

PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ POLINKIO RIZIKUOTI IR RIZIKINGO VAIRAVIMO ELGESIO SĄVEIKOS TYRIMAI LIETUVOS TRANSPORTO ORGANIZACIJOSE

Renata Arlauskienė, Jūratė Liebuviene

Klaipėdos valstybinė kolegija

Jaunystės g.1, Klaipėda, Lietuva

El. p.: renata.arlauskiene@balticum-tv.lt; j.liebuviene@kvk.lt

Anotacija

Straipsnyje nagrinėjamas transporto darbuotojų – profesionalių vairuotojų asmenybės bruožas – polinkis rizikuoti ir jo sąsajos su realiu rizikingu vairavimo elgesiu, analizuojamos profesionalių vairuotojų socialinių – demografinių veiksmų sąsajos su polinkiu rizikuoti. Polinkis rizikuoti suprantamas kaip pastovi asmenybės dispozicija arba bruožas, vidinė tendencija elgtis daugiau ar mažiau rizikingai. Rizikingas vairavimo elgesys – tai toks vairavimo elgesio modelis, kuris susijęs su kelių eismo taisyklių pažeidimais ir didina sužalojimų bei avarių riziką. Šiame straipsnyje laikomasi nuomonės, kad rizikingą vairavimo elgesį sudaro profesionalių vairuotojų nedideli apsirikimai, reikšmingos klaidos ir tyčiniai pažeidimai. Remiantis empiriniu tyrimu įvertinama, kaip profesionalių vairuotojų polinkis rizikuoti gali įtakoti nedidelius apsirikimus, reikšmingas klaidas ir tyčinius pažeidimus kelyje.

Raktiniai žodžiai: profesionalus vairuotojas, polinkis į riziką, rizikingas vairavimo elgesys.

Ivadas

Transportas yra gyvybinė paslauga, kuri remia ekonomiką bei mūsų gyvenimą. Tai suteikia daug naudos keliaujant ir pervežant prekes visame pasaulyje. Tačiau transportas turi ir neigiamą poveikį žmonijai (May, 2005), nes yra padidinto pavojaus objektas keliuose. Pavojaus prielaidos yra žmogaus klaidos ir polinkis rizikuoti. Jos ir yra laikomos pagrindinėmis nelaimingų eismo įvykių priežastimis.

Rizikingam vairavimui priskiriami šie vairavimo elgesio komponentai: *greičio viršijimas, per arti važiavimas paskui kitą automobilį, kelių juostų pažeidimai, neteisingi posūkiai, signalizavimas, pavojingas lenkimas, vairavimas išgėrus* ir kitų eismo taisyklių nepaisymas. Taigi, rizikingas vairavimo elgesys – tai toks vairavimo elgesio modelis, kuris susijęs su kelių eismo taisyklių pažeidimais ir didina sužalojimų bei avarių riziką (Jessor, 1987). Dažniausiai moksliniuose tyrimuose įvairios rizikingo vairavimo veiklos klasifikuojamos į tris grupes – vairuotojų nedideli apsirikimai, reikšmingos klaidos ir tyčiniai pažeidimai (Reason ir kt., 1990; Abbas, Khan, 2007).

Polinkis rizikuoti didėja, nes vystosi vadinamoji rizikos visuomenė, todėl problemos susijusios su rizikingų sprendimų priėmimu, tampa vis aktualesnės (Deffenbacher ir kt., 2000; Endriulaitienė ir Martišius, 2002). Rizikos valdymas kelyje apima daug formaliojo sektoriaus dalių: vairavimo instruktorius, policininkus, įstatymus, teisinius aktus, saugaus eismo mokymo programas, įspėjamuosius kelio ženklus. Šių sektorių tikslas – sumažinti riziką. Tačiau yra ir neformalus sektorius: vairuotojai, kurių tikslas subalansuoti riziką ir atlygį (Adams, 2001) (pvz., nuvažiuoti per trumpesnę laiką ir pan.).

Su darbu susijęs vairavimas, nuvažiuojant didelius atstumus, sudaro sąlygas didesnei avarių rizikai nei vairavimas, nesusijęs su darbu, nors avarių priežastys yra panašios (European Road Safety Observatory, 2007). Trūksta tyrimų, kuriuose būtų analizuojamas profesionalių vairuotojų polinkis rizikuoti ir rizikingas vairavimo elgesys. Šiame straipsnyje profesionalių vairuotojų polinkio rizikuoti ypatumai nagrinėjami, remiantis dispoziciniu požiūriu. Polinkis rizikuoti suprantamas kaip pastovi asmenybės dispozicija arba bruožas, vidinė tendencija elgtis daugiau ar mažiau rizikingai (Pablo, 1997).

Polinkį rizikuoti nulemia amžius, lytis, išsilavinimas, asmenybės bruožų skirtumai. Vyresni, bei turintys didesnę vairavimo stažą vyrai ar bet kurio amžiaus moterys, pasižymi mažesniu polinkiu rizikuoti nei jauni vyrai (Papacostas ir Synodinos, 1988; Horswill ir McKenna, 1999; Dunsire ir Baldwin, 1999; Schwartz ir Deffenbacher, 2002; cit. pagal Richards ir kt., 2006, p. 55; Mäkelä ir Mustonen, 2000; Ivancic ir Hesketh, 2000, Chang, Lopham, De Baca ir Davis, 2001; Stevenson ir kt., 2001; Turner ir McClure, 2002; Usdan, Moore, Schumacher ir Talbott, 2005.; Gray ir Regan, 2005; McKenna, Horswill ir Alexander, 2006). Taip pat aukštesnį išsilavinimą turintys vairuotojai turi mažesnę polinkį į riziką (Johson, Gruenewald ir Treno, 1998; Chang, Lopham, De Baca ir Davis, 2001, Turner ir McClure, 2002, Riala ir kt., 2003; Blair, Watts, Torabi bei Seo, 2004).

Tačiau mažai tyrimų, kuriuose dalyvautų profesionalūs vairuotojai, t. y. tie, kurių tiesioginis darbas yra vairuoti transporto priemonę. Dauguma tiriamųjų yra neprofesionalūs vairuotojai (studentai, darbuotojai ir pan.). Todėl įvertinant, kad su darbu susijęs vairavimas yra darbo situacija, šiame tyrime formuluojamas problemiškas klausimas: ar profesionalių vairuotojų asmenybės bruožas (polinkis į riziką) atsiskleidžia vairavimo elgesyje.

Tyrimo objektas – profesionalių vairuotojų polinkis rizikuoti ir rizikingas vairavimas.

Tyrimo tikslas – nustatyti profesionalių vairuotojų polinkio rizikuoti sąsajas su rizikingu vairavimu. Remiantis mokslinė literatūra, keliamos šios hipotezės:

1. Jaunesni ir turintys mažesnį vairavimo stažą profesionalūs vairuotojai linkę labiau rizikuoti.
2. Profesionalūs vairuotojai su aukštesniu išsilavinimu turi mažesnį polinkį į riziką.
3. Kuo labiau profesionalūs vairuotojai linkę rizikuoti, tuo daugiau jie rizikuoja vairuodami.

Tyrimo metodika

Tyrimė dalyvavo 160 profesionalių vairuotojų iš Kauno, Klaipėdos, Telšių, Pasvalio, Kaišiadorių, Tauragės, Šilutės, Zarasų, Šilalės ir Kretingos miestuose veikiančių transporto organizacijų. Visi dalyviai buvo vyrai, kurių amžius nuo 23 iki 70 m. (vidurkis – 45 m., standartinis nuokrypis – 10,964) (1 lentelė).

1 lentelė

Profesionalių vairuotojų sociodemografiniai duomenys (n = 160)

Sociodemografiniai duomenys		Profesionalūs vairuotojai, skaičius (%)
Amžius, metais	Iki 37	42 (26,3)
	38 - 45	39 (24,4)
	46 - 52	40 (25)
	53 ir vyresni	39 (24,4)
Išsilavinimas	Neaukštasis	124 (77,5)
	Aukštasis	36 (22,5)
Vairavimo stažas, metais	Iki 10	32 (20,1)
	11 – 20	39 (24,5)
	21 – 25	28 (17,6)
	26 – 33	30 (18,9)
	34 ir daugiau	30 (18,9)
Darbo stažas įmonėje, metais	Iki 3	54 (34,6)
	4 - 11	54 (34,6)
	12 ir daugiau	48 (30,8)

Remiantis literatūra ir statistine analize, tiriamieji pagal kvartilius buvo suskirstyti į keturias maždaug lygias amžiaus grupes: pirmoji grupė iki 37 m. (42 tiriamieji); antroji grupė nuo 38 – 45 metų amžiaus (39 tiriamieji); trečioji grupė tiriamųjų nuo 46 – 52 metų amžiaus (40 tiriamųjų) ir ketvirtoji grupė 53 ir vyresni profesionalūs vairuotojai (39 tiriamieji).

Pagal išsilavinimą tiriamieji buvo suskirstyti į dvi grupes: aukštasis ir neaukštasis išsilavinimas. Dauguma tiriamųjų (124) neturėjo aukštojo išsilavinimo, ir tik 36 profesionalūs vairuotojai turėjo aukštąjį išsilavinimą.

Kitas svarbus rodiklis duomenų analizėje yra vairuotojų vairavimo stažas. Vidutinis vairavimo stažas – 22,6 m. Standartinis nuokrypis SD = 11,320. Remiantis literatūra ir statistine analize, tiriamieji pagal kvintilius buvo suskirstyti į penkias maždaug lygias pagal vairavimo stažą grupes: iki 10 metų (32 tiriamieji); 11 – 20 metų (39 tiriamieji), 21 – 25 metų (28 tiriamieji), 26 – 33 metų (30 tiriamieji), 34 m. ir daugiau (30 tiriamųjų).

Tiriamųjų vidutinis darbo stažas organizacijoje buvo 10 m. Standartinis nuokrypis SD = 9,8289. Remiantis statistine analize, profesionalūs vairuotojai pagal tercilius buvo suskirstyti į tris maždaug lygias pagal darbo stažą grupes: iki 3 metų (54 tiriamieji), 4 - 11 metų (54 tiriamieji), 12 metų ir daugiau (48 tiriamųjų).

Darbo metodai. Rizikingam vairavimo elgesiui nustatyti buvo naudojama Vairavimo elgesio klausimyno lietuviškoji versija (DBQ), kurią sudaro 24 teiginiai. Klausimynas buvo verstas ir pritaikytas naudojimui Vytauto Didžiojo universiteto Bendrosios ir Teorinės psichologijos katedroje. Klausimynas matuoja tris rizikingo vairavimo elgesio komponentus pagal atskiras subskales: vairuotojo nereikšmingus apsirikimus arba klaidas (angl. lapses) (teiginio pavyzdys: „Įjungiate (tarkim, priekinius žibintus), kai iš tikrųjų norite įjungti kažką kitą (tarkim valytuvus)“), reikšmingas klaidas (angl. errors) (teiginio pavyzdys: „Nepastebite šalutinį kelią žyminčio ženklo ir vos išvengiate susidūrimo su transporto priemonėmis, turinčiomis

pirmumo teisę“) ir tyčinius pažeidimus (angl. intentional violations) (teiginio pavyzdys: „Važiuojate ypač arti priekyje važiuojančio automobilio, taip leisdamas (-a) suprasti kitam vairuotojui, kad jis turi judėti greičiau, ar pasitraukti iš kelio“). Teiginius buvo prašoma įvertinti pagal tinkamumą vairavimo elgesiui apibūdinti nuo 0 (niekada) iki 5 (beveik visada): 0 – niekada; 1 – beveik niekada; 2 – retkarčiais; 3 – gana dažnai; 4 – dažnai; 5 – beveik visada. Analizei buvo naudojamos atskirų subskalių sumos bei bendra viso klausimyno suma. Kuo didesnė suma, tuo tiriamasis labiau linkęs rizikingai vairuoti. Klausimyno vidinis patikimumas Kronbach $\alpha = 0,927$ (klausimyno subskalės „nedideli apsirikimai“ Kronbach $\alpha = 0,825$, subskalės „reikšmingos klaidos“ Kronbach $\alpha = 0,852$, subskalės „tyčiniai pažeidimai“ Kronbach $\alpha = 0,881$).

Rizikos polinkiui matuoti pasirinkta D. N. Jackson (1972) sukurta skalė. Klausimynas diferencijuoja tiriamuosius į pasižyminčius aukštu polinkiu rizikai ir pasižyminčius žemu polinkiu rizikai.

Tyrimė naudotą polinkio į riziką skalę sudaro 20 teiginių, kurie turi dvi atsakymų alternatyvas – „Taip“ arba „Ne“ (pvz., „Jei kažko noriu, imuosi net ir pavojingų priemonių tai pasiekti“, „Aš norėčiau užduoties ar iššūkio darbe, po kurio būčiau paaukštintas, arba prarasčiau darbą“ ir pan.). Respondentas pasirenka, jo nuomone, jį geriausiai apibūdinantį atsakymą. Už kiekvieną atsakymą „taip“ arba „ne“ tiriamasis galėjo gauti 0 balų arba 1 balą. Už priešingus atsakymus į tuos klausimus balas nesuteikiamas. Polinkis į riziką vertinamas susumuojant balus. Kiekvienas tiriamasis turėjo surinkęs atitinkamą balų skaičių. Pagal šiuos įvertinimus buvo suskaičiuotas polinkio rizikuoti grupės vidurkis (Vid. = 6,44; SN = 4,432). Jei respondento balų skaičius buvo mažesnis už grupės vidurkį, jis buvo priskirtas prie žemą polinkį rizikai turinčių asmenų, o jeigu surinktų balų suma buvo aukštesnė už grupės vidurkį, jis buvo priskirtas prie aukštu polinkiu rizikai pasižyminčių asmenų. Tiriamųjų atsakymai, susumavus balus, priskiriami vienai iš šių kategorijų: < 6,44 arba = 6,44 – silpnas polinkis į riziką; > 6,44 – stiprus polinkis į riziką.

Tikrinant skalės patikimumą, buvo gauta Kronbach $\alpha = 0,828$. Taigi, klausimynas yra tinkamas naudoti tyrimui.

Tyrimo rezultatai

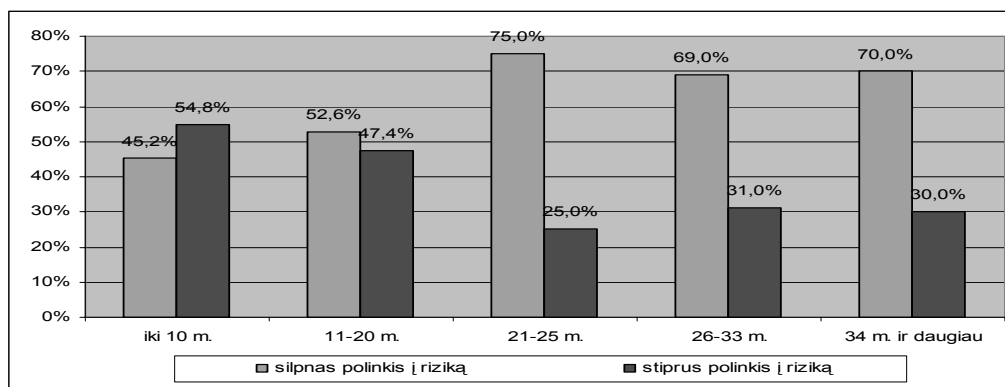
Profesionalių vairuotojų sociodemografinių charakteristikų ir polinkio rizikuoti sąsajos. Analizuojant sociodemografinių veiksnių (amžiaus, išsilavinimo bei vairavimo stažo) svarbą profesionalių vairuotojų polinkiui rizikuoti, buvo naudojamas Spearmeno koreliacijos koeficientas. Analizės rezultatai rodo, kad statistiškai reikšmingas ryšys yra tik tarp vairavimo stažo ir polinkio rizikuoti ($r = -0,199$; $p = 0,014$). Didesnį polinkį į riziką turi mažesnį vairavimo stažą turintys tiriamieji (žr. 2 lentelę).

2 lentelė

Profesionalių vairuotojų amžiaus, išsilavinimo ir vairavimo stažo sąsajos su polinkiu į riziką

		Suma (24)	Polinkis į riziką
Amžius	r	-0,133	-0,118
	p	0,102	0,146
Išsilavinimas	r	0,044	0,041
	p	0,590	0,618
Vairavimo stažas	r	-0,177	-0,199
	p	0,029	0,014

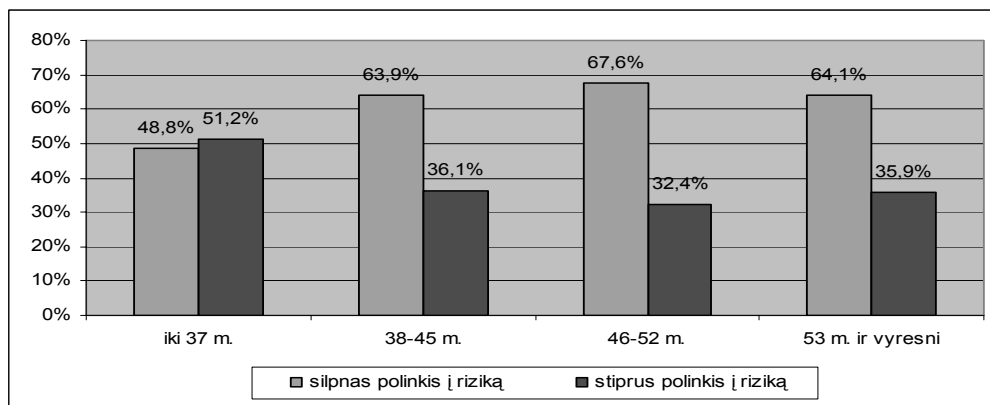
Tikslesniems ryšiams pavaizduoti, 1 paveiksle pateikiami duomenys apie tiriamųjų pasiskirstymą pagal vairavimo stažą ir polinkį rizikuoti.



1 pav. Tiriamųjų pasiskirstymas į grupes pagal vairavimo stažą

1 paveiksle galima matyti, jog profesionalūs vairuotojai, turintys didesnį negu 20 metų vairavimo stažą, turi silpną polinkį į riziką. Vairuotojai, turintys iki 10 metų vairavimo stažą, pasiskirsto taip: 45, 2 proc. turi silpną polinkį į riziką, 54 proc. – stiprų polinkį į riziką. Vairuotojai, turintys 11-20 metų vairavimo stažą, pasiskirsto taip: 52, 6 proc. turi silpną polinkį į riziką, 47,4 proc. proc. stiprų polinkį į riziką. Tyrimo rezultatai patvirtina hipotezę, kad mažesnis profesionalių vairuotojų vairavimo stažas, sąlygoja didesnį polinkį į riziką.

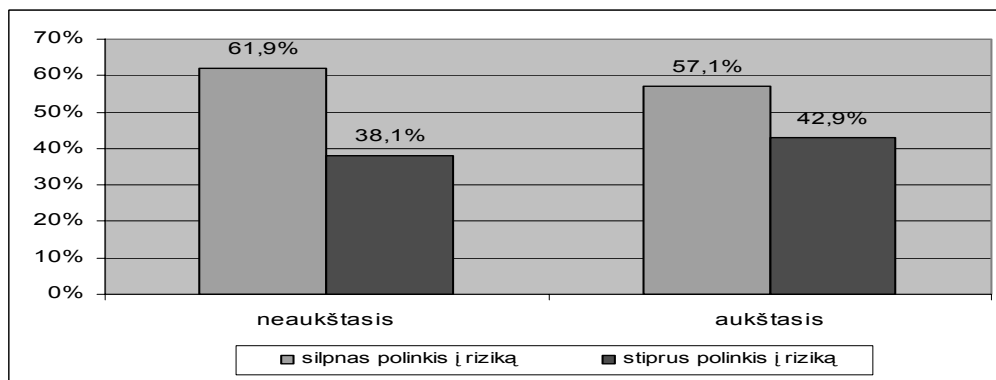
Taip pat pateikiame tikslesnius duomenis apie vairuotojų polinkį rizikuoti keturiose daugmaž lygiuose amžiaus grupėse (1 grupė iki 37 m.; 2 grupė 38 – 45 m.; 3 grupė 46 – 52 m.; 4 grupė – 53 m. ir vyresni) (žr. 2 paveikslą).



2 pav. Tiriamųjų pasiskirstymas į grupes pagal amžių

Reikia atkreipti dėmesį, kad nors ir nenustatytas statistiškai reikšmingas vairuotojų polinkio rizikuoti skirtumas pagal amžiaus grupių, tačiau galima pastebėti statistinę tendenciją, jog profesionalių vairuotojų polinkis į riziką silpnėja nuo 38 – 45 metų. Galima teigti, kad hipotezė, jog jaunesni profesionalūs vairuotojai turi didesnį polinkį į riziką, yra patvirtinta tik iš dalies.

Taip pat buvo patikrintos profesionalių vairuotojų polinkio rizikuoti sąsajos su jų išsilavinimu (neturintys aukštojo išsilavinimo ir turintys aukštąjį (arba nebaigtą aukštąjį) išsilavinimą) (žr. 3 paveikslą).



3 pav. Tiriamųjų pasiskirstymas į grupes pagal išsilavinimą

Pagal 3 paveikslo rezultatus galima matyti, jog nėra skirtumų tarp profesionalių vairuotojų, turinčių aukštąjį ir neaukštąjį išsilavinimą ($p > 0,005$). Taigi, hipotezė, kad žemesnis profesionalių vairuotojų išsilavinimas siejasi su aukštesniu polinkiu rizikuoti, nebuvo patvirtinta.

Profesionalių vairuotojų vairavimo elgesio ir polinkio rizikuoti sąsajos

Siekiant atsakyti į pagrindinį tyrimo klausimą, ar profesionalių vairuotojų rizikingas vairavimo elgesys yra susijęs su polinkiu rizikuoti, buvo pritaikytas Stjudento testas dviems nepriklausomoms imtims (3 lentelė).

3 lentelė

Vairavimo elgesio subskalių ir polinkio į riziką sąsajos

	Rizika	N	Vidurkis	St. nuokrypis	t	p
Nedideli apsirikimai	silpnas polinkis į riziką	91	4,67	3,581	-2,026	0,046
	stiprus polinkis į riziką	56	6,48	6,072		

Vairavimo elgesio subskalių ir polinkio į riziką sąsajos

	Rizika	N	Vidurkis	St. nuokrypis	t	p
Reikšmingos klaidos	silpnas polinkis į riziką	88	3,56	3,539	-4,146	0,000
	stiprus polinkis į riziką	57	7,26	6,119		
Tyčiniai pažeidimai	silpnas polinkis į riziką	88	5,00	3,869	-5,407	0,000
	stiprus polinkis į riziką	57	11,33	8,277		

Tyrimo rezultatai patvirtino, kad statistiškai reikšmingai skiriasi vairavimo elgesio subskalių: nedidelių apsirikimų ($p=0,046$), reikšmingų klaidų ($p=0,000$) ir tyčinių pažeidimų ($p=0,000$) faktorių reikšmių vidurkiai tarp turinčių aukštą ir žemą polinkį į riziką. Visais atvejais didesni faktorių reikšmių vidurkiai yra prie aukšto polinkio į riziką. Tai reiškia, kad daugiau nedidelių apsirikimų, reikšmingų klaidų ir tyčinių pažeidimų daro turintys aukštą polinkį į riziką profesionalūs vairuotojai. Tyrimo rezultatai patvirtino trečiąją hipotezę, kad profesionalių vairuotojų vairavimo elgesys yra susijęs su aukštesniu polinkiu rizikuoti.

Tyrimo rezultatų apibendrinimas

Pagrindinis tyrimo tikslas buvo įvertinti profesionalių vairuotojų rizikingo vairavimo elgesio sąsajas su jų polinkiu rizikuoti, atsižvelgiant į sociodemografinius vairuotojų skirtumus.

Nors ir nenustatytas statistiškai reikšmingas profesionalių vairuotojų polinkio į riziką skirtumas pagal amžiaus grupes, tačiau pastebėta statistinė tendencija, jog profesionalių vairuotojų polinkis į riziką silpnėja nuo 38 – 45 metų. Daugumos tyrėjų teigimu (Konečni ir kt., 1976; Sigelman, 1976; cit. pagal McKelvie, 1986, p. 75; Hauber, 1980; cit. pagal Hennessy ir Wiesenthal, 1999, p. 418; Papacostas ir Synodinos, 1988; Horswill ir McKenna, 1999, Dunsire ir Baldwin, 1999; Schwartz ir Deffenbacher, 2002; cit. pagal Richards ir kt., 2006, p. 55; Mäkelä ir Mustonen, 2000; Chang, Lopham, De Baca ir Davis, 2001; Stevenson ir kt., 2001; Turner ir McClure, 2002; Usdan, Moore, Schumacher ir Talbott, 2005; Gray ir Regan, 2005), jauni vairuotojai yra linkę prisiimti daugiau rizikos. Nors Feest (1986; cit. pagal McKelvie, 1986, p. 76) tvirtina, kad vidutinio amžiaus vairuotojai (35 – 55 m.) yra labiau linkę nepaisyti vairavimo taisyklių, nei vyresni ar jaunesni vairuotojai. Šiame tyrime dalyvavo tik du profesionalūs vairuotojai iki 25 m. amžiaus. Galima prielaida, jog todėl ir nebuvo reikšmingo statistinio skirtumo tarp amžiaus grupių ir polinkio į riziką.

Tyrimo rezultatai nepatvirtino hipotezės, kad žemesnis profesionalių vairuotojų išsilavinimas siejasi su polinkiu rizikuoti. Tai prieštarauja kai kurių tyrimų rezultatams (Johson, Gruenewald ir Treno, 1998; Chang, Lopham, De Baca ir Davis, 2001, Turner ir McClure, 2002, Riala ir kt., 2003; Blair, Watts, Torabi bei Seo, 2004), kurie teigia, kad mažiau išsilavinę vairuotojai turi polinkį rizikuoti. Pastarųjų mokslininkų teigimu, išsimokslinimas padidina saugumo supratimą bei įtakoja veiksmus, prisidedančius prie transporto priemonės saugumo. Lietuvoje labai maža dalis žmonių, turinčių aukštą išsilavinimą, dirba profesionaliais vairuotojais. Dauguma tiriamųjų (77,5 %) neturėjo aukštojo išsilavinimo. Todėl galima prielaida, kad, esant didesnei tiriamųjų su aukštuoju išsilavinimu imčiai, tyrimo rezultatai gali hipotezę patvirtinti.

Tyrimo rezultatai rodo, kad yra statistiškai reikšmingas ryšys yra tarp vairavimo stažo ir polinkio rizikuoti. Mažesnį vairavimo stažą turintys tiriamieji (iki 10 m.) turi stipresnį polinkį į riziką. Profesionalūs vairuotojai, turintys didesnį negu 20 metų vairavimo stažą, turi žemesnį polinkį į riziką. Tyrimo rezultatai patvirtino hipotezę, kad mažesnis profesionalių vairuotojų vairavimo stažas, sąlygoja didesnį polinkį į riziką. Šio tyrimo rezultatai ne tik patvirtina apžvelgtų autorių (Ivancic ir Hesketh, 2000, Gray ir Regan, 2005, McKenna, Horswill ir Alexander, 2006; Simons – Morton ir Winston, 2006) darbus, bet ir leidžia teigti, kad profesionalūs vairuotojai, turintys didesnį vairavimo stažą, gali geriau užtikrinti keleivių, krovinių, esančių transporto priemonėje, saugumą.

Tyrimo rezultatai atskleidė, kad polinkis į riziką turi sąsają su visomis rizikingo vairavimo elgesio subskalėmis: nedideliais apsirikimais, reikšmingomis vairavimo klaidomis ir tyčiais pažeidimais kelyje. Todėl galima teigti, kad daugiau nedidelių apsirikimų, reikšmingų vairavimo klaidų ir tyčinių pažeidimų daro turintys stiprų polinkį į riziką profesionalūs vairuotojai. Tai patvirtina daugelio autorių (Wilson ir Greensmith, 1983; cit. pagal McKenna ir Horswill, 2006, p. 164; Wasielewski, 1984; cit. pagal McKenna ir Horswill, 2006, p. 164; Williams, 1998; cit. pagal Blair, Watts, Torabi ir Seo, 2004, p. 11; Karlsson ir kt., 2003; Featherstone, 2004; Aarts ir Van Schagen, 2006; cit. pagal Delhaye, 2007, p. 355) išvadas, kad polinkis į riziką sąlygoja blogesnį vairavimo elgesį ir didesnį eismo įvykių skaičių.

Šiame tyrime gautus rezultatus reikėtų vertinti neapibendrintai, atkreipiant dėmesį į keletą apribojimų. Visų pirma, profesionalūs vairuotojai buvo atrinkti patogiosios imties

sudarymo būdu, dėl to imties reprezentatyvumas gali nukentėti. Antra, buvo nedidelė tiriamųjų imtis (160). Dėl ekonominių sąlygų blogėjimo, transporto įmonių bankrotų, profesionalūs vairuotojai kartais įžvelgė nepamatuotą riziką dalyvauti tyrime.

Tačiau, tyrimo rezultatus ir išvadas galima vertinti kaip tam tikras gaires, suvokiant ryšius tarp polinkio į riziką ir rizikingo vairavimo elgesio. Gauti rezultatai gali būti vertingi organizacijoms praktiniu požiūriu, kadangi, atsižvelgiant į polinkį rizikuoti, galima numatyti rizikingą vairavimo elgesį, o tai suteikia nuorodas į ką reikėtų atkreipti dėmesį, siekiant išvengti nelaimingų eismo įvykių profesionalių vairuotojų darbe. Mokslinio tyrimo rezultatai gali būti įtraukti tobulinant vairuotojų neformalųjį švietimą bei keliant jų kvalifikaciją.

Išvados

1. Jaunesniems ir turintiems aukštąjį išsilavinimą profesionaliems vairuotojams nebuvo būdingas stipresnis polinkis į riziką.
2. Kuo mažesnis profesionalių vairuotojų vairavimo stažas, tuo aukštesnis polinkis į riziką.
3. Profesionalūs vairuotojai, turintys stiprų polinkį į riziką, daro daugiau nedidelių apsirikimų, reikšmingų vairavimo klaidų ir tyčinių pažeidimų.

Literatūra

1. Abbas M. H., Khan M. R. (2007). *Correlational Analysis of Drivers Personality traits and Styles in a Distributed Simulated Driving Environment*. Linköping University, Sweden, 2007. <http://liu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:16767&searchId=1>, 2009–04–05
2. Adams J., 2001, *Rizika*. Kaunas: Poligrafija ir informatika.
3. Blair E. H., Watts G. F., Torabi M. R., Seo D. C. (2004). A motor vehicle safety for young drivers. *American Journal of Health Studies*, 19 (1), p. 11 – 19.
4. Chang I., Lapham S. C., De Baca C., Davis J. W. (2001). Alcohol use inventory: screening and assessment of first – time driving – while – impaired offenders. *Alcohol & Alcoholism*, 36 (2), p. 122 – 130.
5. Deffenbacher J. L., Huff M. E., Lynch R. S., Oetting E. R., Salvatore N. F. (2000). Characteristics and treatment of high – anger drivers. *Journal of Counseling Psychology*, 47 (1), p. 5 – 17.
6. Delhaye E. (2007). The enforcement of Speeding: should fines be higher for repeated offences? *Transportation Planning and Technology*, 30 (4), p. 355 – 375.
7. Dunsire M., Baldwin S. (1999). Urban – rural comparisons of drink – driving behaviour among late teens: a preliminary investigation. *Alcohol & Alcoholism*, 34 (1), p. 59 – 64.
8. Endriulaitienė A. ir Martišius V. (2002). Rizikingų sprendimų priėmimo ir situacijos pobūdžio sąsajos. *Psichologija*, 26, p. 7 – 15.
9. European Road Safety Observatory. (2007). Work-related road safety Transport. *Transport projekt*, p. 1 - 27.
10. Featherstone M. (2004). Automobilities: an introduction. *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), p. 1 – 24.
11. Gray R., Regan D. (2005). Perceptual processes used by drivers during overtaking in a driving simulator. *Human Factors*, 47 (2), p. 394 – 417.
12. Hennessy D., Wiesenthal D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive behavior*, 25, p. 409 – 423.
13. Horswill M. S., McKenna P. F. (1999). The development, validation, and application of a video – based technique for measuring an everyday risk – taking behavior: drivers speed choice. *Journal of Applied Psychology*, 84 (6), p. 977 – 985.
14. Ivancic K., Hesketh B. (2000). Learning from errors in a driving simulation: effects on driving skill and self- confidence. *Ergonomics*, 43 (12), p. 1966 – 1984.
15. Jackson D. N., Hourany L., Vidmar, N.J. (1972). A four – dimensional interpretation of risk taking. *Journal of Personality*, 40, p.14 – 23.
16. Jessor R. (1987). Risky driving and adolescent problem behavior: An extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 3: p. 1- 11.
17. Johnson F. W., Gruenewald P. J., Trepo A. J. (1998). Age – related differences in risks of drinking and driving in gender and ethnic groups. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 22 (9), p. 2013 – 2022.
18. Karlsson G., Halldin J., Leifman A., Bergman H., Romelsjo A. (2003). Hospitalization and mortality succeeding drunk driving and risky driving. *Alcohol & Alcoholism*, 38 (3), 281 – 286.
19. Mäkelä K., Mustonen H. (2000). Relationships of drinking behaviour, gender and age with reported negative and positive experiences related to drinking. *Addiction*, 95 (5), p. 727 – 736.

20. May G. H. (2005). Transport in Europe: where are we going? *Sector Futures project for the European Monitoring Centre on Change*, 7 (6), p. 24 - 38.
21. McKelvie J. S. (1986). An opinion survey and longitudinal study of driver behaviour at stop signs. *Driver Behaviour*, 18 (1), p. 75 - 85.
22. McKenna F. P., Horswill M. S., Alexander J. L. (2006). Does anticipation training affect drivers' risk taking? *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 12 (1), p. 1 - 10.
23. Pablo A. (1997). Reconciling predictions of decision making under risk. Insights from a reconceptualized model of risk behaviour. *Journal of Managerial Psychology*, (12), 1, p. 34- 42.
24. Papacostas C. S., Synodinos, N. E. (1988). Dimensions of driving behaviour and driver characteristics. *Applied Psychology: an International Review*, 37 (1), p. 3 - 13.
25. Riala K., Isohanni I., Jokelainen J., Taanila A., Isohanni M., Rasane P. (2003). Low educational performance is associated with drunk driving: a 31 - year follow - up of the Northern Finland 1966 birth cohort. *Alcohol & Alcoholism*, 38 (3), p. 219 - 223.
26. Simons - Morton B. G., Hartos J. L., Leaf W. A., Preusser D. F. (2006). Increasing parent limits on novice young drivers: cognitive mediation of the effect of persuasive. *Journal of Adolescent Research*, 21 (1), 83 - 105.
27. Stevenson M., Palamara P., Rooke M., Richardson K., Baker M., Baumwol J. (2001). Drink and drug driving: what's the skipper up to? *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 25 (6), p. 511 - 513.
28. Turner C., McClure R. (2002). Age and gender differences in risk - taking behaviour as an explanation for high incidence of motor vehicle crashes as a driver in young males. *Injury Control and Safety promotion*, 10 (3), p. 123 - 130.
29. Usdan S. L., Moore C. G., Schumacher J. E., Talbott L. L. (2005). Drinking locations prior to impaired driving among college students: implications for prevention. *Journal of American College Health*, 54 (2), p. 69 - 75.

INTERACTION OF THE TURN TO RISK AND RISKY DRIVING AMONG PROFESSIONAL DRIVERS

The article deals with the transport workers - professional drivers personality trait - a tendency to take risks, and its interface with the actual risky driving behaviour. Propensity to take risks to understand how stable personality disposition or trait, the inner tendency to act more or less risky (Pablo, 1997). Risky driving behaviour - is the driving behaviour model, which relates to traffic offenses and increase the risk of accidents and injuries (Jessor, 1987). In this respect article Abbas and Khan (2007) view that the risky driving behaviour of a small slip of professional drivers, significant errors and intentional violations. Available for professional drivers of social - demographic factors interface with the propensity to take risks. The risk measure chosen by the inclination of the D. N. Jackson (1972) developed a questionnaire to differentiate between respondents in offering the most high-risk propensity and having a low risk propensity. Risky driving behaviour used to determine driving behaviour questionnaire (DBQ) (Reason and others, 1990), who investigates the behaviour of the driver, and the related traffic offenses factor (driving a small oversight, significant errors and intentional violations). Younger and having higher education professional drivers did not exhibit a stronger propensity to risk. The less professional driving experience, the higher propensity for risk.

Professional drivers who have a strong predisposition to the risk of doing more small slip-up, driving significant errors and intentional violations.

Key words: professional driver, susceptibility to risk, risky driving behaviour.

Īteikta: 2010 m. balandžio 15 d.

Priimta publikuoti: 2010 m. gegužės 14 d.