kitų reakcijos ir atstūmimo. Jeigu jų saviveiksmingumas būtų aukštas, jie labiau pasitikėtų savo jėgomis, sugebėjimais susitarti su kitais, todėl pyktis būtų mažiau sulaikomas savyje. Kitais atvejais aiškinama, kad saviveiksmingumas nebūtinai turi įtakoti būtent pyktį. Daugeliui žmonių

aukštas saviveiksmingumas skatina įsipareigojimo ir pasiryžimo jausmo pasireiškimą. Jie žino, kad nugalės problemas ir sutelks visas savo jėgas tam tikslui. Taigi tokiais atvejais aukštas saviveiksmingumas sukelia įsipareigojimo, pasitikėjimo ir pasiaukojimo jausmą, bet ne pyktį.

Apibendrinat pykčio ir saviveiksmingumo sąsajas, literatūros analizė atskleidė, kad daugumos tyrimų rezultatai teigia, jog žmonės pasižymintys žemu saviveiksmingumu, linkę pykti labiau negu aukšto saviveiksmingumo asmenys. Pykstama, nes tokiu būdu norima parodyti savo galią. Tuo tarpu žmonės, kuriems būdingas aukštas saviveiksmingumas labiau pasitiki savo sugebėjimais pasiekti užsibrėžtą tikslą, todėl reaguoja ramiai.

Tačiau apie tai, kaip saviveiksmingumas veikia vairavimą, tyrimų rasta labai mažai. Žinoma, kad saviveiksmingumas buvo ištirtas tarp vyresnio amžiaus vairuotojų, kurių žemas saviveiksmingumas siejosi su retesniu ir trumpesniu vairavimu, taip pat su dažnesniais kelių taisyklių pažeidimais. Taip pat buvo palygintas žmonių, patyrusių širdies smūgį ir jo nepatyrusių vairavimo saviveiksmingumas. Rezultatai parodė, kad sveikų žmonių vairavimo saviveiksmingumas yra aukštesnis, negu patyrusių širdies smūgį (George et al., 2007).

Analizuojant saviveiksmingumo demografinius skirtumus, duomenų, susijusių su vairavimu, nepavyko rasti. Bet kitų sričių tyrimų rezultatai labai priešaringi. Pavyzdžiui, vaikų imtyje berniukų bendras saviveiksmingumas didesnis negu mergaičių (Muris, 2001). Banduros ir jo kolegų (1999) tyrimo rezultatai dėl akademinio saviveiksmingumo visai priešingi – mergaitės surinko aukštesnius balus nei berniukai. Tuo tarpu Wettersten su bendraautorais (2004) (cit. pgl. Willemse, 2008) jokių lyties skirtumų neatrado. Jei kelsime klausimą, kuriame amžiuje saviveiksmingumas yra aukščiausias, Bandura (1994) atsako, kad aiškių amžiaus skirtumų nerasta. Taigi galime kelti prielaidą, kad tai, kaip vairavimo saviveiksmingumas priklauso nuo amžiaus ir lyties, nėra žinoma.

Apibendrinant galima pastebėti jog, saviveiksmingumo duomenys apie vairavimą yra iš ties menki. Tikimės, kad mūsų tyrimas padės praplėsti šią sritį, taip pat padės daugiau sužinoti apie Lietuvos vairuotojų vairavimo ypatumus.

1.4. Tyrimo problema, tikslas, uždaviniai

Apibendrinant aukščiau pateiktus duomenis, agresyvus vairavimas šiuolaikinėje visuomenėje yra didelė ir rimta problema. Didėjant automobilių kiekiui didėja šios problemos mastai. Būtent todėl jau kelis dešimtmečius psichologai domisi agresyviu vairavimu, bando išsiaiškinti jo priežastis, pasekmes ir šalutinius veiksnius.

Teorinėje darbo dalyje mes trumpai išanalizavome pagrindines agresyvaus vairavimo priežastis, taip pat jo sąsajas su saviveiksmingumu. Aptarėme, kaip mokslininkai aiškina minėtų konstrukto įtaką vairavimui. Informacijos apie vairavimo agresyvumą ir pyktį yra žymiai daugiau negu apie vairavimo saviveiksmingumą, todėl tikimasi gauti reikšmingų ir taip reikalingų duomenų.

Taip pat aptarėme lyties ir amžiaus skirtumus išreiškiamos agresijos, patiriamo pykčio ir saviveiksmingumo lygio atžvilgiu.

Tikimės, kad praplėsim taip daug tyrinėtą užsienyje ir labai mažai Lietuvoje problemišką agresyvaus vairavimo temą. Išsiaiškinsime, kaip mūsų vairuotojų elgesį įtakoja pyktis ir saviveiksmingumo lygis.

Mūsų tyrimo **tikslas** yra išanalizuoti Lietuvos vairuotojų agresyvumo lygį ir jo sąsajas su saviveiksmingumu .

Šiame darbe kėlėme tokius **uždavinius**:

- palyginti vairuotojų, pasižyminčių aukštesniu ir žemesniu agresijos lygiu, už vairo patiriamą pyktį
- palyginti saviveiksmingumą vairuotojų, pasižyminčių aukštesniu ir žemesniu agresijos lygiu, vairavimo situacijoje
- palyginti vairuotojų, pasižyminčių aukštesniu ir žemesniu saviveiksmingumu, patiriamą pyktį už vairo
- palyginti vyrų ir moterų agresijos lygį
- palyginti vyrų ir moterų polinkį pykti už vairo
- palyginti vyrų ir moterų vairavimo saviveiksmingumą

Darbe keliamos **hipotezės**:

1. Vairuotojams, pasižymintiems aukštesniu agresijos lygiu, yra būdingas žemesnis saviveiksmingumo lygis negu į agresiją nelinkusiems vairuotojams.
2. Vairuotojai, pasižymintys žemesniu saviveiksmingumu, yra labiau linkę pykti už vairo negu aukštesnio saviveiksmingumo vairuotojai .
3. Vyrai vairuotojai pasižymi aukštesniu agresijos lygiu negu vairuotojos moterys.
4. Moterys vairuotojos yra labiau linkusios pykti už vairo negu vairuotojai vyrai.
5. Vyrai vairuotojai pasižymi aukštesniu saviveiksmingumu nei moterys vairuotojos.

2. METODIKA

2.1. Tyrimo dalyviai

Šiame tyrime dalyvavo 196 tiriamieji: 96 moterys (49 proc.) ir 100 vyrų (51 proc.). Tiriamieji - tai patogiosios atrankos metodu parinkti asmenys, kurie turi vairuotojo pažymėjimą ir aktyviai vairuoja, nes šiame darbe yra analizuojami vairavimo ypatumai. Tiriamųjų amžius svyruoja nuo 18 iki 74 metų ($M=36,46$, $SD=11,98$). Visų tiriamųjų amžiaus pasiskirstymas atitinka normalųjį skirstinį.

Buvo nuspręsta padalyti tiriamuosius į 3 amžiaus grupes, būtent: 18-25 metų, 26-49 metų ir 50 metų ir daugiau, remiantis literatūra (Krahe ir Frenske, 2002) ir LR dėl transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymu (Valstybės žinios, 2007-06-02, Nr. 61-2340). Išsamios grupių charakteristikos yra pateikiamos 2 priede.

2.2. Užduočių ir įvertinimo būdai

2.2.1. Anketa

Anketa buvo sudaryta norint surinkti demografinę tiriamųjų informaciją ir informaciją apie vairavimo ypatumus. Klausimai apėmė tiriamųjų amžių, lytį, teorinio ir aktyvaus vairavimo stažą, mašinos pagaminimo datą, variklio darbinį tūrį, vairavimo dažnumą, pasitikėjimą savimi vairuojant, elgesį, kai vairavimo metu suskamba mobilusis telefonas, saugos diržų užsisegimo ir greičio viršijimo charakteristikas, elgesį, privažiavus mirksintį žaliąjį šviesoforo signalą ir patirtus autoįvykius.

2.2.2. Psichologinės skalės ir klausimynai

Tiriamųjų buvo prašoma užpildyti 3 psichometrines skales, kurių tikslas buvo išmatuoti vairuotojo agresijos lygį, pyktį už vairo ir saviveiksmingumą vairavimo situacijoje. Pagrindinės skalių charakteristikos:

2.2.2.1 .A. H. Busso ir M. Perry „Agresijos klausimynas“

A.H. Busso ir M. Perry „Agresijos klausimynas“ (angl. The Buss - Perry Aggression Questionnaire (sutr. AQ)) sukurtas 1992 metais. Klausimyną sudaro 29 teiginiai, kurio vidinis patikimumas yra 0,89 (Buss, Perry, 1992). Skalės patikimumas mūsų tiriamųjų imtyje Cronbach $\alpha = 0,85$. Klausimyno autoriai, atlikę faktorinę analizę, išskyrė 4 subskales (1 lentelė):

1 lentelė. Agresijos klausimyno subskalės ir patikimumo įverčiai

Subskalės pavadinimas	Teiginio pavyzdys	Literatūroje nurodomas patikimumas*	Mūsų patikimumas
Fizinė agresija	Yra žmonių, kuriems keliu baime	0,85	0,71
Verbalinė agresija	Pastebiu, kad dažnai nesutinku su kitų žmonių nuomone	0,72	0,53
Pyktis	Kai kurie draugai mano, kad aš esu karštakošis	0,83	0,67
Priešiškumas	Kartais mane graužia pavydas	0,77	0,70

*Buss, Perry (1992)

Žemas verbalinės skalės patikimumas gali būti aiškinamas mažu klausimų skaičiumi.

Kiekvienas klausimyno teiginys turėjo būti vertinamas Likerto tipo skalėje nuo 1 (ne, visiškai man nebūdinga) iki 5 (taip, visiškai man būdinga), atitinkamai didesnis įvertis rodo labiau išreikštą agresyvumą.

2.2.2.2. Vairavimo pykčio skalė

Vairavimo pykčio skalė (angl. Driving Anger Scale (sutr. DAS)) buvo sukurta 1994 metais Deffenbacher, Oetting ir Lynch. Pyktis yra viena iš dažniausių vairuotojo reakcijų į įvairius įvykius kelyje. Ši skalė matuoja vairuotojo pykčio lygį, priklausomai nuo situacijos, kurioje jis atsidūrė. Klausimynas susideda iš 33 teiginių, kurio bendras patikimumas Cronbacho aplha 0,87 (Sullman, 2008). Šie teiginiai buvo suskirstyti į 6 faktorius, subskalių patikimumas, Cronbacho alpha varijuoja nuo 0,78 iki 0,89. Mūsų imtyje skalės faktorių pavadinimai, pagrindinės charakteristikos ir patikimumas:

1. Nemandagumas (nurodo tokį kito vairuotojo elgesį, kuris dažniausiai yra tyčinis ir sudaro didelį diskomfortą jums būnant už vairo), pvz.: „kažkas važiuoja labai arti jūsų užpakalinio bamperio“, Cronbacho alpha yra 0,85.
2. Eismo/ transporto kliūtys (apima kliūtis, kurias sudaro kitų transporto priemonių netvarkingumas arba pokyčiai kelyje), pvz.: „jūs netikėtai susiduriate su kelio darbais ir aplinkkeliais“, Cronbacho alpha- 0,85
3. Priešiški/nedraugiški gestai (apima kito vairuotojo reakciją į tai, kaip jus vairuojate), pvz.: „kažkas jums šaukia dėl jūsų vairavimo“, Cronbacho alpha- 0,91.

4. Lėtas važiavimas (nurodo jūsų reakciją į kito vairuotojo lėtą važiavimą), pvz.: „kažkas lėtai parkuojasi ir sulaiko eismą“, Cronbacho alpha- 0,87.
5. Policijos buvimas (nurodo, kaip žmogus reaguoja į policijos ar kontrolės buvimą), pvz.: „jūs pravažiuojate greičio matuoklį“, Cronbacho alpha- 0,81.
6. Pažeidžiantis teisės normas vairavimas (nurodo, kaip jus reagujete į vairuotoją, kuris pažeidžia teisės normas), pvz.: „kažkas laviruoja tarp mašinų“, Cronbacho alpha- 0,79.

Šios skalės kiekvienas teiginys vertinamas 5 balų Likerto skalėje, kur 1 reiškia „visiškai nesukeltų pykčio“ ir 5 – „labai stipriai sukeltų pyktį“, kur aukštesnis įvertis reiškia stipresnį pyktį esant už vairo. Bendras mūsų skalės patikimumas, Cronbacho alpha yra 0,93.

2.2.2.3. Saviveiksmingumo skalė

Adelaidės vairavimo saviveiksmingumo skalė (angl. Adelaide Driving Self-Efficacy Scale (sutr. ADSES)) paskelbė George, Clark ir Crotty (2007). Skalė matuoja saviveiksmingumo lygį įvairiose vairavimo situacijose, kur saviveiksmingumas reiškia žmogaus tikėjimą, kad jis savo sugebėjimų dėka gali pasiekti tam tikrą tikslą. Skalė sudaryta iš 12 klausimų. Cronbacho alpha yra 0,98. Mūsų imtyje skalės Cronbach alpha – 0,90.

Skalę sudaro Likerto tipo teiginiai, kuriuos įvertinti reikia nuo 0 iki 10, kur 0 reiškia „visai nepasitikiu savimi vairuojant“ ir 10 reiškia „visiškai pasitikiu savimi vairuojant“. Buvo pateikiami teiginiai tokie kaip; „Vairavimas jūsų vietinėje teritorijoje“, „Vairavimas naktį“, „Parelinis parkavimas“ ir pan.. Kuo didesnis šios skalės vertinimas, tuo aukštesnis tiriamojo saviveiksmingumas.

2.3. Tyrimo eiga

Paruošus klausimyną, anketos buvo dalijamos individualiai arba siunčiamos elektroniniu paštu. Tiriamųjų buvo prašoma užpildyti klausimyną. Surinkti duomenys buvo analizuojami ir aprašomi jų rezultatai.

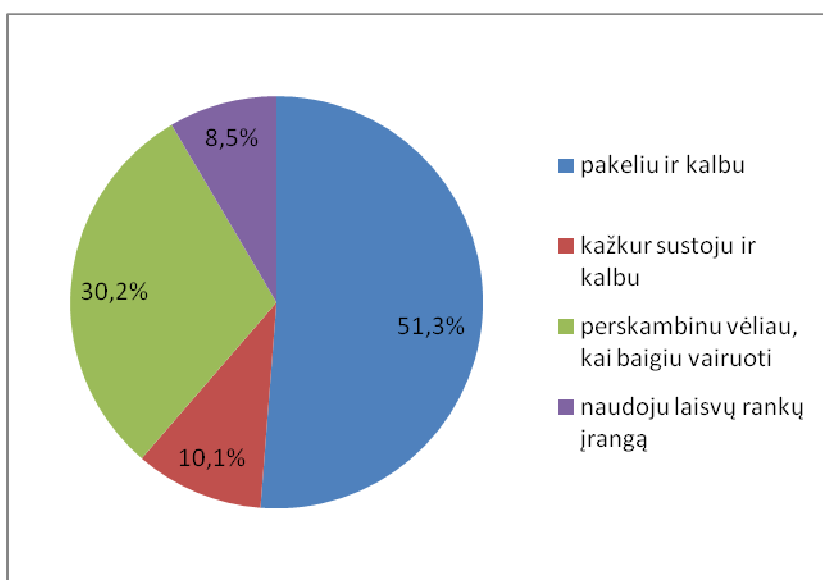
Skaičiavimai atlikti SPSS for Windows 18.0 programa

3. TYRIMO REZULTATAI

3.1. Tyrimo rezultatų aprašomoji statistika

Tyrimo rezultatai rodo, kad aktyvaus vairavimo stažas svyravo nuo 1 iki 42 metų ($M=11,68$, $SD=9,75$), o atsakymai į klausimą: “Kiek metų turite vairuotojo pažymėjimą?” svyravo nuo 1 iki 46 metų ($M=13,17$, $SD=9,98$). Analizuojant vairavimo dažnumą, daugiau nei pusė vairuotojų ($N=107$, 55 proc.) vairuoja kasdien, 12 proc. ($N=24$) kelis kartus per savaitę, likusius procentus sudaro vairavimas kelis kartus per mėnesį, per metus arba šiuo metu nevairuoja.

1 paveikslėlyje pavaizduotas vairuotojų, dalyvavusių mūsų tyrime, elgesys suskambėjus mobiliam telefonui vairavimo metu. Kaip matome, pusė respondentų atsiliepia ir kalba ($N=97$), trečdalis ($N=57$) perskambina vėliau, kai baigia vairuoti. Likusioji dalis kažkur sustoja ir kalbasi arba naudoja laisvų rankų įrangą.



1 pav. Tiriamųjų elgesys suskambėjus mobiliam telefonui vairavimo metu

Kalbant apie greičio viršijimą, 40 proc. vairuotojų ($N=78$) viršija iki 10 km/val, pusė ištirtų vairuotojų ($N=96$, 50 proc.) viršija greitį nuo 10 iki 19 km/val., o likusioji tiriamųjų dalis viršija 20 km/val ir daugiau.

Analizuojant vairuotojų elgesį pravažiavus mirksintį žaliajį šviesoforo signalą, daugiau nei pusė ($N=102$, 52 proc.) lėtina greitį ir sustoja, didina greitį ir pervažiuoja sankryžą 35 proc. ($N=68$), o likę šio tyrimo vairuotojai pervažiuoja sankryžą tuo pačiu greičiu, kaip ir važiavo prieš tai.

Išsami informacija apie šio tyrimo rezultatų aprašomąją statistiką pateikiama 3 priede.

3.2. Agresijos klausimyno rezultatai

2 lentelė. Agresijos klausimyno ir jo subskalių pagrindinės charakteristikos

	N	Vidurkis	SD
Bendri AQ rodikliai	194	2,55	0,52
Subskalių rodikliai:			
Fizinė agresija	194	2,13	0,68
Verbalinė agresija	194	3,05	0,68
Pyktis	194	2,41	0,72
Priešiškumas	194	2,59	0,68

3.2.1. Agresijos klausimyno ir jo subskalių lyties bei amžiaus skirtumai

Tiriamųjų amžiaus charakteristikos įvertinant agresyvumo lygį pateikiamos 3 lentelėje, kaip matome vidurkiai yra apytikriai lygūs, todėl statistiškai reikšmingo skirtumo pritaikius Anovos kriterijų negavome ($p>0,05$).

3 lentelė. Agresijos klausimyno įverčiai trijose amžiaus grupėse

	Vidurkis	SD	F	p
Respondentai 18-25 metų	2,63	0,45	0,82	0,442
Respondentai 26-49 metų	2,50	0,55		
Respondentai 50 metų ir daugiau	2,54	0,43		

Bendras agresijos klausimyno įvertis ir jo subskalių įverčių rezultatai trijose amžiaus grupėse vyrų ir moterų imtyse pristatomi 4 priede 4 lentelėje. Pritaikius Anovos kriterijų statistiškai reikšmingų skirtumų negauta ($p>0,05$).

4 lentelėje matome, kad vertinant bendrą vairuotojų agresyvumą, skirtumas tarp lyčių yra statistiškai reikšmingas. Tuo tarpu jei suskaidysime į faktorius, (t.y. fizinė agresija, verbalinė agresija, pyktis ir priešiškumas), tai vyrų įverčiai yra statistiškai reikšmingai aukštesni negu moterų fizinės agresijos atveju, o verbalinės agresijos, pyktčio ir priešiškumo atveju statistiškai reikšmingų skirtumų neatrasta. Taigi, pritaikę Stjudento t kriterijų dviem nepriklausomoms imtims, gavome, kad vyrai vairuotojai pasižymi aukštesniu agresijos lygiu negu vairuotojos moterys.

4 lentelė. Agresijos klausimyno ir jo subskalių skirtumai tarp lyčių

	Lytis	Vidurkis	SD	F	t	p
Bendri AQ įverčiai	v	2,62	0,51	0,25	-2,01	0,046
	m	2,46	0,52			
Fizinė agresija	v	2,33	0,68	0,57	-4,22	0,000
	m	1,93	0,62			
Verbalinė agresija	v	2,97	0,68	0,28	-1,57	0,119
	m	3,13	0,68			
Pyktis	v	2,41	0,75	0,8	-0,13	0,894
	m	2,40	0,69			
Priešiškumas	v	2,61	0,65	0,31	-0,48	0,633
	m	2,57	0,71			

3.3. Vairavimo pykčio skalės rezultatai

5 lentelė. Vairavimo pykčio skalės ir vairavimo pykčio skalės subskalių pagrindinės charakteristikos

	N	Vidurkis	SD
Bendri DAS rodikliai	196	2,54	0,62
Subskalių rodikliai:			
Nemandagumas	196	3,16	0,76
Eismo/transporto kliūtys	196	2,62	0,80
Nedraugiški gestai	196	2,82	1,21
Lėtas važiavimas	196	2,42	0,82
Policijos buvimas	196	1,90	0,87
Pažeidžiantis teisės normas važiavimas	196	2,32	0,93

3.3.1. Vairavimo pykčio skalės ir skalės subskalių įverčių skirtumai priklausomai nuo amžiaus ir lyties

Respondentų vairavimo pykčio įverčiai trijose amžiaus grupėse atsispindi 6 lentelėje. Kaip matome, daugiausiai pyktį už vairo patiria jauniausioji amžiaus grupė, o mažiausiai - vidutinė amžiaus grupė. Pritaikius Anovos statistinį modelį skirtumai yra statistiškai reikšmingi, nes $p < 0,01$.

6 lentelė. Vairavimo pykčio skalės įverčiai trijose amžiaus grupėse

	Vidurkis	SD	F	p
Respondentai 18-25 metų	2,76	0,66	6,36	0,002
Respondentai 26-49 metų	2,41	0,56		
Respondentai 50 metų ir daugiau	2,66	0,68		

Analizuojant lyties skirtumus, vairavimo pykčio įverčius gavome apytikriai lygius. Vyrai ($M=2,55$, $SD=0,66$), moterys ($M=2,63$, $SD=0,59$), taigi Stjudento t kriterijus dviem nepriklausomoms imtims statistiškai reikšmingų skirtumų ($F=1,34$, $t=0,30$, $p=0,767$) neparodė.

Analizuojant DAS subskalių skirtumus tarp trijų amžiaus grupių (taikytas buvo Anovos kriterijus) (5 priedas, 7 lentelė), matome, kad labiausiai linkę pykti už vairo yra jauniausieji vairuotojai, t.y. nuo 18 iki 25 metų. Juos labiausiai pykdo kitų eismo dalyvių nemandagus elgesys ir rodomi priešiški gestai, o taip pat atsirandančios eismo kliūtys. Tuo tarpu mažiausiai neigiamos reakcijos šie faktoriai sukelia tarp vidutinės amžiaus grupės vairuotojų.

Kalbant apie pažeidžiantį teisės normas važiavimą, dėl tokio vairuotojų elgesio labiausiai pyksta vyriausi tiriamieji, t.y. 50 metų ir daugiau, o ramiausiai reaguoja jauniausioji vairuotojų amžiaus grupė.

Vertinant vairavimo pykčio skalės įverčių ir jos subskalių įverčių skirtumus trijose amžiaus grupėse vyrų ir moterų imtyse, pritaikius Anovos kriterijų (5 priedas, 6 lentelė) bendras vairavimo pykčio skalės įvertis statistiškai reikšmingai skiriasi moterų imtyje trijose amžiaus grupėse. Labiausiai pyksta už vairo vyriausioji vairuotojų grupė, tuo tarpu mažiausiai pykti linkusios už vairo yra moterų vidutinės amžiaus grupės vairuotojos. Vyrų imtyje statistiškai reikšmingų skirtumų neaptikta. Nemandagumo ir eismo/transporto kliūčių subskalėse statistiškai reikšmingi skirtumai gauti vyrų ir moterų imtyse. Jauniausieji abiejų lyčių vairuotojai labiausiai linkę pykti dėl kitų eismo dalyvių nemandagaus elgesio kelyje. Ramiausiai reaguoja vyriausioji amžiaus grupė vyrų imtyje, o vidutinės amžiaus grupės vairuotojai moterų imtyje.

Eismo/transporto kliūčių subskalės atveju vyrų imtyje labiausiai pyksta jauniausieji vairuotojai, moterų imtyje- vyriausieji. Ramiausiai reaguoja abiejų lyčių vidutinės amžiaus grupės tiriamieji. Nedraugiškų gestų ir pažeidžiančio teisės normas vairavimo subskalėse gauti skirtumai tik moterų imtyje. Jauniausios vairuotojos pyksta labiausiai dėl to, kad joms rodomi nedraugiški gestai, o vyriausios vairuotojos labiausiai pyksta dėl kitų eismo dalyvių pažeidžiančio teisės normas vairavimo. Į nedraugiškus gestus ramiausiai reaguoja vidutinės amžiaus grupės vairuotojos, o į pažeidžiantį teisės normas vairavimą- jauniausios amžiaus grupės vairuotojos.

3.4. Saviveiksmingumo skalės rezultatai

Mūsų tyrimo imties saviveiksmingumo skalės vidutinis įvertis yra 8,48 (SD=1,19).

Patikrinus saviveiksmingumo įverčius trijose amžiaus grupėse, gauti rezultatai yra beveik vienodi. Jauniausioji grupė (M=8,29, SD=1,10), vidutinė (M=8,59, SD=1,19) ir vyriausioji (M=8,37, SD=1,33). Todėl Anovos statistinis kriterijus nepažymėjo statistiškai reikšmingų skirtumų (F=1,21, p=0,302).

Įvertinus saviveiksmingumo skirtumus trijose amžiaus grupėse vyrų ir moterų imtyse atskirai statistiškai reikšmingų skirtumų negauta (p >0,05), (6 priedas). Taikytas buvo Anovos kriterijus.

Tuo tarpu skirtumai tarp vyrų ir moterų bendro saviveiksmingumo yra akivaizdūs. Stjudento t kriterijaus dviem nepriklausomoms imtims rezultatai parodė, kad vyrų saviveiksmingumas vairuojant (M=8,99, SD=0,76) yra aukštesnis negu moterų (M=7,95, SD=1,33), (F=22,00, t=6,68, p=0,000). Taigi vyrai labiau pasitiki savo gebėjimu pasiekti užsibrėžtą tikslą vairavimo situacijoje negu moterys.

3.5. Agresijos klausimyno, vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalių tarpusavio sąsajos bei koreliacijos su anketiniais duomenimis

Pagal pateiktas koreliacijas (Spearman rho koeficientas) 7 lentelėje matome, kad agresijos klausimyno rezultatai teigiamai koreliuoja su vairavimo pykčio skalės rezultatais . Taigi agresyvumu pasižymintys vairuotojai linkę labiau pykti už vairo. O tie vairuotojai, kurie labiau pasitiki savo gebėjimais pasiekti užsibrėžtą tikslą vairavimo situacijoje, tokiomis aplinkybėmis supyksta rečiau.

7 lentelė. Agresijos klausimyno, DAS ir saviveiksmingumo skalių tarpusavio sąsajos

	AQ	DAS	SS
AQ	*	,382**	-,059
DAS		*	-,219**

AQ- bendras agresijos klausimyno įvertis

SS- bendras saviveiksmingumo skalės įvertis

DAS – bendras vairavimo pykčio skalės įvertis

** koreliacija reikšminga, esant 0.01 reikšmingumo lygmeniui.

* koreliacija reikšminga, esant 0.05 reikšmingumo lygmeniui.

8 lentelės rezultatai rodo agresijos klausimyno, vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalių koreliacijas su anketiniais duomenimis. Matome, kad agresijos klausimyno įverčiai tiesiogiai siejasi su greičio viršijimu, o tai reiškia, kad agresyvesni vairuotojai labiau linkę didinti greitį. Taip pat agresyvesni vairuotojai rečiau prisisega saugos diržais.

Vairavimo pykčio skalės rezultatai neigiamai koreliuoja su teoriniu ir aktyviu vairavimo stažu ir saugos diržu naudojimu, o tiesioginė koreliacija yra su greičio viršijimu. Tai reiškia, kad vairuotojai, labiau linkę supyksti už vairo, trumpiau turi vairuotojo pažymėjimą ir tuo pačiu trumpiau aktyviai vairuoja. Taip pat rečiau prisiega saugos diržais. Vairuotojai, kurie dažniau pyksta už vairo, dažniau viršija greitį.

Saviveiksmingumo skalės rezultatai teigiamai koreliuoja su teoriniu vairavimo stažu ir aktyviu vairavimo stažu, su variklio darbinio tūriu, vairavimo dažnumu ir pasitikėjimu savimi vairuojant. Tai reiškia, jog kuo labiau žmogus laiko save galinčiu pasiekti tam tikrų tikslų vairavimo situacijoje, tuo jis ilgesnį laiką turi vairuotojo pažymėjimą ir ilgiau aktyviai vairuoja, didesnis jo mašinos variklio darbinis tūris, dažniau vairuoja ir labiau pasitiki savimi už vairo. Tuo tarpu gana silpnas neigiamas ryšys, pastebimas tarp saviveiksmingumo ir saugos diržų naudojimo, gali reikšti, kad kuo vairuotojas labiau pasitiki savo galimybėmis, tuo rečiau užsisiega saugos diržus.

8 lentelė. **Agresijos klausimyno, vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalių korelacijos su anketiniais duomenimis.**

	Vairav. stažas	Aktyv. vairav. stažas	Mašinos pagamin. data	Variklio darbinis tūris	Vairav. dažnis	Pasitik. savimi vairuojant	Saugos diržų naudojimo dažnumas	Greičio viršijimo dažnumas
AQ	-,034	-,016	-,062	,038	,095	,072	-,200**	,183*
DAS	-,164*	-,159*	-,005	-,002	-,004	-,054	-,246**	,317**
SS	,337**	,412**	,093	,150*	,207**	,578**	-,153*	,059

AQ- bendras agresijos klausimyno įvertis

DAS – bendras vairavimo pykčio skalės įvertis

SS- bendras saviveiksmingumo skalės įvertis

** koreliacija reikšminga, esant 0.01 reikšmingumo lygmeniui.

* koreliacija reikšminga, esant 0.05 reikšmingumo lygmeniui

3.5.1. Vyrų ir moterų skirtumai analizuojant ryšius tarp agresijos klausimyno, vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalių

Rezultatai, pateikti 9 lentelėje (taikytas Spearmano rho koeficientas), rodo beveik vienodas koreliacijas tarp agresijos klausimyno rezultatų ir vairavimo pykčio skalės, moterų nežymiai stipresnis ryšys reiškia, kad agresyvesnės vairuotojos labiau pyksta už vairo. Tuo tarpu vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalių ryšyje matome akivaizdžius lyties skirtumus. Moterų atveju, vairuotojos, kurios labiau linkusios pykti už vairo, mažiau pasitiki savo sugebėjimais pasiekti užsibrėžtą tikslą vairavimo aplinkybėse, o vyrų atveju jokio ryšio nenustatyta.

9 lentelė. Vyrų ir moterų agresijos klausimyno, DAS ir saviveiksmingumo skalių tarpusavio sąsajos

		AQ	DAS	SS
AQ	v	*	,386**	-,135
	m	*	,384**	-,104
DAS	v		*	-,148
	m		*	-,338**

** koreliacija reikšminga, esant 0.01 reikšmingumo lygmeniui.

AQ- bendras agresijos klausimyno įvertis

DAS- bendras vairavimo pykčio skalės įvertis

SS- bendras Saviveiksmingumo skalės įvertis

3.6. Agresijos klausimyno, DAS, saviveiksmingumo skalių sąsajos su eismo įvykiais

Eismo įvykių lentelė (žr. 1 priedą) susideda iš 6 klausimų, skaičiuojant rezultatus eismo įvykiai buvo suskirstyti į dvi kategorijas: įvyko eismo įvykis arba neįvyko per visą vairavimo patirtį. Į pirmą grupę įeina visi patirti eismo įvykiai per vairavimo patirtį, nepriklausomai ar vairuotojas buvo kaltas ar buvo nekaltas dėl eismo įvykio (N=155, 80 proc.), bet pats jame dalyvavo. Antra grupė apima vairuotojus, kurie iš vis nepatyrė jokių eismo įvykių (N=38, 20 proc.).

Norėdami išsiaiškinti ryšį tarp naudojamų šiame tyrime skalių ir eismo įvykių nusprendėme pritaikyti logistinės regresijos modelį. Eismo įvykių atsakymai nėra pasiskirstę pagal normalųjį skirstinį, todėl nuspręsta taikyti būtent logistinę regresiją, kuri nėra jautri išskirtims.

Taigi pritaikius logistinę regresiją (10 lentelė), Nagelkere R kvadratas lygus 0,273. Gauti statistiškai reikšmingi rezultatai rodo, kad agresija už vairo didina eismo įvykio tikimybę, o pyktis už vairo mažina eismo įvykio tikimybę. Tarp saviveiksmingumo skalės statistiškai reikšmingų skirtumų negauta. Tačiau po išskirčių pašalinimo, jų buvo 11, rezultatai gana stipriai pasikeitė. Nagelkere R kvadratas padidėjo iki 0,502. Agresijos klausimyno, vairavimo pykčio skalės ir eismo įvykių ryšiai sustiprėjo. Taip pat atsirado statistiškai reikšmingas ryšys tarp saviveiksmingumo ir eismo įvykių - saviveiksmingumas didina eismo įvykio tikimybę.

Nors skirtumai po išskirčių pašalinimo gana reikšmingi, galima teigti, kad logistinės regresijos modelis tinka. Eismo įvykių rezultatai buvo netolygiai išsibarstę ir pašalinus labiausiai išsiskiriančius atsakymus gauti naudingi ir įdomūs rezultatai.

10 lentelė. Agresijos klausimyno, DAS ir saviveiksmingumo skalių sąsajos su eismo įvykiais
(taikyta Logistinė regresija)

	R ²	R ² *	B	B*	Exp(B)	Exp(B)*	p	p*
AQ	0,273	0,502	2,40	4,35	11,01	77,48	0,000	0,000
DAS			-0,76	-1,34	0,468	0,26	0,030	0,004
SS			0,285	0,42	1,33	1,53	0,072	0,041

*- statistikos charakteristikos gautos po išskirčių pašalinimo

AQ- bendras agresijos klausimyno įvertis

DAS- bendras vairavimo pykčio skalės įvertis

SS- bendras Saviveiksmingumo skalės įvertis

Apibendrinant šio tyrimo rezultatus didesnė dauguma šiame darbe keltų hipotezių pasitvirtino. Prognozavome, kad vairuotojai pasižymintys žemesniu saviveiksmingumu bus labiau linkę pykti už vairo negu aukštesnio saviveiksmingumo vairuotojai ir vairuotojams pasižymintiems aukštesniu agresijos lygiu bus būdingas žemesnis saviveiksmingumo lygis negu į agresiją nelinkusiems vairuotojams. Išanalizavę rezultatus gavome, kad vairuotojai su žemesniu saviveiksmingumo lygiu yra labiau linkę pykti už vairo, negu tie, kurių saviveiksmingumo lygis yra aukštesnis. Tai pat agresyvesni vairuotojai labiau pyksta už vairo, o tarp agresijos ir saviveiksmingumo statistiškai reikšmingų skirtumų negavome.

Kalbant apie lyties skirtumus, vyrai vairuotojai išties pasižymi aukštesniu agresijos lygiu negu moterys vairuotojos. Tačiau, jeigu vertintume kiekvieną subskalę atskirai, tik fizinės agresijos rodikliai yra statistiškai reikšmingai aukštesni vyrų imtyje negu moterų imtyje. Palyginę vyrų ir moterų atsakymus vairavimo pykčio skalėje skirtumų negavome, taigi ši hipotezė nepasitvirtino. Tuo tarpu hipotezė apie vyrų aukštesnį saviveiksmingumą vairavimo situacijose negu moterų tikrai pasitvirtino. Skaičiavimai parodė, kad vyrai vairuotojai savo gebėjimais išspręsti problemą sėkmingai psitiki labiau negu moterys vairuotojos.

4. REZULTATŲ APITARIMAS

4.1. Agresyvaus vairavimo ir saviveiksmingumo aprašomosios charakteristikos

Mūsų tyrimo rezultatai iš esmės patvirtino kitų autorių duomenis (Beck ir Kenneth, 2006; Jacob et al., 2006; Taubman et al., 2004). Agresijos klausimyno, DAS ir saviveiksmingumo skalių įverčiai neigiamai koreliuoja su saugos diržų naudojimu. Tai reiškia, kad vairuotojai, linkę į agresiją, pyktį ir labiau pasitikintys savo sugebėjimu situaciją išspręsti sėkmingai, rečiau užsisega saugos diržus. Literatūroje saugos diržų nenaudojimas priskiriamas prie rizikingo vairavimo, o rizikingai elgtis kelyje būdinga agresyviems, linkusiems pykti ir žemo saviveiksmingumo vairuotojams (Beck ir Kenneth, 2006; Jacob et al., 2006; Taubman et al., 2004).

Autorių darbuose dažnai aptinkama išvada, kuri patvirtino ir mūsų tyrime, kad agresyvūs ir pykti linkę vairuotojai dažniau viršija leistiną greitį (Deffenbacher et al., 2001; Beck ir Kenneth, 2006). Agresyvumas skatina žmogų didinti greitį, nes tai yra vienas iš būdų, kaip galima išreikšti savo būseną ir jausmus. Analizuojant šį klausimą, verta paminėti, kad mūsų tyrime 40 proc. respondentų greitį didina iki 10 km/val, o 50 proc. tiriamųjų, nuo - 10 iki 19 km/val. Greičio viršijimas iki 10 km/val dar nebaudžiamas, bet stipresnio nusižengimo rezultatas- galima pinigine bauda. Kiti rezultatai rodo, kad vairuotojai turintys didesnę vairavimo stažą pasižymi aukštesniu saviveiksmingumu. Visai suprantama - kuo daugiau žmogus lavina kažkokį įgūdį, tuo geriau jam sekasi ir tuo labiau pasitiki savimi atlikdamas tam tikrą veiksmą. Ryšys tarp saviveiksmingumo ir variklio galingumo gali būti aiškinamas tuo, kad vairuotojai su aukštesniu saviveiksmingumu renkasi galingesnes mašinas. Tuo tarpu stipri sąveika yra tarp saviveiksmingumo ir pasitikėjimo savimi vairuojant. Šį ryšį galima aiškinti prisiminus saviveiksmingumo ir pasitikėjimo sąvokų reikšmę. Saviveiksmingumas - tai pasitikėjimas savo sugebėjimais sėkmingai išspręsti situaciją, o pasitikėjimas - tai savigarbos ir saviveiksmingumo kombinacija. Kadangi kalbama apie vairavimo situaciją, saviveiksmingumas ir pasitikėjimas veikia panašiai, saviveiksmingumas yra pasitikėjimo sudėtinė dalis.

Analizuojant mobiliųjų telefonų naudojimą vairavimo metu, rezultatai parodė, kad pusė ištirtų vairuotojų kalba telefonu vairuodami. Tai patvirtina ir neseniai atlikti „if draudimo“ internetinės apklausos rezultatai (Stakauskienė, 2009). Iš 462 respondentų 59 proc. patvirtino, kad kalba mobiliuoju telefonu vairavimo metu, o tik 29 proc. naudoja laisvų rankų įrangą. Mūsų duomenimis, tik 9 proc. naudoja laisvų rankų įrangą. Svarbu pabrėžti, kad tyrimais įrodytas neigiamas kalbėjimo mobiliaisiais telefonais vairavimo metu poveikis. Kalbėjimas telefonu vairuojant didina reakcijos laiką ir protinę apkrovą, o tai sąlygoja didesnę eismo įvykio tikimybę (Zaranka et al., 2009). Taigi vairuotojai, kalbantys mobiliuoju telefonu vairavimo metu, labiau rizikuoja patirti eismo įvykį negu tie, kurie to nedaro.

4.2. Vairuotojų agresyvumas ir saviveiksmingumas bei lyties ir amžiaus skirtumai

Mūsų tirtų vairuotojų agresyvumas labiausiai pasireiškia verbalinės agresijos pavidalu, nes šios agresijos subskalės įverčiai yra aukščiausi. Tikrinant lyties įtaką bendram agresyvumo lygiui gavome statistiškai reikšmingus rezultatus. Taigi hipotezė, kad vyrai vairuotojai pasižymi aukštesniu agresijos lygiu negu vairuotojos moterys pasitvirtino. Tai sutampa su psichologijos literatūroje pateikiamomis išvadomis, kad vyrai vairavimo metu demonstruoja daugiau agresijos negu moterys (Ellison-Potter et al., 2001; Dula, 2003). Tačiau išskaidę agresiją į subskales, gavome, kad vyrai pasižymi aukštesne tik fizine agresija. Fizinės agresijos skirtumus tarp lyčių galima paaiškinti prisiminus tai, jog vyrai pagal prigimtį yra fiziškai stipresni, o daugelyje frustruojančių gyvenimo situacijų fizine agresija jie reaguoja dažniau negu moterys. Taigi duomenys teigiantys apie vyrų vairuotojų didesnę agresyvumą negu moterų sutampa su kitų mokslininkų išvadomis (Garcia-Leon et al., 2002; Krahe, 2001). Taigi mūsų tirti vyrai, palyginus su moterimis, labiau linkę panaudoti smurtą, norėdami apginti savo teises, sunkiau suvaldo savo karštą būdą, dažniau supyksta, kai susiduria su kliūtimi, dažniau nesusivaldo be jokios rimtos priežasties ir pan.

Nors daugumos darbų rezultatai skelbia, kad jauniausi vairuotojai yra agresyviausi, mūsų atveju vidurkių įverčiai tai patvirtino, bet statistinio reikšmingumo negavome ($p > 0,05$) (Krahe ir Fenske, 2002, Ozkan ir Lajunen, 2005). Taigi tiek jauni, tiek vyresnio amžiaus apklausti vairuotojai pasižymi beveik vienodu agresyvumo lygiu.

Apibendrinę šio tyrimo vairuotojų agresyvumo rezultatus, nustatėme, kad vyrų agresyvumas didesnis negu moterų. Tačiau suskaidžius agresiją į keturis faktorius, vyrai vairuotojai pasižymi aukštesniais agresijos įverčiais negu moterys tik fizinės agresijos atveju.

Išskiriant pyktį, kuris kyla dėl įvairių vairavimo situacijų, mūsų tyrimo respondentai labiausiai pyksta dėl nemandagaus kitų vairuotojų elgesio. Pavyzdžiui, kai kažkas padidina greitį, bandant jį aplenkti, kai važiuoja paskui su tolimosiomis šviesomis arba be eilės užima ilgai lauktą parkavimosi vietą ir pan. Tuo tarpu mažiausiai pykdo policijos buvimas, t.y. situacijos, kai policijos pareigūnas sustabdo, kai pravažiuojamas greičio matuoklis, kai policijos mašina važiuoja arti tiriamojo automobilio ir t.t..

Analizuojant šio tyrimo vairuotojų pyktį amžiaus skirtumai yra statistiškai reikšmingi. Labiausiai linkusi pykti už vairo yra jauniausioji vairuotojų grupė - tiriamieji nuo 18 iki 25 metų. Taigi mažiausiai patirties ir vairavimo įgūdžių turintys vairuotojai išreiškia daugiausiai pykčio vairavimo situacijose. Mažiausiai linkusi pykti vidutinė amžiaus grupė, t.y. respondentai nuo 26 iki 49 metų. Vertinant vairuotojų polinkį pykti už vairo atskirai tarp vyrų ir moterų trijose amžiaus grupėse, skirtumus gavome tik tarp moterų. Vyresnės negu 50 metų vairuotojos už vairo labiausiai pyksta, o mažiausiai pyksta 26-49 metų vairuotojos. Tyrėjų duomenys, pateikiami psichologinėje literatūroje yra taip pat prieštaringi. Vieni teigia, kad pyktis tolygiai mažėja su amžiumi (Sullman

et al., 2006, Lajunen et al., 1998). Kiti mokslininkai mano (Parkinson, 2001; Yasak, Esiyok, 2009), kad polinkis pykti už vairo nepriklauso nuo amžiaus. Svarbu pabrėžti, kad pyktis mažėja tolygiai, jei jis vertinamas kaip vienas konstruktas, tuo tarpu jei vertinamos atskyros subskalės, pykčio įverčiai skirtingose amžiaus grupėse keičiasi netolygiai. Pavyzdžiui, policijos buvimo atveju 45-59 metų respondentai pyksta labiau už 30-44 metų respondentus, o nemandagaus vairavimo atveju 45-59 metų respondentai pyksta mažiau negu 60 metų ir vyresni vairuotojai (Sullman et al., 2006). Įvertinę amžiaus skirtumus, tai pat gavome, kad pyktis mažėja tolygiai tik nemandagumo subskalėje, tuo tarpu eismo kliūčių, priešišku gestų ir pažeidžiančio teisės normas vairavimo atvejais labiausiai pyksta jauniausios amžiaus grupės, o mažiausiai - vidutinės amžiaus grupės tiriamieji. Mūsų tyrimo vertinto pykčio už vairo įvertis atskirai tarp vyrų ir moterų imčių trijose amžiaus grupėse taip pat nėra pastovus. Pavyzdžiui, nemandagaus vairavimo atveju jauniausieji abiejų lyčių vairuotojai labiausiai linkę pykti, o ramiausiai reaguoja vyriausios amžiaus grupės respondentai, t.y. 50 metų ir daugiau tiriamieji vyrų imtyje, o moterų imtyje - vidutinės amžiaus grupės vairuotojos (26-49 metų). Tokį išsiskiriantį jaunų vairuotojų polinkį pykti, dėl nemandagaus kitų eismo dalyvių elgesio galima bandyti aiškinti tuo, kad jauni vairuotojai yra dar nepatyrę ir jaučiasi nesaugiai, kai kiti eismo dalyviai elgiasi nemandagiai, todėl iš visų amžiaus kategorijų labiausiai pyksta. Tuo tarpu dėl eismo/transporto kliūčių labiausiai pyksta jauni (18-25 metų) vyrai ir vyriausios amžiaus grupės moterys (50 metų ir daugiau). Ramiausiai reaguoja abiejų lyčių vidutinės amžiaus grupės tiriamieji. Jauniausios vairuotojos labiausiai pyksta dėl to, kad joms rodomi nedraugiški gestai, o vyriausios vairuotojos labiausiai pyksta dėl kitų eismo dalyvių teisės normas pažeidžiančio vairavimo. Į nedraugiškus gestus ramiausiai reaguoja vidutinės amžiaus grupės vairuotojos (26-49 metų), o į teisės normas pažeidžiantį vairavimą - jauniausios amžiaus grupės vairuotojos (18-25 metų). Dėl rodomų nedraugiškų gestų labiausiai pyksta jauniausios vairuotojos. Jos dažniausiai yra nepatyrusios vairuotojos ir nedraugiškų gestų matymas gali labiau pykdyti, nes dar labiau abejojama savo vairavimo sugebėjimas. O dėl teisės normas pažeidžiančio vairavimo labiausiai pykstančios vyriausiojo amžiaus tyrimo dalyvės tikriausiai turi gana ilgą vairavimo stažą, dėl ko gali jaustis pakankamai teisios pykdamos dėl kitų netinkamo elgesio kelyje.

Aukščiau pateiktus rezultatus galima aiškinti skirtingai. Iš vienos pusės, vidutinė amžiaus grupė yra pajėgiausi vairuotojai, nes jau sukaupia vairavimo patirtis, o ir fiziologiškai žmogus yra dar gana pajėgus. Todėl vairuotojas gali ramiau reaguoti į skirtingas eismo situacijas, nes labiau pasitiki savimi. Kita priežastis, kodėl gavome aukštesnius pykčio įverčius vyriausioje amžiaus grupėje negu vidutinėje, galbūt yra tai, jog vyriausioje (50 metų ir daugiau) amžiaus grupėje buvo mažiausiai tiriamųjų ir gal ji pakankamai neatspindi šios amžiaus kategorijos vairuotojų savybių. Vertinant amžiaus skirtumus atskirai tarp vyrų ir moterų, daugiau reikšmingų rezultatų gavome moterų imtyje, tai galėtų reikšti, kad moterys sąžiningiau atsakydavo į pateiktus klausimus arba

tiesiog tai, kad šiame tyrime dalyvavusieji vyrai iš tiesų panašiai reaguoja į skirtingas situacijas kelyje.

Vertinant vairavimo metu patiriamo pykčio atvejus, skirtumų tarp lyčių nepastebėta. Tai reiškia, kad vyrai ir moterys maždaug vienodai pyksta dėl įvairių sunkumų iškilusių vairavimo metu. Tai prieštarauja Lajunen ir Parker (2001), Sullmano (2006) duomenims, kurie teigia, kad moterys pasižymi didesniu polinkiu pykti už vairo negu vyrai. Tuo tarpu panašius rezultatus gavo Miller (2007), Deffenbacher ir kolegos (2003), Lonczak su bendraautoriais (2007), kur vyrų ir moterų vairavimo polinkis pykti nesiskyrė. Taigi šiuo atveju hipotezė apie didesnę moterų polinkį pykti už vairo negu vyrų nepasitvirtino.

Analizuojant įvairaus amžiaus respondentų saviveiksmingumo įverčius vairavimo situacijoje, amžiaus skirtumų šiame tyrime neatrasta. Taigi šio darbo rezultatai sutampa su Banduros (1994) išvadomis, kuris teigė, kad žmogaus saviveiksmingumo lygis nepriklauso nuo amžiaus. Kadangi rasta labai mažai tyrimų, analizuojančių būtent vairavimo saviveiksmingumą, duomenų, kaip šis konstruktas keičiasi su amžiumi vairavimo situacijoje, aptikti nepavyko.

Tuo tarpu saviveiksmingumo lyties skirtumai yra akivaizdūs. Šio tyrimo vyrai vairuotojai pasižymėjo aukštesniu saviveiksmingumo lygiu negu moterys vairuotojos. Taigi gauti rezultatai patvirtina mūsų iškeltą hipotezę, kad vyrų vairavimo saviveiksmingumas yra aukštesnis negu moterų. Literatūroje šiuo atžvilgiu duomenys yra labai skirtingi. Pavyzdžiui, akademinis saviveiksmingumas aukštesnis yra mergaičių, tuo tarpu bendras saviveiksmingumas yra didesnis berniukų (Bandura, 1999; Muris, 2001). Kokie procesai vyksta vairavimo situacijoje, duomenų palyginimui rasti nepavyko.

4.2.1. Lietuvos ir kitų šalių vairuotojų pykčio rodiklių palyginimas

Vairavimo pykčio konstruktas yra gana plačiai ištyrinėtas kitose šalyse, tokiose, kaip JAV, Jungtinė Karalystė, Naujoji Zelandija ir Ispanija (Sullman, 2007). Todėl atsiranda galimybė palyginti mūsų tyrimo rezultatus su šių šalių tyrimo duomenimis.

Bendras pykčio rodiklis aukščiausias yra JAV, tuo tarpu žemiausias Jungtinėje Karalystėje. Lietuvos vairuotojų bendras pykčio rodiklis (5 priedas, 8 lentelė) yra žemesnis už JAV, Naujosios Zelandijos ir Ispanijos bendrąjį pykčio rodiklį. Beveik visų nagrinėjamų valstybių (tame tarpe ir Lietuvos) vairuotojus labiausiai pykdo kitų eismo dalyvių nemandagumas, o tik Ispanijos atveju - teisės normas pažeidžiantis vairavimas. Tai reiškia, kad daugumos minėtų šalių vairuotojus labiausiai pykdo, kai važiuoja labai arti užpakalinio bamperio, kai važiuoja paskui su tolimosiomis šviesomis arba kai įsukama į magistralę iškart priešais tiriamojo mašiną. Ispanijos vairuotojai labiausiai nerimsta dėl nesustojimo esant raudonam šviesoforo signalui arba „Stop“ ženklui, dėl laviravimo tarp mašinų ir pan. JAV vairuotojus tesisės normas pažeidžiantis vairavimas mažiausiai

pykdo. Jungtinės Karalystės, Naujosios Zelandijos, Ispanijos ir Lietuvos vairuotojai mažiausiai nerimsta dėl policijos buvimo. Policijos buvimas apibrėžia situacijas, kai policijos pareigūnas sustabdo, kai pravažiuojamas greičio matuoklis ir pan.

Apibendrinant galima teigti, jog Lietuvos vairuotojų pykčio rodikliai kitų šalių kontekste nėra labai išsiskiriantys. Bet svarbu prisiminti, kad mes lyginome tik su 4 šalimis, jeigu prisidėtų daugiau šalių – dalyvių, rezultatų interpretacija galėtų pasikeisti.

4.3. Vairuotojų agresyvumo, pykčio ir saviveiksmingumo ryšys

Šio tyrimo rezultatai atskleidė, kad agresyvesniems vairuotojams yra būdingas stipresnis pyktis už vairo. Daugumos autorių darbai šia tema taip pat kalba apie egzistuojantį ryšį tarp agresyvaus vairavimo ir pykčio už vairo. Pavyzdžiui, Nesbit su bendraautorais (2006) teigia, kad pyktis ir agresyvus vairavimas yra susiję. Deffenbacher su kolegomis (1994, 2001) vairuotojų pyktį sieja su dažnesne agresyvia ir pavojinga elgsena. Taigi agresyviai besielgiantys vairuotojai linkę daugiau pykti už vairo, kai kažkas lėtai parkuojasi ar sulaiko eismą, kai kažkas važiuoja per lėtai, kai įvažiuojama į nepažymėtą asfalto duobę ir pan.

Hipotezė apie neigiamą vairavimo saviveiksmingumo ir pykčio ryšį taip pat pasitvirtino. Literatūroje teigiama, kad pykti linkę žmonės turi žemesnį saviveiksmingumą (DiGiuseppe, Froh, 2002). Taigi vairuotojai, pasižymintys žemesniu saviveiksmingumu stipriau pyksta įvairiose vairavimo situacijose. Kadangi literatūroje nebuvo rasta duomenų apie pykčio ir saviveiksmingumo sąsajas būtent vairavimo situacijoje, mes neturime galimybės aptarti savo rezultatų platesniu kontekstu. Tikimės, kad mūsų sukaupta informacija padės kitiems tyrimams šioje srityje.

Apibendrinant galima teigti, kad vairuotojai, kurie mažiau tiki savo gebėjimais sėkmingai išspręsti vairavimo situaciją, pvz., tamsiu paros metu rasti kažkokį objektą, yra labiau linkę pykti už vairo negu tie vairuotojai, kurie tiki savo galimybėmis pasiekti užsibrėžtą tikslą. Šiuo atveju - tamsiu paros metu surasti reikiamą objektą. Taigi žemas saviveiksmingumas didina pykčio pasireiškimo kelyje tikimybę.

Nagrinėjant ryšį tarp agresijos ir saviveiksmingumo mūsų hipotezė negavo patvirtinimo. Vertinant šio tyrimo vairuotojus mes negalime teigti, kad agresyvesni vairuotojai pasižymi žemesniu saviveiksmingumu. Nors labai silpnas neigiamas ryšys tarp duomenų buvo pastebėtas, tačiau jis nėra statistiškai reikšmingas. Tokie rezultatai nesutampa su informacija, pateikta literatūroje (Orpin, 1999; Willems, 2008;), kur teigiama, kad asmenys, labiau pasitikintys savo sugebėjimais pasiekti užsibrėžtą tikslą, frustracinėse situacijose išreikš mažiau agresijos. Bet, kaip anksčiau buvo sakyta, rasti kitų mokslininkų duomenys apima saviveiksmingumą įvairiose kitose gyvenimo situacijose, kaip akademiniai pasiekimai, sportas ir pan., bet ne vairavimo atveju. Taigi šios imties specifiškumas galėjo įtakoti saviveiksmingumo ir agresijos ryšį.

Agresijos klausimyno, vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalių sąsajos buvo vertinamos priklausomai nuo lyties. Vairuotojų agresyvumo ir pykčio ryšio atveju vyrų ir moterų rezultatai labai panašūs. Vyrų imtyje ryšys šiek tiek stipresnis. Tai galima būtų paaiškinti didesniu vyrų polinkiu į agresiją vairuojant. Agresijos ir saviveiksmingumo ryšio atveju vyrų ir moterų imčių įverčiai atskirai nesiskiria nuo bendrų visos imties rezultatų. Tačiau labai įdomi informacija atsiskleidė analizuojant pykčio vairuojant ir saviveiksmingumo sąsajas. Prisiminkime, kad paėmę visus tiriamuosius kartu, gavome, jog vairuotojai, linkę pykti už vairo, pasižymi žemesniu saviveiksmingumu. Tačiau vertinant vyrus ir moteris atskirai, vyrų imtyje šio ryšio neaptikome, o moterų imtyje jis sustiprėjo. Taigi šis reiškinys yra būdingesnis moterims negu vyrams. Šio reiškinio interpretavimas gali remtis bendrais duomenimis apie pyktį vairuojant. Kaip anksčiau buvo sakyta, daugumos tyrėjų duomenys pateikia moterų pykčio įverčius aukštesnius negu vyrų (Lajunen, Parker, 2001; Sullman, 2006). Nors mes tokių išvadų negavome, tačiau galime kelti prielaidą, kad skirtumus atsiradusius, vertinant pykčio ir saviveiksmingumo ryšį, galima aiškinti remiantis būtent stipresniu moterų polinkiu pykti už vairo. Kaip yra iš tiesų, galėtų paaiškinti tik tolimesnės studijos.

4.4. Agresijos, pykčio ir saviveiksmingumo ryšys su patirtais eismo įvykiais

Pildydami anketas tiriamieji buvo prašomi užpildyti eismo įvykių lentelę, kurioje buvo registruojami visi eismo įvykiai, patirti per vairavimo patirtį. Įvertinę eismo įvykių ryšius su klausimynu ir remdamiesi dviem skalėmis nustatėme, kad agresija už vairo didina eismo įvykio tikimybę. Taigi elgiantis agresyviai už vairo atsiranda didesnė tikimybė patirti eismo įvykį. Šio reiškinio pasekmės savo darbe įvertino Furnham ir Saipė (1993). Jie apskaičiavo, kad agresyvūs vairuotojai patenka į didesnę eismo įvykių skaičių.

Vairavimo pykčio atveju gauti labai įdomūs rezultatai, kurie teigia, kad pyktis už vairo mažina eismo įvykio tikimybę. Kitų mokslininkų duomenys arba visai nerado ryšio tarp pykčio ir eismo įvykių (Yasak ir Esiyok, 2009), arba pyktis kai kuriais atvejais didina eismo įvykio tikimybę (Sullman et al., 2006). Taigi mūsų tyrimo rezultatai visai nesutampa su aukščiau pateiktais duomenimis. Pabandžius logiškai paaiškinti, peršasi mintis, kad tie vairuotojai, kurie reaguoja pykčiu į kitų eismo dalyvių netinkamą elgesį, patys nepitaria tokiam vairavimo būdai. Todėl žiūri savikritiškai, stengiasi taip nesielgti, o tai sumažina eismo įvykio tikimybę. Savaiame suprantama, kad tai yra tik spėjimas, o kaip yra iš tikrųjų, galbūt atskleis tolimesni tyrimai.

Vertinant aukščiau pateiktą informaciją, matome, kad bendrai žmogaus polinkis į agresiją didina eismo įvykio tikimybę, bet vertinant pyktį ne agresijos kontekste, o kaip jausmą, kylantį dėl kažkokios eismo įvykusios situacijos, toks pyktis mažina eismo įvykio tikimybę. Vairuotojai, linkę

į agresiją, gali patirti daugiau eismo įvykių negu vairuotojai, neturintys šio polinkio. Taip pat vairuotojai, kurie dažniau pyksta įvairiose vairavimo situacijose, gali patirti mažiau eismo įvykių.

4.5. Apibendrinimas

Apibendrinant šio tyrimo rezultatus išaiškėjo, kad didesnė dalis iškeltų hipotezių pasitvirtino. Vairuotojai pasižymintys žemesniu saviveiksmingumu linkę labiau pykti už vairo, negu vairuotojai pasižymintys aukštesniu saviveiksmingumu. Taigi ši hipotezė reiškia, kad tiriamieji, kurie labiau tiki savo sugebėjimais išspręsti situaciją sėkmingai, į pyktį sukeliančias situacijas reaguoja ramiau, negu tie, kurie mažiau pasitiki savo jėgomis. Panašius duomenis gavo DiGiuseppe ir Froh (2002), kurie teigia, kad pykti linkę žmonės turi žemesnį saviveiksmingumą. Tuo tarpu hipotezė apie tai, kad vairuotojai su žemesniu saviveiksmingumu bus labiau linkę į agresiją už vairo negu vairuotojai su aukštesniu saviveiksmingumu, nepasitvirtino. Tai paneigė Orpino (1999), Willems (2008) išvadas dėl saviveiksmingumo ir polinkio į agresiją neigiamo ryšio. Kitą vertus, mes tiksliai nežinome, kokie rezultatai būtų būtent vairavimo situacijoje, nes rasti duomenys įvertina saviveiksmingumą ir agresiją kitose, bet ne vairavimo, veiklose. Taip pat išaiškėjo, kad vairuotojams, pasižymintiems aukštesniu agresijos lygiu, būdingas didesnis pyktis už vairo negu mažiau agresyviems vairuotojams. Tai reiškia, kad vairuotojai, linkę elgtis agresyviai, dažniau reaguoja pykčiu į kitų eismo dalyvių netinkamą elgesį, negu tie, kuriems agresyvus elgesys nebūdingas. Tai patvirtina literatūroje skelbiamus duomenis, kur agresyvumas teigiamai koreliuoja su pykčiu (Nesbit et al., 2006; Deffenbacher et al., 1994)

Kalbant apie hipotezes dėl lyčių skirtumų, rezultatus gavome kiekvienu atveju skirtingus. Vertinant agresiją bendru konstruktu, vyrai vairuotojai pasižymėjo aukštesniu agresijos lygiu, lyginant su vairuotojomis moterimis, taigi hipotezė pasitvirtino. Bet jei patikrintume lyties skirtumus kiekvienoje subskalėje atskirai, tik fizinės agresijos atveju gavome, kad vyrai yra agresyvesni negu moterys. Spėjimas dėl vyrų vairuotojų aukštesnio saviveiksmingumo negu moterų vairuotojų visiškai pasitvirtino. Aptartoje literatūroje, priklausomai nuo saviveiksmingumo pobūdžio, rezultatai yra skirtingi. Pavyzdžiui akademinis saviveiksmingumas yra aukštesnis mergaičių, tuo tarpu bendras saviveiksmingumas yra aukštesnis berniukų (Bandura, 1999; Muris, 2001). Kaip yra vairavimo situacijoje, duomenų rasti nepavyko. Paskutinė hipotezė, teigianti, kad moterys vairuotojos bus labiau linkusios pykti už vairo negu vairuotojai vyrai, nepasitvirtino. Tai sutampa su Miller (2007) duomenimis, kur vyrų ir moterų pyktis vairuojant nesiskiria. Tačiau prieštarauja Sullmanui (2006), Lajunen ir Parker (2001), kurie teigia, kad moterys pasižymi didesniu pykčiu už vairo negu vyrai. Taip pat nustatėme, kad agresyvumas ir didesnis saviveiksmingumas didina eismo įvykio tikimybę, o patiriamas pyktis mažina eismo įvykio tikimybę.

Taigi vienais atvejais panašius, kitais atvejais visai besiskiriančius nuo kitų mokslininkų pateiktų išvadų šio tyrimo duomenis galima aiškinti egzistuojaniais šioje šalyje vairavimo ypatumais. Taip pat gautus rezultatus galėjo įtakoti šiame, kaip ir kiekviename, tyrime esantys ribotumai. Agresijos klausimynas, vairavimo pykčio ir saviveiksmingumo skalės nėra standartizuotos Lietuvos imčiai. Tiriamųjų atveju galima buvo apklausti didesnę skaičių vairuotojų virš 50 metų, kas suteiktų platesnę šios grupės vaizdą. Kai kuriais atvejais anketos buvo dalijamos į namus, taigi ne visada buvo kontroliuojamas pildymo procesas, galimi atvejai, kai buvo pildoma neindividualiai arba atmetinai. Nors konfidencialumas tyrimo dalyviams buvo užtikrintas, pateiktus atsakymus galėjo paveikti socialinis pageidaujamumas, ypač agresijos klausimyno atveju. Vertinant rezultatus, gana sudėtinga buvo interpretuoti eismo įvykių lentelę, kurią labai dažnai palikdavo neužpildytą arba užpildytą tik dalinai. Gal būtume gavę informatyvesnius rezultatus, jeigu būtų prašoma pažymėti patirtus autoįvykius, pvz. per paskutinius 3 metus, o ne per visą vairavimo patirtį.

Žiūrint į ateitį, šią temą galima plėtoti toliau, nes liko dar daug neaiškumų, pvz.: reikėtų patikslinti agresyvumo, pykčio ir saviveiksmingumo ryšį su eismo įvykiais. Taip pat būtų naudinga atlikti tokį tyrimą po kelerių metų ir patikrinti, ar naujai išleisti įstatymai ir kiti pasikeitimai įtakojo ir kaip įtakojo mūsų vairuotojų elgesį. Kadangi daug eismo įvykių nutinka dėl neblaivių vairuotojų kaltės, verta surinkti duomenis apie tiriamojo vairuotojo alkoholio vartojimo įpročius, apie vairavimą išgėrus. Verta pasidomėti ir tuo, kokios psichologinės priežastys lemia tai, kad žmogus ryžtasi sėstis už vairo neblaivus. Atlikę tyrimą išsiaiškinome, kad rizikingiausia vairuotojų grupė yra jauni vairuotojai, ypač vyrai, taigi panašų tyrimą galima atlikti su šia tiriamųjų grupe - gal atsiskleistų naujos charakteristikos. Svarbiausia nesustoti, nes agresyvus vairavimas mūsų keliuose vis dar opi problema.

Šio tyrimo rezultatus galima pritaikyti mažinant įvykstančių eismo įvykių skaičių Lietuvos keliuose, t.y. kuriant ir redaguojant įstatymus, reguliuojant policijos veiklą, kuriant prevencines programas tiek vaikams, tiek suaugusiems. Kadangi agresyvumas ir aukštas saviveiksmingumas didina eismo įvykio tikimybę, o jauni vyrai yra rizikingiausia vairuotojų grupė, vadinasi ypač susirūpinti verta vaikais ir jaunimu - busimąją vairuotojų kartą. Agresyvumas ir saviveiksmingumas formuojasi nuo vaikystės, todėl svarbu reaguoti į vaikų elgesį ir problemas spręsti jau anktyvojoje stadijoje. Taigi nelaimės kelyje - tai daugybės veiksnių pasekmė. Spręsti tai vertėtų labai plačiu mastu.

IŠVADOS

1. Vairuotojams, pasižymintiems aukštesniu agresijos lygiu, būdingas didesnis pyktis už vairo negu mažiau agresyviems vairuotojams.
2. Vairuotojai, pasižymintys žemesniu saviveiksmingumu, labiau linkę pykti už vairo, negu vairuotojai pasižymintys aukštesniu saviveiksmingumu.
3. Vyrai vairuotojai pasižymi aukštesniu agresijos lygiu negu vairuotojos moterys.
4. Moterys vairuotojos nėra labiau linkusios pykti už vairo negu vairuotojai vyrai.
5. Vyrų vairuotojų saviveiksmingumas yra aukštesnis negu moterų vairuotojų.

LITERATŪRA

1. Arnett J. J., Offer D., Fine M. A. Reckless driving in adolescence: 'State' and 'trait' factors // *Accident Analysis and Prevention*. 1997, vol. 29, p. 57–63.
2. Arnett J. J. Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents // *Personality and Individual Differences*. 1990, vol. 11, p. 541–546.
3. Bandura A. Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavior change// *Psychological Review*. 1977, vol. 84, p. 191-215.
4. Bandura A. Social foundations of thought and action: A social cognitive theory// Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall. 1986.
5. Bandura, A. Self-efficacy conception of anxiety// *Anxiety Research*. 1988, vol. 1, p. 77-98.
6. Bandura A. Perceived self-efficacy in cognitive development and functioning// *Educational Psychologist*. 1993, vol. 28, p. 117-148.
7. Bandura A. Self-efficacy// Ramachaudran V. S. *Encyclopedia of human behavior* (vol. 4). New York: Academic Press, 1994. p. 71-81 <<http://www.des.emory.edu/mfp/BanEncy.html>> [žiūrėta 2010-04-28].
8. Bandura A. Comments on the crusade against the causal efficacy of human thought// *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*. 1995, vol. 26, p. 179-190.
9. Bandura A., Pastorelli C., Barbaranelli, C., Caprara G. V. Self-efficacy pathways to childhood depression// *Journal of Personality and social Psychology*. 1999, vol. 76, p. 258-269.
10. Benfield J. A., Szlemko W. J., Bell P. A. Driver personality and anthropomorphic attributions of vehicle personality relate to reported aggressive driving tendencies// *Personality and Individual Differences*. 2007, vol. 42, p. 247–258.
11. Bjorklund G. M. Driver irritation and aggressive behavior// *Accident Analysis and Prevention*. 2008, vol. 40, p.1069–1077.
12. Buss A. H., Perry M. The Aggression Questionnaire// *Journal of Personality and Social Psychology*. 1992, vol. 63, p. 452-459.
13. Caetano R., Clark C. L. Hispanics, Blacks and Whites driving under the influence of alcohol: Results from the 1995 National Alcohol Survey // *Accident Analysis and Prevention*. 2000, vol. 32, p. 57 - 64.
14. Carnagey N. L., Anderson C. A. Theory in the study of media violence: The general aggression model// Gentile A. (Eds.). *Media Violence and Children: a complete guide for parents and professionals*. Westport: Praeger publishers, 2003. p. 87-107.
15. Cherpitel C. J., Tam T. W. Variables associated with DUI offender status among whites and Mexican Americans // *Journal of Studies on Alcohol*. 2000, vol. 61, p. 698–703.

16. Dahlen E.R., White R.P. The big five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving // *Personality and Individual Differences*. 2006, vol. 41, p. 903–915.
17. Deffenbacher J. L., Oetting E. R., Lynch R. S. Development of a driving anger scale // *Psychological Reports*. 1994, vol. 7, p. 83–91.
18. Deffenbacher J. L., Huff M. E., Lynch, R. S., Oetting E. R., Salvatore, N. F. Characteristics and treatment of high-anger drivers // *Journal of Counseling Psychology*. 2000, vol.47, p.. 5–17.
19. Deffenbacher J. L., Lynch R. S., Oetting E. R., Yingling D. A. Driving anger: Correlates and a test of state-trait theory // *Personality and Individual Differences*. 2001, vol. 31, p. 1321–1331.
20. Deffenbacher J. L., Deffenbacher D. M., Lynch R. S., Richards, T. L. Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers // *Behaviour Research and Therapy*. 2003a, vol. 4, p. 701–718.
21. Deffenbacher J. L., Filetti L. B., Richards T. L., Lynch R. S., Oetting E. R. Characteristics of two groups of angry drivers // *Journal of Counseling Psychology*. 2003b, vol. 50, p. 123–132.
22. Deffenbacher J. L., Lynch R. S., Filetti L. B., Dahlen E. R., Oetting E. R.. Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers // *Behaviour Research and Therapy*. 2003c, vol. 4, p. 333–349.
23. Dellinger A. M., Sehgal M., Sleet D. A. Barrett-Conno E. Driving cessation: What older former drivers tell us // *Journal of the American Geriatric Society*. 2001. Vol. 49 (4).
24. DiGiuseppe R., Froh J. J. What cognitions predict state anger?// *Journal of Rational–Emotive & Cognitive Behavior Therap*. 2002, vol. 20, p. 133–150.
25. DiGiuseppe R., Tafrate R. C. *Understanding anger disorders*. New York: Oxford university press, 2007.
26. Dula C.S. Validity and reliability assessment of a dangerous driving selfreport measure. Dissert. Abstr. Int. 64 (960B), 2003 < <http://scholar.lib.vt.edu/theses/available/etd-04032003-171656/unrestricted/Dissertation2.pdf> > [žiūrėta 2009-09-25].
27. Dula C., Ballard M. E. Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving // *Journal of Applied Social Psychology*. 2003, vol. 33, p. 263–282.
28. Ellison- Potter P., Bell P., Deffenbacher J. The effects of trait driving anger, anonymity an aggressive stimuli on aggressive driving behavior // *Journal of Applied Social Psychology*. 2001, vol. 31(2), p. 431-443.
29. Eurostat. People killed in road accidents, 2007 < <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do;jsessionId=9ea7971b30db25b08a38>

8c26468f978aa4726c799e4f.e34RaNaLaxqRay0Lc3uLbNiMcheKe0?tab=table&plugin=0&pcode=tsdtr420&language=en > [žiūrėta 2010-04-29].

30. French D., West R., Elander J. Wilding J. M. Decision-making style, driving style and self-reported involvement in road traffic accidents // *Ergonomics*. 1993, vol. 36(6), p. 627-644.
31. Furnham A., Saipe J. Personality correlates of convicted drivers // *Personality and Individual Differences*. 1993, vol. 14(2), p. 329 – 336.
32. Galovski T, Blanchard E. B. Psychological characteristics of aggressive drivers with and without intermittent explosive disorder // *Behaviour Research and Therapy*. 2002, vol. 40, p. 1157–1168.
33. García-León A. , Reyes G. A., Vila J., Pérez N., Robles H., Ramos M.M. The aggression questionnaire: A validation study in student samples // *The Spanish Journal of Psychology*. 2002, vol. 5 (1), p. 45-53.
34. George S., Clark M., Flinders M. C. Development of the Adelaide Driving Self-Efficacy Scale// *Clinical Rehabilitation*. 2007, vol. 21, p. 56- 61.
35. Hennessy, D. A., Wiesenthal, D. L. The relationship between traffic congestion, driver stress, and direct versus indirect coping behaviors // *Ergonomics*. 1997. Vol. 40. P. 348–361.
36. Hennessy D. A., Wiesenthal D. L. Gender, driver aggression, and driver violence: An applied evaluation// *Sex Roles*. 2001, vol. 44, p. 661–676.
37. “ If draudimo” apklausa <<http://www.autoreviu.lt/portal/categories/11/1/0/1/article/6064>> [žiūrėta 2010-03-29].
38. Izard C. E. *The psychology of emotions*. New York: Plenum, 1991.
39. Johnson F. W., Gruenewald P. J., Treno A. J. Age-related differences in risks of drinking and driving in gender and ethnic groups// *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*. 1998, vol. 22, p. 2013–2022.
40. Jonah B. A. Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature // *Accident Analysis and Prevention*. 1997, vol. 29, p. 651–665.
41. Jonah B. A., Thiessen R., Au-Yeung E. Sensation seeking, risky driving, and behavioral adaptation // *Accident Analysis and Prevention*. 2001, vol. 33, p. 679–684.
42. Krahé B. *The social psychology of aggression*. Hove, UK: Psychology Press, 2001.
43. Krahé B., Frenske I. Predicting aggressive driving behavior: The role of Macho personality, age and power of car // *Journal of Aggressive Behavior*. 2002, vol. 28, p. 21-29.
44. Lajunen T., Parke, D., Stradling S. Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*. 1998, vol. 1(2), p. 107–121.

45. Lajunen T., Parker D. Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving// *Accident Analysis and Prevention*. 2001, vol. 33, p. 243–255.
46. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie susisiekimo ministerijos. Eismo įvykių statistika 2009. <http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27>[žiūrėta 2010-04-27].
47. Lonczak H. S., Neighbors C., Donovan D. M. Predicting risky and angry driving as a function of gender// *Accident Analysis and Prevention*. 2007, vol. 39, p. 536–545.
48. LR dėl transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas. Valstybės žinios, 2007-06-02, Nr. 61-2340.
49. Millar M. The influence of public self-consciousness and anger on aggressive driving// *Personality and Individual Differences*. 2007, vol. 43, p. 2116–2126.
50. Mizell, L. *Aggressive driving* // Washington D.C.: American Automobile Association Foundation for Traffic Safety, 1997.
51. Moore M., Dahlen E. R.. Forgiveness and consideration of future consequences in aggressive driving // *Accident Analysis and Prevention*. 2008, vol. 40, p. 1661–1666.
52. Mowen J. C., Harris E. G. Sterling A. B., Personality traits and fear response to print advertisements: Theory and an empirical study// *Psychology & Marketing*. 2004, vol. 21(11), p. 927–943.
53. Muris P. A brief questionnaire for measuring self- efficacy in youths // *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*. 2001, vol. 23, p. 145-149.
54. Novikovienė L. Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių prevencijai // *Current Issues of Business and Law*. 2009, vol. 4, p. 185-207.
55. Orpin P. Who is violent?: Factors associated with aggressive behaviors in Latin America and Spain// *Rev Panam Salud Publica* . 1999, vol.5, p.4-5.
56. Ozkan T, Lajunen T. Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers/ *Aggressive Behavior*. 2005, vol. 31, p. 547–558.
57. Parker D., West R., Stradling S., Manstead A. Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident // *Accident Analysis and Prevention*. 1995, vol. 27(4), p. 571 – 581.
58. Parkinson B. Anger on and off the road// *British Journal of Psychology*. 2001, vol. 92, p. 507–526.
59. *Psichologijos žodynas*. Mokslo ir enciklopedijų leidykla. Vilnius, 1993, p. 9-10.
60. Road accident statistics. Care and national data, 2007 <http://ec.europa.eu/sverige/documents/traffic_press_stats.pdf> [žiūrėta 2009-04-10].

61. Sandé M. Nesbit, Judith C. Conger, Anthony J. Conger. A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving // *Aggression and Violent Behavior*. Vol. 12. 2007. P. 156-176.
62. Shinar D. Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation// *Transport. Res. Part F*. 1998, vol. 1, p. 137–160.
63. Stakauskienė I. Apklausa parodė: tik pusė vairuotojų paiso reikalavimo nekalbėti mobiliuoju telefonu vairuojant ir pasirūpina savo, bet ne keleivių saugumu, 2009 <<http://www.autoreviu.lt/portal/categories/11/1/0/1/article/6064>> [žiūrėta 2010-03-29].
64. Stevens A., Price J. *Evolutionary psychiatry: A new beginning*. New York: Routledge, 1996.
65. Strachan C. E., Dutton D. G. The role of power and gender in anger responses to sexual jealousy// *Journal of Applied Social Psychology*. 1992, vol. 22, p. 1721-1740.
66. Stradling, S. G., Meadows L. M.. Highway code and aggressive violations in UK drivers // Paper presented to the Aggressive Driving Issues Conference. Ontario Ministry for Transportation, Toronto. 1999 <<http://www.aggressive.drivers.com/papers/stradling-meadows/stradling-meadows.pdf>> [žiūrėta 2009-01-13].
67. Stradling S.. Drivers who Speed // *Impact*. 2000. Vol. 9 (2). P. 30 – 41.
68. Sullman M. J. M. Driving anger amongst New Zealand drivers// *Transportation Research Part F*. 2006, vol. 9, p. 173–184.
69. Sullman M. J. M., Gras M. E., Cunill M., Planes M., Font-Mayolas S. Driving anger in Spain / *Personality and Individual Differences*. 2007, vol. 42, p. 701–713
70. Sullman M. J. M. A comparison of the propensity for angry driving scale and the short driving anger scale// *Dorn L. Driver Behaviour and Training* (vol. 3). Ashgate Publishing, 2008, p.107-116.
71. Taubman – Ben-Ari O., Mikulincer M., Iram A. *Transportation Research// Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2004, vol. 7 (6), p. 333-349.
72. The Social Issues Research Centre. *Sex differences in driving and insurance risk*. Oxford, 2004.
73. Trankle U., Gelau C., Metker T. Risk perception and age-specific accidents of young drivers // *Accident Analysis and Prevention*. 1990, vol. 22(2), p. 119 - 125.
74. Trimpop R., Kirkcaldy B. Personality predictors of driving accidents // *Personality and Individual Differences*. 1997, vol. 23, p. 147–152.
75. Willemsen J., Dula C., Declercq F., Verhaeghe P. The Dula Dangerous Driving Index: An investigation of reliability and validity across cultures // *Journal of Accident Analysis and Prevention*. 2008, vol. 40, p. 798–806.

76. Willemse M. Exploring the relationship between self – efficacy and aggression in a group of adolescents in the peri- urban town of Worcester. Thesis of Master of arts (psychology). University of Stellenbosch , 2008
<<http://etd.sun.ac.za/bitstream/10019/932/1/Willemse,%20M.pdf> > [žiūrėta 2010-02-09].
77. Yasak Y., Yesyok B. Anger amongst Turkish drivers: Driving Anger Scale and its adapted, long and short version// Safety Science, 2009, vol. 47, p. 138–144.
78. Zaranka J., Pečeliūnas R., Bogdanovičius Z. Informacijos sistemų įtaka eismo dalyvių psichofiziologinėms savybėms <http://www.mla.vgtu.lt/upload/jmk_zurn/mla-102-105-lt-zaranka.pdf> [žiūrėta 2010-03-05].
79. Zimmerman B.J., Cleary T.J. Adolescents’ development of personal agency: The role of self-efficacy beliefs and self-regulatory skill, 2006
<<http://www.des.emory.edu/mfp/ZimmermanClearyAdoEd5.pdf> >[žiūrėta 2010-03-13].
80. Zuckerman M. Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking. Cambridge: University of Cambridge Press, 1994.

Santrauka

Saviveiksmingumo ir agresyvaus vairavimo sąsajos

Darbas skirtas Lietuvos vairuotojų agresyvumo ir saviveiksmingumo įvertinimui bei analizei. Tyrimo tikslas: išanalizuoti Lietuvos vairuotojų agresyvumo lygį ir jo sąsajas su saviveiksmingumu. Patogiosios atrankos metodu apklausta buvo 18-74 metų 196 respondentai. Psichologiniam įvertinimui naudotas A.H. Buss'o ir M. Perry „Agresijos klausimynas“, J. L. Deffenbacher'o ir bendraautorių „Vairavimo pykčio skalė“, bei S. George ir kolegų „Adelaidės vairavimo saviveiksmingumo skalė“. Rezultatai atskleidė, kad vairuotojams pasižymintiems aukštesniu agresijos lygiu būdingesnis didesnis pyktis už vairo negu mažiau agresyviems vairuotojams. Taip pat vairuotojai su žemesniu saviveiksmingumu labiau linkę pykti už vairo, negu vairuotojai su aukštesniu saviveiksmingumu. Vertinant lyties skirtumus, vyrai vairuotojai pasižymi aukštesniu agresijos lygiu negu vairuotojos moterys. Moterys vairuotojos nėra labiau linkusios pykti už vairo negu vairuotojai vyrai. Tuo tarpu, vyrų vairuotojų saviveiksmingumas yra aukštesnis negu moterų vairuotojų. Logistinė regresijos analizė nustatė, kad vairuotojų agresyvumas ir žemas saviveiksmingumas didina eismo įvykio tikimybę.

Summary

Self- efficacy and aggressive driving relationship

The paper was designed to analyze and evaluate the aggressiveness and self- efficacy of Lithuanian drivers. The aim of this study was : to evaluate the level of aggressiveness of Lithuanian drivers and to evaluate the relationship between self- efficacy and aggressive driving. The data was collected from 196 participants (18-74 years old). Buss - Perry Aggression Questionnaire, Deffenbacher and his colleagues' Driving Anger Scale (DAS) and George and his joint authors' Adelaide Driving Self-Efficacy Scale (ADSES) were used for psychological evaluations. The results showed that more aggressive drivers tend to express the higher levels of driving anger, than less aggressive drivers. Drivers with lower self- efficacy reported more driving anger than drivers with higher self- efficacy either. The results of sex differences revealed that men are more aggressive drivers than women. Women didn't express the higher level of driving anger compared with men. The level of driving self- efficacy was higher for men than for women. The Logistic regression found the drivers' aggressiveness and low self- efficacy to increase the probability to crash involvement.

Priedai

1 Priedas

Anketa

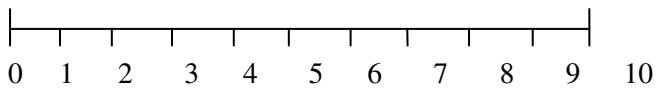
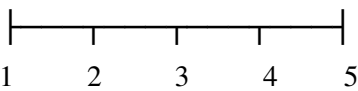
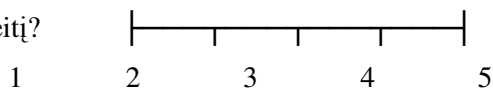
Gerbiamas(-a) respondente,

Mykolo Romerio universiteto Psichologijos katedra atlieka tyrimą apie Lietuvos žmonių vairavimo ypatumus. Šiuo metu Lietuvoje įvyksta daug eismo nelaimių, kurių metu neretai nukenčia žmonės. Jūsų atsakymai į šios anketos klausimus labai pagelbėtų išsiaiškinti Lietuvos vairuotojų elgesio savybes, į kurias būtina atsižvelgti kuriant atitinkamas prevencijos priemones. Klausimynas pateiktas neutralia forma (skirtas pildyti tiek vyrams tiek moterims). Garantuojame Jūsų pateiktų atsakymų konfidencialumą ir užtikriname, kad viešai pristatomi bus tik apibendrinti viso tyrimo rezultatai. Todėl prašytume nuoširdžiai ir atvirai atsakyti į pateiktus klausimus. Anketa užpildykite vadovaudamiesi instrukcijomis. Iš anksto dėkojame už dalyvavimą.

Tyrimą atlieka: Agnieška Kašinska, MRU Teisės psichologijos magistro studijų studentė

Kilus klausimams kreiptis elektroniniu paštu: aqngelll@yahoo.com

Į klausimus atsakykite pažymėdami Jums tinkamą atsakymą arba įrašydami savo atsakymą.

1. Jūsų amžius _____
2. Lytis: a) vyras b) moteris
3. Kiek metų turite vairuotojo pažymėjimą? _____
4. Kiek metų aktyviai vairuojate? _____
5. Jūsų mašinos pagaminimo data _____
6. Jūsų mašinos variklio darbinis tūris (cm³, pasižiūrėkite į techninį pasą) _____
7. Kaip dažnai vairuojate?
a) kasdien b) kelis kartus per savaitę c) kelis kartus per mėnesį d) kelis kartus per metus e) šiuo metu nevairuoju
8. Ar pasitikite savimi kai vairuojate? *niekada* *visada*

9. Ką dažniausiai darote, kai suskamba jūsų mobilus telefonas vairavimo metu?
a) pakeliate ir kalbate
b) kažkur sustojate ir kalbate
c) perskambinate vėliau, kai baigiate vairuoti
d) naudojate laisvų rankų įrangą
e) kita (*įrašykite*)
10. Ar užsisegate saugos diržus? *niekada* *visada*

11. Ar viršijate leistiną greitį?

12. Jei viršijate greitį, dažniausiai kiek kilometrų per valandą?
a) iki 10 km/val b) 10-19 km/val c) 20-29 km/val d) 30-39 km/val e) 40-49 km/val f) 50 km/val ir daugiau
13. Kaip dažniausiai elgiatės, kai pravažiuojate mirksintį žaliąjį šviesoforo signalą?
a) lėtinatė greitį ir sustojate
b) didinatė greitį ir pravažiuojate sankryžą
c) pravažiuojate sankryžą tuo pačiu greičiu kaip ir važiavote prieš tai

Pažymėkite patirtus autoįvykius per visą vairavimo patirtį (įvertinkite kiekvieną teiginį):

Autoįvykis	Įvyko ar ne (žymėti + arba -)	Kiek kartų tai įvyko
Jūs pats apgadinote savo mašiną (žmonės nenukentėjo)		
Jūs pats apgadinote savo mašiną ir nukentėjo žmonės		
Apgadinote savo ir kitą mašiną (žmonės nenukentėjo)		
Apgadinote savo ir kitą mašiną, o taip pat nukentėjo žmonės		
Buvo apgadinta tik jūsų mašina ne dėl jūsų kaltės		
Buvo apgadinta jūsų ir kita mašina ne dėl jūsų kaltės (žmonės nenukentėjo)		
Buvo apgadinta jūsų ir kita mašina ne dėl jūsų kaltės, o taip pat nukentėjo žmonės		
Kita (<i>įrašykite</i>)		

Perskaitykite teiginį ir įvertinkite, kiek jis Jums tinka pagal tokią sistemą:

- 1 = ne, visiškai man nebūdinga
- 2 = ne, beveik man nebūdinga
- 3 = nei man nebūdinga, nei būdinga
- 4 = taip, šiek tiek man būdinga
- 5 = taip, visiškai man būdinga

Teiginys	1	2	3	4	5
1. Kai kurie draugai mano, kad aš esu karštakošis	1	2	3	4	5
2. Jei reikėtų panaudoti smurtą, kad apginčiau savo teises, aš taip ir padaryčiau	1	2	3	4	5
3. Kai žmonės ypač man malonūs, svarstau, ko jie iš tikrųjų iš manęs nori	1	2	3	4	5
4. Aš atvirai pasakau savo draugams, kai nesutinku su jų nuomone	1	2	3	4	5
5. Buvau toks įsiutęs, kad daužiau daiktus	1	2	3	4	5
6. Aš nesileidžiu į ginčus, kai žmonės man prieštarauja	1	2	3	4	5
7. Pats stebiuosi, kodėl kai kurie dalykai taip mane erzina	1	2	3	4	5
8. Retsykliais negaliu suvaldyti noro suduoti kitam žmogui	1	2	3	4	5
9. Esu ramaus būdo žmogus	1	2	3	4	5
10. Įtariai vertinu per daug draugiškus nepažįstamuosius	1	2	3	4	5
11. Yra žmonių, kuriems keliu baimę	1	2	3	4	5
12. Aš greit užsiplieskiu, bet greit ir nusiraminiu	1	2	3	4	5
13. Kai mane išprovokuoja, galiu sumušti kitą žmogų	1	2	3	4	5
14. Kai žmonės mane suerzina, aš jiems pasakau, ką apie juos galvoju	1	2	3	4	5
15. Kartais mane graužia pavydas	1	2	3	4	5
16. Nežinau nė vienos priežasties, dėl kurios ką nors galima sumušti	1	2	3	4	5
17. Kartais jaučiu, kad nepagarbiai elgiuosi su gyva būtybe	1	2	3	4	5
18. Sunkiai suvaldau savo karštą būdą (temperamentą)	1	2	3	4	5
19. Kai susiduriu su kliūtimi, pradėdau rimtai pykti	1	2	3	4	5
20. Kartais jaučiu, kad žmonės už mano nugaros iš manęs šaiposi	1	2	3	4	5
21. Pastebiu, kad dažnai nesutinku su kitų žmonių nuomone	1	2	3	4	5
22. Jei kas nors mane užgauna, atsakau tuo pačiu	1	2	3	4	5
23. Kartais jaučiuosi kaip parako statinė, kuri tuoj sprogs	1	2	3	4	5
24. Kitiems žmonėms visada pasitaiko gerų progų	1	2	3	4	5
25. Yra žmonių, kurie išprovokuoja mane muštis	1	2	3	4	5
26. Žinau, kad „ draugai“ kalba apie mane už mano nugaros	1	2	3	4	5
27. Mano draugai sako, kad aš šiek tiek mėgstantis ginčytis, įrodinėti	1	2	3	4	5
28. Kartais aš nesusivaldau be jokios rimtos priežasties	1	2	3	4	5
29. Įsiveliu į muštynes šiek tiek dažniau negu kiti	1	2	3	4	5

Jei Jūs atsidurtumėte žemiau nurodytoje situacijoje, kiek neigiamų jausmų (nepasitenkinimo, pykčio ar pan.) ji Jums sukeltų? Balais įvertinkite kiekvieną teiginį pagal tokią sistemą:

- 1- visiškai nesukeltų
- 2- šiek tiek sukeltų
- 3- vidutiniškai sukeltų
- 4- stipriai sukeltų
- 5- labai stipriai sukeltų

Teiginys	1	2	3	4	5
1.Kažkas važiuoja labai arti jūsų užpakalinio bamperio	1	2	3	4	5
2.Naktį kažkas važiuoja paskui jus su tolimosiomis šviesomis	1	2	3	4	5
3.Kažkas staigiai įlenda ir pastato mašiną į tą parkavimosi vietą, kurios jūs laukėte	1	2	3	4	5
4.Kažkas atvažiuojantis iš priekio naktį neperjungia tolimųjų šviesų į artimašias	1	2	3	4	5
5.Kažkas padidina greitį, kai bandote jį aplenkti	1	2	3	4	5
6.Kažkas priešais jus apsisukinėja/važiuoja tabulas net nepasižiūrėjęs	1	2	3	4	5
7.Kažkas įsuka į magistralę iškart priešais jus	1	2	3	4	5
8.Kažkas staigiai pasuka dešinėn (į pirmą kelio juostą) tiesiai priešais Jus, nors iš paskos niekas nevažiuoja	1	2	3	4	5
9.Dviratininkas važiuoja kelio viduriu ir taip stabdo eismą	1	2	3	4	5
10.Važiuojate už transporto priemonės, kurios išmetamosios dujos dvokia ar kuri skleidžia (dyzelino) dūmus	1	2	3	4	5
11.Pravažiuojantis sunkvežimis užmeta smėlio arba žvyro ant jūsų automobilio	1	2	3	4	5
12.Įvažiuojate į gilią asfalto duobę, kuri nebuvo pažymėta	1	2	3	4	5
13.Važiuojate paskui sunkvežimį, kurio gale plaikstosi brezentas	1	2	3	4	5
14.Važiuojate paskui didelį sunkvežimį, kuris žymiai pablogina matomumą	1	2	3	4	5
15.Jūs įstringate automobilų spūstyje ("kamštyje")	1	2	3	4	5
16.Jūs netikėtai susiduriate su kelio darbais ir aplinkkeliais	1	2	3	4	5
17.Kažkas rodo nepadorius gestus į tai, kaip Jūs vairuojate	1	2	3	4	5
18.Kažkas jums šaukia dėl jūsų vairavimo	1	2	3	4	5
19.Kažkas naudoja garso signalą ("pypsi"), kai vairuojate	1	2	3	4	5
20.Lėtai važiuojanti transporto priemonė vingiuotame kelyje nepasitraukia į kelkraštį ir nepraleidžia iš paskos važiuojančių į priekį	1	2	3	4	5
21.Kažkas važiuoja lėčiau, nei dera esamam transporto srautui	1	2	3	4	5
22.Kažkas važiuoja per lėtai kraštine eismo juosta, užlaikydamas eismą	1	2	3	4	5
23.Pėsčiasis per lėtai eina per kelią	1	2	3	4	5
24.Kažkas lėtai parkuojasi ir užlaiko eismą	1	2	3	4	5
25.Kažkas įsijungus žaliajam šviesoforo signalui iš karto nepajuda iš vietos	1	2	3	4	5
26.Policijos pareigūnas Jus sustabdo	1	2	3	4	5
27.Jūs matote policijos mašiną, kurį užsislėpusi stebi eismą	1	2	3	4	5
28.Jūs pravažiuojate greičio matuoklį	1	2	3	4	5
29.Policijos mašina važiuoja arti jūsų	1	2	3	4	5
30.Kažkas nesustoja esant raudonam šviesoforo signalui ar Stop ženklui	1	2	3	4	5
31.Kažkas laviruoja tarp mašinų	1	2	3	4	5
32.Kažkas važiuoja žymiai greičiau nei leidžia greitį ribojantys ženklai	1	2	3	4	5
33.Kažkas važiuoja per greitai, neatsižvelgdamas į vairavimo sąlygas	1	2	3	4	5

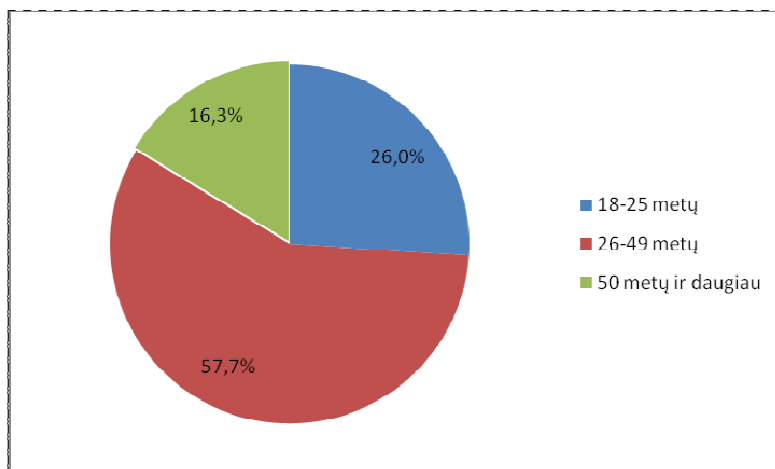
Kiek pasitikite savimi atliekant sekančią veiklą? Įvertinkite balais nuo 10 iki 0, kur 0- visai nepasitikiu savimi ir 10- visiškai pasitikiu savimi.

Teiginys	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Vairuojate jūsų vietinėje teritorijoje	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2. Vairuojate esant dideliam eismui	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3. Vairuojate nepažįstamoje teritorijoje	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4. Vairuojate naktį	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5. Vairuojate kai mašinoje yra kitų žmonių	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6. Reaguojate į kelio ženklus	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7. Važiuojate kelio žiedu	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8. Stengiatės neatsilikti nuo eismo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9. Sukate į kairę, kai privalote duoti kelią transporto priemonėms važiuojančioms keliu priešinga kryptimi	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10. Planuojate važiuoti į naują vietą	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11. Važiuojate didelio greičio zonose	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12. Parkuojatės lygiagrečiai su važiuojamosios dalies kraštu	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Ačiū už kantrybę pildant ir už dalyvavimą tyrime ☺

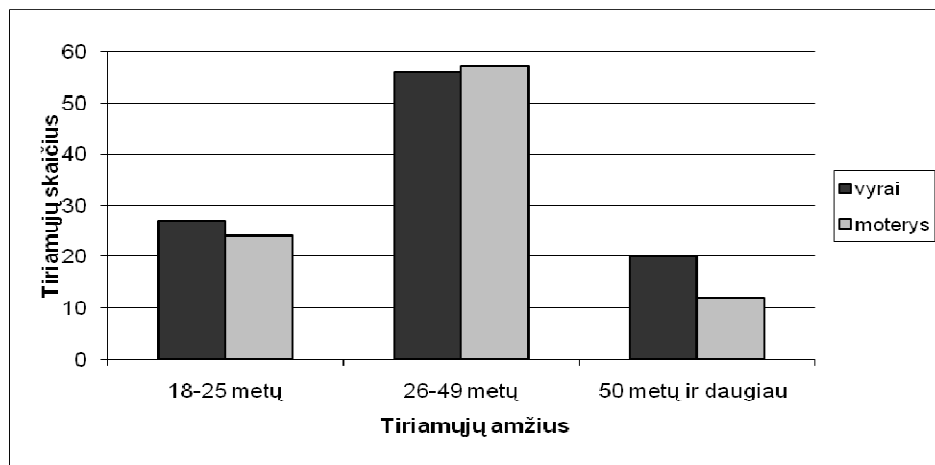
2 Priedas

2.1. Tiriamųjų amžiaus grupių charakteristikos



1 pav. Tiriamųjų pasiskirstymas pagal amžių

1 paveikslėlis vaizduoja procentinę amžiaus pasiskirstymą 196 tiriamųjų grupėje. Daugiausia tiriamųjų papuola į vidutinę amžiaus grupę 29-49 metų, 57,7 %. Sekanti amžiaus grupė pagal respondentų skaičių yra 18-25 metų, kuri apima 26% respondentų. Mažiausia yra vyriausių tiriamųjų grupė, t.y. nuo 50 metų ir daugiau, kur yra 16,3% tyrimo dalyvių.



2 pav. Vyrų ir moterų pasiskirstymas trijose amžiaus grupėse

2 paveikslėlis rodo tiriamųjų lyties pasiskirstymą trijose amžiaus grupėse. Kaip matome, vyrų ir moterų pasiskirstymas trijose amžiaus grupėse yra beveik vienodas (27 vyrai ir 24 moterys; 56 vyrai ir 57 moterys ir 20 vyrų ir 12 moterų). Jauniausioje amžiaus grupėje vyrai apima 53%, moterys - 47%, vidutinėje amžiaus grupėje – atitinkamai 49% ir 51%. Didžiausias skirtumas - vyriausioje amžiaus kategorijoje, kur vyrų yra 63%, o moterų 37%.

3 Priedas

3.1. Tyrimo rezultatų aprašomoji charakteristika

3.1.1. Tiriamųjų vairavimo stažas

1 lentelė. Tiriamųjų vairavimo stažas

	Minimum	Maksimum	Vidurkis	SD
Kiek metų turi vairuotojo pažymėjimą	1	46	13,29	10,09
Kiek metų aktyviai vairuoja	1	42	11,77	9,78

Lentelėje numeris 1 pateikti vairavimo duomenys, tai yra kiek metų respondentas turi vairuotojo pažymėjimą ir kiek metų aktyviai vairuoja. Taigi, vidutiniškai respondentas 13 metų turi vairuotojo pažymėjimą, o vidutinis aktyvaus vairavimo stažas yra 12 metų.

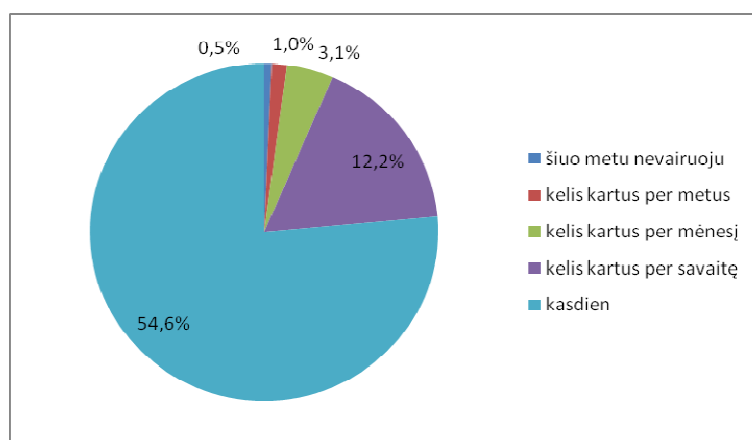
Nagrinėjant lyties skirtumus, moterys vidutiniškai 9 metus turi vairuotojo pažymėjimą (SD=6,1), o vyrai 18 metų (SD=11,2). Aktyviai vairuoja atitinkamai 7 (SD=5,5) ir 16 metų (SD=10,6).

3.1.2. Mašinos pagaminimo data ir variklio darbinis tūris

2 lentelė. Mašinos pagaminimo data ir variklio darbinis tūris

	Minimum	Maksimum	Vidurkis	SD
Mašinos pagaminimo data	1980	2009	1997,28	5,67
Variklio darbinis tūris (cm ³)	1,1	3,7	1,95	0,47

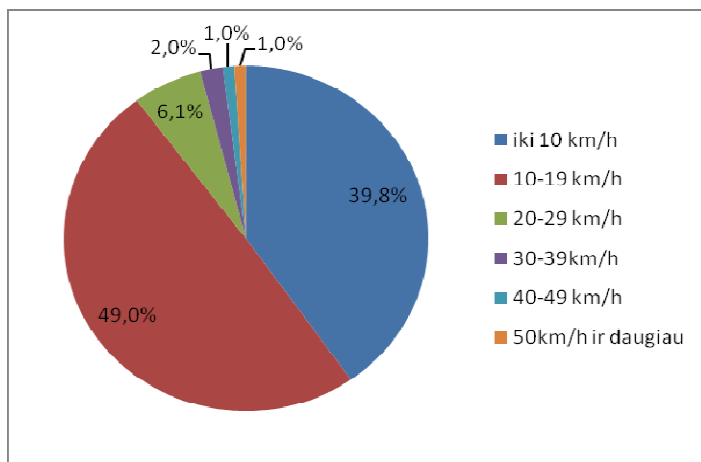
3.1.3. Vairavimo dažnumas



3 pav. Tiriamųjų pasiskirstymas pagal vairavimo dažnumą

3 paveikslėlyje matome, kad didžiausia dalis respondentų (54,6%) vairuoja kasdien, 12,2% vairuoja kelis kartus per savaitę, o 3,1%, 1% ir 0,5% atitinkamai kelis kartus per mėnesį, kelis kartus per metus arba išvis šiuo metu nevairuoja, bet turi vairuotojo pažymėjimą.

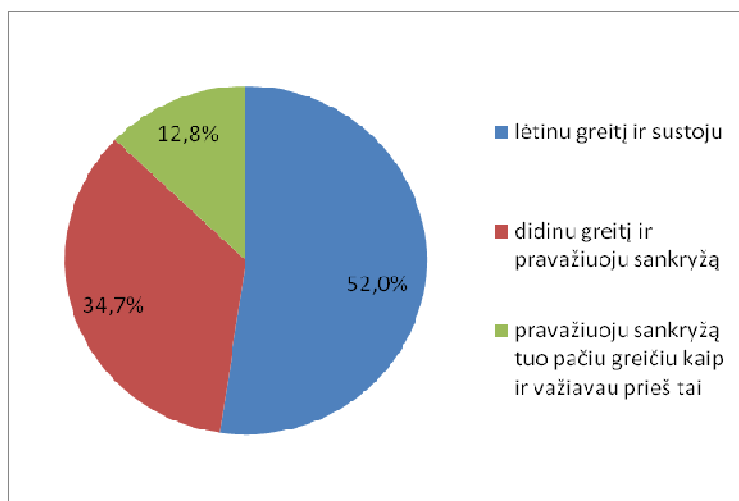
3.1.4. Greičio viršijimas



4 pav. Tiriamųjų greičio viršijimas km/h

Didesnė dalis tiriamųjų (4 pav.) 49% ir 39,8% viršija greitį atitinkamai nuo 10-19 km/h ir iki 10 km/h. Į likusiuosius procentus, t.y. 6,1%, 2%, 1%, 1% atitinkamai susideda greičio viršijimas nuo 20 iki 29 km/h, 30-39 km/h, 40-49 km/h ir 50 km/h ir daugiau.

3.1.5. Tiriamųjų elgesys, kai pravažiuojama prie mirksinčio žaliajo šviesoforo signalo



5 pav. Tiriamųjų elgesys, kai pravažiuojama prie mirksinčio žaliajo šviesoforo signalo

Skritulinė diagrama (5 pav.) rodo, kad didesnė pusė vairuotojų (52%) lėtina greitį ir sustoja, kai pravažiuoja mirksintį žaliąjį šviesoforo signalą. Didesnis trečdalis (34,7%) vairuotojų didina greitį ir pravažiuoja sankryžą, o 12,8% pravažiuoja sankryžą tuo pačiu greičiu kaip ir važiavo prieš tai.

3.2. Anketinių duomenų tarpusavio sąsajos

3 lentelėje pateiktų koreliacijų rezultatai rodo, kad kuo ilgiau respondentas turi vairuotojo pažymėjimą, tuo didesnis yra aktyvaus vairavimo stažas, tuo naujesnė ir galingesnė yra mašina ir tuo labiau pasitiki savimi už vairo. Didėjant aktyvaus vairavimo stažui, didėja variklio darbinis tūris, vairavimo dažnis ir pasitikėjimas savimi. Tuo tarpu, kuo ilgiau tiriamasis turi vairuotojo pažymėjimą ir aktyviau vairuoja, tuo rečiau užsisega saugos diržus.

Tie tiriamieji, kurie dažniau vairuoja ir labiau pasitiki savimi vairuojant turi naujasnes mašinas. Dažniau vairuojantys labiau pasitiki savimi vairuodami. Taip pat, vairuotojai, kurie rečiau užsisega saugos diržus, turi galingesnes mašinas ir labiau pasitiki savimi vairuojant.

Dažniau viršijantys greitį vairuotojai labiau pasitiki savimi ir rečiau užsisega saugos diržus.

3 lentelė. Anketinių duomenų tarpusavio sąsajos (Rho koeficientas).

	Vairav. stažas	Aktyvaus vairav. stažas	Mašinos pagam. data	Variklio darbinis tūris	Vairav. dažnis	Pasitikėjimas savimi vairuojant	Saugos diržų naudojimo dažnumas	Greičio viršijimo dažnumas
Vairav. stažas	*	,915**	,087	,189**	,165*	,259**	-,178*	-,009
Aktyvaus vairav. stažas		*	,070	,215**	,146*	,286**	-,207**	-,084
Mašinos pagam. data			*	,104	,226**	,189**	-,020	,127
Variklio darbinis tūris				*	-,029	,098	-,248**	,077
Vairav. dažnis					*	,194**	-,123	,025
Pasitikėjimas savimi vairuojant						*	-,152*	,159*
Saugos diržų naudojimo dažnumas							*	-,298**
Greičio viršijimo dažnumas								*

** koreliacija reikšminga, esant 0.01 reikšmingumo lygmeniui.

* koreliacija reikšminga, esant 0.05 reikšmingumo lygmeniui.

4 Priedas

4.1. Agresijos klausimyno ir saviveiksmingumo skalės papildomos charakteristikos

4 lentelėje matome bendro agresijos klausimyno įverčio ir jo subskalių įverčių rezultatus 3 amžiaus grupėse vyrų ir moterų imtyse. Pritaikius Anovos kriterijų statistiškai reikšmingų skirtumų negauta ($p > 0,05$).

4 lentelė. Agresijos klausimyno įverčių ir jo subskalių įverčių skirtumai trijose amžiaus grupėse vyrų ir moterų imtyse.

	Am. gr.	M		SD		F		p	
		v	m	v	m	v	m	v	m
AQ	1.	2,56	2,72	,49	,40	0,56	0,42	0,573	0,660
	2.	2,42	2,60	,55	,53				
	3.	2,47	2,59	,47	,58				
FA	1.	1,97	2,51	,66	,66	0,12	1,16	0,889	0,318
	2.	1,90	2,31	,60	,69				
	3.	1,96	2,19	,68	,67				
VA	1.	3,08	3,16	,58	,61	1,15	1,19	0,322	0,309
	2.	2,87	3,04	,74	,71				
	3.	3,13	2,24	,60	,66				
P	1.	2,46	2,35	,73	,61	0,13	0,33	0,878	0,718
	2.	2,37	2,47	,67	,81				
	3.	2,42	2,34	,75	,77				
Pr.	1.	2,63	2,76	,64	,47	1,51	0,99	0,228	0,376
	2.	2,48	2,61	,69	,67				
	3.	2,86	2,47	,93	,79				

AQ- bendras agresijos klausimyno įvertis

FA- fizinės agresijos subskalės įvertis

VA- verbalinės agresijos subskalės įvertis

P- pykčio subskalės įvertis

Pr. - priešiško subskalės įvertis

5 lentelė. Saviveiksmingumo skalės trijų amžiaus grupių įverčių skirtumai vyrų ir moterų imtyse

	Amž. gr.	M		SD		F		p	
		v	m	v	m	v	m	v	m
SS	1.	8,85	7,84	,76	1,13	1,50	0,79	0,227	0,453
	2.	9,11	8,08	,72	1,33				
	3.	8,83	7,60	,83	1,68				

SS- bendras saviveiksmingumo skalės įvertis

1- 18-25 metų respondentai

2- 26-49 metų respondentai

3- 50 metų ir daugiau respondentai

5 Priedas

5.1. Vairavimo pykčio skalės papildomos charakteristikos

6 lentelė. Vairavimo pykčio skalės įverčių ir jos subskalių įverčių skirtumai trijose amžiaus grupėse vyrų ir moterų imtyse

	Amž. gr.	M		SD		F		p	
		v	m	v	m	v	m	v	m
DAS	1.	2,81	2,72	,58	,74	2,25	5,99	0,111	0,004
	2.	2,45	2,37	,62	,49				
	3.	2,55	2,85	,80	,36				
NE	1.	3,64	3,55	,53	,71	6,03	8,83	0,003	0,000
	2.	3,02	2,92	,81	,73				
	3.	3,01	3,50	,69	,52				
EK	1.	3,00	2,72	,85	1,00	3,79	4,47	0,026	0,014
	2.	2,45	2,47	,77	,68				
	3.	2,65	3,17	,82	,41				
GE	1.	3,36	3,30	1,33	1,27	1,98	4,87	0,143	0,010
	2.	2,75	2,53	1,24	,99				
	3.	2,71	2,67	1,40	,86				
LV	1.	2,90	2,42	,77	,87	2,70	0,62	0,072	0,538
	2.	2,39	2,25	,89	,62				
	3.	2,44	2,40	,98	,75				
PB	1.	1,88	2,24	,89	1,10	0,03	2,59	0,967	0,080
	2.	1,85	1,79	,75	,78				
	3.	1,81	2,13	1,04	,84				
PA	1.	2,06	2,10	,71	,92	2,72	7,28	0,071	0,001
	2.	2,27	2,26	,93	,87				
	3.	2,68	3,25	,97	1,03				

DAS – bendras vairavimo pykčio skalės įvertis

NE- nemadagumo subskalės įverčiai

EK- eismo/transporto kliūčių subskalės įverčiai

GE- nedraugiškų gestų subskalės įverčiai

LV- lėto važiavimo subskalės įverčiai

PB- policijos buvimo subskalės įverčiai

PA- pažeidžiančio teisės normas važiavimo subskalės įverčiai

1- 18-25 metų respondentai

2- 26-49 metų respondentai

3- 50 metų ir daugiau respondentai

Vertinat vairavimo pykčio skalės subskalių įverčius trijose amžiaus grupėse (7 lentelė) matome, kad jauniausioji vairuotojų grupė labiausiai pyksta, o vidutinė mažiausiai dėl kitų eismo dalyvių nemadagumo ($F=12,53$), eismo kliūčių ($F=5,71$) ir rodomų priešiškių gestų ($F=6,01$). Tuo tarpu pažeidžiantis teisės normas vairavimas labiausiai pykdo vyriausiąją amžiaus grupę, o jauni vairuotojai reaguoja ramiausiai ($F=8,50$). Nors lėtas kitų transporto priemonių važiavimas ($F=2,62$) ir policijos buvimas ($F=1,48$) labiausiai pykdo jauniausius vairuotojus, Anovos kriterijus šiuos skirtumus pažymėjo, kaip statistiškai nereikšmingus ($p>0,05$).

7 lentelė. Vairavimo pykčio skalės subskalių įverčiai trijose amžiaus grupėse

	Amžiaus grupė	Nemandagumas	Eismo kliūtys	Priešiški gestai	Lėtas važiavimas	Policijos buvimas	Pažeidžiantis teisės normas važ.
Vidurkis	1	3,59	2,85	3,33	2,64	2,08	2,08
	2	2,97	2,46	2,64	2,32	1,82	2,27
	3	3,19	2,84	2,70	2,43	1,92	2,89
SD	1	0,63	0,94	1,28	0,85	1,01	0,82
	2	0,80	0,72	1,13	0,76	0,77	0,89
	3	0,12	0,74	1,22	0,89	0,97	1,01
p		0,000	0,004	0,003	0,076	0,231	0,000

1- 18-25 metų respondentai

2- 26-49 metų respondentai

3- 50 metų ir daugiau respondentai

5.2. Lietuvos ir kitų šalių vairuotojų vairavimo pykčio rodiklių palyginimas

8 lentelė. Lietuvos ir kitų šalių vairuotojų vairavimo pykčio rodiklių palyginimas

	JAV	Jungtinė Karalystė	Naujoji Zelandija	Ispanija	Lietuva
Nemandagumas	3,9	2,7	3,51	3,36	3,16
Eismo/transporto kliūtys	3,3	2,0	2,69	2,77	2,62
Nedraugiški gestai	3,2	2,3	2,73	2,68	2,82
Lėtas važiavimas	3,2	2,0	2,77	2,32	2,42
Policijos buvimas	3,0	1,4	1,8	2,00	1,9
Pažeidžiantis teisės normas važiavimas	2,7	2,3	3,28	3,46	2,32
Vidurkis	3,22	2,12	2,80	2,77	2,54