MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
PSICHOLOGIJOS INSTITUTAS

LIUDAS VINCENTAS SINKEVIČIUS
(TAIKOMOJI KRIMINALINĖ PSICHOLOGIJA)

VAIRUOTOJŲ RIZIKINGO VAIRAVIMO, EMOCINIO INTELEKTO IR PSICHOPATIJOS BRUOŽŲ SĄSAJOS

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas – doc. dr. Laura Ustinavičiūtė

Vilnius, 2020

TURINYS

ĮVADAS 3
1. VAIRUOTOJŲ RIZIKINGO VAIRAVIMO, EMOCINIO INTELEKTO IR PSICHOPATIJOS BRUOŽŲ SĄSAJOS 5
1.1 Rizikingo vairavimo samprata 5
1.1.1. Teorijų analizuojančių rizikingą vairavimą apžvalga 8
1.2. Emocinio intelekto samprata 12
1.3. Psichopatijos samprata 15
1.4. Rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto sąsajos 17
1.5. Rizikingo vairavimo ir psichopatijos bruožų sąsajos 18
1.6. Tyrimo problema, tikslas, uždaviniai 21
2. RIZIKINGO VAIRAVIMO, EMOCINIO INTELEKTO IR PSICHOPATIJOS BRUOŽŲ SĄSAJŲ TYRIMO METODIKA 23
2.1. Tiriamieji 23
2.2. Tyrimo metodai 26
2.3. Tyrimo procedūra 29
2.4. Tyrimo rezultatų apdorojimas 29
3. TYRIMO REZULTATAI 30
1.1. Vairuotojų rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto sąsajos 31
1.2. Vairuotojų rizikingo vairavimo ir psichopatijos bruožų sąsajos 33
1.3. Psichopatijos bruožų ir emocinio intelekto sąsajos 34
1.4. Psichopatijos bruožai ir emocinis intelektas prognozuoja rizikingą vairavimą 35
4. REZULTATŲ APTARIMAS 41
5. IŠVADOS 47
LITERATŪROS SĄRAŠAS 49
PRIEDAI 59

ĮVADAS

Nepaisant visų pastangų siekiant užtikrinti eismo saugumą, žuvusieji autoįvykiuose pasauliniu mąstu užima aštuntą vietą ir kasmet pareikalauja 1,35 milijono aukų (World Health Organization, 2018). Automobiliai žmonėms suteikia dideles mobilumo galimybes, tačiau šios judėjimo laisvės neigiami padariniai yra eismo įvykiai, sužeidimai, avarijų aukos. Lietuvoje 2019 m. įvyko 3 289 eismo įvykiai, sužeisti 3 908 žmonės ir keliuose žuvo 184 eismo dalyvių. Nors žuvusiųjų skaičius kasmet nežymiai mažėja, tačiau eismo įvykių ir sužeistųjų skaičiai nuolatos auga. Tai lemia didėjantys motorinių priemonių ir vairuotojų skaičiai (Eismo įvykių Lietuvoje statistika, 2018).

Eismo saugos specialistų siekiai pašalinti neigiamą eismo poveikį infrastruktūros priemonėmis, neapribojant mobilumo, lieka neįgyvendinami, todėl vis dažniau pradedama vertinti psichologinių veiksnių įtaką vairuotojų elgesiui (Slavinskienė ir kt. 2018). Tyrimai rodo, kad net 90 – 95% autoįvykių priežastis yra pilnai arba bent dalinai sietina su žmogaus veiksmais (cit. pagal Rumar, 1985, p. 151–165). Taip pat naujesni tyrimai rodo, jog iki 80% autoįvykių statistikos lemia žmogaus elgesio ypatumai (Af Wahlberg, 2010). Dauguma autoįvykių įvyksta dėl vairuotojų kaltės, o ne dėl techninių automobilio sutrikimų (Lajunen, 2004). Reason (1990) teigė, jog svarbus psichologijos mokslo uždavinys yra atlikus tyrimus geriau klasifikuoti žmogaus padarytas klaidas.

Psichologijos mokslas šioje srityje daugiausia dėmesio skiria dviems vairavimo sritims, siejamoms su pavojumi ir autoįvykių sukėlimu, tai rizikingas ir agresyvus vairavimas (Dula & Geller, 2003). Summala ir Naatanen (1988) teigė, jog vairavimas nėra sietinas vien tik su žmogaus mobilumu, tai gali turėti daugybę kitų motyvų, tokių kaip sužadinimo, jaudulio ar malonumo siekimas ar emocinis išsiliejimas. Yra randamos rizikingo vairavimo sąsajos tarp tokių veiksnių kaip asmenybės bruožai, emocijos ir nuostatos įvairaus amžiaus ir lyčių kontekste (Ulleberg & Rundmo, 2002; Endriulaitienė ir kt. 2018).

Sjoberg (2006) teigė, jog emocijos turi įtaką rizikingam elgesiui, tačiau taip pat pabrėžė, jog jos negali visiškai paaiškinti žmogaus rizikavimo, bet vis tiek jos turi būti tyrinėjamos siekiant suprasti emocinių gebėjimų įtaką rizikingame vairavime. Daugelis tyrimų randa sąsajas tarp rizikingo vairavimo ir emocinių gebėjimų (Sabates et al., 2012; Šeibokaitė ir kt., 2017; Hayley et al., 2017), tačiau yra tyrimų ir paneigiančių sąsajas (Smorti et al., 2016).

Tyrimai rodo, jog skirtingos rizikingo vairavimo formos siejamos su skirtingais pažeidėjų tipažais (Endriulaitienė ir kt., 2018; Panayiotou, 2015). Vienas pirmųjų Ulleberg (2002) tyrimas parodė, jog yra atskira rizikingai vairuojančių asmenų grupė, kurią sudaro

daugiausia vyrai pasižymintys sumažėjusiu nerimo lygiu, žemu altruizmo lygiu bei aukštais agresyvumo ir pojūčių siekimo lygiais. Kartu su pastaraisiais bruožais randama sąsajų tarp agresyvumo, impulsyvumo, pojūčių siekimo ir rizikingo vairavimo (Constantinou et al., 2011). Visi šie veiksniai, didinantys rizikingą vairavimą, randami psichopatijos bruožuose, tokiuose kaip įžūlumas, piktybiškumas ir neslopinimas. Psichopatija yra priskiriama prie psichopatologijų ir pasižymi nusikalstamu elgesiu ir specifiniais emociniais ir tarpasmeninias deficitais, tokiais kaip bebaimiškumas, empatijos trūkumas ir manipuliavimas kitais siekiant asmeninės naudos (Patrick et al., 2009). Anksčiau psichopatija buvo apibūdinama ir tyrinėjama išskirtinai teisės pažeidėjų imtyse, tačiau atsiranda vis daugiau tyrimų, kuriuose ieškomos sąsajos tarp subklinikinių psichopatijos bruožų ir rizikingo vairavimo (Endriulaitienė ir kt. 2018; Ball et al., 2018; Panayiotou 2015; Burtăverde et al., 2016).

Šiame darbe yra iškeltas tikslas nagrinėti sąsajas tarp rizikingo vairavimo, emocinio intelekto ir psichopatijos bruožų. Daugelis ankstesnių tyrimų (Endriulaitienė ir kt., 2018; Ball et al., 2018; Panayiotou, 2015; Burtăverde et al., 2016) nagrinėjo rizikingo vairavimo sąsajas su Tamsiąja Trejybe, t.y. psichopatija, narcisizmu ir makiavelizmu, tačiau neanalizavo rizikingo vairavimo išskirtinai su psichopatijos bruožais. Kadangi yra tyrimų, patvirtinančių sąsajas tarp psichopatijos bruožų ir emocinio intelekto (Megias et al., 2018), tačiau atskirų veiksnių gaunami rezultatai nėra vienareikšmiški, šiame darbe siekiama tirti šias sąsajas ir patikrinti, ar psichopatijos bruožai geriau prognozuoja rizikingą vairavimą lyginant su emociniu intelektu.

1. VAIRUOTOJŲ RIZIKINGO VAIRAVIMO, EMOCINIO INTELEKTO IR PSICHOPATIJOS BRUOŽŲ SĄSAJOS

1.1 Rizikingo vairavimo samprata

Lietuvos Respublikos saugaus eismo įstatyme transporto priemonės *vairavimo* sąvoka apibrėžiama kaip asmens, esančio transporto priemonėje ar ant jos, veiksmai, kuriais valdoma judanti transporto priemonė (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, 2008). Transporto priemonę valdo vairuotojas, kuris prisiima vairavimo riziką. Vairuotojo tikslas, be kitų yra saugumas, vertinamas pagal tris parametrus: kelių, transporto priemonių ir eismo dalyvių saugumą. Tačiau vairuotojo elgesį veikia ir poreikis greičiau pasiekti savo tikslą. Šios prielaidos lemia vairuotojų suvokimą, reagavimą ir elgesį vairavimo situacijose (Arlauskaitė, 2009).

Mokslinėje literatūroje vyrauja toks rizikingo vairavimo apibrėžimas, – tai vairavimas, didinantis tikimybę patekti į eismo įvykį ar jį sukelti (Bulotaitė, 2014). Rizikingas vairavimo stilius yra alternatyvi sąvoka, taip pat naudojama apibrėžiant rizikingą vairavimą. Jį lemia žmogiškasis veiksnys, vairuotoją rizikuoti skatinančios psichologinės savybės (Slavinskienė ir kt., 2017). Taigi, rizikingas vairavimas – tai toks vairavimas, kai vairuotojas, dalyvaudamas eisme, netinkamai pritaiko pažintinius ir kitus gebėjimus ir priima kelių eismo taisyklėms prieštaraujančius, pavojingus sau ir/arba kitiems eismo dalyviams sprendimus (Slavinskienė ir kt., 2017). Užsienio šalių autoriai rizikingą vairavimą apibūdina kaip vieną iš probleminių elgesio formų, kuris yra pavojingas, nesaugus ir gali turėti neigiamų pasekmių vairuotojui ir kitiems eismo dalyviams (Chakroborty et al., 2004). Anot Petraičio (2012), rizikingo vairavimo sąvoka apima tiek intencionalius, tiek neintencionalius vairuotojo veiksmus, kurie padidina autoįvykio riziką.

Į rizikingo vairavimo sąvoką įeina greičio viršijimas, važiavimas esant raudonam šviesoforo signalui, neleistinas manevravimas tarp eismo juostų, agresyvus vairavimas, nesegėjimas saugos diržų, vairavimas apsvaigus nuo psichoaktyvių medžiagų, važiavimas nesilaikant saugaus atstumo, vairavimas esant pervargus ar išsiblaškius (Lajunen et al., 2004; Scott-Parker, 2012), taip pat vairavimo klaidos, tokios kaip - persirikiavimaas iš vienos juostos į kitą nerodant perspėjančio signalo (Fergusson et al., 2003). Kartais autoįvykiai neišvengiami dėl vairavimo patirties ir įgūdžių stokos, mechaninių klaidų ar aplinkos veiksnių (Laflamme et. al., 2006). Pagal sukeltų autoįvykių dažnį išskiriami ir eismo įvykius lemiantys

psichologiniai veiksniai ir sąlygos. Pagal Vosylienę (2004) šie veiksniai yra skirstomi į dvi grupes: pagrindiniai ir šalutiniai. (žr. pirmą lentelę).

1 lentelė. Eismo įvykius lemiantys psichologiniai veiksniai ir sąlygos.

Pagrindiniai veiksniai	**Šalutiniai veiksniai**
Neįvertintas pavojus	Skubėjimas
Neteisingai įvertinta padėtis	Nuotaikos poveikis
Dėmesio nuo kelio atitraukimas	Nedidelė vairavimo praktika
Baiminimasis ryžtingų veiksmų	Situacijos neatitinkantys veiksmai
Klaidingas situacijos numatymas	Nepakankamas Kelių eismo taisyklių mokėjimas
Netinkamas kelių eismo dalyvio amžius	Prasti transporto priemonės vairavimo įgūdžiai
Nenuspėjami poelgiai	Nežinoma vietovė
	Pasyvus neveiklumas
	Pervargimas

Šaltinis: sudaryta autoriaus, remiantis N. Vosylienės 2004 m. moksliniu tyrimu.

Minėti veiksniai gali sąlygoti rizikingo vairavimo elgsenos formas – eismo taisyklių pažeidimus (Vosylienė, 2004).

Literatūroje taip pat dėmesys yra skiriamas ir sociodemografiniams rodikliams, susijusiems su rizikingu vairavimu, tokiems kaip lytis, amžius ir vairavimo patirtis. Pasak Česnienės ir kt. (2011), yra skiriamos trys pagrindinės rizikingo vairavimo veiksnių grupės.

Pirmąją grupę sudaro aplinkybės arba situaciniai veiksniai, kuriuose atsiduria vairuotojas (pvz.: spūstys kelyje, galimybė išlikti anonimiškam, kalbėjimas mobiliuoju telefonu vairuojant).

Antrąją grupę sudaro sociodemografinės charakteristikos: vairuotojų amžius, lytis, vairavimo patirtis ir kita. Užsienio šalių autorių atliktame tyrime nustatyta, jog viena iš dažniausių 15 – 24 metų amžiaus tarpsnyje esančių mirties priežasčių yra autoavarijos. Mirtingumas žymiai mažėja nuo 25 metų amžiaus (Simons et al., 2006). Taip pat matome, jog civilinės atsakomybės draudimo įmokos dydis nustatomas, priklausomai nuo daugelio faktorių, tokių kaip vairuotojo amžius, vairavimo stažas, drausmingumas ir kitų. Tai patvirtina statistika, kad didžiausia draudimo įmoka taikoma asmenims nuo 18 iki 25 metų amžiaus (Lietuvos bankas, 2018). Kito atlikto tyrimo rezultatai taip pat patvirtino jaunų vairuotojų, kurių amžius

buvo nuo 17 iki 29 metų, rizikingesnį vairavimą ir daromus tyčinius pažeidimus (Horswill & Coster, 2002). Dar vienas plačiai tyrimuose išskiriamas sociodemografinis veiksnys yra lytis. JAV mokslininkių N. Rhodes ir K. Pivik (2011) atlikto tyrimo apklausos rezultatai parodė, jog vyrai dažniu rizikingai vairuoja nei moterys. Literatūroje teigiama, jog vyrų ir moterų rizikingą vairavimą lemia skirtingi veiksmai: vyrai labiau linkę daryti tyčinius pažeidimus, o moterys – daugiau vairavimo klaidas. (Atombo et al., 2016; Endriulaitienė ir kt., 2013; Horvath et al., 2012; Lucidi, 2010; Oppenheim, 2016). Egzistuoja ir priešinga nuomonė, kad nėra reikšmingo skirtumo tarp vyrų ir moterų vertinant reikšmingas vairavimo klaidas, tačiau mažos vairavimo klaidos dažniau pasitaiko moterų imtyje (Mesken et al., 2002). Kaip galime pastebėti, amžiaus skirtumas daugelio autorių tyrimuose rodo panašius rodiklius, tačiau to negalima pasakyti apie lyčių skirtumus.

Remiantis atliktų tyrimų rezultatais matyti, kad sociodemografiniai veiksniai išskiria tam tikras socialines grupes, kaip labiau linkusias į rizikingą vairavimą, tačiau taip pat literatūroje yra analizuojami ir kiti veiksniai, tokie kaip emocinio intelekto gebėjimai bei asmenybės bruožai.

Trečiąją veiksnių grupę sudaro asmenybės charakteristikos: impulsyvumas, streso tolerancija, asmens agresyvumas, informacijos apdorojimo ypatumai ir kitos (pvz.: asmens agresyvumo savybė lemia rizikingesnę elgseną vairuojant frustruojančioje situacijoje). Šie veiksniai yra rizikingą vairavimą lemiantys elementai (Česnienė ir kt., 2011). Vis dėlto įvairių tyrimų rezultatai rodo, jog vyrai labiau linkę daryti tyčinius pažeidimus, o moterys labiau linkusios daryti vairavimo klaidas (Atombo et al., 2016; Endriulaitienė ir kt., 2013; Havârneanu & Havârneanu, 2012; Horvath et al., 2012; Jovanovic et al., 2011; Lucidi et al., 2010; Eboli et al., 2017; Oppenheim et al., 2016). Šioje vietoje galima preziumuoti, jog tokie psichopatijos bruožai kaip neslopinimas (angl. disinhibition) gali būti labiau išreikšti vyrų tarpe, nes jie siejasi su impulsyvumu, emocijų reguliavimo problemomis. Nagrinėjant emocinį intelektą, gaunami nevienareikšmiai rezultatai. Jiems galimai turi įtaką skirtingų instrumentų naudojimas, imčių skirtumai ir kiti ypatumai. Šiame darbe apžvelgsime emocinio intelekto sampratą bei teorijas, kuriomis bus remiamasi siekiant išsiaiškinti sąsajas tarp rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto.

Vairavimas apima daugiau nei vieną elgesio apraišką. Vairavimas nėra sietinas vien tik su žmogaus mobilumu, tai gali turėti daugybę kitų motyvų, tokių kaip sužadinimo, jaudulio ar malonumo siekimas ar emocinis išsiliejimas (Summala & Naatanen, 1988). Psichologų požiūriu, rizikingas vairavimas yra viena iš probleminio elgesio formų (Costa, 2005). Yra daugybė teorijų, nagrinėjančių rizikingo vairavimo elgseną ir pateikiančių skirtingas šio

fenomeno priežastis bei apibrėžimus. Toliau apžvelgsime pagrindines teorijas, aiškinančias rizikingą vairavimą iš skirtingų perspektyvų.

1.1.1. Teorijų analizuojančių rizikingą vairavimą apžvalga

Homeostazės teorija. Pagal šią teoriją vairuotojo elgsena yra nuolatinis rizikos vertinimas ir naudingiausios reakcijos pasirinkimas, tačiau tai daroma ne rizikos eliminavimui, o jos optimizavimui. Homeostazės teorija teigia, kad žmonės nuolatos lygina savo veiksmų rizikos laipsnį su savo suvokiamu rizikos lygio standartu ir koreguoja skirtumus tarp šių dviejų fenomenų. Kiekvienas žmogus, pavojingumo lygį nustato remdamasis patirtimi ir daro išvadas bei priima sprendimus. Pavyzdžiui, artėdamas prie posūkio dideliu greičiu, asmuo įvertina, ar tai neviršija jo rizikos lygio, o esant perviršiui greitį sumažina (Wilde, 1988).

Nemažai fenomenų yra aiškinama homeostazės teorija. Pavyzdžiui, kelio ruožuose, kuriuose avaringumas nurodomas kaip mažas, vairuotojai pasirenka didesnį greitį (Graham, 1998). Arba automobiliai, kuriuose yra oro pagalvės, vairuojami agresyviau, o tai lemia pačių pagalvių mažesnį efektyvumą ir padidina mirties riziką vairuotojui ir keleiviams (Peterson et al., 1995).

Taip pat homeostazės teorija kelia kitas rizikos prielaidas. Viena iš jų teigia, kad visos naujos saugumo priemonės automobiliuose netenka prasmės, nes kuo jų daugiau, tuo dažniau, tuo dažniau rizikingai vairuojama, tačiau praktikoje, toks fenomenas nestebimas. Apie homeostazę yra manančių ir priešingai, anot R. Fuller (2007), negalime teigti, jog šis reiškinys egzistuoja, nes įvairiose situacijose žmogaus elgesys kinta, taigi kinta ir rizikos lygis, bei nuo jo priklausomas elgesys.

Homeostazės teorija aiškina rizikos lygio pasirinkimą pagal kiekvieno asmens suvokimo lygį, tačiau bendrų kriterijų, aiškinančių rizikos pasirinkimą, nėra, taip pat nėra apibrėžtas pats rizikingo vairavimo elgesys. Nulinės rizikos teorija platesniu požiūriu aiškina rizikingą vairavimą ne rizikos optimizavimu, o jos eliminavimu.

Nulinės rizikos teorija. Natanen ir Summala (1974) pristatė Nulinės rizikos teoriją, kuri teigia, jog dėl žmogaus jutiminių, kognityvinių ir motyvacinių procesų vairuojantis asmuo prisitaiko prie rizikos ir taip vairuoja dar rizikingiau. Pavyzdžiui, nesaugiame kelio ruože vairuotojas greitį sumažina iki jam subjektyviai atrodančio saugaus greičio ir atvirkščiai - saugiame kelio ruože vairuotojas padidina greitį.

Nulinės rizikos teorija neigia žmogaus poreikį nuolat rizikuoti, nes tai sukelia nemalonių pojūčių. Pagal šią teoriją vairuotojui svarbu likti komforto zonoje, neperžengiant

savo saugumo ribų. Be to, teorijos šalininkų nuomone, nepakamka tyrinėti tik žmogaus įgūdžius ir jais pasikliauti, reikia tyrinėti ir motyvų bei aplinkos sąveiką (Summala, 2007).

Nulinės rizikos teorija teigia, kad rizika nėra priimtina žmogui, vertina rizikos pasirinkimą kaip nepakankamą asmens patirtį arba netinkamai įvertintą riziką, taip pat šioje teorijoje jau yra tyrinėjama ir žmogaus motyvų bei aplinkos sąveika. Rizikingo stebėjimo modelis plačiau aiškina rizikingą vairavimą. Analizuojant rizikingą vairavimą, įtraukiami ir nesąmoningi procesai bei emocinis atsakas į fiziologinius procesus.

Rizikos stebėjimo modelis. T. Vaa, R. O. Phillips ir P. Ulleberg (2011) moksliniame straipsnyje „Kelių eismo saugumo poveikis avarijoms“ teigia, kad pagrindinis motyvas žmogui yra išlikimas, o siekiant išlikti žmogaus organizmas išmoko atlikti aplinkos ir savo paties kūno analizę. Priimant sprendimus įtaką daro jausmai ir emocijos. Tai aiškinama pasitelkiant somatinių duomenų hipotezę, kuri emocijas įvardija kaip nesąmoningas būsenas, kurios gali valdyti ar keisti elgesį net ir tuo atveju, kai tai tampa sąmoninga ir jaučiami jausmai, o elgesio atsakas labiausiai priklauso nuo žmogaus turimos patirties (Vaa et al., 2011).

Svarbiausiu jausmu šioje teorijoje laikoma homeostazė arba funkcinis balansas. Šis modelis išsiskiria tuo, jog analizuoja nesąmoningus procesus, akcentuoja emocinį atsaką į fiziologinius procesus. Kiti aspektai gana panašūs su homeostazės teorija, kuri pabrėžia žmogaus poreikį palaikyti kūno balansą, taip pat nagrinėja sąveikas tarp aplinkos ir vairuotojo. Tačiau rizikos stebėsenos modelis kritikuojamas dėl pagrindinės idėjos, kurios praktiškai neįmanoma paneigti – akcentuojamos išlikimo pastangos, kaip svarbiausios.

Planuoto elgesio teorija yra plačiai taikoma analizuojant rizikingą vairavimą ir apskritai aiškinant rizikingą žmogaus elgesį (Ajzen, 1991). Šioje teorijoje, žmogaus motyvacijos sąvoka yra įvardijami kaip ketinimai, kitaip tariant, didėjant ketinimui kartu didėja ir elgesio pasireiškimo tikimybė, lygiai taip, kaip didėjant motyvacijai, kartu didėja ir tikimybė, jog asmuo atliks motyvuotą veiksmą.

Pagal Icek Ajzen (1991) ketinimai remiasi trimis veiksniais:

- **Subjektyvi norma**. Požiūris į elgesį nurodo esamas socialines pasekmes, įtaką, nuo kurios priklauso, ar žmogus atliks planuojamą veiklą.
- **Nuostatos.** Atspindi žmogaus subjektyvų situacijos vertinimą, lemiamą išankstinių nuostatų apie pasekmes.
- **Suvokiama elgesio kontrolė** nusako ketinamo atlikti veiksmo galimybes.

Taigi šioje teorijoje dėmesys skiriamas žmogaus pažintiniams gebėjimams. Įsitikinimai apie situacijos kontrolę, socialinis požiūris į riziką bei nuostatos apie rizikingą vairavimą lemia

rizikingo vairavimo motyvaciją (Ajzen, 1991). Iš esmės ši teorija aiškina, jog ketinimas atlikti pavojingą manevrą sustiprėja, jeigu žmogus pats vertina tokį elgesį teigiamai (nuostata), mano, kad jam artimas sociumas pritaria tokiam jo elgesiui (subjektyvi norma) ir yra įsitikinęs, jog sugebės taip pasielgti (suvokiama elgesio kontrolė).

Šios teorijos validumą tikrinę autoriai A. J. Elliot, M. A. Maier (2007) teigia, jog trys atskiri veiksniai (suvokiama elgesio kontrolė, subjektyvi norma ir nuostatos) leidžia prognozuoti ketinimą viršyti greitį. Tačiau ši teorija taip pat susilaukia nemažai kritikos, nes pavieniai tyrimai nagrinėja pavienius veiksmus, o ne visą vairavimo fenomeną, taip pat tyrimuose dažnai naudojami savistabos klausimynai, kurie mažina objektyvumą (Elliot et al., 2007).

Toliau apžvelgsime rizikingo vairavimo modelį, kuriuo ir remsimės šiame darbe. Šis modelis yra išplėtotas pagal planuoto elgesio teoriją ir yra plačiai naudojamas aiškinant rizikingą vairavimą. Šiuo metu jis yra plačiausiai naudojamas, nes gali aiškinti rizikingą vairavimą tiek intencionaliais vairavimo pažeidimais, tiek ir neintencionaliais, taip pat apima vairavimo klaidas, kurios siejamos su pažintinių procesų ribotumu.

Rizikingo vairavimo modelis. Viename iš pirmųjų rizikingo vairavimo tyrimų Reason ir kt. (1990) išskyrė rizikingą vairavimą į du tipus: tai vairuotojo daromos klaidos ir pažeidimai. Abi šios rizikingo vairavimo grupės yra vienodai svarbios, nes abi gali lemti autoįvykį (Lajunen, 2004).

Literatūroje išskiriami du rizikingo vairavimo tipai:

- Tyčinius eismo taisyklių pažeidimus – tai tyčinis nukrypimas nuo elgesio, reikalingo išlaikyti saugumą potencialiai pavojingose situacijose.
- Vairavimo klaidas. Klaidos yra netyčiniai veiksmai, labiau susiję su pažintinių asmens procesų (suvokimo, atminties, mąstymo) funkcionavimo trūkumais, kurie sutrikdo suplanuotų veiksmų atlikimą (Reason et al., 1990).

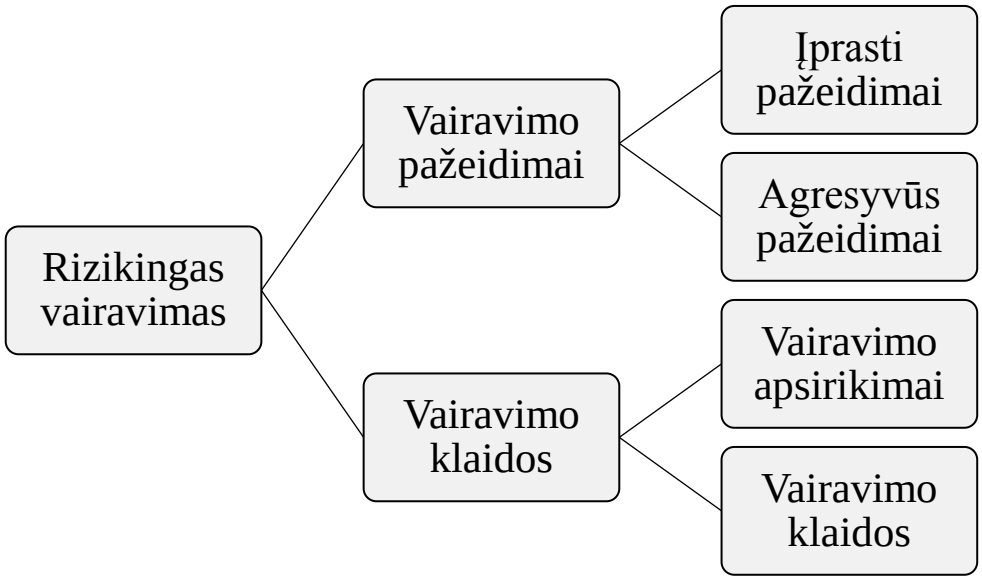
Rizikingo vairavimo apraiškos, atsirandančios be sąmoningos motyvacijos rizikuoti, priskiriamos prie vairavimo klaidų, o vairavimas sąmoningai nusižengiant saugumo reikalavimams priskiriamas prie tyčinių pažeidimų. Tyčinių pažeidimų rizikingo vairavimo tipas parodo, kad svarbesnis yra ne motyvo turinys, o rizikavimo intencija (Endriulaitienė ir kt., 2013). Kornelio universitete atliktas mokslinis tyrimas parodė, kad tyčiniai kelių eismo taisyklių pažeidimai yra dažnesni nei vairavimo klaidos (Davey et al., 2006). Be to, vairavimo klaidos kritinėse situacijose gali būti nulemtos dėmesio trūkumo, kai vairuotojas neskiria viso savo dėmesio vairavimui (Zhang et al., 2014; Wickens et al., 2008). Tai patvirtino atliktų

tyrimų rezultatai, kai vairuotojams leista atlikti antrines užduotis vairuojant: naudotis automobilio medijomis, telefonu ar valgyti (Strayer et al., 2001; Stutts et al., 2005). Taip pat moksliniai tyrimai patvirtino emocijų įtaką esant vairavimo trikdžiams (Pecher et al., 2009).

Pasak Reason ir kt. (1990), nustatyti ir tokie rizikingo vairavimo veiksniai, kuriuos jis apibrėžė kaip apsirikimus (angl. slips and lapses). Tai dėmesio ir atminties klaidos, kurios neturi įtakos autoįvykiams (Parker et al., 1995). Reason analizuojamas terminas apsirikimai - apibūdinamas kaip nesėkmė turint gerus ketinimus. Vėliau rizikingo vairavimo samprata buvo išplėsta ir išskirti 4 komponentai (žr. 1 paveikslą). Taigi, išskirtos tokios eismo pažeidimus lemiančios aplinkybės:

1. Apsirikimai - pavyzdžiui, kai siekiant įjungti automobilio žibintus, įjungiami valytuvai, arba kai nepastebėjus kelio ženklo įvažiuojama į neleistiną kelią.
2. Vairavimo klaidos - pavyzdžiui, kai atliekant lenkimo manevrą nuvertinamas priešpriešais važiuojančio automobilio greitis, arba kai įvažiuojama į žiedinę sankryžą iš neleistinos eismo juostos.
3. Įprasti pažeidimai - pavyzdžiui, kai pamirštama susimokėti kelių mokestį arba draudimą, tačiau vis tiek tęsiama kelionė, arba kai pažvelgus į greičio matuoklį pamatoma, kad yra viršijamas greitis.
4. Agresyvūs pažeidimai - pavyzdžiui, kai nekantraujant, lėčiau vairuojamas automobilis lenkiamas iš neleistinos pusės, arba kai įsitraukiama į lenktyniavimą su kitais vairuotojais (Reason, 1990).

Reason (1990) pažeidimus pagal pobūdį išskyrė į dvi grupes: agresyvius pažeidimus (turint tikslą pakenkti, tokie pažeidimai orientuoti į tarpasmeninius santykius) ir įprastus pažeidimus (neturint tikslo pakenkti). Klaidos taip pat skiriamos į dvi kategorijas – apsirikimai ir vairavimo klaidos (Lawton & Parker, 1997). Toks rizikingo vairavimo skirstymas atsirado dėl skirtingų psichologinių ištakų. Vairavimo klaidos atsiranda dėl pažintinių informacijos apdorojimo procesų sutrikimų, tuo tarpu vairavimo pažeidimai yra apgalvoti sprendimai rizikuoti ir jie remiasi asmens motyvacine sistema (Lajunen & Özkan, 2011). Dabar ši teorija yra plačiausiai taikoma, kaip labiausiai pagrįsta aiškinant rizikingą vairavimo fenomeną, todėl šiame darbe bus remiamasi pastaruoju modeliu.



1 pav. Rizikingo vairavimo klasifikacija pagal Reason (1990).

Apžvelgus šiame darbe pateiktą literatūros analizę, galima teigti, kad kiekviena teorija atskleidžia unikalų požiūrį į rizikingą vairavimą. Homeostazės teorija aiškina rizikos lygio pasirinkimą pagal asmens suvokimo lygį, tačiau bendrų kriterijų, aiškinančių rizikos pasirinkimą, nėra. Nulinės rizikos teorija teigia, kad rizika nėra priimtina žmogui, ir vertina rizikos pasirinkimą kaip nepakankamos asmens patirties arba netinkamai įvertintos rizikos apraišką, remiasi dviem charakteristikomis. Rizikos stebėjimo modelis atsižvelgia emocijų įtaką ir turimą patirtį vairavimo metu, asmens pasirinkimas vertinamas individualiai. Taip pat individualia patirtimi remiasi ir emocijų ir adaptacijos modelis, kuris vertina emocijas ir aplinką. Planuoto elgesio teorija išsamiai tiria asmens pasirinkimą, atsižvelgiant į asmens nuostatas, situacijos vertinimą, patirtį. Minėtos teorijos analizuoja vieną ar kelis rizikingo vairavimo elgsenos faktorius, tačiau plačiausiai šį reiškinį analizuoja Rizikingo vairavimo modelis, kuris ir bus naudojamas šiame darbe.

1.2. Emocinio intelekto samprata

Emocijos ir emociniai komponentai daro didelį poveikį žmogaus sprendimų priėmimui ir rizikos suvokimui (Slovic et al., 2004). Barrett ir Salovey (2002) teigė, kad emocijos vaidina pagrindinį vaidmenį motyvuojant elgesį. Sjoberg (2006) pripažino emocinių gebėjimų įtaką rizikos suvokimui, tačiau taip pat pabrėžė, kad emociniai gebėjimai pilnai nepaaiškina suvokiamos rizikos. Taigi kelių eismo saugumo srityje emocinių gebėjimų ir emocinio intelekto vaidmuo neturėtų būti ignoruojamas.

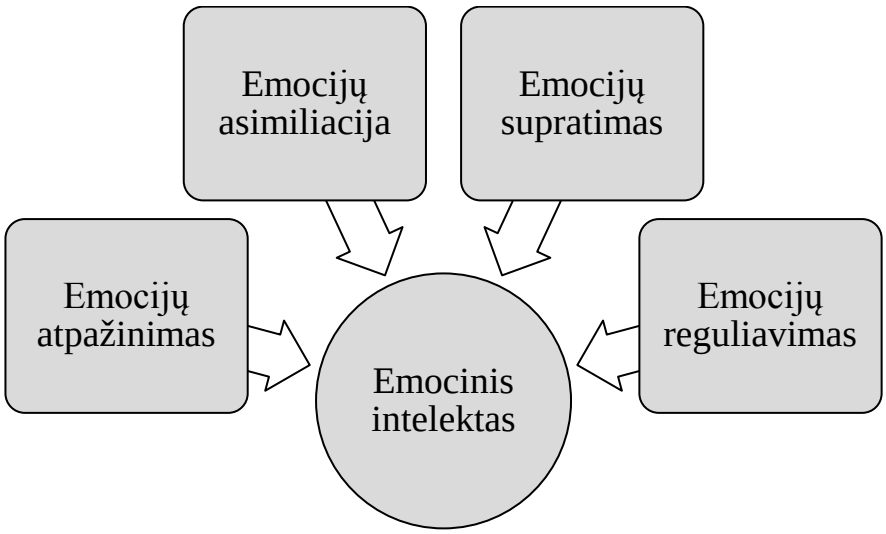
Kiti autoriai mano, jo „tarp daugelio faktorių, kurie susiję su rizikingu vairavimu, tokių kaip asmenybės bruožai, nuostatos ar motyvai, pasirodė, jog emocijos atlieka svarbų vaidmenį“ (cit. Pagal Šeibokaitė L., 2017, p. 688).

Pati intelekto sąvoka yra įvardijama kaip gebėjimas mąstyti abstrakčiai, o emocinis intelektas (EI) išskiriamas kaip gebėjimas suvokti ir panaudoti informaciją, susijusią su emocijomis (Mayer & Forgas, 2001). Salovey ir Mayer (1990) pirmą kartą apibrėžė emocinį intelektą kaip socialinio intelekto stilių, kuris apima gebėjimą stebėti savo ir kitų jausmus bei emocijas, atskirti jas ir naudoti šią informaciją savo mąstyme ir veiksmuose. Vėliau šie autoriai emocinio intelekto sąvoką apibrėžė kaip gebėjimą apdoroti emocinę informaciją, ypač kalbant apie emocijų atpažinimą, asimiliaciją, supratimą ir valdymą (Mayer & Salovey, 1997).

Emocinis intelektas literatūroje taip pat analizuojamas kaip modelis, sudarytas iš keturių skirtingų gebėjimų:

1. Emocijų atpažinimas (angl. perception, appraisal and expression of emotions). Jis siejamas su gebėjimu neverbaliai atpažinti ir išreikšti emocijas veide, balse ir kitais komunikacijos kanalais. Emocijų atpažinimas yra gebėjimas suvokti savo ir kitų emocijas. Tai taip pat apima neverbalinių signalų ir emocijų suvokimą vertinant kraštovaizdžius ar meno kūrinius.
2. Emocijų asimiliacija (angl. emotional facilitation of thinking). Šis gebėjimas apibūdinamas kaip mąstymo palengvinimas. Pavyzdžiui, skirtingų problemų sprendimas gali būti palengvintas skirtingomis emocijomis, taigi emocijų ir mąstymo ryšys gali daryti įtaką asmens veiksmų planavimui. Tai leidžia mums suprasti, ar mūsų nuotaika mums padeda, motyvuoja, sutelkia dėmesį, ar atvirkščiai, mus išblaško, ar signalizuoja apie svarbius aplinkos pokyčius. Emocijų asimiliacija šiame modelyje suprantama plačiau. Tai gebėjimas mąstyti trimis būdais: keičiantis nuotaikai padėti žmonėms pamatyti situaciją iš kelių skirtingų pozicijų; signalizuoti apie svarbius aplinkos pokyčius; emocinio palengvinimo pagalba skirtingiems mąstymo tipams.
3. Emocijų supratimas (angl. understanding and analyzing of emotions; employing emotional knowledge). Emocijų supratimas leidžia jas analizuoti, iš patirties įvertinti galimas tendencijas ir įžvelgti jų rezultatus. Žmogaus amžius šiame etape siejasi su kalbos ir mąstymo raida. Pavyzdžiui, ir dvejų metų vaikas sudaužęs tėvų mėgstamą vazą jaučia baimės emociją, toje pačioje situacijoje šešiamečio gebėjimai gerokai pranoks dvimečio gebėjimą atskirti ir diskriminuoti jausmus, o trisdešimties metų žmogus tai darys dar geriau. Emocijų supratimas apima žinias apie emocijas, emocinį žodyną, ir kaip jie susilieja, kad sukurtų kitas emocijas, kurios laikui bėgant keičiasi (Mayer & Salovey, 1997).

4. Emocijų reguliavimas, siekiant emocinio ir intelektinio augimo (Reflecting Regulation of Emotions to Promote Emotional and Intelectual Growth). Ši dalis siejama su emocijų valdymu siekiant asmeninių tikslų, savęs pažinimu ir socialiniu supratimu. Pavyzdžiui, net maži vaikai supykę skaičiuoja iki 10 arba šypsosi nemėgstamam seneliui, vėlesniame amžiuje jau gebama slėpti jausmus arba pertvarkyti juos (angl. reframe). Emocijų reguliavimas apima gebėjimą valdyti savo ir aplinkinių emocijas (Mayer & Salovey, 1997).



2 pav. Emocinio intelekto modelis pagal Mayer ir Salovey (1997).

Emociniai gebėjimai ar kompetencijos yra skirstomi į bazinius ir labiau sudėtingus. Pavyzdžiui, žemiausioje kategorijoje yra gebėjimas suvokti ir išreikšti emocijas, kai tuo tarpu aukščiausias lygis pasižymi sąmoningu, reflektyviu emocijų reguliavimu. Esant šiame lygyje galima siekti aukštesnių gebėjimų, modelyje egzistuoja hierarchinė tvarka. Kiekviena iš 4 atšakų turi po 4 skirtingus gebėjimus, kurie gilesnėje analizėje yra vertinami pagal žmogaus raidos etapus. Manoma, kad asmenys, pasižymintys aukštu emociniu intelektu, greičiau pasiekia aukštesnius lygius ir geriau geba valdyti emocijas (Mayer & Salovey, 1997).

Moksliniuose šaltiniuose plačiai analizuojama dar viena sąvoka, susijusi su emociniu intelektu, tai socialinis emocinis intelektas (ESI)**.** R. Bar-On socialinio emocinio intelekto modelis - mišrus ESI modelis apima tam tikras emocines ir socialines kompetencijas, įgūdžius ir tarpininkus, suskirstytus į keturias skirtingas sritis, kurios tarpusavyje sąveikauja:

1. Intrapersonalinis - įskaitant emocinį sąmoningumą, savarankiškumą, pasitikėjimą, savęs aktualizavimą ir savigarbą;
2. Tarpasmeninis - įskaitant empatiją, socialinę atsakomybę ir tarpasmeninius santykius;
3. Streso valdymas - įskaitant toleranciją stresui ir impulsų kontrolę;

4. Bendra nuotaika - įskaitant laimę ir optimizmą (Bar-On, 2006).

Bar-On (2006) teigė, kad ESI visų pirma susideda iš gebėjimo suprasti save ir aplinkinius, susidoroti su kasdieniniais aplinkos reikalavimais ir spręsti kintančiose situacijose kylančias problemas. Empiriniai įrodymai, patvirtinantys šį modelį, gaunami iš neurologinių pacientų, kurie patyrė traumą tam tikrose smegenų srityse (migdolinio kūno, somatosensorinės žievės ir prieškaktinės žievės), tyrimų. Šios sritys yra susijusios su emociniu signalizavimu ir veiksmingų asmeninių bei tarpasmeninių sprendimų priėmimu (Bar-On, 2006).

Kitas svarbus veiksnys, siejamas su rizikingu vairavimu ir šiuo metu pradedamas plačiau tyrinėti, yra psichopatijos išreikštumas. Pastarasis konstruktas imtas tyrinėti, nes manoma, jog psichopatija, atspindinti tamsiąją asmenybės pusę, nepelnytai lieka užribyje, tyrinėjant asmens rizikingo vairavimo veiksnius.

1.3. Psichopatijos samprata

Pirmasis psichopatijos konstruktą apibrėžė JAV psichiatras Harvey M. Cleckley knygoje 1976 metais „The Maskof Sanity“. Cleckley, dirbdamas psichiatrinėje ligoninėje, išskyrė ir aprašė 16 psichopatams būdingų bruožų ir suskirstė juos į 3 grupes: Teigiami koregavimo rodikliai (normalus intelektas, haliucinacijų ir iracionalumo nebuvimas, savižudiško elgesio nebuvimas); Elgesio nukrypimo rodikliai (neatsakingumas, impulsyvumas, antisocialūs veiksmai, nepasimokymas iš klaidų); Emocijų ir socialinio ryšio problemos (gėdos jausmo trūkumas, sumažėjęs emocinis atsakas, egocentriškumas ir negebėjimas mylėti, apgaulė, apsimetinėjimas ir neištikimybė) (Patrick ir kt., 2009). 1970 metais psichopatijos klausimyną pagal Cleckley 16 bruožų sukūrė Kanados psichologas R. D. Hare išskirdamas 2 faktorius:

- pirmas faktorius tai emocinis šaltumas (angl. callous affect), kuris yra siejamas su sumažėjusiu emociniu atsaku į stresines situacijas, manipuliatyvumu ir tarpasmeninių santykių problemomis.
- antras faktorius, susijęs su savikontrole, impulsyvumu. Jis pasireiškia kaip negebėjimas valdytis, antisocialus elgesys, nerimastingumas (Burtăverde et al., 2016).

Psichopatija – tai asmenybės konstruktas, pasireiškiantis beširdiškumu, egocentriškumu, žemu nerimastingumu, žavesiu, nesąžiningumu ir impulsyviu elgesiu (Hare, 1991; Hare & Neumann, 2008). Šie bruožai kasdieniame gyvenime gali praversti ir leisti pasiekti gerų rezultatų, tačiau specifinėse situacijose gali turėti neigiamų padarinių (Harms et

al., 2011). Tyrimų rezultatai rodo, jog asmenys, turintys aukštesnį psichopatijos išreikštumą, pasižymi aukštesniu rizikingo elgesio pasireiškimu (Jones, 2014).

Neurobiologiniai tyrimai pabrėžia su emocijomis susijusių smegenų centrų, tokių kaip migdolinio kūno, orbitofrontaliosios žievės ir ventromedialinės žievės, svarbą individams, kuriems yra būdingi ryškūs psichopatijos bruožai (Blair, 2005). Tiriant su fMRI nustatyta, jog yra sumažėjęs migdolinio kūno atsakas individų, kurie surenka aukštą psichopatijos įvertį, kai jie apdoroja žodžius susijusius su neigiama prasme (Desjardins et al., 2001). Migdolinis kūnas yra atsakingas už emocinius procesus, sukeltus sensorinių signalų (Zald, 2003).

C. J. Patrick ir kt. (2009) sukurtas Triarchinės psichopatijos modelis integruoja skirtingas psichopatijos konceptualizacijas ir susideda iš trijų fenotipinių psichopatijos komponentų:

- Įžūlumas (angl. boldness).
- Piktybiškumas (angl. meanness);
- Neslopinimas (angl. disinhibition);

Neslopinimas siejamas su impulsų, emocijų kontrolės sunkumais, neatsakingumu, priešiškumu ir nepasitikėjimu. Piktybiškumas susideda iš tokių bruožų kaip sumažėjusi empatija, tarpasmeninių santykių problemos, artimo ryšio nebuvimas ir polinkis įsivelti į išnaudotojiškus santykius, taip pat instrumentinės agresijos taikymas, manipuliatyvumas, išnaudojimas ir tikslų siekimas per žiaurumą ir destruktyvumą. Įžūlumas apima pasitikėjimą savimi ir socialinį užtikrintumą, dominavimą, rizikos toleravimą ir greitą atsigavimą po stresinių ir grėsmingų situacijų, taip pat emocinį stabilumą. (Drislane et al., 2014; Patrick, 2009).

Atlikus mokslinių tyrimų apžvalgą, pastebima, kad psichopatijos konstruktas leidžia aiškiau suprasti pakitimus smegenų veikloje, taip pat geriau suvokti rizikingą asmens elgesį. Nors ankstesniuose tyrimuose labiau orientuotasi į asmenybės bruožų sąsajas su rizikingu vairavimu (Le Bas et al., 2015), pastaruoju metu rizikingo vairavimo tyrimai yra atliekami pasitelkiant psichopatijos konstruktą. Auksės Endriulaitienės ir kt. (2018) atlikto tyrimo išvados parodo, kad reikia plačiau tirti tamsiąją asmenybės pusę, ir tai įgalina plačiau suprasti bei kovoti su rizikingo vairavimo reiškiniu. Tačiau psichoaptijos bruožų įtaka rizikingam vairavimui nėra vienintelė, kiti autoriai daugiau dėmesio skiria emocinio intelekto gebėjimams ir jų įtakai.

1.4. Rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto sąsajos

A. Sabates su kolegomis (2012) atliko tyrimą siekdami išsiaiškinti rizikingo vairavimo nuostatų ir emocinio intelekto sąsajas. Tyrime dalyvavo 177 respondentai, kurie mokėsi vairavimo instruktorių profesinių įgūdžių. Gauti tyrimo rezultatai parodė, kad rizikingo vairavimo nuostatos neigiamai susijusios su emociniais gebėjimais.

Taigi, kuo asmens emociniai gebėjimai menkesni, tuo rizikingiau jis elgiasi ir atvirkščiai proporcingai, kuo emociniai gebėjimai aukštesni, tuo mažiau asmuo rizikuoja. Tyrimo rezultatai rodo, jog rizikingas vairavimas susijęs su gebėjimu valdyti stresą, streso reguliavimu ir impulsų kontrole bei tarpasmeniniais gebėjimais, tokiais kaip empatija ir socialinis atsakingumas. Dėl tyrimuose aptiktų sąsajų tarp rizikingo vairavimo ir emocinių gebėjimų, svarbu šiuo aspektu tirti emocinius gebėjimus, kad aptiktume emocinių gebėjimų veiksnius, lemiančius konkretaus rizikingo vairavimo pobūdį (Sabates et al., 2012).

L. Šeibokaitė ir kt. (2017), atliko tyrimą, kuriuo siekė nustatyti ryšį tarp emocijų reguliavimo sunkumų ir rizikingo vairavimo. Tyrimo imtį sudarė 246 Lietuvos vairuotojai, iš kurių 117 vyrų ir 129 moterys. Rezultatai rodo, kad vairuotojai vyrai, lyginant su moterimis, daro daugiau agresyvių ir įprastų rizikingo vairavimo pažeidimų. Moterys, aukštesnius įverčius surinko vertinant emocinio atsako nepriėmimą (angl. nonacceptance of emotional response), kai jaučiama kaltė, dėl išreikštų emocijų. Tuo tarpu vyrai patiria daugiau sunkumų emocinio sąmoningumo srityje. Tiek vyrų, tiek moterų imtyse sunkumai susiję su emocijų reguliavimu, rodė teigiamas sąsajas su vairavimo klaidomis, apsirikimais, pažeidimais ir agresyviais pažeidimais. Tyrimo metu taip pat nustatyta, kad emocijų reguliavimo sunkumai dažniau lemia agresyvius ir įprastus pažeidimus nei klaidas ir apsirikimus. Nustatyta, kad emocinio atsako nepriėmimas ir emocinis reguliavimas yra neigiamai susijęs su agresyviu vairavimu ir teigiamai susijęs su vairavimo klaidomis (Šeibokaitė ir kt., 2017).

M. Smorti, F. Andrei ir E. Trombini (2016) atliko tyrimą, kuriuo buvo siekiama išsiaiškinti ryšį tarp impulsyvumo, pojūčių siekimo, socialinio pageidaujamumo, emocinio intelekto ir polinkio pavojingai vairuoti. Imtį sudarė 285 Italijos universiteto studentai, iš jų 133 vyrai nuo 20 iki 46 metų, jų vairavimo stažas ne mažesnis nei 5 metai. Skirtingai nei kituose tyrimuose, pastarajame tyrime emocinis intelektas neprognozavo pavojingo vairavimo. Gauti rezultatai parodė, kad kontroliuojant impulsyvumą, pojūčių siekimą ir socialinio pageidaujamumo poveikį, emocinis intelektas neprognozavo rizikingo ir agresyvaus vairavimo. Emocinis intelektas prognozavo tik nuobaudų už pavojingą vairavimą skaičiumi.

Žemesniu emociniu intelektu pasižymintys vairuotojai nurodė gavę daugiau nuobaudų nei vairuotojai turintys aukštesnį emocinį intelektą. Tačiau impulsyvumas, pojūčių ieškojimas ir socialinis pageidaujamumas reikšmingai prognozavo abu pavojingo vairavimo elgsenos rodiklius, t.y. rizikingą ir agresyvų vairavimą (Smorti et al., 2016).

Dar vienu tyrimu, atliktu A. C. Hayley, B. de Ridder, C. Stough, T. C. Ford ir L. A. Downey (2017), siekta išsiaiškinti, kokios skirtingos emocinio intelekto dimensijos daro įtaką rizikingam vairavimui. Šio tyrimo imtį sudarė 179 galiojantį vairuotojo pažymėjimą turintys asmenys, iš kurių 55% vyrai nuo 18 iki 64 metų. Gauti rezultatai parodė, jog didesnius rizikingo vairavimo įverčius surinko jaunesni, prasčiau atpažįstantys ir prasčiau gebantys išreikšti emocijas tiriamieji. Prasta emocijų kontrolė, kurią apibūdina tokios savybės kaip nerimas, pyktis, frustracija ir stresas, turi stipresnes sąsajas su agresyviu vairavimu. Tyrimo metu nustatyta, kad jaunesnio amžiaus tiriamieji, prasčiau kontroliuoja savo emocijas ir patiria daugiau neigiamų emocijų. Mediacijos modelis, įtraukiantis amžių, emocinės kontrolės ir neigiamų emocijų poveikio vairavimui įverčius, rodo, kad yra reikšmingas netiesioginis jauno vairuotojų amžiaus poveikis emocinei kontrolei (Hayley et al., 2017).

Taigi remiantis atlikta mokslinių studijų analize emocinio, intelekto gebėjimai sietini su rizikingo vairavimo rodikliais, t.y. prasta emocijų kontrolė gali trukdyti gebėjimui priimti saugius elgesio sprendimus vairuojant. Rizikingas vairavimas yra tyrinėjamas iš įvairių perspektyvų, ir emociniai gebėjimai, nors ir naujai tyrinėjama sritis, yra tik viena iš jų. Kiti naujausi tyrimai rizikingą vairavimą tyrinėja per asmenybės bruožų prizmę, vis labiau siaurindami šią sritį ir apsiribodami tamsiąja asmenybės puse – psichopatijos bruožų įtaka rizikingam vairavimui.

1.5. Rizikingo vairavimo ir psichopatijos bruožų sąsajos

Šiuo metu moksliniai tyrimai daug dėmesio skiria rizikingo vairavimo ir psichopatijos bruožų išreikštumo sąsajoms tyrinėti (Panayiotou, 2015; Ball et al., 2018; Burtaverde et al., 2016; Endriulaitienė ir kt., 2018). Daugelis tyrimų ieško sąsajų tarp Tamsiosios Trejybės, kuri susideda iš psichopatijos, narcisizmo, makiavelizmo, ir rizikingo vairavimo, tačiau gauti rezultatai rodo, jog geriausiai prognozuojamas rizikingo vairavimo ryšys yra su psichopatijos konstruktu (Burtaverde et al., 2016).

G. Panayiotou (2015) atlikto tyrimo metu buvo siekiama nustatyti ryšį tarp agresyvaus vairavimo (įprastų ir agresyvių pažeidimų) ir vairavimo klaidų (vairavimo klaidų ir apsirikimų)

bei atskirų psichopatijos bruožų. Tyrimo imtį sudarė 237 vyrai, tarnaujantys arba dirbantys kariuomenėje. Tiriamųjų amžius svyravo nuo 18 iki 40 metų. Tyrimas patvirtino hipotezes, jog įžūlumas, siejamas su bebaimiškumu, įtakoja dažnesnius tyčinius vairavimo pažeidimus. Tuo tarpu impulsyvioji, labiau asociali psichopatijos dalis, neslopinimas, siejama su didesniu baimės ir nerimo lygiu, labiau būdinga vairuotojams, kurie daro daugiau vairavimo klaidų. Remiantis tyrimo rezultatais galima teigti, kad taikant skirtingas prevencijos programas, svarbu atsižvelgti į netinkamo vairavimo pobūdį, nes asmenims, pasižymintiems įžūlumu, į sąmoningumą orientuotos prevencinės programos gali būti neveiksmingos dėl empatijos stokos, taip pat ir bausmių sistema galimai bus neveiksminga dėl baimės jausmo stokos (Panayiotou, 2015).

L. Ball su kolegomis (2018) atliktame tyrime buvo siekiama nustatyti sąsajas tarp Tamsiosios Trejybės ir agresyvaus vairavimo, agresijos, impulsyvumo, agresyvumo ir piktybinio vairavimo nuostatų. Tyrime dalyvavo 168 tiriamieji (83 vyrai ir 85 moterys). Gauti rezultatai parodė, kad psichopatija, anksčiau pasireiškusi fizine agresija prieš kitus, ir vairavimo situacijose pasireiškianti agresija paaiškino 50,8% agresyvaus vairavimo sklaidos. Šio tyrimo rezultatai rodo, jog fizinės agresijos reiškimas, frustracija, kylanti susiduriant su kliūtimis, piktybiškumas gali prognozuoti individo agresyvų vairavimą. Taip pat tyrime gauti rezultatai parodė, jog impulsyvumas ir Tamsioji Trejybė prognozavo agresyvumą, kuris prognozavo agresyvų vairavimą. Vis tik šios studijos rezultatai rodo, jog Tamsioji Trejybė neturi tiesioginio ryšio su agresyviu vairavimu, o yra pilnai medijuojama agresyvumo (Ball ir kt., 2018). Įdomu tai, jog šiame tyrime nepastebėta reikšmingų sąsajų tarp impulsyvumo ir agresyvaus vairavimo, priešingai nei ankstesnių tyrimų gauti rezultatai (Bıçaksız & Özkan, 2016; Le Bas et al., 2015).

V. Burtaverde su kolegomis (2016) atliko tyrimą, kuriame siekė nustatyti sąsajas tarp Tamsiosios Trejybės ir agresyvaus vairavimo bei agresyvaus vairavimo prognozes su Didžiuoju Penketu (angl. BIG 5) pasitelkiant Tamsiąją Trejybę kaip mediatorių. Pirmame tyrime dalyvavo 274 vairavimo teises turintys studentai (214 moterys ir 57 vyrai), amžius svyravo nuo 19 iki 61 metų. Antrajame tyrime dalyvavo 95 vairuotojai iš automobilių fanų klubų (45 moterys ir 50 vyrai), amžius svyravo nuo 19 iki 55 metų. Gauti rezultatai patvirtino psichopatijos prognostines agresyvaus vairavimo galimybes abiejose tiriamųjų grupėse. Tyrimo rezultatai rodo, jog psichopatija dalinai medijuoja ryšį tarp emocinio stabilumo ir agresyvaus vairavimo, tai gali rodyti, jog emocinis stabilumas (neurotiškumas) daro netiesioginį poveikį agresyviam vairavimui.

Endriulaitienė ir kt. (2018) atliko tyrimą, kuriame siekė išsiaiškinti sąsajas tarp Tamsiosios Trejybės (psichopatija, narcisizmas ir makiavelizmas) asmenybės bruožų ir nuostatų į rizikingą vairavimą, vairavimo mokyklos mokinių imtyje. Iš viso tyrime dalyvavo vairavimo pažymėjimus siekiantys įgyti 475 dalyviai, iš kurių 187 vyrai ir 288 moterys. Rezultatai parodė, jog tiek vyrų, tiek ir moterų imtyse Tamsioji Trejybė reikšmingai susijusi su rizikingo vairavimo nuostatomis, tokiomis kaip greičio viršijimas, vairavimas esant neblaiviam, pavojingas vairavimas ir taisyklių pažeidinėjimas siekiant prisitaikyti prie eismo. Tai rodo, kad manipuliatyvumas, egocentrizmas, nerimastingumas, nesirūpinimas kitais ir neigiamų pasekmių baimės nebuvimas iškreipia besimokančiųjų vairuoti vertinimus, kas yra tinkama ir saugu vairuojant. Rezultatai parodė, jog vyrai pasižymi didesniu makiavelizmo ir psichopatijos išreikštumu nei moterys, taip pat vyrai išreiškė didesnį norą rizikuoti kelyje nei moterys.

Kaip matome, aptarti tyrimai labiausiai orientuoti į psichopatijos, makiavelizmo ir narcisizmo konstruktų junginius, nors psichopatija turi reikšmingiausią prognostinę vertę prognozuojant rizikingą vairavimą. Tačiau taikant jungtinį klausimyną nepavyksta išskirti atskirų psichopatijos skalių įverčių ir patikrinti, kurie psichopatijos bruožai lemia kokias rizikingo vairavimo formas. Vieninteliame G. Panayiotou (2015) atliktame tyrime buvo mėginama rasti psichopatijos bruožų sąsajas su rizikingu vairavimu ir įvykusiais eismo įvykiais, tačiau pats rizikingo vairavimo konstruktas susidėjo iš bendrų skalių - tai vairavimo klaidos ir vairavimo pažeidimai. Taigi šioje srityje svarbu išsiaiškinti, kurie atskiri psichopatijos bruožai daro įtaką atskiriems rizikingo vairavimo veiksniams. A. Sabates ir kt. (2012) savo tyrime nustatė, jog polinkį rizikingai vairuoti geriausiai prognozavo problemų sprendimas, socialinė atsakomybė, savigarba ir impulsų kontrolė, o tai būtų susiję su psichopatijos piktybiškumu, siejamo su tarpasmeniniais santykiais, ir neslopinimu, siejamo su impulsų kontrole. Pagal atskirus veiksnius, tokius kaip streso valdymas ir tarpasmeniniai santykiai, prognozavo 24,5% rizikingo vairavimo nuostatų sklaidos, o šie veiksniai taip pat gali būti siejami su psichopatijos piktybiškumo ir neslopinimo bruožais. Greičio viršijimą geriausiai paaiškino tokie veiksniai, kaip empatija, tarpasmeniniai santykiai ir socialinė atsakomybė, kuri paaiškino 15% sklaidos. Interpersonaliniai komponentai gali būti siejami su psichopatijos piktybiškumo bruožu, o greičio viršijimas siejamas su įprastais pažeidimais. L. Šeibokaitė ir kt., (2017) taip pat nustatė, jog tiriamieji, pasižymėję impulsų kontrolės trūkumu, surinko didesnius vairavimo klaidų įverčius bei darė daugiau įprastų ir agresyvių pažeidimų. Kontroliuojant tarpusavio sąveiką tarp skirtingų reguliavimo sunkumų, sunkumai susiję su impulsų kontrole ir elgesio reguliavimo sunkumai orientuoti į rezultatą (angl. goal-directed

behaviour), prognozavo rizikingą vairavimą. Šie bruožai moksliniuose tyrimuose yra dažnai siejami su impulsų kontrolės trūkumu, o tai galėtų sietis su psichopatijos neslopinimo bruožu, kuris siejamas su impulsų kontrole.

Iš šių tyrimų rezultatų matome, jog emociniai gebėjimai persidengia su psichopatijos bruožais, tačiau nėra aišku, kurie iš jų geriau aiškina rizikingo vairavimo pasireiškimą. Psichopatijos ir emocinio intelekto sąsajos skirtinguose tyrimuose nėra vienareikšmiškos. A. Megias ir kt. (2018) atliktoje metaanalizėje apžvelgė 13 studijų, tyrinėjusių emocinio intelekto ir psichopatijos sąsajas. Penki tyrimai iš trylikos mokslinių studijų nenustatė statistiškai reikšmingų ryšių tarp minėtų konstruktų. Taip pat kai kurių tyrimų rezultatai rodo, jog tik antras psichopatijos tipas (jam būdingas piktybiškumas ir neslopinimas) siejasi su žemesniu emociniu intelektu (F. Ali et al., 2009; S. Copestake et al., 2013; R. Grieve & D. Mahar, 2010). Nors mokslininkai bando susisteminti tyrimus ir patvirtinti ryšį tarp emocinio intelekto ir psichopatijos (Megias et al., 2018), tačiau vis dar nėra vienareikšmių rezultatų. Taip pat nėra aišku kaip, psichopatija, emocinis intelektas ir rizikingas vairavimas yra susiję.

1.6. Tyrimo problema, tikslas, uždaviniai

Tyrimo tikslas – nustatyti vairuotojų rizikingo vairavimo, emocinio intelekto ir psichopatijos bruožų sąsajas.

Uždaviniai:

1. Nustatyti vairuotojų rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto sąsajas.
2. Nustatyti vairuotojų rizikingo vairavimo ir psichopatijos sąsajas.
3. Nustatyti vairuotojų emocinio intelekto ir psichopatijos sąsajas.

Hipotezės:

1. Vairuotojų rizikingas vairavimas yra neigiamai susijęs su emociniu intelektu:

1.1. Vairuotojų įprasti ir agresyvūs pažeidimai kelyje yra neigiamai susiję su emocijų reguliavimu, emocijų išreiškimu ir įvardijimu bei emocijų suvokimu ir supratimu.

2. Vairuotojų psichopatijos bruožai yra susiję su rizikingu vairavimu:

2.1. Vairuotojų psichopatijos neslopinimo bruožas yra teigiamai susijęs su vairavimo klaidų ir apsirikimų įverčiais.

2.2. Vairuotojų psichopatijos piktybiškumo bruožas yra teigiamai susijęs su agresyvių ir

įprastų vairavimo pažeidimų įverčiais.

2.3. Vairuotojų psichopatijos įžūlumo bruožas yra neigiamai susijęs su agresyvių ir įprastų vairavimo pažeidimų įverčiais.

3. Vairuotojų psichopatijos neslopinimo ir piktybiškumo bruožai yra neigiamai susiję su emociniu intelektu, o įžūlumas – teigiamai.

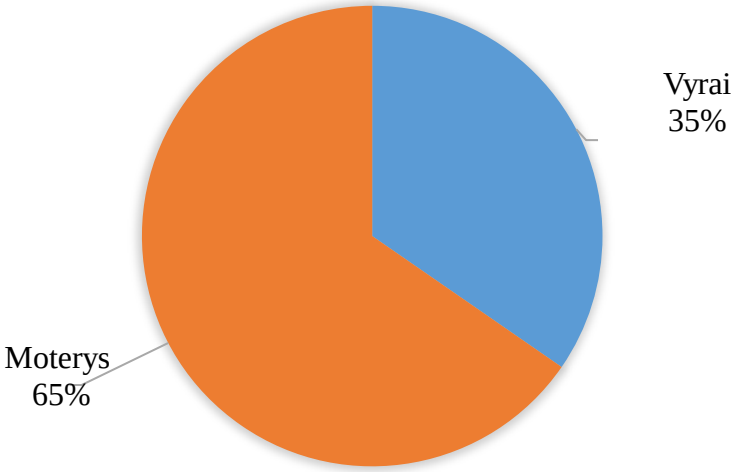
4. Vairuotojų psichopatijos bruožai ir emocinis intelektas prognozuoja rizikingą vairavimą:

4.1. Vairuotojų psichopatijos bruožai turi didžiausią prognostinę vertę prognozuojant rizikingą vairavimą.

2. RIZIKINGO VAIRAVIMO, EMOCINIO INTELEKTO IR PSICHOPATIJOS BRUOŽŲ SĄSAJŲ TYRIMO METODIKA

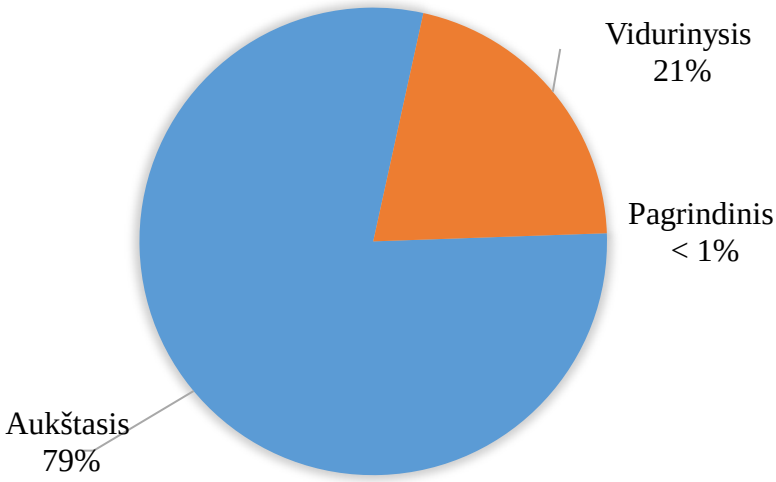
2.1. Tiriamieji

Atliktame tyrime dalyvavo 257 respondentai, iš kurių 168 moterys ir 89 vyrų. Tiriamųjų amžius svyravo nuo 18 iki 66 m., amžiaus vidurkis *M* = 37,64, *SD* = 10,14. Tiriamieji pagal išsilavinimą: didžioji dalis nurodė turintys aukštąjį išsilavinimą t.y. bakalaurą, magistrą ar daktaro laipsnį, ši dalis sudarė 79% (*N*=203), kita didžioji dalis nurodė įgiję vidurinįjį išsilavinimą - 21% (*N*=53) ir tik 1% nurodė turintis pagrindinį išsilavinimą. Vairuotojų praktinis vairavimo stažas svyravo nuo 1 iki 46 metų, *M* = 15,63, *SD* = 9,38. Didžioji dalis respondentų (*N* = 184) nurodė, jog neturėjo nuobaudų per praėjusius metus. Kiti respondentai pagal nuobaudas pasiskirstė taip: *N* = 64, nurodė 1 arba 2 nuobaudas, o likusioji mažuma pasiskirstė nuo 3 iki 10 nuobaudų per metus. Vairuotojai, kurių darbas yra pilnai susiję su vairavimu sudarė 23%, (*N*=60) imties, o tų, kurių darbas tik dalinai susijęs su vairavimu imtis, sudarė 34%, (*N*=87). Visiškai neturintys darbinių sąsajų su vairavimu - 42%, (*N*=109) respondentų. Didžioji dauguma tyrimo dalyvių nurodė, jog yra dirbantys 81% (*N*=207), darbą derinantys su studijomis nurodė 11% (*N*=2). Tuo tarpu visai nedirbančių respondentų dalį sudarė 7% (*N*=18), o mažiausią imties dalį sudarė tik studijuojantys asmenys - 2% (*N*=4).



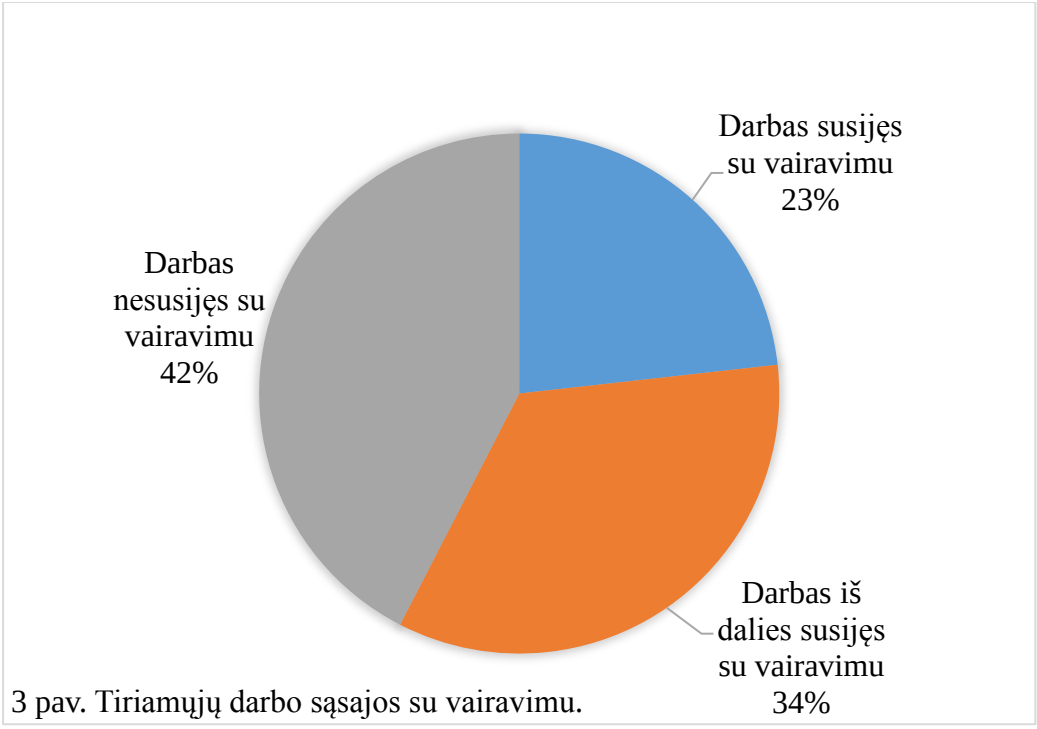
1 pav. Tyrimo dalyvių pasiskirstymas pagal lytį.

Dažniausia respondentų nurodyta profesija - specialistai - 27% (*N*=69), antra pagal imties dydį nurodyta profesija - paslaugų sektoriaus darbuotojai - 19% (*N*=49), toliau - tarnautojai - 18% (*N*=45), vadovai - 14% (*N*=37) ir ginkluotųjų pajėgų profesijos atstovai - 13% (*N*=33).



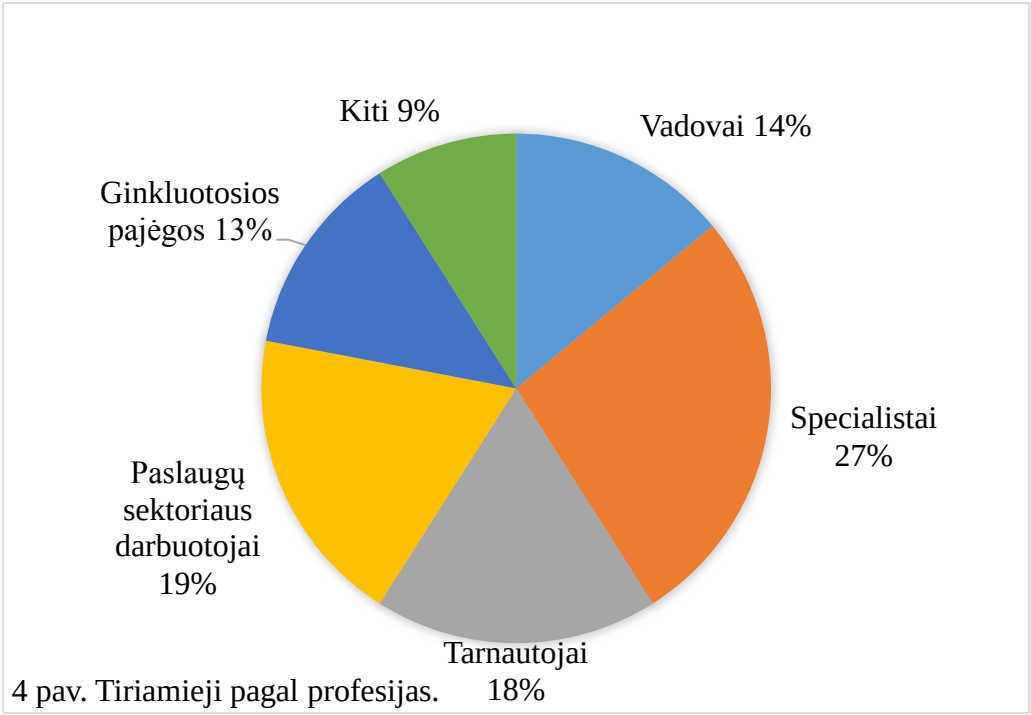
2 pav. Tiriamieji pagal išsilavinimą.

Kitos profesijos sudarė mažumas, tai: technikai 2% (*N*=6), kvalifikuoti darbininkai 2% (*N*=5), įrenginių ir mašinų operatoriai 2% (*N*=4), kvalifikuoti žemės ūkio darbuotojai ir nekvalifikuoti darbininkai sudarė mažiau nei po vieną procentą imties. Pagal gyvenamąją vietą didžioji dauguma respondentų nurodė gyvenantys mieste - 83% (*N*=214), imties mažumas sudarė miestelių gyventojai - 8% (*N*=20) ir kaimo gyventojai - 9% (*N*=22). Pagal per mėnesį nuvažiuojamą atstumą, didžioji dauguma apklaustųjų nurodė nuo 500 iki 1000 km/mėn. - 28% (*N*=72), antra pagal dydį respondentų grupė nurodė per mėnesį nuvažiuojantys iki 500 km/mėn. - 26% (*N*=67). Pagal nuvažiuojamą kilometražą nuo 1000 iki 1500 km/mėn. nurodė 15% (*N*=39), nuo 1500 iki 2000 nurodė 11% (*N*=28), nuvažiuojantys 2500 km/mėn ir daugiau nurodė 18% (*N*=47). Vairavimo teisės niekada nepraradę respondentai sudarė didžiąją daugumą - 91% (*N*=234), kartą praradę teisę vairuoti nurodė - 9% (*N*=23).



3 pav. Tiriamųjų darbo sąsajos su vairavimu.

Respondentai, kuriems nėra tekę vairuoti apsvaigusiems nuo psichoaktyvių medžiagų sudarė daugumą - 63% (*N*=162), o bent vieną kartą vairavę transporto priemonę apsvaigę nurodė 14% (*N*=37), 2 kartus vairavę apsvaigę nurodė 6% (*N*=15), nuo 3 iki 10 kartų nurodė 8% (*N*=19) ir daugiau nei 10 kartų nurodė 8% (*N*=22). Tyrimo dalyviai, nebuvę teisti už nusikalstamas veikas sudarė didžiąją daugumą - 95% (*N*=245), o buvusį teistumą nurodė 5% (*N*=12).



4 pav. Tiriamieji pagal profesijas.

2.2. Tyrimo metodai

Sociodemografinės charakteristikos. Klausimyno pradžioje tiriamųjų buvo prašoma pateikti informaciją apie jų amžių lytį, išsilavinimą, praktinį vairavimo stažą, nuobaudų skaičių gautų per praėjusius metus, darbo sąsajas su vairavimu, darbinį užimtumą, profesiją, gyvenamąją vietą, per mėnesį nuvažiuotų kilometrų skaičių, teisės praradimo atvejus, vairavimo apsvaigus nuo psichoaktyvių medžiagų atvejus ir esamo teistumo atvejus.

Vairavimo Elgesio Klausimynas (DBQ). Šiame tyrime vairavimo elgesio klausimynas buvo skirtas įvertinti rizikingą vairuotojų elgesį. 1995 m. šį klausimyną parengė D. Parker, J. T. Reason, A. Manstead ir S. Stradling. Klausimyną sudaro 28 teiginiai. Gautas leidimas naudoti klausimyną mokslinio darbo tikslais buvo gautas 2019 metais. Leidimą suteikė dr. Laura Šeibokaitė. Klausimynas išverstas į lietuvių kalbą, naudojant dvigubo vertimo metodą, Vytauto Didžiojo universitete.

Klausimyną sudaro 4 subskalės:

- Vairavimo klaidos (angl. Mistakes) - 8 teiginiai (pvz., „Nepastebite pėsčiųjų, einančių per gatvę, kai sukate iš šalutinio kelio į pagrindinį“),
- Vairavimo apsirikimai (angl. Slips and lapses) - 8 teiginiai (pvz., „Pamirštate, kur palikote automobilį stovėjimo aikštelėje “),
- Agresyvūs pažeidimai - 6 teiginiai (angl. Aggressive violations) (pvz., „Spaudžiate garso signalą, kad kitam eismo dalyviui parodytumėte savo susierzinimą“),
- Įprasti pažeidimai - 6 teiginiai (angl. Ordinary violations) (pvz., “Nesilaikote greičio apribojimų greitkelyje”).

Tiriamieji įvertino teiginius nuo 1 (niekada) iki 6 (beveik visada): 1 – niekada; 2 – beveik niekada; 3 – kartais; 4 – gana dažnai; 5 – dažnai; 6 – beveik visada. Didesnis klausimyno įvertis rodo didesnę vairavimo riziką. Šiame tyrime klausimyno vidinis patikimumas yra aukštas, Cronbach alpha = 0,86 (klausimyno subskalės „Klaidos“ Cronbach alpha = 0,74, subskalės „Apsirikimai“ Cronbach alpha = 0,65, subskalės „Agresyvūs pažeidimai“ Cronbach alpha = 0,75), “Įprasti pažeidimai” Cronbach alpha = 0,74). Šio klausimyno validumas užsienyje ir Lietuvoje pagrįstas anksčiau atliktais tyrimais (Lajunen ir kt., 2004; Endriulaitienė ir kt., 2013).

1 lentelė. DBQ klausimyno subskalių vidinio suderinamumo koeficientai.

Subskalės	Subskalės teiginių skaičius	Cronbacho alpha
Vairavimo klaidos	8	0,74
Vairavimo apsirikimai	8	0,65
Įprasti pažeidimai	6	0,74
Agresyvūs pažeidimai	6	0,75
Bendras klausimyno vidinis suderinamumas	28	0,86

Triarchinės psichopatijos asmenybės bruožų modelio klausimynas (TriPM). Triarchinės psichopatijos asmenybės bruožų modelio klausimynas tiria psichopatijos bruožus (TriPM; Patrick, 2009). Šios metodikos autorius yra C. J. Patrick, Leidimas naudoti šią metodiką mokslinio tyrimo tikslais buvo gautas 2019 metais iš doc. dr. Alfredo Laurinavičiaus, kuris atliko klausimyno vertimą į lietuvių kalbą. TriPM klausimynas yra sudarytas iš 58 klausimų, pildomų savistatos būdu, išskiriančių psichopatijos bruožus į 3 skales:

- Įžūlumo (angl. Boldness) - 19 teiginių (pvz., „Galiu įtikinti žmones daryti tai, ko aš noriu“),
- Piktybiškumo (angl. Meanness) - 19 teiginių (pvz., „Nematau reikalo jaudintis, jei mano veiksmai ką nors žeidžia“),
- Neslopinimo (angl. Disinhibition) - 20 teiginių (pvz., „Patenku į bėdą dėl to, kad neapgalvoju savo veiksmų pasekmių“).

2 lentelė. TriPM klausimyno subskalių vidinio suderinamumo koeficientai.

Subskalės	Subskalės teiginių skaičius	Cronbacho alpha
Įžūlumas	19	0,84
Piktybiškumas	19	0,89
Neslopinimas	20	0,86
Bendras klausimyno vidinis suderinamumas	58	0,87

Tiriamieji vertinami pagal kiekvieną teiginį 4 balų Likerto skalės įverčiu nuo 0 (netiesa) iki 3 (tiesa) pagal tai, kiek jie mano, jog jiems teiginys tinka. Atskirų subskalių įverčių didėjimas rodo didesnį psichopatijos bruožo išreikštumą. Šiame tyrime subskalių vidinis suderinamumas apskaičiuotas pagal Cronbach alpha: Įžūlumo (Cronbach alpha – 0,84), Piktybiškumo (Cronbach alpha – 0,89), Neslopinimo (Cronbach alpha – 0,86), o bendras

klausimyno suderinamumas (Cronbach alpha – 0,87). TriPM validumas yra patvirtintas atliktais tyrimais Lietuvoje (Ustinavičiūtė ir kt. 2019).

Emocinio intelekto klausimynas. Tiriamųjų emociniam intelektui matuoti buvo naudojama Emocinių įgūdžių ir gebėjimų klausimyno (angl. ESCQ-45: Emotional Skills and Competence Questionnaire, Takšić ir kt., 2009) versija. Šios metodikos autorius yra Rijekos universiteto doc. Takšić (Žukauskienė, Malinauskienė ir Erentaitė, 2011). Leidimas šiame tyrime naudoti metodiką buvo gautas 2019 metais iš prof. dr. R. Žukauskienės. Klausimyną viso sudaro 45 teiginiai, skirti emociniam intelektui tirti ir įvertinti. Kiekvienas teiginys vertinamas tinkamiausiu atsakymo variantu 5 balų Likerto skalėje (1 - „Niekada“, 2 - „Retai“, 3 - „Retkarčiais“, 4 - „Dažnai“, 5 - „Visada“). ESCQ-45 sudaro 3 subskalės:

- Emocijų suvokimas ir supratimas (angl. emotion perception and understanding)- 15 teiginių (pvz., „Aš galiu atskirti, kai mano draugas yra liūdnas ar nusivylęs“),
- Emocijų išreiškimas ir įvardijimas (angl. emotion express and label) - 14 teiginių (pvz., „Man lengva išreikšti savo jausmus ir emocijas žodžiais“),
- Emocijų reguliavimas (angl. emotion management and regulation) - 16 teiginių (pvz., „Kai man nepatinka žmogus, aš randu būdų, kaip jam tai parodyti“) (Takšić ir kt., 2009).

Skalė taip pat leidžia įvertinti bendrą emocinį intelektą (EI) (matuojant bendrai visus klausimyno teiginius) (Žukauskienė, Malinauskienė ir Erentaitė, 2011). Šiame tyrime subskalių vidinis suderinamumas apskaičiuotas pagal Cronbach alpha: emocijų suvokimas ir supratimas (Cronbach alpha – 0,81), emocijų išreiškimas ir įvardijimas (Cronbach alpha – 0,80), emocijų reguliavimas (Cronbach alpha – 0,80), bendro emocinio intelekto (Cronbach alpha – 0,93). ESCQ - 45 klausimyno autoriai nurodo, kad jų sukurtas instrumentas yra patikimas, faktorinė analizė rodo, jog metodika yra validi (Takšic, 2009).

3 lentelė. ESCQ-45 klausimyno subskalių vidinio suderinamumo koeficientai.

Subskalės	Subskalės teiginių skaičius	Cronbacho alpha
Emocijų suvokimas ir supratimas	15	0,81
Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	14	0,80
Emocijų reguliavimas	16	0,80
Bendras klausimyno vidinis suderinamumas	45	0,93

2.3. Tyrimo procedūra

Tyrimas pradėtas 2019 m. spalio mėn. ir baigtas 2019 m. lapkričio mėn. Pasirinkta patogioji imtis, anketos buvo pateiktos internetu, naudojantis Google Forms platforma. Tyrimo dalyviams buvo pranešta, kad visi duomenys, kuriuos prašoma pateikti, bus panaudoti tik moksliniams tikslams ir garantuojamas anonimiškumas. Tiriamieji buvo informuoti apie tyrimo tikslą, taip pat tiriamųjų prašyta pildyti klausimyną tik tuo atveju jeigu vairuoja transporto priemonę (žiūrėti priedą C). Tyrimo metu tiriamųjų buvo prašoma perskaityti tyrimo instrukciją ir atsakyti į visus klausimus. Tyrime dalyvavo 268 tiriamieji, tačiau dėl nepilnai užpildytų anketų buvo atmesta 11 anketų ir liko 257 tyrimo dalyviai.

2.4. Tyrimo rezultatų apdorojimas

Tyrimo duomenų statistinei analizei atlikti buvo naudojama PSPP programa ir JASP 0.11.1.0 programa. Siekiant patikrinti naudotų metodikų subskalių vidinį suderinamumą, buvo apskaičiuojami Chronbach alpha koeficientai (žiūrėti lenteles Nr. 1, 2, 3). Siekiant įvertinti duomenų pasiskirstymą ir atitikimą normaliajam pasiskirstymui, buvo skaičiuojami asimetrijos ir eksceso koeficientai (žr. A priedą), skaičiuotas Shapiro – Wilk testas (žiūrėti B priedą), kad būtų tinkamai pasirinkti statistiniai skaičiavimai tolimesnei analizei. Nustatyta, jog įžūlumo, emocijų suvokimo ir supratimo, emocijų išreiškimo ir bendro emocinio intelekto skirstiniai statistiškai reikšmingai skiriasi nuo normaliojo, t. y. $p > 0,05$ (žr. B priedą), todėl tolesnei analizei buvo taikomi neparametriniai kriterijai. Kintamųjų tarpusavio sąsajoms matuoti buvo naudotas ranginės koreliacijos Spearman koeficientų reikšmės analizuotos remiantis Čekanavičiumi ir Murkausku, (2014). Buvo atlikta daugialypė tiesinė regresinė analizė, siekiant nustatyti, ar psichopatija ir emocinis intelektas prognozuoja rizikingą vairavimą. Atsižvelgiant į atliekamo tyrimo tikslą, imties dydį ir galimos klaidos pasekmes, statistinei analizei buvo pasirinktas 0,05 statistinio reikšmingumo lygmuo.

3. TYRIMO REZULTATAI

Tyrimo metu buvo apskaičiuotos bendrosios rizikingo vairavimo, psichopatijos ir emocinio intelekto charakteristikos.

4 lentelė. Rizikingo vairavimo aprašomoji statistika.

	Vidurkis (*M*)	**Standartinis nuokrypis (*SD*)**	**Mažiausia subskalės reikšmė (Min.)**	**Didžiausia subskalės reikšmė (Max.)**
Klaidos	1,45	0,39	8	26
Apsirikimai	1,69	0,45	8	29
Įprasti pažeidimai	2,11	0,64	6	30
Agresyvūs pažeidimai	1,6	0,54	6	24
Rizikingo vairavimo suminis balas	1,7	0,37	28	96

Rizikingo vairavimo subskalių (žr. 4 lentelę) didžiausias vidurkis yra įprastų pažeidimų ir vairavimo apsirikimų subskalėje, o tai rodo, jog tyrime dalyvavę vairuotojai daugiausiai pasižymi darantys vairavimo apsirikimus ir įprastus pažeidimus. Mažiausias vidurkių įvertis buvo gautas vairavimo klaidų skalėje (žr. 4 lentelę).

5 lentelė. Emocinio intelekto aprašomoji statistika.

	Vidurkis (M)	**Standartinis nuokrypis (SD)**	**Minimali subskalės reikšmė (Min.)**	**Maksimali subskalės reikšmė (Max.)**
Emocijų suvokimas ir supratimas	3,67	0,4	37	69
Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	3,56	0,42	35	66
Emocijų reguliavimas	3,53	0,4	38	73
Emocinio intelekto bendras balas	3,58	0,39	112	205

Apskaičiuotos bendrojo emocinio intelekto skalių ir jo subskalių charakteristikos (žr. 5 lentelę). Visų subskalių reikšmės yra didesnės už minimalias reikšmes, o mažiausias vidurkis yra gautas emocijų reguliavime. Pagal esamas vidurkių reikšmes matome, jog tiriamieji pasižymėjo aukštesniu emocijų suvokimu ir supratimu, mažiausi įverčiai buvo gauti emocijų reguliavimo skalėje.

Taip pat apskaičiuotos psichopatijos triarchijos klausimyno subskalės, kuriose matome, jog įžūlumo subskalės vidurkis bei mažiausia ir didžiausia reikšmės yra ženkliai didesnės už likusias subskales, o piktybiškumo subskalės vidurkis gautas mažiausias (žr. 6 lentelę). Šie rezultatai rodo, jog tiriamiesiems labiausiai išreikštas bruožas buvo įžūlumas, o kiti psichopatijos triarchijos bruožai pasižymėjo mažu išreikštumu. Toliau bus tikrinamos hipotezės ir atliekama statistinė analizė.

6 lentelė. Psichopatijos bruožų aprašomoji statistika.

	Reikšmių vidurkis (M)	**Standartinis nuokrypis (SD)**	**Minimali subskalės reikšmė (Min.)**	**Maksimali subskalės reikšmė (Max.)**
Įžūlumas	1,58	0,44	5	53
Piktybiškumas	0,72	0,46	0	44
Neslopinimas	0,79	0,42	1	45

1.1. Vairuotojų rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto sąsajos

Norint nustatyti, ar rizikingas vairavimas ir emocinis intelektas tarpusavyje yra susiję, buvo atlikta koreliacinė analizė pasitelkiant Spearmano koreliacijos koeficientus (rho) tarp rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto. Iš 7 lentelės, kurioje yra pateikti rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto koreliacijos koeficientai ir jų statistinis reikšmingumas, galima pastebėti, jog tarp skirtingų rizikingo vairavimo subskalių (vairavimo klaidų, vairavimo apsirikimų ir bendro rizikingo vairavimo) ir bendro emocinio intelekto yra randami ryšiai. Tačiau visos sąsajos yra silpnos. Tarp bendro emocinio intelekto ir vairavimo klaidų yra randamas silpnas neigiamas ryšys ($rho = -0,183$; $p < 0,01$), tačiau statistiškai reikšmingas. Tai reiškia, jog kuo didesnis yra bendras emocinis intelektas, tuo mažiau vairavimo klaidų yra padaroma arba atvirkščiai.

7 lentelė. Rizikingo vairavimo ir emocinio intelekto sąsajos.

	Emocijų reguliavimas	Emocijų suvokimas ir supratimas	Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	Bendras emocinis intelektas
Vairavimo klaidos	**-0,194****	**-0,206****	**-0,215*****	**-0,183****
Vairavimo apsirikimai	**-0,196****	**-0,193****	**-0,221*****	**-0,212****
Įprasti pažeidimai	-0,005	-0,046	-0,087	-0,033
Agresyvūs pažeidimai	-0,048	-0,082	**-0,149***	-0,084
Rizikingo vairavimo suminis balas	-0,125	**-0,150***	**-0,191****	**-0,145***

*Pastaba. *p<0,05, **p<0,01, ***p<0,001.*

Taip pat rastas silpnas neigiamas, bet statistiškai reikšmingas ryšys tarp bendro emocinio intelekto ir vairavimo apsirikimų (rho = -0,212; p < 0,01). Kuo didesnis yra emocinis intelektas, tuo mažiau vairavimo apsirikimų padaroma ir atvirkščiai. Tarp bendro emocinio intelekto ir bendro rizikingo vairavimo nustatytas statistiškai reikšmingas neigiamas ryšys (rho = -0,145; p < 0,05). Šis ryšys reiškia, jog kuo rizikingiau asmuo vairuoja, tuo jo emocinis intelektas yra žemesnis ir atvirkščiai. Taip pat apskaičiuoti Spearmano rho koeficientai tarp atskirų emocinio intelekto subskalių ir rizikingo vairavimo subskalių (žiūrėti lentelę Nr. 7). Nustatyta, jog egzistuoja silpnas, tačiau statistiškai reikšmingas neigiamas ryšys tarp emocijų reguliavimo ir vaivavimo klaidų (rho = -0,194; p < 0,01), emocijų reguliavimo ir vairavimo apsirikimų (rho = -0,196; p < 0,01). Tai reiškia, jog kuo prasčiau asmuo reguliuoja emocijas, tuo daugiau jis daro vairavimo klaidų ir apsirikimų. Taip pat rasti neigiami ryšiai tarp emocijų suvokimo ir supratimo, ir vairavimo klaidų (rho = -0,206; p < 0,01), emocijų suvokimo ir supratimo, ir vairavimo apsirikimų (rho = -0,193; p < 0,01), ir bendro rizikingo vairavimo ir emocijų suvokimo ir supratimo (rho = -0,150; p < 0,05). Taigi iš matomų neigiamų ryšių galime pasakyti, jog kuo geriau vairuotojas suvokia ir supranta emocijas, tuo mažiau jis daro vairavimo klaidų ir apsirikimų, taip pat mažiau rizikingai vairuoja. Rastas statistiškai reikšmingas neigiamas ryšys tarp emocijų išreiškimo, įvardijimo ir vairavimo klaidų (rho = -0,215; p < 0,001), emocijų išreiškimo, įvardijimo ir vairavimo apsirikimų (rho = -0,221; p < 0,001), taip pat emocijų išreiškimo, įvardijimo ir agresyvių pažeidimų (rho = -0,149; p < 0,05) ir emocijų išreiškimo, įvardijimo ir bendro rizikingo vairavimo (rho = -0,191; p < 0,01). Šie neigiami ryšiai rodo, jog kuo geriau vairuotojas geba išreikšti ir įvardyti emocijas tuo mažiau

daro vairavimo klaidų ir apsirikimų, taip pat mažiau agresyviai vairuoja bei pasižymi mažesniu bendru rizikingu vairavimu.

1.2. Vairuotojų rizikingo vairavimo ir psichopatijos bruožų sąsajos

Siekiant nustatyti, ar rizikingas vairavimas ir psichopatija tarpusavyje yra susiję, buvo skaičiuojami Spearmano koreliacijos koeficientai (rho) tarp rizikingo vairavimo bei psichopatijos (žiūrėti lentelę Nr. 8).

8 lentelė. Rizikingo vairavimo ir psichopatijos bruožų sąsajos.

	Įžūlumas	**Piktybiškumas**	**Neslopinimas**
Vairavimo klaidos	**-0,289*** **	0,063	**0,339*** **
Vairavimo apsirikimai	**-0,268*** **	0,044	**0,265*** **
Įprasti pažeidimai	0,003	**0,303*** **	**0,286*** **
Agresyvūs pažeidimai	-0,005	**0,294*** **	**0,322*** **
Rizikingo vairavimo suminis balas	**-0,164***	**0,255*** **	**0,371*** **

*Pastaba. *p<0,05, **p<0,01, ***p<0,001.*

Remiantis rezultatais nustatyta, jog egzistuoja statistiškai reikšmingas silpnas ryšys tarp psichopatijos subskalių ir rizikingo vairavimo subskalių. Įžūlumas, turi neigiamas sąsajas su vairavimo klaidomis (rho = -0,289; p < 0,001), taip pat turi neigiamas, silpnas sąsajas su vairavimo apsirikimais (rho = -0,268; p < 0,001) ir bendru rizikingu vairavimu. Šie rezultatai rodo, jog kuo labiau asmuo pasižymi psichopatijos įžūlumo bruožu, tuo mažiau jis daro vairavimo klaidų ir apsirikimų. Atliktoje koreliacinėje analizėje matome, jog teigiamos, vidutinio stiprumo sąsajos, rastos psichopatijos bruožo piktybiškumo ir įprastų pažeidimų (rho = 0,303; p < 0,001), ir silpnos sąsajos su agresyviais pažeidimais (rho = -0,294; p < 0,001). Taip pat matomas teigiamas statistiškai reikšmingas ryšys tarp piktybiškumo ir bendro rizikingo vairavimo. Šie rezultatai rodo, jog kuo labiau yra išreikštas piktybiškumas, tuo vairuotojai daro daugiau įprastų pažeidimų ir agresyviau vairuoja, taip pat pasižymi didesniu rizikingu vairavimu. Teigiamos sąsajos su visomis rizikingo vairavimo subskalėmis rastos psichopatijos bruožo neslopinimo. Vidutinio stiprumo sąsajos tarp neslopinimo ir vairavimo klaidų (rho = 0,339; p < 0,001), silpnos sąsajos tarp neslopinimo ir vairavimo apsirikimų (rho

= 0,265; p < 0,001), vidutinio stiprumo sąsajos neslopinimo ir agresyvių pažeidimų (rho = 0,322; p < 0,001), taip pat vidutinio stiprumo sąsajos tarp neslopinimo ir bendro rizikingo vairavimo (rho = 0,371; p < 0,001). Šie rezultatai rodo, jog didėjant neslopinimo įverčiui, kartu didėja vairavimo klaidos ir apsirikimai, taip pat įprasti ir agresyvūs vairavimo pažeidimai bei didėja bendras rizikingo vairavimo įvertis.

1.3. Psichopatijos bruožų ir emocinio intelekto sąsajos

Siekiant nustatyti, ar psichopatija ir emocinis intelektas bei jų subskalės statistiškai reikšmingai siejasi, buvo skaičiuojami Spearman koreliacijos koeficientai (rho) tarp psichopatijos ir emocinio intelekto (žiūrėti lentelę Nr. 9).

9 lentelė. Emocinio intelekto ir psichopatijos sąsajos.

	Įžūlumas	**Piktybiškumas**	**Neslopinimas**
Emocijų reguliavimas	**0,438*** **	**-0,190** **	**-0,283*** **
Emocijų suvokimas ir supratimas	**0,386*** **	**-0,241*** **	**-0,306*** **
Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	**0,459*** **	**-0,292*** **	**-0,368*** **
Emocinio intelekto bendras balas	**0,453*** **	**-0,270*** **	**-0,326*** **

*Pastaba. *p<0,05, **p<0,01, ***p<0,001.*

Remiantis rezultatais matoma, jog visos atskiros psichopatijos subskalės parodė sąsajas su emociniu intelektu. Stipriausios sąsajos buvo rastos tarp bendro emocinio intelekto ir įžūlumo (rho = 0,453; p < 0,001), neigiamos, silpnos sąsajos tarp bendro emocinio intelekto ir piktybiškumo (rho = -0,270; p < 0,001) ir neigiamos, vidutinio stiprumo sąsajos tarp bendro emocinio intelekto ir neslopinimo (rho = -0,326; p < 0,001). Šie rezultatai rodo, jog didėjant bendram emociniam intelektui, kartu didėja ir psichopatijos įžūlumo bruožas, taip pat didėjant bendram emociniam intelektui mažėja psichopatijos piktybiškumo ir neslopinimo bruožai, arba atvirkščiai. Kitos psichopatijos subskalės taip pat rodė sąsajas su emociniu intelektu. Įžūlumas teigiamai siejosi su emocijų reguliavimu (rho = 0,438; p < 0,001), emocijų suvokimu, supratimu (rho = 0,386; p < 0,001), emocijų išreiškimu bei įvardijimu (rho = 0,459; p < 0,001) ir šios sąsajos buvo vidutinio stiprumo. Tai rodo, jog didėjant įžūlumo bruožui, kartu didėja ir emocijų reguliavimas, suvokimas ir supratimas bei išreiškimas ir įvardijimas. Psichopatijos

piktybiškumo bruožas parodė neigiamas, silpnas sąsajas su emocijų reguliavimu (rho = -0,190; p < 0,01), emocijų suvokimu ir supratimu (rho = -0,241; p < 0,001) ir emocijų išreiškimu ir įvardijimu (rho = -0,292; p < 0,001). Tai rodo, jog kuo labiau išreikštas piktybiškumo bruožas, tuo mažesnis yra emocijų reguliavimas, suvokimas ir supratimas bei išreiškimas ir įvardijimas, ir atvirkščiai. Taip pat nustatytas statistiškai reikšmingas psichopatijos neslopinimo bruožo ir emocinio intelekto subskalių ryšys. Neslopinimas ir emocijų reguliavimas parodė neigiamą ryšį (rho = -0,283; p < 0,001), taip pat neslopinimas, emocijų suvokimas ir supratimas (rho = -0,306; p < 0,001), neslopinimas bei emocijų išreiškimas ir įvardijimas (rho = -0,368; p < 0,001). Šie rezultatai rodo, jog kuo labiau išreikštas neslopinimo bruožas, tuo mažesnis yra emocijų reguliavimas, suvokimas ir supratimas bei išreiškimas ir įvardijimas, ir atvirkščiai.

1.4. Psichopatijos bruožai ir emocinis intelektas prognozuoja rizikingą vairavimą

Siekiant patikrinti trečiąją šio darbo hipotezę, kuria aiškinomės, kas geriau prognozuoja rizikingą vairavimą, - psichopatijos bruožai ar emocinis intelektas, buvo atlikta daugialypė tiesinė regresinė analizė. Tiesinės regresinės analizės metu visi duomenys buvo sudėti į penkis blokus: 1. Psichopatijos bruožai; 2. Emocinio intelekto subskalės; 3. Psichopatijos bruožai ir Emocinio intelekto subskalės kontroliuojant lytį ir amžių; 4. Neslopinimas, įžūlumas, emocijų reguliavimas, emocijų išreiškimas ir įvardijimas, emocijų suvokimas ir supratimas ir vairavimo klaidos; 5. Emocijų išreiškimas ir įvardijimas, piktybiškumas, neslopinimas ir agresyvus vairavimas. Priklausomas kintamasis 1,2 ir 3 blokuose įdėtas – Bendras rizikingas vairavimas, o nepriklausomi kintamieji – psichopatijos bruožai ir emocinio intelekto subskalės bei trečiame modelyje pridėta lytis ir amžius. 4 bloke priklausomas kintamasis įdėtas – vairavimo klaidos, o 5 bloke priklausomas kitamasis – agresyvus vairavimas. Siekiant nustatyti, ar emocinis intelektas ir psichopatijos bruožai leidžia prognozuoti vairuotojų rizikingą vairavimą, buvo atlikta daugialypė tiesinė regresinė analizė. Į šią analizę buvo įtraukti tik tie veiksniai, kurie statistiškai reikšmingai koreliavo su rizikingu vairavimu ir jo subskalėmis.

Rezultatai parodė, kad dispersijos daugėjimo daugiklis VIF yra mažesnis nei 4 visose 1, 2, 3 ir 5 blokų skalėse, o tolerancijos reikšmės yra didesnis nei 0,25 (žiūrėti 11 lentelę), todėl šiuose modeliuose nėra stebimas multikolinearumas (Čekanavičius ir Murkauskas, 2014). Ketvirtame bloke emocinio intelekto subskalėse yra stebimas multikolinearumas nes dispersijos daugėjimo daugiklis VIF yra didesnis už 4. Kadangi skalės yra jungiamos bei

matuoja ir bendrą emocinį intelektą, todėl tikėtina, jog klausimai yra matuojantys panašius reiškinius ir nestipriai persidengia. Šie duomenys patvirtino modelio tinkamumą ir galime daryti išvadą, jog galime taikyti regresijos modelį.

10 lentelė. Rizikingo vairavimo prognostinio modelio charakteristikos.

Modelis	**R**	**R2**	**Pokyčio statistika**	
			F reikšmės pokytis	**F reikšmės pokyčio reikšmingumas**
1	0,396	0,156	12,554	< 0,001
2	0,223	0,050	5,478	p = 0,005

Pastaba. p<0,05, p<0,01, p<0,001.

Iš 10 lentelėje pateiktų rezultatų matome, jog visi kintamieji statistiškai reikšmingi (p < 0,05). Pirmojo modelio analizė (žr. 10 lentelę) parodė, jog modelio kurio nepriklausomi kintamieji yra psichopatijos bruožai (įžūlumas, piktybiškumas ir neslopinimas) paaiškina 16 proc. rizikingo vairavimo duomenų sklaidos, F = 12,554, o F reikšmės pokytis yra statistiškai reikšmingas (p < 0,001). Minėti duomenys rodo, jog šis tiesinės regresijos modelis yra tinkamas. Priklausomą kintamąjį galime prognozuoti pagal nepriklausomus kintamuosius, taigi pagal psichopatijos bruožus galime prognozuoti rizikingą vairavimą.

11 lentelė. Rizikingo vairavimo prognostiniai veiksniai.

	Vairuotojų rizikingas vairavimas						
	Nestandart. koef.	**Standartiniai koef.**				**Kolinearumo statistika**	
	Beta koef.	**Standart paklaida**	**Beta koef.**	**t**	**p**	**Toler. koef.**	**VIF**
Įžūlumas	-0,066	0,088	-0,050	-0,744	0,458	0,905	1,105
Piktybiškumas	0,171	0,095	0,139	1,808	0,072	0,701	1,426
Neslopinimas	0,393	0,104	0,296	3,786	**< 0,001**	0,678	1,476
Emocijų suvokimas ir supratimas	0,340	0,232	0,196	1,468	0,144	0,253	3,947
Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	-0,653	0,237	-0,369	-2,761	**p=0,006**	0,253	3,947

Pastaba. p<0,05, p<0,01, p<0,001.

Antrojo modelio analizė (žr. 10 lentelę) parodė, jog modelio kurio nepriklausomi kintamieji yra emocinis intelektas (emocijų suvokimas ir supratimas, emocijų išreiškimas ir

įvardijimas), paaiškina 5 proc. rizikingo vairavimo duomenų sklaidos, F = 5,478, o F reikšmės pokytis yra statistiškai reikšmingas (p = 0,005). Duomenys rodo, jog šis daugialypės tiesinės regresijos modelis yra tinkamas, taigi pagal emocinio intelekto subskales galime prognozuoti rizikingą vairavimą. Remiantis 11 lentele, kurioje pateikti abiejų regresinės analizės modelių, nepriklausomų kintamųjų duomenys, yra matoma, kurie iš jų leidžia prognozuoti priklausomą kintamąjį. Analizuojant pirmąjį modelį yra matoma, kad rizikingą vairavimą statistiškai reikšmingai leidžia prognozuoti neslopinimas (beta = 0,296; p < 0,001). Stebint šiuos duomenis, matome, jog didėjant psichopatijos bruožui neslopinimui, didėja rizikingas vairavimas. Taip pat pirmajame modelyje piktybiškumas, nors ir yra marginaliai statistiškai reikšmingas (p = 0,072), ir beta koeficientas rodo esant silpną efektą (beta = 0,139), galime suprasti, jog padidinus imtį statistinis reikšmingumas padidėtų, tačiau šių rezultatų toliau neaptarinėsime. Antrasis modelis taip pat yra reikšmingas, tačiau iš kintamųjų tik vienas reikšmingai prognozuoja rizikingą vairavimą, tai emocijų išreiškimas ir įvardijimas (beta = -0,369; p < 0,006).

12 lentelė. Rizikingo vairavimo prognostinio modelio charakteristikos kontroliuojant lytį ir amžių.

Modelis	**R**	**R2 pokytis**	**Pokyčio statistika**	
			F reikšmės pokytis	**F reikšmės pokyčio reikšmingumas**
0	0,135	0,018	1,737	0,179
1	0,440	0,176	7,838	< 0,001

Pastaba. p<0,05, p<0,01, p<0,001.

Trečiajame modelyje (žiūrėti lentelę Nr. 12) patikrintos rizikingo vairavimo prognozes pasitelkiant psichopatijos bruožų ir emocinio intelekto subskales, taip pat įdedant į modelį lytį ir amžių bei juos kontroliuojant. Rezultatai rodo (žiūrėti lentelę Nr. 12), jog R2 pokytis yra, nors ir statistiškai nereikšmingas (p = 0,179), tačiau lytis ir amžius paaiškina 2% sklaidos, o bendrai sukontroliavus lytį ir amžių emocinis intelektas ir psichopatija yra statistiškai reikšminga (p < 0,001) ir prognozuoja 18% rizikingo vairavimo sklaidos.

13 lentelėje matome, jog lytis, nors ir statistiškai nereikšminga (p = 0,070), bet stebime neigiamos krypties efektą ir jo dydis nors ir yra mažas (beta = -0,133), tačiau padidinus imties dydį, tikėtina, jog statistinis reikšmingumas padidėtų. Amžius taip pat yra statistiškai nereikšmingas (p = 0,688) ir efekto dydis yra labia mažas (beta = 0,029).

13 lentelė. Rizikingo vairavimo prognostiniai veiksniai kontroliuojant lytį ir amžių.

Vairuotojų rizikingas vairavimas							
	Nestandart. koef.	Standartiniai koef.				Kolinearumo statistika	
	Beta koef.	Standart paklaida	Beta koef.	t	p	Toler. koef.	VIF
Lytis	-2,999	1,643	-0,133	-1,825	0,070	1,000	1,000
Amžius	0,033	0,081	0,029	0,402	0,688	1,000	1,000
Įžūlumas	-0,032	0,102	-0,024	-0,310	0,757	0,729	1,372
Piktybiškumas	0,213	0,114	0,176	1,874	0,062	0,507	1,971
Neslopinimas	0,394	0,107	0,299	3,701	**< 0,001**	0,680	1,470
Emocijų suvokimas ir supratimas	0,392	0,235	0,222	1,670	0,097	0,252	3,965
Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	-0,383	0,257	-0,212	-1,492	0,137	0,220	4,551
Lytis	0,048	1,697	0,002	0,028	0,978	0,791	1,265
Amžius	0,093	0,078	0,083	1,195	0,234	0,914	1,094

Pastaba. p<0,05, p<0,01, p<0,001.

Kiti rezultatai (žiūrėti lentelę Nr. 13) rodo, jog sukontroliavus lytį ir amžių, pakito piktybiškumo reikšmės, kurių statistinis reikšmingumas ir efekto dydis padidėjo (Beta = 0,176; p = 0,062). Taip pat pasikeitė emocijų suvokimo ir supratimo skalė, kuri tapo marginaliai reikšminga, ir padidėjo efekto dydis (Beta = 0,222; p = 0,097). Matome pakitimą emocijų išreiškimo ir įvardijimo skalėje, kuri kontroliuojant lytį ir amžių tapo statistiškai nereikšminga (p = 0,137), taip pat sumažėjo ir efekto dydis (beta = -0,212).

14 lentelė. Vairavimo klaidų ir agresyvaus vairavimo prognostinio modelio charakteristikos.

Modelis	R	R2 pokytis	Pokyčio statistika	
			F reikšmės pokytis	F reikšmės pokyčio reikšmingumas
0	0,420	0,176	8,607	< 0,001
1	0,453	0,205	18,341	< 0,001

Pastaba. p<0,05, p<0,01, p<0,001.

Ketvirtame modelyje patikrintos vairavimo klaidų prognozės pasitelkiant emocijų reguliavimo, emocijų išreiškimo ir įvardijimo, emocijų suvokimo ir supratimo gebėjimus, taip pat neslopinimo ir įžūlumo bruožus. Penktajame modelyje tikrintos agresyvaus vairavimo prognozės pasitelkiant emocijų išreiškimo ir įvardijimo, neslopinimo ir piktybiškumo

subskales. Rezultatai rodo (žiūrėti lentelę Nr. 14, modelis Nr. 0), jog emocijų reguliavimo, emocijų išreiškimo ir įvardijimo, emocijų suvokimo ir supratimo subskalės ir įžūlumas bei neslopinimas paaiškina 18 % vairavimo klaidų sklaidos ir yra statistiškai reikšminga ($p < 0,001$).

15 lentelė. Agresyvaus vairavimo ir vairavimo klaidų prognostiniai veiksniai.

	Nestandart. koef.	**Standartiniai koef.**				**Kolinearumo statistika**	
Vairavimo klaidos	**Beta koef.**	**Standart paklaida**	**Beta koef.**	**t**	**p**	**Toler. koef.**	**VIF**
Įžūlumas	-0,068	0,027	-0,181	-2,495	**0,013**	0,780	1,282
Neslopinimas	0,107	0,026	0,286	4,180	**< 0,001**	0,873	1,145
Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	-0,155	0,079	-0,296	-1,962	0,051	0,181	5,534
Emocijų suvokimas ir supratimas	-0,050	0,078	-0,096	-0,637	0,525	0,179	5,579
Emocijų reguliavimas	0,190	0,077	0,390	2,476	**0,014**	0,165	6,044
Agresyvus vairavimas							
Piktybiškumas	0,091	0,028	0,236	3,203	**0,002**	0,686	1,457
Neslopinimas	0,119	0,029	0,301	4,120	**< 0,001**	0,701	1,427
Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	0,033	0,037	0,059	0,901	0,369	0,872	1,147

Pastaba. p<0,05, p<0,01, p<0,001.

Kito modelio rezultatai rodo (žiūrėti lentelę Nr. 14, modelis Nr. 1), jog emocijų išreiškimas ir įvardijimas bei neslopinimas ir piktybiškumas paaiškina 20% agresyvaus vairavimo sklaidos ir yra statistiškai reikšmingas ($p < 0,001$). 15 lentelėje matome, jog įžūlumas ir neslopinimas ir emocijų reguliavimas prognozuoja vairavimo klaidas. Neslopinimas turi teigiamos krypties efektą (beta = 0,303), o įžūlumas turi neigiamos krypties efektą (beta = -0,187), o tai rodo, jog stebint didesnius įžūlumo subskalės įverčius, vairavimo klaidų subskalės įverčiai mažėja. Emocijų reguliavimas turi teigiamos krypties efektą (beta = 0,390) ir tai rodo, jog vairuotojai pasižymintys geresniu emocniu reguliavimu daro daugiau vairavimo klaidų. Kitos emocinio intelekto subskalės yra statistiškai nereikšmingos, todėl jos šiame regresijos modelyje neprognozuoja vairavimo klaidų. Lentelėje Nr. 15, matome, jog

piktybiškumas ir neslopinimas yra statistiškai reikšmingi ir prognozuoja agresyvų vairavimą, taip pat abu turi teigiamus efektus, o tai reiškia, jog stebint didesnius piktybiškumo ir neslopinimo bruožų įverčius, kartu didėja ir agresyvaus vairavimo subskalės įverčiai. Tuo tarpu emocijų išreiškimas ir įvardijimas yra statistiškai nereikšmingas ir turi labai mažą efekto dydį, todėl ši subskalė neprognozuoja agresyvaus vairavimo.

4. REZULTATŲ APTARIMAS

Šio darbo tikslas - nustatyti vairuotojų rizikingo vairavimo, emocinio intelekto ir psichopatijos bruožų sąsajas. Atliekant empirinį tyrimą taip pat buvo siekiama patikrinti, ar psichopatijos bruožai ir emocinis intelektas gali prognozuoti rizikingą vairavimą.

Pirma hipotezė, teigia, jog vairuotojų emocinis intelektas susijęs su rizikingu vairavimu neigiamai - kuo emocinis intelektas žemesnis, tuo asmuo rizikingiau vairuoja, ir atvirkščiai - pasitvirtino. Gauti rezultatai parodė, jog emocinis intelektas ir rizikingas vairavimas susiję, ir šie rezultatai sutapo su ankstesnių autorių tyrimais (Sabates et al., 2012; Šeibokaitė ir kt., 2017; Hayley et al., 2017). Šio tyrimo rezultatai nesutampa su Smorti ir kt. (2016) gautais rezultatais, kurie rodo, jog emocinis intelektas neturi sąsajų ir neprognozuoja rizikingo ir agresyvaus vairavimo. Tačiau Smorti (2016) tyrimo imtis buvo studentai, todėl tikėtina, jog tai padidino socialinį pageidaujamumą, kaip teigia pats autorius.

Pirmoji šios hipotezės dalis, kuri teigia, jog vairuotojų įprasti ir agresyvūs vairavimo pažeidimai yra neigiamai susiję su emocijų atpažinimu, emocijų supratimu ir emocijų reguliavimu, pasitvirtino iš dalies. Vienintelis emocijų išreiškimas ir įvardijimas neigiamai siejosi su agresyviais pažeidimais, o tai rodo, jog vairuotojai prasčiau išreiškiantys emocijas yra linkę agresyviau vairuoti. Tai gali būti aiškinama tuo, jog vairuotojai sunkiau gebantys išreikšti emocijas perkelia jų išraišką agresyvaus vairavimo forma. Šiame tyrime gauti rezultatai rodo neigiamos krypties sąsajas tarp vairuotojų daromų įprastų ir agresyvių kelių eismo pažeidimų ir emocijų reguliavimo, tačiau sąsajos yra nereikšmingos. Rezultatai nesutampa su Šeibokaitės ir kt. (2017) ir Hayley (2017) tyrimų rezultatais, kuriais nustatyta, jog emocijų reguliavimas susijęs su agresyviu vairavimu. Gauti rezultatai iš dalies sutampa su Šeibokaitės ir kt. (2017) atliktu tyrimu ir patvirtina, jog kuo asmuo prasčiau reguliuoja emocijas, tuo daugiau daro vairavimo klaidų ir apsirikimų. Mūsų tyrimo rezultatai gali skirtis dėl mažos imties, nes ir Šeibokaitės ir kt. (2017) tyrime emocijų reguliavimo, agresyvių ir įprastų pažeidimų sąsajos buvo silpnesnės lyginant su klaidomis ir apsirikimais. Todėl tikėtina, jog imties dydis ir specifika turėjo įtakos tyrimo rezultatams. Papildomai šiame tyrime tikrinome ar emocinis reguliavimas prognozuoja vairuotojų daromas vairavimo klaidas, ir gavome teigiamą rezultatą, kuris parodė, jog kuo geriau tyrime dalyvavę vairuotojai reguliuoja savo emocijas, tuo daugiau vairavimo klaidų daro. Šie rezultatai galimai rodo, jog geriau reguliuojantys emocijas asmenys yra atidesni savo emocinėms būsenoms ir taip išvengia tyčinių kelių eismo taisyklių pažeidinėjimų ir emocijų išveikos vairuodami. Tačiau dėmesys,

skiriamas emocijų reguliavimui, sumažina pažintinių procesų orientaciją į techninius vairavimo procesus, todėl tokie vairuotojai padaro daugiau vairavimo klaidų.

Antroji hipotezė, kuri teigia, jog vairuotojų psichopatijos bruožai yra susiję su rizikingu vairavimu, pasitvirtino iš dalies. Gauti rezultatai parodė, kad piktybiškumas ir neslopinimas turi teigiamas sąsajas su rizikingu vairavimu, o tai rodo, jog labiau pasireiškiantis rizikingas vairavimas susijęs su psichopatijos bruožais - piktybiškumu ir neslopinimu. Tai patvirtina ir kitų autorių tyrimai (Panayiotou, 2015; Ball et al., 2018; Burtaverde et al., 2016; Endriulaitienė ir kt., 2018). Tačiau mūsų tyrimo atlikti rezultatai rodo, jog psichopatijos bruožas įžūlumas turi neigiamos krypties sąsajas su rizikingu vairavimu, o tai reiškia, jog vairuotojai, turintys labiau išreikštą įžūlumo bruožą, mažiau rizikingai vairuoja. Įžūlumas yra siejamas su rizikos toleravimu ir greitu atsigavimu po stresinių situacijų (Patrick, 2009). Taigi tikėtina, jog tokie asmenys patiria mažiau streso ir daro mažiau klaidų bei neturėdami impulsyvumo ir intecijų elgtis netinkamai nedaro kelyje agresyvių veiksmų.

Antrosios hipotezės pirma dalis, kurioje teigiame, jog vairuotojų psichopatijos neslopinimo bruožas yra teigiamai susijęs su vairavimo klaidų ir apsirikimų įverčiais, pasitvirtino. Gauti tyrimo rezultatai rodo, jog neslopinimas labiausiai susijęs su vairavimo klaidomis, šie rezultatai sutampa su ankstesnių tyrimų rezultatais (Constantinou et al., 2011; Panayiotou, 2015). Mūsų tyrime vairavimo apsirikimai ir klaidos turėjo silpnesnes sąsajas su neslopinimu, lyginant su įprastais ir agresyviais pažeidimais, priešingai nei teigiama kitų autorių darbuose (Panayiotou, 2015). Tai galima paaiškinti tuo, jog G. Panayiotou (2015) tyrime vairavimo klaidas ir apsirikimus sujungė į vieną subskalę ir pateikė bendrą įvertį, o tai, tikėtina, rodė aukštesnes sąsajas lyginant su kitomis skalėmis. Tai patvirtina ir kiti autoriai, kurie tokius rezultatus aiškina asmenų, kurie surenka didesnius įverčius pagal klaidas ir mažesnius pagal agresyvius pažeidimus, didesniu baimės ir jautrumo bausmėms lygiu, o tai daro įtaką pasirinkimui nevairuoti agresyviai (Fernandes et al., 2007). Neslopinimo bruožas pasižymi impulsyvumu, priešiškumu, nepasitikėjimu savimi ir neatsakingumu, prastu emocijų reguliavimu. Šie veiksniai gali paaiškinti vairavimo klaidas ir apsirikimus, nes vairuotojas, kuris elgiasi impulsyviai ir neatsakingai, padaro daugiau vairavimo klaidų, dažniau apsirinka. Siekiant, kad tyrimo rezultatai būtų kuo tikslesni, buvo atlikta regresija, kurioje neslopinimas prognozavo vairavimo klaidas ir parodė, jog vairuotojai su labiau išreikštu neslopinimo bruožu padaro daugiau vairavimo klaidų. Šie rezultatai sutampa su Panayiotou (2015) tyrimo rezultatais.

Antrosios hipotezės antra dalis, kuria siekėme patikrinti, ar vairuotojų psichopatijos piktybiškumo įvertis yra teigiamai susijęs su agresyvių ir įprastų vairavimo pažeidimų

įverčiais, pasitvirtino. Gauti rezultatai rodo, jog sąsajos tarp piktybiškumo ir įprastų bei agresyvių vairavimo pažeidimų yra teigiamos ir ši išvada sutampa su kitų autorių tyrimų rezultatais (Sabates, 2012; Ball et al., 2018; Burtaverde et al., 2016; Panayiotou, 2015). Nors Panayiotou (2015) atliktame tyrime vietoj piktybiškumo sąsajų su agresyviu vairavimu įrodė esant įžūlumo sąsajoms. Mūsų tyrime sąsajos tarp įžūlumo ir įprastų bei agresyvių vairavimo pažeidimų yra nereikšmingos. Tikėtina, jog tokie minimo autoriaus tyrimo rezultatai gauti dėl to, jog mūsų tyrime psichopatijos konstruktą sudaro trys subskalės, o Panayiotou (2015) tyrime psichopatijos konstruktą sudaro dvi subskalės, kuriose piktybiškumo ir įžūlumo bruožai persidengia nes abu bruožai pasižymi bebaimiškumu ir mažesniu nerimo lygiu. Nors Panayiotou (2015) sąsajas tarp agresyvaus vairavimo ir įžūlumo nustatė kaip nereikšmingas, tačiau regresinė analizė parodė, jog agresyvus vairavimas yra prognozuojamas pirmo psichopatijos tipo pagal PPI-R (angl. Psychopathic Personality Inventory – Revised) klausimyną. Pirmas psichopatijos tipas pasižymi žemesniu nerimo, depresyvumo ir empatijos lygiu, aukštesniu narcisizmo, atkaklumo ir pojūčių siekimo lygiu bei manipuliatyvumu. Visi šie veiksniai mūsų tyrime yra siejami su psichopatijos įžūlumo ir piktybiškumo subskalėmis. Mūsų tyrimo rezultatai atitinka psichopatijos teorinę apibrėžimą, kuriame piktybiškumas apibūdinamas kaip žemas empatijos lygis, probleminiai tarpasmeniniai santykiai, polinkis įsivelti į išnaudotojiškus santykius, instrumentinė agresija, manipuliatyvumas ir žiaurumas (Drislane et al., 2014; Patrick, 2009). Todėl rezultatai rodo tendenciją, jog piktybiškumo bruožų turintys asmenys pasižymi įprastais ir agresyviais kelių eismo taisyklių pažeidinėjimais. Siekiant geriau suprasti šiuos rezultatus, šiame tyrime buvo atlikta regresinė analizė, siekiant išsiaiškinti ar neslopinimas ir piktybiškumas prognozuoja agresyvų vairavimą. Gauti rezultatai parodė, jog agresyvų vairavimą prognozavo piktybiškumas ir neslopinimas, taip pat abu bruožai parodė teigiamus efektus, o tai rodo, jog vairuotojai pasižymintys neslopinimo ir piktybiškumo bruožais, tokiais kaip agresyvumas, žiaurumas, empatijos stoka ir impulsyvumas, yra linkę daryti agresyvius vairavimo pažeidimus.

Antrosios hipotezės trečioje dalyje siekėme išsiaiškinti, ar vairuotojų psichopatijos įžūlumo įvertis yra neigiamai susijęs su agresyvių ir įprastų vairavimo pažeidimų įverčiais, ši hipotezė pasitvirtino. Tyrimo rezultatai parodė, jog vairuotojai, kurie turi labiau išreikštą įžūlumo bruožą, daro mažiau vairavimo klaidų, taip pat jiems nėra būdingi įprasti ir agresyvūs vairavimo pažeidimai. Psichopatijos įžūlumo bruožui būdinga didelis pasitikėjimas, dominavimas, rizikos toleravimas ir greitas atsigavimas po stresinių ir grėsmingų situacijų, taip pat emocinis stabilumas ir polinkis rizikuoti (Drislane et al., 2014; Patrick, 2009). Įvertinant, jog įžūlumui būdingi bruožai lemia geresnį prisitaikymą prie sociumo, tampa aišku, kodėl

vairuotojai, pasižymintys didesniu šio bruožo išreikštumu, nevairuoja agresyviai ir daro mažiau vairavimo klaidų. Norint išsamesnio tyrimo, buvo atlikta regresinė analizė, kuria siekta išsiaiškinti, ar įžūlumas prognozuoja vairavimo klaidas. Gauti rezultatai parodė, jog įžūlumas prognozuoja vairavimo klaidas. Tačiau įžūlumas turi neigiamos krypties efektą (beta = -0,187), o tai rodo, jog vairuotojai, surinkę didesnius įžūlumo įverčius, daro mažiau vairavimo klaidų.

Trečioje hipotezėje siekta nustatyti ar psichopatijos neslopinimo ir piktybiškumo bruožai yra neigiamai susiję su emociniu intelektu, ši hipotezė pasitvirtino. Vairuotojai, pasižymėję aukštesniais psichopatijos bruožų neslopinimo ir piktybiškumo įverčiais, pasižymėjo žemesniais emocijų reguliavimo, emocijų išreiškimo ir įvardijimo, emocijų suvokimo ir supratimo gebėjimais, ir šie rezultatai sutapo su kitų autorių tyrimais (Ali et al., 2009; Copestake et al., 2013; Grieve & Mahar, 2010). Tokie rezultatai yra paaiškinami tuo, jog minėti psichopatijos bruožai, yra siejami su impulsyvumu, išnaudotojiškumu, empatijos trūkumu, išnaudotojiškumu, o tai yra atvirkštiniai emocinio intelekto gebėjimų veiksniai. Taip pat šiame tyrime gavome rezultatus, rodančius, jog psichopatijos bruožas įžūlumas yra teigiamai susijęs su visomis emocinio intelekto subskalėmis. Tai reiškia, jog asmenys su labiau išreikštu įžūlumo bruožu, geriau reguliuoja, taip pat geriau išreiškia ir įvardija, bei suvokia ir suprata emocijas. Įžūlumas pasižymi emociniu stabilumu, greitu atsigavimu po stresinių situacijų, dominavimu ir pasitikėjimu savimi, bei rizikos toleravimu, o šios savybės visuomenėje yra pozityviai vertinamos bei leidžiančios geriau prisitaikyti.

Ketvirtoji šio darbo hipotezė siekia patikrinti psichopatijos bruožų ir emocinio intelekto prognostines galimybes ir įvertinti, kuris konstruktas tiksliau prognozuoja rizikingą vairavimą. Trečioji hipotezė pasitvirtino ir regresinė analizė parodė, jog psichopatija paaiškinama 16% rizikingo vairavimo sklaidos, o emocinis intelektas 5% sklaidos. Tai rodo, jog asmenybės bruožai geriau prognozuoja rizikingą vairavimą nei emocinis intelektas. Iš šių duomenų galime teigti, jog rizikingą vairavimą geriau paaiškina genetinė predispozicija, t.y. asmenybės bruožai, o ne ugdomieji veiksniai, tokie kaip emocinis intelektas.

Taip pat šiame tyrime peržiūrėjome ir atskiras psichopatijos, ir emocinio intelekto skales regresijos modelyje. Tai parodė, jog vienintelis reikšmingas prognostinis rodiklis buvo neslopinimas ir jis turėjo teigiamą efekto kryptį (beta = 0,296). Šis rodiklis atskleidžia, jog geriausiai iš psichopatijos konstrukto rizikingą vairavimą prognozuoja tokie bruožai kaip impulsų bei emocijų kontrolės sunkumai, kurie susiję su negatyviomis elgesio ir afektų pasekmėmis, taip pat neatsakingumu ir priešiškumu (Drislane et al., 2014; Patrick, 2009). Šie rezultatai patvirtina ankstesnius tyrimų rezultatus (Bıcaksız et al., 2015; Panayiotou, 2015; Ball et al., 2018). Iš emocinio intelekto skalių tik viena pasirodė esati reikšminga - tai emocijų

išreiškimas ir įvardijimas. Ji turi neigiamą efekto kryptį (beta = -0,369). Šie duomenys rodo, jog vairuotojai, kurie rizikingiau vairuoja, pasižymi menkesniu emocijų išreiškimu ir įvardijimu, o tai patvirtina ankstesnių tyrimų gautus rezultatus (Hayley et al., 2017). Šį fenomeną galima paaiškinti tuo, jog asmuo, prasčiau gebantis įvardyti ir išreikšti patiriamas emocijas, įsivelia į nepageidautinas situacijas, nes neskiria laiko situacijai apsvarstyti ir savo nesugebėjimą išreikšti negatyvias emocijas išlieja rizikavimu agresyviai vairuodami. Atlikome ir regresinę analizę siekdami įsitikinti, kaip emocinis intelektas ir psichopatijos bruožai prognozuoja rizikingą vairavimą, kontroliuojant amžių ir lytį. Rezultatai parodė, jog psichopatijos bruožai ir emocinis intelektas kontroliuojant lytį ir amžių prognozuoja rizikingą vairavimą ir paaiškina 18% sklaidos. Taip pat nustatėme, jog lytis ir amžius po kontroliavimo paaiškino 2% sklaidos. Iš tyrimo matyti, jog lytis yra statistiškai nereikšminga, tačiau turi neigiamą efektą (beta = -0,133), todėl tikėtina, jog padidinus imtį statistinis reikšmingumas padidėtų ir galėtume teigti, jog lytis taip pat yra reikšmingas prognostinis rizikingo vairavimo rodiklis. Taip pat sukontroliavus lytį ir amžių stebimas pakitimas ir emocijų išreiškimo ir įvardijimo subskalėje, kuri kontroliuojant lytį ir amžių tapo statistiškai nereikšminga ir sumažėjo efekto dydis (beta = -0,212). Iš šių rezultatų matome, jog lytis ir amžius yra svarbus rodiklis prognozuojant rizikingą vairavimą.

Tyrimo ribotumai. Šis tyrimas turi ir ribotumų. Pirmiausiai, tai tyrimo imtis, kuri buvo renkama patogiuoju būdu, pasitelkiant socialinius tinklus. Ateityje reikėtų tirti renkant reprezentatyvią imtį. Taip pat per mažas imties dydis. Imtis galėtų būti didesnė atsižvelgiant į mūsų atlikto tyrimo ir ankstesnių tyrimų (Panayiotou, 2015) psichopatijos ir rizikingo vairavimo žemus efektų dydžius. Mūsų tyrimo rezultatai rodo, jog rizikingą vairavimą marginaliai reikšmingai prognozuoja ir piktybiškumas (p = 0,072; beta = 0,139). Matome, kad ši subskalė turi silpną teigiamos krypties efektą ir patvirtina ankstesnius tyrimus (Panayiotou, 2015), kuriuose taip pat gautas tik marginalus statistinis reikšmingumas. Tikėtina, jog padidinus imtį statistinis reikšmingumas padidėtų, todėl galime numanyti, jog rizikingai vairuojantys asmenys galimai pasižymi ir tokiomis savybėmis kaip empatijos trūkumas, instrumentinė agresija ir žiaurumas (Drislane et al., 2014). Taip pat kontroliuojant lytį ir amžių matomi emocijų suvokimo ir supratimo skalės pakitimai, ši skalė tapo marginaliai reikšminga ir padidėjo efekto dydis (Beta = 0,222; p = 0,097). Tyrimas rodo, jog lytis turi poveikį rezultatams, todėl ateityje verta tyrinėti šiuos konstruktus atskirai vyrų ir moterų imtyse. Taip pat savistata vertinamas rizikingas vairavimas ir psichopatijos bruožai gali būti susiję su socialinio pageidaujamumo efektu bei įtakoti tyrimo rezultatus, taigi tiriant ateityje vertėtų į tai atsižvelgti.

Nepaisant visų ribotumų, tyrimo rezultatai atskleidžia reikšmingas įžvalgas apie emocinio intelekto, psichopatijos bei rizikingo vairavimo sąsajas ir papildo negausius šios srities tyrimų rezultatus Lietuvoje ir užsienyje.

5. IŠVADOS

1. Didėjant vairuotojų emocijų reguliavimo, emocijų suvokimo ir supratimo bei emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimams, mažėja daromų vairavimo klaidų ir apsirikimų skaičius, ir atvirkščiai - mažėjant vairuotojų emocijų reguliavimo, emocijų suvokimo ir supratimo bei emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimams didėja daromų vairavimo klaidų ir apsirikimų skaičius.
2. Tyrimo metu nebuvo nustatyta statistiškai reikšmingų sąsajų tarp vairuotojų įprastų ir agresyvių pažeidimų kelyje ir emocijų reguliavimo.
3. Mažėjant vairuotojų emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimams didėja agresyvaus vairavimo įverčiai, ir atvirkščiai - didėjant vairuotojų emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimams mažėja agresyvaus vairavimo įverčiai.
4. Didėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo bruožo išreikštumui, didėja vairavimo klaidų, apsirikimų, taip pat įprastų ir agresyvių pažeidimų skaičius, ir atvirkščiai - mažėjant neslopinimo bruožo išreikštumui – mažėja vairavimo klaidų, apsirikimų, taip pat įprastų ir agresyvių pažeidimų skaičius.
5. Vairuotojai, kuriems yra būdingas didesnis psichopatijos piktybiškumo bruožo išreikštumas, daro daugiau agresyvių ir įprastų vairavimo pažeidimų, ir atvirkščiai - vairuotojai, kuriems yra būdingas mažesnis psichopatijos piktybiškumo bruožo išreikštumas daro mažiau agresyvių ir įprastų vairavimo pažeidimų.
6. Vairuotojai, kuriems yra būdingas didesnis psichopatijos įžūlumo bruožo išreikštumas daro mažiau vairavimo klaidų bei apsirikimų, ir atvirkščiai - vairuotojai, kuriems yra būdingas mažesnis psichopatijos įžūlumo bruožo išreikštumas, daro daugiau vairavimo klaidų ir apsirikimų.
7. Didėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo ir piktybiškumo bruožų išreikštumui, prastėja emocijų reguliavimo, emocijų suvokimo ir supratimo bei emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimai, ir atvirkščiai - mažėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo ir piktybiškumo bruožų išreikštumui gerėja emocijų reguliavimo, emocijų suvokimo ir supratimo bei emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimai.
8. Vairuotojų psichopatijos bruožas įžūlumas yra teigiamai susijęs su emocinio reguliavimo, emocijų suvokimo ir supratimo bei emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimais.
9. Vairuotojų psichopatijos neslopinimo bruožas bei emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimai prognozuoja rizikingą vairavimą. Didžiausią prognostinę vertę turi psichopatijos

neslopinimo bruožas.

10. Didėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo bruožo išreikštumui ir prastėjant emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimams didėja rizikingo vairavimo tikimybė.

11. Didėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo ir piktybiškumo bruožų išreikštumui, didėja agresyvaus vairavimo tikimybė.

12. Didėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo bruožo išreikštumui ir emocijų reguliavimui, didėja ir vairavimo klaidų pasireiškimo tikimybė, tuo tarpu didėjant psichopatijos įžūlumo bruožo išreikštumui, mažėja vairavimo klaidų pasireiškimo tikimybė.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Af Wahlberg, A. E. (2010). Social desirability effects in driver behaviour inventories. *Journal of Safety Research* , 41 (2), 99-106;
2. Ajzen I. (1991). The theory of planned behavior. Organizational behavior and human decision processes, 50, p. 179 – 211. Anal. Prev. 43, 1323–1331;
3. Ali, F., Amorim, I. S., & Chamorro-Premuzic, T. (2009). Empathy deficits and trait emotional intelligence in psychopathy and Machiavellianism. *Personality and Individual Differences*, 47(7), 758–762. doi:10.1016/j.paid.2009.06.016
4. Arlauskaitė, A. (2009). Profesionalių vairuotojų vertybinių orientacijų, įsipareigojimo organizacijai bei rizikingo vairavimo sąsajos. Kaunas;
5. Atombo Ch, Wu Ch, Zhong M, Zhang H. (2016) Investigating the motivational factors influencing drivers' intentions to unsafe driving behaviors: Speeding and overtaking violations. Transportation Research Part F. 43:104-121;
6. Ball, L., Tully, R., Egan, V. (2018). The influence of impulsivity and the Dark Triad on self-reported aggressive driving behaviours. *Accident Analysis & Prevention*, 120, 130–138. doi:10.1016/j.aap.2018.08.010;
7. Bar-On, R., (2006). The Bar-On model of emotional-social intelligence (ESI) Reuven Bar-On University of Texas Medical Branc, *Psicothema.* Vol. 18, supl., pp. 13-25;
8. Barrett F., L., Salovey P., (2002). The Wisdom in Feeling Psychological Processes in Emotional Intelligence. *The Guilford press*, New York;
9. Bıçaksız, P., Özkan, T. (2016). Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: A systematic review. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 38, 194–223. doi:10.1016/j.trf.2015.06.001;
10. Blair, J., Mitchell, D., Blair, K. (2005). The psychopath: Emotion and the brain. Malden, *Blackwell Publishing*;
11. Bulotaitė, L. (2014). Rizikingas elgesys: samprata, paplitimas, veiksniai. Vilnius: *Vilniaus universiteto leidykla*;
12. Burtăverde, V., Chraif, M., Aniţei, M., Mihăilă, T. (2016). The incremental validity of the dark triad in predicting driving aggression. *Accident Analysis & Prevention*, 96, 1–11. doi:10.1016/j.aap.2016.07.027;
13. Chakroborty P., Agrawal S., Vasishtha K. (2004). Microscopic Modeling of Driver Behavior in Uninterrupted Traffic Flow. *Journal of transpostation engineering*, 130 (4);

14. Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323–1331. doi:10.1016/j.aap.2011.02.002;

15. Copestake, S., Gray, N. S., & Snowden, R. J. (2013). Emotional intelligence and psychopathy: A comparison of trait and ability measures. Emotion, 13(4), 691–702. doi:10.1037/a0031746

16. Costa, F., (2005). Problem behaviour theory, a brief overview. Prieiga per internetą: http://www.colorado.edu/ibs/jessor/pb_theory.html;

17. Čekanavičius V., Murauskas G. (2014). Taikomoji regresinė analizė socialiniuose tyrimuose. *Vilniaus universiteto leidykla*;

18. Česnienė, I., Kašinska, A. (2011). Agresyvus vairavimas: vairuotojų agresyvumo, pykčio ir saviveiksmingumo sąsajos. *Psichologija*, 2011 (43);

19. Davey, J., Freeman, J., Wishart, D. (2006). A study predicting crashes among a sample of fleet privers. In Proceedings Road Safety Research, policing and Education Conference, Gold Coast, Queensland;

20. Desjardins, A. E., Kiehl, K. A., & Liddle, P. F. (2001). Removal of Confounding Effects of Global Signal in Functional MRI Analyses. *NeuroImage*, 13(4), 751–758. doi:10.1006/nimg.2000.0719;

21. Drislane, L. E., Patrick, C. J., & Arsal, G. (2014). Clarifying the content coverage of differing psychopathy inventories through reference to the Triarchic Psychopathy Measure. *Psychological Assessment*, 26, 350 – 362. http://dx.doi.org/10.1037/a0035152;

22. Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34(5), 559. http://dx.doi.org/10.1016/j.jsr.2003.03.004;

23. Eboli, L., Mazzulla, G., & Pungillo, G. (2017). How drivers' characteristics can affect driving style. *Transportation Research Procedia*, 27, 945–952. doi:10.1016/j.trpro.2017.12.024;

24. Eismo įvykių Lietuvoje statistika (2018, lapkričio 15). Lietuvos kelių policijos tarnyba. Prieiga per internetą: http://lkpt.policija.lrv.lt/lt/statistika/eismo-ivykiu-lietuvoje-statistika/2018-metai;

25. Elliot, M. A., Armitage, C.J., Baughan, C.J. (2007). Using the theory of planned behaviour to predict observed driving behaviour. *British Journal of Social Psychology*, 46, 69-90;

26. Endriulaitienė A, Šeibokaitė L, Markšaitytė R, Žardeckaitė- Matulaitienė K, Pranckevičienė A, Stelmokienė A. (2013) Skirtingų grupių vairuotojų savižina vertinamo rizikingo vairavimo ir asmenybės bruožų sąsajos. *Psichologija*, 48:20-38;

27. Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., Žardeckaitė-Matulaitienė, K., Markšaitytė, R., & Slavinskienė, J. (2018). Attitudes towards risky driving and Dark Triad personality traits in a group of learner drivers. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 56, 362–370. doi:10.1016/j.trf.2018.05.017;

28. Fernandes, R., Job, R.F., Hatfield, J., (2007). A challenge to the assumed generalizability of prediction and countermeasure for risky driving: different factors predict different risky driving behaviors. *J. Saf. Res*. 38, 59–70;

29. Fuller R. (2007). Motivational determinants of control in the driving task. In P.C. Cacioubue (Ed.) Modelling Driver Behaviour in Automotive Environments, London: *Springer,* 165-188;

30. Graham, J. D. (1998). Target Risk: Dealing with the Danger of Death, Disease and Damage in Everyday Decisions.: By Gerald J S Wilde. (Pp 234.) Toronto: PDE Publications, 1994. ISBN 0-9699-12404. *Injury Prevention*, 4(2), 162–163. doi:10.1136/ip.4.2.162-b;

31. Grieve, R., & Mahar, D. (2010). The emotional manipulation–psychopathy nexus: Relationships with emotional intelligence, alexithymia and ethical position. *Personality and Individual Differences*, 48(8), 945–950. doi:10.1016/j.paid.2010.02.028

32. Hayley, A. C., Ridder, B. de, Stough, C., Ford, T. C., & Downey, L. A. (2017). Emotional intelligence and risky driving behaviour in adults. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 49, 124–131. doi:10.1016/j.trf.2017.06.009;

33. Hare, R. D., & Neumann, C. S. (2008). Psychopathy as a Clinical and Empirical Construct. *Annual Review of Clinical Psychology*, 4(1), 217–246. doi:10.1146/annurev.clinpsy.3.022806.091452;

34. Hare, R. D., Hart, S. D., & Harpur, T. J. (1991). Psychopathy and the DSM-IV criteria for antisocial personality disorder. *Journal of Abnormal Psych*ology, 100(3), 391-398. http://dx.doi.org/10.1037/0021-843X.100.3.391;

35. Harms, P. D., Spain, S. M., & Hannah, S. T. (2011). Leader development and the dark side of personality. *The Leadership Quarterly*, 22(3), 495–509. doi:10.1016/j.leaqua.2011.04.007;

36. Havârneanu GM, Havârneanu CE. When norms turn perverse: Contextual irrationality vs. rational traffic violations. Transportation Research Part F. 2012;15:144-151;

37. Horswill, M. S., & Coster, M. E. (2002). The effect of vehicle characteristics on drivers' risk-taking behaviour. *Ergonomics*, 45(2), 85–104. doi:10.1080/00140130110115345;

38. Horvath C, Lewis I, Watson B (2012). The beliefs which motivate young male and female drivers to speed: a comparison of low and high intenders. *Accident Analysis and Prevention.* 45:334-341;

39. Hu, T.-Y., Xie, X., & Li, J. (2013). Negative or positive? The effect of emotion and mood on risky driving. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 16, 29–40. doi:10.1016/j.trf.2012.08.009;

40. Jones, D. N. (2014). Risk in the face of retribution: Psychopathic individuals persist in financial misbehavior among the Dark Triad. *Personality and Individual Differences*, 67, 109–113. doi:10.1016/j.paid.2014.01.030;

41. Jovanovic D, Stanojevic P, Stanojevic D. (2011). Motives for, and attitudes about driving-related anger and aggressive driving. *Social Behavior and Personality*. 39(6):755-764;

42. Laflamme, L., Hasselberg, M., Kullgren, A., & Vaez, M. (2006). First car-to-car crashes involving young adult drivers: Main patterns and their relation to car and driver characteristics. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 13(3), 179 http://dx.doi.org/10.1080/17457300600579672;

43. Lajunen T, Özkan T. (2011). Self-report instruments and methods. In: Porter E, ed. *Handbook of Traffic Psychology*. London, UK: Elsevier. 43–59;

44. Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis & Prevention*, 36(2), 231–238. doi:10.1016/s0001-4575(02)00152-5;

45. Lawton R., Parker D., (1997). The Role of Affect in Predicting Social Behaviors: The Case of Road Traffic Violations. University of Manchester, England. Research 9 (2), 101–108;

46. Le Bas, G. A., Hughes, M. A., & Stout, J. C. (2015). Utility of self-report and performance based measures of risk for predicting driving behavior in young people. *Personality and Individual Differences*, 86, 184–188. doi:10.1016/j.paid.2015.05.034;

47. Lietuvos bankas (2018) Prieiga per internetą: https://www.lb.lt/lt/draudikai-veiklos-rodikliai#ex-2-1;

48. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas 2007 m. lapkričio 22 d. Nr. X-1337. Prieiga per internetą: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.310244;

49. Lucidi, F., Giannini, A. M., Sgalla, R., Mallia, L., Devoto, A., & Reichmann, S. (2010). Young novice driver subtypes: Relationship to driving violations, errors and lapses. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1689–1696. doi:10.1016/j.aap.2010.04.008;

50. Mayer, J. D., & Salovey, P. (1997). What is emotional intelligence? In P. Salovey, & D. J. Sluyter (Eds.), Emotional development and emotional intelligence: Educational implications (pp. 3-31). New York, NY. Basic Books;

51. Megias, A., Gómez-Leal, R., Gutiérrez-Cobo, M. J., Cabello, R., & Fernández-Berrocal, P. (2018). The relationship between trait psychopathy and emotional intelligence: A meta-analytic review. *Neuroscience & Biobehavioral Reviews*, 84, 198–203. doi:10.1016/j.neubiorev.2017.12.003

52. Mesken, J., Lajunen, T., & Summala, H. (2002). Interpersonal violations, speeding violations and their relation to accident involvement in Finland. *Ergonomics*, 45(7), 469–483. doi:10.1080/00140130210129682;

53. Natanen, R., and Summala, H., (1974), A model for the rote of motivational factors in drivers' decision-making , *Accident Analysis and Prevention*, 6, 243-261;

54. Oppenheim I, Oron-Gilad T, Parmet Y, Shinar D. (2016). Can traffic violations be traced to gender-role, sensation seeking, demographics and driving exposure? Transportation Research Part F, 43:387-395;

55. Panayiotou, G. (2015). The bold and the fearless among us: Elevated psychopathic traits and levels of anxiety and fear are associated with specific aberrant driving behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 79, 117–125. doi:10.1016/j.aap.2015.03.007;

56. Parker, D., Reason, J.T., Manstead, A.S.R., Stradling, S., (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. Ergonomics 38,1036–1048;

57. Patrick, C. J., Fowles, D. C., & Krueger, R. F. (2009). Triarchic conceptualization of psychopathy: Developmental origins of disinhibition, boldness, and meanness. *Development and Psychopathology*, 21(03), 913.doi:10.1017/s0954579409000492;

58. Pecher, C., Lemercier, C., Cellier, J., (2009). Emotions drive attention: effects on driver's behavior. *Saf. Sci*. 47, 1254–1259. http://dx.doi.org/10.1016/j.ssci.2009.03.011;

59. Peterson S, Hoffer G, Millner E. (1995). Are drivers of air-bag-equipped cars more aggressive? A test of the offsetting behavior hypothesis. *Journal of Law and Economics*, 38:251–64;

60. Petraitis, T. (2012). Rizikingas vairavimas ir emocijos: teorinė apžvalga. Mokslinių straipsnių rinkinys visuomenės saugumas ir viešoji tvarka, p.183;

61. Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction. *Ergonomics*, 33, 13 15-1332;

62. Rhodes, N., Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 923–931.

63. Rumar, K., (1985). The role of perceptual and cognitive filters in observed behaviour. In: Evans, L., Schwing, R.C. (Eds.), Human Behaviour and Traffic Safety. *Plenum Press*, New York, p. 151–165;

64. Salovey, P., Mayer, J. D. (1990). Emotional Intelligence. Imagination, Cognition and Personality, 9(3), 185–211;

65. Scott-Parker, B. (2012). A comprehensive investigation of the risky driving behaviour (Unpublished Doctoral Thesis). Queensland University of Technology, Queensland, Australia;

66. Sjoberg, L., (2006). Will the Real Meaning of Affect Please Stand Up? *Journal of Risk Research* 9 (2), 101–108;

67. Slavinskienė, J., Matulaitienė, K. (2017). Rizikingo vairavimo motyvų, rizikingo vairavimo stiliaus ir neigiamų tokio vairavimo pasekmių sąsaja: literatūros apžvalga. *Visuomenės sveikata*, 2017/1(76);

68. Slavinskienė, J., Matulaitienė, K., Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., Markšaitytė, R. (2018). Asmenybės ir motyvacinių veiksnių reikšmė paaiškinant vairuotojų, netekusių teisės vairuoti, rizikingą vairavimą. *Visuomenės sveikata*, 2018/1(80);

69. Slovic, P., Finucane, M. L., Peters, E., & MacGregor, D. G. (2004). Risk as Analysis and Risk as Feelings: Some Thoughts about Affect, Reason, Risk, and Rationality. *Risk Analysis*, 24(2), 311–322. doi:10.1111/j.0272-4332.2004.00433.x;

70. Smorti, M., Andrei, F., & Trombini, E. (2016). Trait emotional intelligence, personality traits and social desirability in dangerous driving. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 58, 115–122. doi:10.1016/j.trf.2018.06.012;

71. Stelmokienė A., Endriulaitienė A., Markšaitytė R., Pranckevičienė A., Šeibokaitė L., Žardeckaitė-Matulaitienė K., (2013). Lietuviškosios vairuotojų elgesio klausimyno versijos psichometrinių rodiklių analizė. Vytauto Didžiojo universitetas, Lietuva;

72. Strayer, D. L., & Johnston, W. A. (2001). Driven to Distraction: Dual-Task Studies of Simulated Driving and Conversing on a Cellular Telephone. *Psychological Science*, 12(6), 462–466. doi:10.1111/1467-9280.00386;

73. Stutts, J., Feaganes, J., Reinfurt, D., Rodgman, E., Hamlett, C., Gish, K., Staplin, L., (2005). Driver's exposure to distractions in their natural driving environment. Accid. *Anal. Prev*. 37, 1093–1101. http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2005.06.007;

74. Summala H. (2007). Towards understanding motivational and emotional factors in driver behaviour: comfort through satisfaction. In P. C. Cacciobue (Ed.). Modelling driver behaviour in automotive environments, London: *Springer*, 189-207;

75. Summala, H. (1988). Risk control is not risk adjustment: the zero-risk theory of driver behaviour and its implications. *Ergonomics*, 31(4), 491–506. doi:10.1080/00140138808966694;

76. Šeibokaitė, L., Endriulaitienė, A., Sullman, M. J. M., Markšaitytė, R., & Žardeckaitė-Matulaitienė, K. (2017). Difficulties in emotion regulation and risky driving among Lithuanian drivers. *Traffic Injury Prevention*, 18(7), 688–693. doi:10.1080/15389588.2017.1315109;

77. Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43(3), 227–237. doi:10.1111/1467-9450.00291;

78. Ustinavičiūtė, L., Laurinavičius, A., Klimukienė, V., Laurinaitytė, I., & Baltrūnas, M. (2019). Examining the Convergent Validity of the Triarchic Psychopathy Measure Using a Sample of Incarcerated and on Probation Lithuanian Juveniles. *Behavioral Sciences*, 9(12), 156. doi:10.3390/bs9120156;

79. Vosylienė, N. (2004). Eismo priežiūros tarnybos prevencinis darbas užtikrinant eismo saugumą Vilniaus mieste. Mykolo Romerio universiteto magistro darbas, Vilnius;

80. Wickens, C., M., Toplak, M., E., Wiesenthal, D., L., (2008). Cognitive failures as predictors of driving errors, lapses, and violations. *Accid. Anal. Prev*. 40 (3), 1223–1233. http:// dx.doi.org/10.1016/j.aap.2008.01.006;

81. Wilde, G. J. S. (1988). Risk homeostasis theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics*, 31(4), 441–468;

82. World Health Organization (2018). Global Status Report on Road Safety 2018;

83. Zald, D. H. (2003). The human amygdala and the emotional evaluation of sensory stimuli. *Brain Research Reviews*, 41(1), 88–123.doi:10.1016/s0165-0173(02)00248-5;

84. Zhang, Y., Kaber, D.B., Rogers, M., Liang, Y., Gangakhedkar, S., (2014). The effects of visual and cognitive distractions on operational and tactical driving behaviors. Hum. Factors 56, 592–604. http://dx.doi.org/10.1177/0018720813495279.

Santrauka

VAIRUOTOJŲ RIZIKINGO VAIRAVIMO, EMOCINIO INTELEKTO IR PSICHOPATIJOS BRUOŽŲ SĄSAJOS

Šio darbo tyrimo tikslas yra ištirti rizikingo vairavimo, emocinio intelekto ir psichopatijos bruožų sąsajas. Tyrime dalyvavo vairuojantys transporto priemones 89 vyrai ir 168 moterys. Respondentų amžius buvo nuo 18 iki 66 metų (M = 37,64, SD = 10,14). Tyrime naudoti metodai: Vairavimo Elgesio Klausimynas (Driving Behaviour Questionnaire, Parker ir kt., 1995), Triarchinės psichopatijos asmenybės bruožų modelio klausimynas (Triarchic Psychopathy Measure; Patrick, 2009), Emocinio intelekto klausimynas (ESCQ-45: Emotional Skills and Competence Questionnaire, Takšić ir kt., 2009). Gauti tyrimo rezultatai parodė: didėjant vairuotojų emocijų reguliavimo, emocijų suvokimo ir supratimo ir emocijų išreiškimo bei įvardijimo gebėjimams mažėja jų daromų vairavimo klaidų ir apsirikimų skaičius ir atvirkščiai; Tyrimo metu nebuvo nustatyta statistiškai reikšmingų sąsajų tarp vairuotojų įprastų ir agresyvių pažeidimų kelyje ir emocijų reguliavimo; Mažėjant vairuotojų emocijų išreiškimo bei įvardijimo gebėjimams didėja jų agresyvaus vairavimo įverčiai ir atvirkščiai; Didėjant vairuotojams būdingo psichopatijos neslopinimo bruožo išreikštumui didėja vairavimo klaidų, apsirikimų, taip pat įprastų ir agresyvių pažeidimų skaičius, ir atvirkščiai; Vairuotojai, kuriems yra būdingas didesnis psichopatijos piktybiškumo bruožo išreikštumas daro daugiau agresyvių ir įprastų vairavimo pažeidimų ir atvirkščiai; Vairuotojai, kuriems yra būdingas didesnis psichopatijos įžūlumo bruožo išreikštumas daro mažiau klaidų ir apsirikimų ir atvirkščiai; Didėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo ir piktybiškumo bruožų išreikštumui prastėja emocijų reguliavimo, emocijų suvokimo ir supratimo ir emocijų išreiškimo bei įvardijimo gebėjimai ir atvirkščiai; Psichopatijos bruožas įžūlumas siejasi su aukštesniais emocinio reguliavimo, emocijų suvokimo ir supratimo ir emocijų išreiškimo bei įvardijimo gebėjimams; Vairuotojų psichopatijos neslopinimo bruožas ir emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimai prognozuoja rizikingą vairavimą. Didžiausią prognostinę vertę turi psichopatijos neslopinimo bruožas; Didėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo bruožui ir prastėjant emocijų išreiškimo ir įvardijimo gebėjimams didėja rizikingo vairavimo tikimybė. Didėjant vairuotojų psichopatijos neslopinimo ir piktybiškumo bruožams, didėja agresyvaus vairavimo tikimybė; Didėjant psichopatijos neslopinimo bruožui ir emocijų reguliavimui, didėja ir vairavimo klaidų

pasireiškimo tikimybė; Didėjant psichopatijos įžūlumo bruožui, mažėja vairavimo klaidų tikimybė.

Summary

RELATIONSHIPS BETWEEN RISKY DRIVING, EMOTIONAL INTELLIGENCE AND PSYCHOPATHY TRAITS IN DRIVER SAMPLE

The aim of this study is to investigate the links between risky driving, emotional intelligence, and psychopathic traits in driver sample. The study involved 89 men and 168 women drivers. Respondents ranged in age from 18 to 66 years (M = 37.64, SD = 10.14). Methods used in the study: Driving Behavior Questionnaire, Parker et al., 1995, Triarchic Psychopathy Measure (Patrick, 2009), Emotional Skills and Competence Questionnaire (ESCQ-45: Emotional Skills and Competence Question Takšić et al., 2009). The obtained results of the research showed: as the ability of drivers regulate emotions, to perceive and understand emotions and to express and name emotions increases, the number of driving mistakes and slips and lapses decreases and vice versa; The study found no statistically significant associations between drivers ordinary and aggressive violations and emotion regulation; As drivers ability to express and name emotions decreases, their aggressive driving estimates increase and vice versa; As the prevalence of psychopathic disinhibition inherent in drivers increases, the number of driving mistakes, slips and lapses, as well as ordinary and aggressive violations increases, and vice versa; Drivers with a higher severity of psychopathic meanness make more aggressive and ordinary driving violations and vice versa; Drivers who are characterized by a greater pronouncement of the bold trait of psychopathy make fewer slips and lapses and mistakes and vice versa; Increasing the expression of disinhibition and meanness features of drivers' psychopathy impairs the ability to regulate emotions, perceive and understand emotions, and to express and name emotions, and vice versa; The trait bold of psychopathy is associated with higher abilities of emotional regulation, perception and understanding of emotions, and expression and naming of emotions; The disinhibition trait of drivers psychopathy and the ability to express and name emotions predict risky driving. The disinhibition feature of psychopathy has the greatest prognostic value; As the disinhibition nature of drivers psychopathy increases and the ability to express and name emotions

decreases, the likelihood of risky driving increases. As the characteristics of disinhibition and meanness of drivers' psychopathy increase, the likelihood of aggressive driving increases; As the disinhibition feature of psychopathy and the regulation of emotions increase, so does the likelihood of driving errors; As the bold trait of psychopathy increases, the likelihood of driving errors decreases.

PRIEDAI

A priedas

A1 lentelė. Asimetrijos ir eksceso rodikliai

Subskalės	Asimetrija	Ekscesas
Emocijų reguliavimas	-0.280	0.107
Emocijų išreiškimas ir įvardijimas	-0.135	-0.398
Emocijų suvokimas ir supratimas	-0.290	-0.166
Vairavimo klaidos	1.056	1.544
Vairavimo apsirikimai	0.829	1.757
Vairavimo įprasti pažeidimai	0.682	0.964
Vairavimo agresyvūs pažeidimai	1.476	2.970
Įžūlumas	-0.235	0.295
Piktybiškumas	0.879	0.582
Neslopinimas	0.935	0.801

B priedas

B1 lentelė. Subskalių normalumo testo rezultatai

Shapiro - Wilk	W	p
Įžūlumas	0.993	**0.300**
Piktybiškumas	0.939	< .001
Neslopinimas	0.942	< .001
Psichopatija bendras	0.972	< .001
Emocijų reguliavimas	0.988	0.044
Emocijų išreiškimas	0.989	**0.068**
Emocijų supratimas	0.989	**0.066**
Emocijos bendras	0.992	**0.289**
Vairavimo klaidos	0.909	< .001
Vairavimo apsirikimai	0.947	< .001
Įprasti pažeidimai	0.964	< .001
Agresyvūs pažeidimai	0.871	< .001
Vairavimas bendras	0.961	< .001

C priedas

Klausimyno atlikimo instrukcija:

Gerbiamas Respondente,

Esu Liudas Vincentas Sinkevičius, Mykolo Romerio universiteto Taikomosios kriminalinės psichologijos magistro programos studentas. Kviečiu dalyvauti tyrime, kurio tikslas yra geriau suprasti vairuotojus ir jų elgesį. Anketa yra anoniminė ir jos duomenys bus naudojami apibendrintai nuasmeninus visų apklaustųjų duomenis.
Prašau atsakinėti į anketos klausimus tik tuo atveju jeigu vairuojate transporto priemonę. Anketoje nėra teisingų ar klaidingų atsakymų. Prašome atidžiai perskaityti klausimus ir pažymėti vieną Jums labiausiai tinkantį atsakymą.

Dėkoju už Jūsų dalyvavimą!

Jei kiltų klausimų, prašome kreiptis elektroniniu paštu: liudasvs@gmail.com

Demografiniai klausimai:

Kokia yra Jūsų biologinė lytis?

Kiek Jums metų?

Jūsų praktinis vairavimo stažas metais?

Kiek gavote nuobaudų susijusių su transporto priemonės vairavimu per praėjusius metus?

Ar Jūsų darbas yra susijęs su vairavimu?

Koks yra Jūsų darbinio užimtumo statusas?

Kokia yra Jūsų profesija? (Pagal LR profesijų klasifikaciją)

Kur Jūs gyvenate?

Kiek per mėnesį nuvažiuojate kilometrų? (Prašome įrašyti skaičiais)

Ar Jums kada nors buvo atimta teisė vairuoti?

Ar esate vairavęs esant apsvaigus nuo psichoaktyvių medžiagų (alkoholio, narkotikų, raminamųjų vaistų?

Ar buvote kada nors teistas už nusikalstamas veikas?

Koks yra jūsų išsilavinimas?

Forma patvirtinta
Mykolo Romerio universiteto
Senato 2016 m. gegužės 5 d.
nutarimu Nr. 1SN-44

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ

2020 - 05 - 01
Vilnius

Aš, Mykolo Romerio universiteto (toliau – Universitetas), Psichologijos instituto, Taikomosios kriminalinės psichologijos programos studentas, Liudas Vincentas Sinkevičius, patvirtinu, kad šis magistro baigiamasis darbas:
„VAIRUOTOJŲ RIZIKINGO VAIRAVIMO, EMOCINIO INTELEKTO IR PSICHOPATIJOS BRUOŽŲ SĄSAJOS“:

1. Yra atliktas savarankiškai ir sąžiningai;
2. Nebuvo pristatytas ir gintas kitoje mokslo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje;
3. Yra parašytas remiantis akademinio rašymo principais ir susipažinus su rašto darbų metodiniais nurodymais.

Man žinoma, kad už sąžiningos konkurencijos principo pažeidimą – plagijavimą studentas gali būti šalinamas iš Universiteto kaip už šiurkštų akademinės etikos pažeidimą.

_____ Liudas Vincentas Sinkevičius
(parašas) *(vardas, pavardė)*