

RIZIKINGO VAIRAVIMO MOTYVŲ, RIZIKINGO VAIRAVIMO STILIAUS IR NEIGIAMŲ TOKIO VAIRAVIMO PASEKMIŲ SĄSAJA: LITERATŪROS APŽVALGA

Justina Slavinskienė, Kristina Žardeckaitė-Matulaitienė
Vytauto Didžiojo universitetas

Santrauka

Kelių eismo saugumas Lietuvoje ir toliau išlieka prioritetine sritimi. Nepaisant mokslinių tyrimų gausos rizikingo vairavimo srityje, iki šiol stokojama informacijos apie tai, kokie konkretūs rizikingo vairavimo motyvai skatina vairuotojus rinktis rizikingą vairavimo stilių įvairiomis eismo sąlygomis. Šios literatūros apžvalgos tikslas buvo išanalizuoti rizikingo vairavimo motyvų ir stiliaus bei neigiamų tokio vairavimo pasekmių empirines studijas įvertinant šių kintamųjų ryšius. Literatūros apžvalga parodė, jog rizikingo vairavimo motyvai gali būti skirstomi į išorinius ir vidinius. Vidiniai rizikingo vairavimo motyvai dar skirstomi į asmeninius, susijusius su emocijomis ir socialinius. Esant išreikštiems išoriniams rizikingo vairavimo motyvams vairuotojai linkę rinktis greito ir pavojingo vairavimo stilių. Dėl to dažniau pažeidžiamos kelių eismo taisyklės (KET), vairuotojai dažniau užfiksuojami policijos pareigūnų, taip pat dėl to vairuotojai dažniau pavojingai lenkia ir susiduria su kita transporto priemone. Vairuotojai, turintys labiau išreikštus vidinius asmeninius, socialinius ir su emocijomis susijusius rizikingo vairavimo motyvus, linkę demonstruoti priešišką vairavimo stilių. Šie vairuotojai dažniau padaro KET pažeidimus ir už tai gauna nuobaudas, dažniau sukelia eismo įvykius ir dažniau užfiksuojami policijos pareigūnų dėl padarytų KET pažeidimų.

Reikšminiai žodžiai: rizikingo vairavimo motyvai, rizikingas vairavimo stilius, neigiamos rizikingo vairavimo pasekmės.

ĮVADAS

Kelių eismo saugumas vis dažniau tampa pasaulinio lygmens iššūkiu. Remiantis Pasaulio sveikatos organizacijos duomenimis bei vykdomų avaringumo priežasčių mokslinių tyrimų rezultatais nustatyta, kad net iki 70 proc. visų eismo įvykių įvyksta dėl vairuotojo elgesio, priimamų vairavimo sprendimų, esant palankioms ir nepalankioms vairavimo sąlygoms [27, 33]. Susidarius netikėtai situacijai ar atsiradus kliūtims kelyje, nemažai eismo įvykių įvyksta dėl pavėluotų ir (ar) per daug skubotai priimamų vairuotojų rizikingų sprendimų, dėl kurių žūsta ar sužalojami patys transporto priemonės vairuotojai ir kiti eismo dalyviai [8]. Mokslininkai vieningai sutinka, jog su eismo įvykiais, kai sužalojami ar žūsta žmonės, labiau susijęs rizikingas vairavimo stilius, o ne vairavimo įgūdžių stoka [9, 27, 32, 36]. Manoma, kad vairavimo stilius apibūdina individualius vairuotojo įpročius arba tai, kaip vairuotojas vairuoja [8]. Be to, per vairavimo

stilių atsiskleidžia įvairios vairuotojo charakteristikos, labiausiai asmenybės savybės, nuostatos ir motyvai [8]. Taigi rizikingas vairavimo stilius yra rizikingas vairuotojo elgesys vairuojant. Vienu iš pagrindinių veiksnių, lemiančių rizikingą vairavimo stilių, yra žmogiškasis veiksnys – vairuotojo individualios psichologinės charakteristikos, skatinančios rizikuoti [1, 8, 44].

Moksliniai tyrimai atskleidžia, jog jaunesnio amžiaus vyrai, turintys mažesnę vairavimo patirtį (sąlyginai nedidelį vairavimo stažą), dažniau renkasi rizikingą vairavimo stilių nei įvairaus amžiaus moterys bei labiau patyrę vairuotojai vyrai ir moterys [35, 37]. Dažniausiai rizikingą vairavimo stilių renkasi vairuotojai, kurie pasižymi didesniu impulsyvumu, agresyvumu, priešišku ir labiau išreikštu aštrių pojūčių siekimu [1]. Taip pat vairuotojų rizikingą vairavimo stilių ir sunkumus įveikti sudėtingas vairavimo situacijas neigiamai veikia žemesnis atsparumas išoriniams dirgikliams [31] ir dėmesio koncentracijos trūkumas [28], vairuotojų atsakomybės ir įsipareigojimo stoka [2] bei nepakankamas rizikos kelyje suvokimas [44]. Mokslininkai sutinka, jog norint suprasti, kodėl vairuotojai renkasi rizikingą vairavimo stilių,

Adresas susirašinėti: Justina Slavinskienė
Vytauto Didžiojo universiteto Psichologijos katedra
Jonavos g. 66/328, 44171 Kaunas
El. p. justina.slavinskiene@vdu.lt

pirmiausia būtina analizuoti rizikingo vairavimo motyvą, t. y. kokių tikslų siekiama demonstruojant rizikingą vairavimo stilių ir kokie rizikingo vairavimo motyvai būtent tai ir lemia [36].

Motyvacija rizikuoti bet kurioje gyvenimo srityje, taip pat ir vairuojant, gali būti susijusi su žmogaus turimais individualiais asmeniniais (pvz., išreikšti staiga kilusį pyktį kitam vairuotojui) ir (ar) socialiniais (pvz., viršysiu greitį, nes noriu būti pripažintas kartu važiuojančių bendraamžių) tikslais [29]. Šie tikslai motyvuoja vairuotojus priimti sprendimus, dėl kurių kyla pavojus pačiam vairuotojui arba kitiems eismo dalyviams (pvz., pėstiesiems) [36]. Apžvelgiant literatūrą pastebėta, kad pastarąjį dešimtmetį vis daugiau mokslininkų nagrinėja kitus psichologinius veiksnius, netiesiogiai susijusius su didesne motyvacija važiuojant iš taško A į tašką B demonstruoti rizikingą vairavimo stilių [2, 3, 14, 32, 42]. Tokiais motyvuojančiais veiksniais laikomos vairuotojų turimos vertybės, poreikiai, įsitikinimai ir palankios nuostatos į rizikingą vairavimą [17, 18, 37, 39, 45]. Vis dėlto iki šiol trūksta apžvalgiųjų ir empirinių tyrimų, kuriuose būtų nagrinėjami rizikingą vairavimo stilių galintys paaiškinti konkretūs rizikingo vairavimo motyvai.

Plačiąja prasme vairavimo motyvai gali būti apibrėžiami kaip priežastys ar troškimai, slypintys už asmens noro vairuoti [8]. Norint sėkmingai ir nerizikuojant pasiekti kelionės tikslą, priimant vairavimo sprendimus svarbūs kompromisai, t. y. svarbu išlaikyti pusiausvyrą tarp motyvo rizikuoti (pvz., pasiekti kelionės tikslą greičiau) ir motyvo vengti rizikos (pvz., nenoras gauti baudą ar prarasti teisę vairuoti dėl pažeidimų) [46]. Taigi rizikingo vairavimo motyvai pasireiškia tuomet, kai motyvas rizikuoti sustiprėja. Atlikti tyrimai parodė, kad viena iš priežasčių, kodėl sustiprėja motyvas rizikuoti vairuojant, yra subjektyviai suvokiamos rizikingo vairavimo galimos žalos nepakankamas įvertinimas (pvz., nuvertinama tikimybė sukelti eismo įvykį vairuojant ir pasirenkant rizikingą vairavimo stilių) ir naudos pervertinimas (pvz., rizikingas vairavimo stilius demonstruojamas važiuojant kartu su draugais, kai siekiama suvaldyti automobilį ir tikimasi dėl to patirti jaudulį bei gauti kartu važiuojančių draugų pripažinimą) [6, 38]. Atlikti tyrimai parodė, kad rizikingo vairavimo naudos pervertinimas siejasi su žemu rizikos suvokimu ir spontaniškais sprendimais vairuojant [2]. Vairuotojai, demonstruojantys rizikingą vairavimo stilių, siekia pasirodyti kaip geresnius vairavimo gebėjimus ir didesnę meistriškumą, reikalingą įvairioms situacijoms kelyje išspręsti, turintys vairuotojai, todėl jie

linkę nepagrįstai nuvertinti rizikingo vairavimo pasekmes [24]. Visa tai paaiškina, kodėl tam tikrose vairavimo situacijose sustiprėja rizikingo vairavimo motyvai ir pasireiškia rizikingas vairavimo stilius. Dėl viso to padidėja tikimybė patirti neigiamas rizikingo vairavimo pasekmes: sąmoningai padaryti kelių eismo taisyklių (toliau – KET) pažeidimus ir sukelti daugiau eismo įvykių [4, 22, 24].

Taigi apžvelgus rizikingo vairavimo tematika publikuotus mokslinius straipsnius galima teigti, jog trūksta mokslinių tyrimų, kuriuose būtų nagrinėjami konkretūs rizikingo vairavimo motyvai ir jų ryšys su rizikingo vairavimo stiliu, o ypač neigiamomis tokio vairavimo pasekmėmis. Aiški rizikingo vairavimo motyvų klasifikacija leistų vykdyti įvairių eismo dalyvių grupių teoriškai pagrįstus ir kryptingus tyrimus. Teorinė ir empirinė rizikingo vairavimo motyvų, skirtingų rizikingo vairavimo stiliaus aspektų bei neigiamų rizikingo vairavimo pasekmių analizė leidžia kelti aiškias prielaidas apie tai, kokius rizikingo vairavimo motyvus turėtų apimti poveikio programos. Tai svarbu siekiant keisti rizikingą vairavimo stilių bei mažinti patiriamas tokio vairavimo pasekmes. Taigi literatūros apžvalga yra reikšminga, nes leidžia sistemiskai apžvelgti empirines studijas, o tai gali būti panaudojama ateityje kuriant tikslines eismo saugumo programas. Visa tai išlieka aktualu aukštais rizikingo vairavimo rodikliais pasižyminčiose šalyse, tokiose kaip Lietuva, Lenkija ir Rumunija [11]. Šio **darbo tikslas** – atlikti literatūros apžvalgą ir išanalizuoti rizikingo vairavimo motyvų ir stiliaus bei neigiamų tokio vairavimo pasekmių empirines studijas įvertinant šių kintamųjų ryšius. Darbe siekiama:

- nustatyti, kokie rizikingo vairavimo motyvai išskiriami mokslinėje literatūroje;
- išaiškinti rizikingo vairavimo motyvų ir rizikingo vairavimo stiliaus sąsajas;
- įvertinti, kaip siejasi rizikingo vairavimo motyvai ir neigiamos tokio vairavimo pasekmės.

TYRIMO METODAI

Mokslinių straipsnių paieškos kriterijai. Į literatūros apžvalgą įtraukti tyrimai, kuriuose nagrinėjami rizikingo vairavimo motyvai ir jų ryšys su rizikingo vairavimo stiliu bei neigiamomis tokio vairavimo pasekmėmis. Į apžvalgą įtraukti tie moksliniai straipsniai, kuriuose aprašyti nagrinėjamų reiškinų tyrimai apimant įvairias vairuotojų imtis. Papildomi mokslinių straipsnių paieškos kriterijai buvo publikavimo metai, prieinamumas ir kalba. Literatūros apžvalgai atrinkti 2005–2015 m. anglų ir lietuvių

kalbomis publikuoti laisvai prieinami visateksčiai moksliniai straipsniai.

Mokslinių straipsnių paieškai naudotos kompiuterinės bibliografinės duomenų bazės:

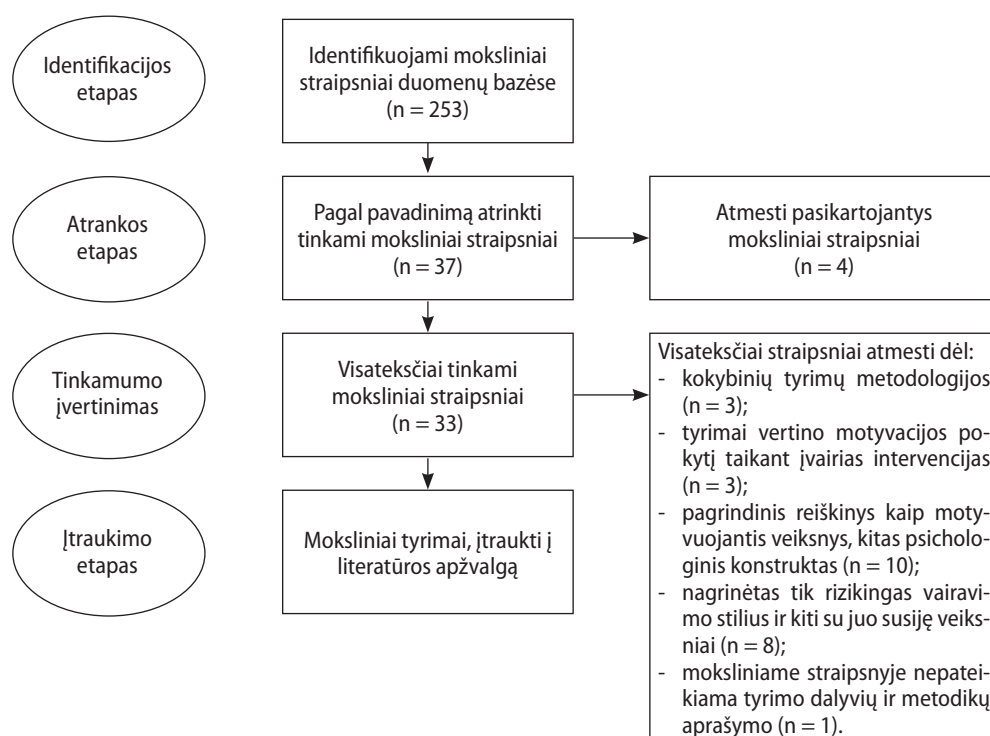
- *Academic Search Complete*: iš 4 rastų mokslinių straipsnių tolesnei analizei atrinkti 3;
- *MEDLINE (EBSCOhost)*: iš 5 rastų mokslinių straipsnių tolesnei analizei neatrinkta nė vieno;
- *PsycARTICLES*: rastas 1 straipsnis ir jis netinkamas;
- *ScienceDirect*: rasta 14 mokslinių straipsnių, iš jų į tolesnę analizę atrinkti 4;
- *SocINDEX with Full Text*: iš 6 rastų mokslinių straipsnių tolesnei analizei atrinktas 1;
- *Taylor & Francis*: rasti 3 moksliniai straipsniai, tolesnei analizei netiko nė vienas.

Paieškos metu naudota tokia raktažodžių kombinacija: *motives* OR motivation* OR intention* AND risky* OR unsafe* OR danger* AND driving* AND style* OR violations**. Papildomai ieškota mokslinių publikacijų naudojant tokias raktažodžių kombinacijas: *risky driving motives, motives and risky driving style, motivational aspects of risky driving style*. Pagal šias raktažodžių kombinacijas identifikuoti 253 moksliniai straipsniai, tačiau iš jų pagal pavadinimą atrinkti tik 33 (iš pradžių 37, tačiau aptikus pasikartojančius straipsnius jų atsisakyta). Iš jų 32 buvo anglų kalba ir 1 mokslinis straipsnis lietuvių kalba.

Peržvelgus atrinktų mokslinių straipsnių santraukas ir visus tekstus atrinkti tik tie straipsniai, kuriuose nagrinėti būtent su rizikingu vairavimu susiję motyvai bei aprašyti atlikto empirinio tyrimo rezultatai nagrinėjant rizikingo vairavimo motyvų, rizikingo vairavimo stiliaus ir (ar) neigiamų tokio vairavimo pasekmių sąsajas. Mokslinių straipsnių atrankos etapai pateikiami 1 pav.

Tyrimų atrankos kriterijai. Moksliniuose straipsniuose aprašomų apie rizikingo vairavimo motyvus ir jų sąsajas su rizikingu vairavimo stiliumi duomenų bazėse buvo rasta nedaug, į analizę įtraukti moksliniai straipsniai, kuriuose nagrinėjami tiek įvairūs rizikingo vairavimo motyvai, tiek įvairūs rizikingo vairavimo stiliaus aspektai. Be to, vienas mokslinis straipsnis atrinktas kaip tinkamas, nors jame nagrinėta rizikingo vairavimo nauda ir kaina (ką rizikingas vairavimas vairuotojui suteikia ir kiek toks elgesys kainuoja psichologine prasme), jų atskiri aspektai, kaip motyvuojantys vairuoti rizikingai [35]. Taip pat viename iš straipsnių rizikingo vairavimo motyvai buvo analizuoti kaip vairuotojų normatyviniai įsitikinimai dėl rizikingo elgesio vairuojant. Autorės teigimu, šie įsitikinimai yra vienas pagrindinių veiksnių, motyvuojančių asmenį veikti [13].

Atrinktų mokslinių straipsnių duomenys nagrinėti dviem etapais. Pirmame etape surinkta informacija apie tyrimo dalyvių imties dydį, tyrimo dalyvių amžių



1 pav. Mokslinių straipsnių literatūros apžvalgai atrankos etapai

ir vairavimo stažą (žr. 1 lentelę). Ši informacija buvo analizuojama siekiant įvertinti, kokiai vairuotojų grupei / grupėms būdingi tam tikri vairavimo motyvai ir kaip jie siejasi su būtent šių vairuotojų demonstruojamu rizikingu vairavimo stiliumi bei kokias neigiamas tokio vairavimo pasekmes šie motyvai sukelia. Antrame etape surinkta informacija apie tyrimų metu vertintus rizikingo vairavimo motyvus ir skirtingus rizikingo vairavimo stiliaus aspektus, neigiamas rizikingo vairavimo pasekmes bei šių veiksmų sąsajas.

Vertinant mokslinių straipsnių tinkamumą tolesnei literatūros apžvalgai remtasi šiais kriterijais:

- analizuojami konkretūs rizikingo vairavimo motyvai,
- nagrinėjama rizikingo vairavimo motyvų reikšmė įvairiems rizikingo vairavimo stiliaus aspektams,
- atliktas kiekybinis tyrimas, literatūros šaltiniais pagrįstas tyrimo tikslas ir keliamos hipotezės,
- tyrimo dalyvių populiacija ne jaunesnė nei 18 m.,
- aiškiai pateikiama demografinė informacija apie tyrimo dalyvių imtį.

REZULTATAI

Literatūros apžvalgai pagal kriterijus (žr. skyrių „Tyrimo metodai“) atrinkti 8 moksliniai straipsniai, publikuoti 2008–2014 m. Visuose analizuotuose tyrimuose dalyvių imtis buvo didesnė nei 200. Dviejuose atliktuose empiriniuose tyrimuose dalyvavo daugiau

nei 300 tyrimo dalyvių [36, 43]. Dalyje atliktų tyrimų dalyvavo homogeniškos grupės: vieną imtį sudarė jauno amžiaus moterys [12], dvi imtis – jauno ir įvairaus amžiaus vyrai [16, 20]. Kituose tyrimuose dalyvavo mišrios vairuotojų vyrų ir moterų grupės [13, 19, 35, 42, 46], kuriose tyrimo dalyvių amžiaus vidurkis svyravo nuo 22,39 m. iki 44,67 m. Be to, pastebėta, jog dalyje mokslinių straipsnių nurodytas tyrimo dalyvių vairavimo stažas, kuris svyravo nuo 2,3 m. [16, 46] iki 14,92 m. [35]. Vienaime straipsnyje pristatytas vairavimo procentinis dažnumas [13]. Deja, pusėje analizuotų mokslinių straipsnių nepateikta informacijos apie tyrimo dalyvių vairavimo stažą [12, 19, 20, 42].

Į literatūros apžvalgą įtrauktų mokslinių tyrimų analizė pateikiama 2 lentelėje. Atliktų empirinių kiekybinių tyrimų apibendrinti rezultatai atskleidžia, jog rizikingo vairavimo motyvus galima suskirstyti į išorinius ir vidinius asmeninius, vidinius su vairuotojo emocine būseną bei socialiniu kontekstu susijusius rizikingo vairavimo motyvus. Išskirti rizikingo vairavimo motyvai reikšmingai siejasi su gana skirtingais rizikingo vairavimo stiliaus aspektais ir neigiamomis tokio vairavimo pasekmėmis [12, 13, 16, 19, 20, 35, 42, 46].

Išsamiau analizuojant rizikingo vairavimo motyvus galima pastebėti, jog išoriniams rizikingo vairavimo motyvams gali būti priskirtas galutinio kelionės

1 lentelė. Aprašomoji tyrimų charakteristikų analizė

Autoriai ir publikavimo metai	Imtis: dydis ir specifiskumas	Tyrimų dalyvių amžius (metai)	Tyrimų dalyvių vairavimo stažo vidurkis (metais)
Feldman G, Greeson J, Renna M, Robbins-Monteith K (2011)	N = 231 Merginos, studentės	19,8 m. ± 2,3	Nenurodytas
Jevtić V, Vujančić M, Lipovac K, Jovanović D, Stanojević P (2012)	N = 285 141 motociklo vairuotojas vyras ir 144 lengvosios transporto priemonės vairuotojai vyrai	32,4 m. ± 11,1 38,1 m. ± 12,8	Nenurodytas Nenurodytas
Ho R, Gee RY (2008)	N = 15 jaunų vairuotojų (<i>fokus grupė</i>) N = 200 jaunų vairuotojų vyrų (pirmas tyrimo etapas) N = 264 jauni vairuotojai vyrai (antras tyrimo etapas)	18–24 m. 21 m. (18–24 m.) 21 m. (18–28 m.)	2,3 m. 4 m.
Forward SE (2009)	N = 275 vairuotojai (243 vyrai ir 132 moterys), iš jų 51 turėjo nuobaudų dėl KET pažeidimų	44 m. ± 14,7	Nenurodyta, tačiau 64 % tyrimo dalyvių vairuoja transporto priemonę kasdien, 27 % – du kartus per savaitę, 4 % – du kartus per mėnesį ir 5 % – labai retai
Jovanovic D, Stanojević P, Stanojević D (2011)	N = 260 vairuotojų (137 vyrai ir 123 moterys)	32,5 m. ± 10,9 (18–60 m.)	Nenurodytas
Taubman-Ben-Ari O, Yehiel D (2012)	N = 320 vairuotojų (150 vyrų ir 170 moterų)	35,1 m. ± 11,53 (18–60 m.)	Bendros imties – 14,9 m. ± 10,9 Vyrų – 15,8 m. ± 10,4 Moterų 14,1 m. ± 9,2
Watling ChN, Armstrong KA, Obst PL, Smith SS (2014)	N = 309 vairuotojai, iš jų 62,62 % (N = 193) moterų ir 37,38 % (N = 116) vyrų	44,7 m. ± 17,6	Nenurodytas
Žardeckaitė-Matulaitienė K, Markšaitytė R, Endriulaitienė A, Šeibokaitė L, Pranckevičienė A (2012)	N = 226 jauni vairuotojai (127 vyrai ir 99 moterys)	22,4 m. (18–29 m.)	3,9 m.

2 lentelė. Rizikingo vairavimo motyvų, skirtingų rizikingo vairavimo stiliaus aspektų ir neigiamų rizikingo vairavimo pasekmių sąsajos

Autoriai	Išskirti rizikingo vairavimo motyvai	Tyrinėti rizikingo vairavimo stiliaus aspektai ir neigiamos vairavimo pasekmės	Tyrimo išvados
Feldman G, Greeson J, Renna M, Robbins-Monteith K (2011)	1. Emocijų reguliavimo motyvas. 2. Dėmesio reguliavimo motyvas.	1. Trumposios tekstinės žinutės rašymas vairuojant.	1. Abu išskirti motyvai reikšmingai siejosi su trumpųjų tekstinių žinučių rašymu vairuojant. 2. Trumpųjų tekstinių žinučių rašymas vairuojant yra viena iš strategijų kylančioms emocijoms vairuojant išreikšti.
Jevtić V, Vujanić M, Lipovac K, Jovanović D, Stanojević P (2012)	<u>Išskirti 8 motyvai:</u> 1. Jaudulio patyrimo vairuojant motyvas; 2. Motyvas įgyti įvairios vairavimo patirties; 3. Motyvas siekti aštrių pojūčių vairuojant; 4. Motyvas parodyti savo, kaip vairuotojo, prestižą; 5. Motyvas siekti aplinkinių reakcijos į savo vairavimą; 6. Motyvas padidinti pasitikėjimą savimi, kaip vairuotoju; 7. Motyvas nevertinti rizikos vairuojant.	1. Greičio viršijimas. 2. KET pažeidimai. 3. Vairavimas demonstruojant pasitikėjimą savimi (pvz., vairavimas greitai siekiant parodyti kitiems, ką išmokau ar kad galiu suvaldyti transporto priemonę).	1. Visi išskirti motyvai (išskyrus nepakankamą rizikos įvertinimą) būdingesni motociklų vairuotojams nei automobilių vairuotojams. 2. Visi išskirti motyvai paaiškina 35,3 % automobilių vairuotojų rizikingo vairavimo. 3. Visi išskirti motyvai paaiškina 61,6 % motociklų vairuotojų rizikingo vairavimo.
Ho R, Gee RY (2008)	1. Greito vairavimo ir rizikavimo motyvas. 2. Pasitikėjimo savo vairavimo įgūdžiais motyvas. 3. Nepritiriamas / nepagarbos KET motyvas.	1. Per paskutinius dvejus metus sukeltų eismo įvykių skaičius (nepaisant to, ar įvykiai sukelti dėl tyrimo dalyvio kaltės ar ne). 2. Per paskutinius dvejus metus gautos nuobaudos už KET pažeidimus.	1. Visi trys išskirti motyvai siejasi su didesniu gautų nuobaudų už KET pažeidimus skaičiumi. 2. Greito vairavimo ir rizikavimo motyvas siejasi su didesne sukeltų eismo įvykių patirtimi ir dažnesniu jų skaičiumi. 3. Pasitikėjimo savo vairavimo įgūdžiais motyvas reikšmingai siejasi su dažnesniu sukeltų eismo įvykių skaičiumi. 4. Nepritirimo / nepagarbos KET motyvas siejasi su didesne sukeltų eismo įvykių patirtimi.
Forward SE (2009)	1. Motyvas atsikratyti vidinio suvaržymo pojūčio vairuojant. 2. Motyvas patirti malonumą vairuojant. 3. Motyvas demonstruoti kitiems priimtina vairavimą. 4. Motyvas pasiekti galutinį kelionės tašką greičiau. 5. Vairavimas suteikia jaudulio. 6. Motyvas išreikšti emocijas vairuojant. 7. Nelaimingo atsitikimo, susijusio su kitomis transporto priemonėmis ir su pėsčiaisiais, vengimo motyvas.	1. Ketinimas pažeisti KET pavojingai lenkiant kitą transporto priemonę. 2. Ketinimas viršyti saugų leistiną greitį.	1. Visi išskirti septyni motyvaciniai veiksniai buvo reikšmingai susiję su vairavimu viršijant greitį ir ketinimu pažeisti KET pavojingai lenkiant kitą transporto priemonę. 2. Vairuotojai, ketinantys pažeisti KET pavojingai lenkdam ar viršydami leistiną greitį, tokį elgesį suvokia kaip jiems emociškai naudingą, tai, ką jiems svarbu patirti.
Jovanovic D, Stanojević P, Stanojević D (2011)	1. Motyvas skubėti. 2. Motyvas padaryti kitiems įspūdį. 3. Motyvas patirti malonumą vairuojant.	1. Agresyvus vairavimas (verbalinis agresyvumas, fizinis agresyvumas, transporto priemonės panaudojimas agresyvumui išreikšti ir konstruktyvus agresyvumo išreiškimas). 2. Vairavimo pyktis (nutrūktgalviškas vairavimas, progreso apribojimas ir tiesiogiai reiškiamas priešiškas).	1. Tik motyvas skubėti siejasi su didesniu vairavimo pykčiu. 2. Motyvas skubėti ir motyvas padaryti kitiems įspūdį siejasi su didesniu agresyviu vairavimu.
Taubman-Ben-Ari O, Yehiel D (2012)	Suvokiami naudos ir žalos vairuojant motyvai. <u>Naudos:</u> a) įspūdžio sudarymas ir kontrolė, b) malonumo patyrimas, c) jaudulio patyrimas, d) kontrolės jausmo išgyvenimas. <u>Žalos:</u> a) nuovargio jausmas, b) neigiamas poveikis pasitikėjimui savimi, c) susierzinimo išgyvenimas, d) grėsmės gyvenimui kilimas.	Vertinti keturi rizikingo vairavimo stiliaus aspektai: 1. Neapgalvotas ir neatsargus vairavimas; 2. Nerimastingas vairavimas; 3. Agresyvus ir priešiškas vairavimas; 4. Kantrus ir rūpestingas vairavimas.	1. Neapgalvotas ir neatsargus bei priešiškas vairavimas siejasi su visais keturiais naudos vairuojant motyvais bei neigiamu poveikiu pasitikėjimui savimi (žalos motyvas). 2. Nerimastingas vairavimo stilius siejasi su visais žalos motyvais ir mažesniu malonumu vairuojant (naudos motyvas). 3. Kantrus ir rūpestingas vairavimas siejasi su mažesniu įspūdžio sudarymu ir jo kontrole, mažesniu jaudulio patyrimu ir mažesniu neigiamu poveikiu pasitikėjimui savimi.

Autoriai	Išskirti rizikingo vairavimo motyvai	Tyrinėti rizikingo vairavimo stiliaus aspektai ir neigiamos vairavimo pasekmės	Tyrimo išvados
Watling ChN, Armstrong KA, Obst PL, Smith SS (2014)	Trys motyvai nesustoti ir tęsti kelionę esant mieguistumui dėl: a) noro pasiekti kelionės tikslą, b) subjektyviai vertinamo netolimo atstumo iki namų, c) veiksmų, susijusių su laiku.	1. Vairavimas nepaisant jaučiamų mieguistumo simptomų.	1. Išskirti vairavimo motyvai esant mieguistumui siejasi su nesustojimu ir kelionės tęsimu nedarant sustojimų. 2. Kartu su vairuotojų amžiumi ir lytimi išskirti motyvai paaiškina 24,43 % kelionės tęsimą, nepaisant mieguistumo.
Žardeckaitė-Matulaitienė K, Markšaitytė R, Endriulaitienė A, Šeibokaitė L, Pranckevičienė A (2012)	<u>Vidiniai rizikingo vairavimo motyvai:</u> a) greitas vairavimas ir rizikavimas, b) pasitikėjimas savo vairavimo įgūdžiais, c) nepritarimas KET, d) nuotaika, e) jaudulys, f) nerimavimas dėl avarijos motyvas. <u>Išoriniai rizikingo vairavimo motyvai:</u> a) teisiniai, b) ekonominiai, c) kelionės laikas, d) keleivių daroma įtaka.	1. Vairavimo klaidos. 2. Tyčiniai KET pažeidimai. 3. Sukeltų eismo įvykių skaičius. 4. Prisimenami KET pažeidimai. 5. Simuliacinėje aplinkoje vertinta: a) bendras vidutinis greitis, b) susidūrimai, c) lenkimas, d) vidurio linijos ar kelkraščio kirtimas.	1. Vidiniai ir išoriniai motyvai siejasi su tyčiais KET pažeidimais. 2. Vyrų vidiniai ir išoriniai motyvai siejasi su lenkimu ir policijos užfiksuotu KET pažeidimų skaičiumi. 3. Vyrų išoriniai motyvai siejasi su susidūrimais. 4. Moterų vidiniai motyvai siejasi su susidūrimais, vidurinės linijos ar kelkraščio kirtimu ir policijos užfiksuotu KET pažeidimų skaičiumi. 5. Labiausiai su rizikingu jaunų vairuotojų vyrų ir moterų vairavimu (vertinamu tiek subjektyviai, tiek objektyviai) susiję vidiniai rizikingo vairavimo motyvai.

tikslo pasiekimas greičiau [13, 16, 19, 42], kelionės ekonomiškumas arba atstumo iki galutinio kelionės taško suvokimas [42] bei laikas, per kurį pasiekiamas galutinis kelionės taškas [42, 46]. Kaip išorinis rizikingo vairavimo motyvas gali būti suprantamas ir motyvas vengti nelaimingo atsitikimo, susijusio su kitomis transporto priemonėmis ir pėsčiaisiais [13]. Šie rizikingo vairavimo motyvai yra reikšmingi, nes jie skatina vairuotojus rinktis rizikingą vairavimo stilių: vairuoti viršijant greitį ir ketinimą pažeisti KET pavojingai lenkiant kitą transporto priemonę [13], vairavimą ilgą laiką nesustojant, nedarant trumpų sustojimų [42]. Išskirti rizikingo vairavimo motyvai siejasi su neigiamomis vairavimo pasekmėmis – dažniau padaromais tyčiais KET pažeidimais, pavojingu lenkimu, susidūrimais su kita transporto priemone ir didesniu policijos užfiksuotų KET pažeidimų skaičiumi [46].

Dažniausiai su vidine vairuotojo emocine būseną susijusiems rizikingo vairavimo motyvams priskiriamas malonumo, jaudulio patyrimas ir kontrolės jausmo sustiprinimas vairuojant rizikingai bei emocinės būsenos (pvz., susierzinimo, nerimo) išreiškimas demonstruojant rizikingą vairavimo stilių [13, 19, 20, 35, 46]. Asmeniniai vidiniai rizikingo vairavimo motyvai susiję su didesniu pasitikėjimu savimi, savo, kaip vairuotojo, prestižo demonstravimu, geresniu dėmesio vairuojant valdymu bei geresniu vairavimo įgūdžių įgijimu vairuojant rizikingai [12, 16, 20, 35]. Socialiniams vidiniams rizikingo vairavimo motyvams gali būti priskiriamas motyvas padaryti kitiems

įspūdį ir aplinkinių pripažinimo ar palaikymo dėl pasirenkamo rizikingo vairavimo stiliaus siekis [13, 19, 20, 35], taip pat ir motyvas rizikingu vairavimu parodyti nepritarimą / nepagarbą KET [16, 46]. Analizuoti tyrimai rodo, kad vidinių, asmeninių, su emocijomis ir socialiniu kontekstu susijusių rizikingo vairavimo motyvų išreikštumas taip pat reikšmingai siejasi su rizikingu vairavimo stiliumi: neapgalvotu ir neatsargiu, nerimastingu, agresyviu ir priešišku vairavimu [19, 35]. Didesnis vidinių rizikingo vairavimo motyvų išreikštumas reikšmingai susijęs su trumpųjų tekstinių pranešimų rašymu [12], agresyvesniu vairavimu [19] bei ketinimu pažeisti KET [13]. Taip pat vidiniai rizikingo vairavimo motyvai siejasi su neigiamomis vairavimo pasekmėmis: dažnesniu sukeltų eismo įvykių, didesniu gautų nuobaudų dėl KET pažeidimų skaičiumi [16], vairuotojų vyrų ir moterų tyčiais KET pažeidimais ir didesniu policijos užfiksuotų KET pažeidimų skaičiumi [46].

REZULTATŲ APTARIMAS

Mokslininkai sutaria, jog rizikingas vairavimo stilius reiškiasi konkrečiais rizikingais vairuotojo veiksmais vairuojant. Kadangi vairavimas yra specifinis, kompleksinių įgūdžių reikalaujantis elgesys, pasireiškus rizikingam vairavimui didėja vairavimo klaidų, kelių eismo taisyklių pažeidimų bei sužalojimų ir avarijų rizika [8]. Todėl siekiant paaiškinti, kas vairuotojus paskatina rinktis rizikingą vairavimo stilių, literatūroje pristatomi įvairūs motyvaciniai vairavimo modeliai, tokie kaip rizikos stebėsenos,

rizikos pusiausvyros, daugybinės komforto zonos arba saugumo ribų modeliai ir pan. Tačiau visi motyvaciniai vairavimo modeliai siekia paaiškinti, kaip ir kodėl keičiasi vairuotojo elgesys kintant vairavimo sąlygoms [8]. Apibendrinant minėtus motyvacinius vairavimo modelius galima teigti, kad rizikingo vairavimo motyvai sąveikauja su aplinka ir kitais psichologiniais veiksniais (aptartais ankstesnėse darbo dalyse), kurie ir skatina vairuotojus rinktis rizikingą vairavimo stilių skirtingomis eismo sąlygomis. Taigi šiame darbe buvo siekiama nagrinėti, kaip rizikingo vairavimo motyvai siejasi su rizikingo vairavimo stiliumi ir neigiamomis tokio vairavimo pasekmėmis.

Apibendrinant rizikingo vairavimo motyvus galima suskirstyti į išorinius (pvz., galutinis kelionės tikslas pasiekiamas važiuojant ir pavojingai lenkiant, tačiau per trumpesnį laiką), vidinius asmeninius (pvz., pasitikėjimas savo vairavimo įgūdžiais, vairavimo patirties gavimo motyvas, kontrolės pajutimas vairuojant ir kt.), vidinius, susijusius su emocijomis (pvz., malonumo ir jaudulio patyrimas vairuojant rizikingai) ir vidinius socialinius (pvz., siekis savo vairavimo maniera padaryti įspūdį kitiems). Kaip ir buvo tikėtasi, literatūros apžvalgos rezultatai patvirtino išskirtų rizikingo vairavimo motyvų ryšį su rizikingu vairavimo stiliumi bei neigiamomis tokio vairavimo pasekmėmis [1, 8, 44].

Apžvalgos metu išskirti išoriniai rizikingo vairavimo motyvai (pvz., greitesnis kelionės tikslo pasiekimas) reikšmingai siejasi su rizikingo vairavimo stiliaus pasirinkimu. Watling ir kolegų [42] atlikto tyrimo metu nustatyta, kad išoriniai rizikingo vairavimo motyvai gali paaiškinti iki 24 proc. rizikingo vairavimo stiliaus pasirinkimo atvejų. Galima kelti prielaidą, jog motyvas pasiekti kelionės tikslą greičiau galimai lemia mažesnę subjektyviai suvokiamą likusį atstumą iki galutinio kelionės taško, o tai skatina demonstruoti rizikingą vairavimo stilių, pvz., viršyti saugų leistiną greitį. Dėl to vairuotojai, kurie renkasi rizikingą vairavimo stilių, patiria ir daugiau neigiamų rizikingo vairavimo pasekmių: dažniau sąmoningai pažeidžia KET, viršija saugų leistiną greitį ar daro kitus pavojingus veiksmus (pavojingai lenkia, susiduria su kita transporto priemone). Gali būti, kad rizikingas vairavimo stilius pasireiškia ir tuomet, kai vairuotojas iš išorės gauna spaudimą pasiekti kelionės tikslą per tam tikrą laiką. Watling ir kolegų [42] tyrimas atskleidė, kad motyvas sutaupyti laiko keliaujant iš taško A į tašką B susijęs su vairavimu ilgą laiką tarpą nedarant sustojimų, net esant mieguistumui. Vairuotojai buvo linkę nepaisyti mieguistumo ir

tęsti kelionę pasinaudodami trumpais snūstelėjimais ir kofeino poveikiu. Šie mieguistumo įveikos būdai kelia pavojų vairuotojų sveikatai ir didina eismo įvykio tikimybę [21]. Autorių teigimu, pasirinkimas vairuoti pasireiškus mieguistumui priklauso nuo vairuotojo turimų rizikingo vairavimo motyvų, kurie skatina skubėti, ir subjektyviai suvokiamo atstumo, likusio iki galutinio kelionės tikslo [42].

Vidiniai asmeniniai, socialiniai ir su emocijomis susiję rizikingo vairavimo motyvai ima dominuoti įgyjant vis daugiau vairavimo patirties ir tuomet, kai vairuotojas ima nuvertinti saugaus vairavimo reikšmę, vairuoti saugiai darosi vis mažiau patrauklu [46]. Taigi dėl vidinių rizikingo vairavimo motyvų atsiranda saugaus vairavimo nuvertinimas, kuris reikšmingai siejasi su rizikingo ir agresyvaus vairavimo stiliaus demonstravimu ir didesniu eismo įvykių skaičiumi. Kaip ir buvo tikėtasi, labiau išreikšti vidiniai asmeniniai, socialiniai ir su emocijomis susiję rizikingo vairavimo motyvai reikšmingai siejosi su neapgalvotu ir neatsargiu, agresyviu ir priešišku vairavimo stiliumi [10, 12, 19, 35] bei greičio viršijimu [16]. Vidiniai rizikingo vairavimo motyvai gali paaiškinti iki 35,3 proc. rizikingo vairavimo stiliaus pasirinkimo atvejų [20]. Taip pat minėti rizikingo vairavimo motyvai reikšmingai siejosi su neigiamomis rizikingo vairavimo pasekmėmis: tyčiniiais pažeidimais, gautomis nuobaudomis, policijos užfiksuotų KET pažeidimų skaičiumi [13, 46] ir sukeltais eismo įvykiais [16]. Galima manyti, kad taip nutinka, nes vairuotojai, kurių labiau išreikšti vidiniai rizikingo vairavimo motyvai, pervertina savo vairavimo gebėjimus manydami, jog jie gali kontroliuoti bet kokią vairavimo situaciją [25]. Tikėtina, jog vairuotojai, perdėtai palankiai vertinantys savo vairavimo įgūdžius, jaučiasi saugiau kelyje, tačiau jie linkę vairuoti rizikingai ir neįvertinti galimų pavojų. Pagal rizikos homeostazės teoriją dėl vidinių rizikingo vairavimo motyvų išreikštumo vairuotojai linkę priimti sprendimą rizikuoti, nes tikėtina, kad rizikingo vairavimo stiliaus demonstravimo nauda (pvz., jaudulio patyrimas ir atvykimas greičiau, sutau-pant degalų) bus subjektyviai suvokiama kaip didesnė nei rizikingo vairavimo stiliaus demonstravimo kaina (pvz., tikimybė būti sustabdytam policijos pareigūnų dėl greičio viršijimo) bei tikėtina saugaus vairavimo stiliaus pasirinkimo nauda ir kaina [41]. Taigi vidinis noras sudaryti apie save, kaip vairuotoją, gerą įspūdį, siekis išreikšti išgyvenamas neigiamas emocijas vairavimo metu ir noras patirti jaudinančius potyrius vairuojant skatina vairuotojus elgtis neatsakingai, menkina jų rizikos suvokimą ir lemia asmeninės

atsakomybės už eismo saugumą stoką [2], dėl to dažniausiai vairavimo stilius ir tampa rizikingas.

Ši literatūros apžvalga reikšmingai papildoma A. Endriulaitienės ir kolegų [8] iškelta idėja, jog mokslinėje literatūroje trūksta tyrimų, atskleidžiančių, kurie rizikingo vairavimo motyvai gali būti siejami su saugiu vairavimo stiliumi. Šios apžvalgos metu nustatyta, jog viename iš tyrimų buvo analizuojama, kokiems konkrečioms rizikingo vairavimo motyvams sumažėjus galima tikėtis, jog vairuotojas rinksis saugesnį vairavimo stilių. Taubman-Ben-Ari ir Yehiel [35] atlikto tyrimo metu nustatyta, jog kantrus ir rūpestingas vairavimo stilius reiškiasi tuomet, kai vairuotojai vairavimo nesieja su kontrolės pojūčiu ir kai jie turi mažiau išreikštą norą patirtį jaudulį vairuodami [35]. Tyrimas parodė, kad vairuotojai renkasi saugesnį vairavimo stilių tada, kai jie pasitiki savo vairavimo įgūdžiais ir tam tikro vairavimo stiliaus demonstravimu jie nesiekia padaryti įspūdžio kitiems [35]. Taigi siekiant keisti rizikingą vairavimo stilių į saugesnį turėtų būti orientuojamasi į jaudulio siekimo, noro padaryti kitiems įspūdį ir su kontrolės pojūčiu susijusio vairavimo motyvo išreikštumo mažinimą.

Atlikta literatūros apžvalga turi keletą trūkumų, į kuriuos verta atsižvelgti planuojant rizikingo vairavimo motyvų tyrimus ateityje. Šios analizės metu apibendrinti psichologiniai veiksniai analizuojant gana jauno amžiaus (amžiaus vidurkis svyravo nuo 19,8 m. iki 44,7 m.) lengvasias transporto priemonės vairuojančių vairuotojų (vyrų ir moterų) grupes. Todėl tai neleidžia apibendrintai teigti, kad išskirti rizikingo vairavimo motyvai ir jų sąsajos su kitais nagrinėtais kintamaisiais būdingi visoms eismo dalyvių grupėms. Remiantis šia literatūros apžvalga prasminga kartoti analogiškus tyrimus specifinėse eismo dalyvių grupėse (pvz., dviratinkų, vairuotojų, netekusių teisės vairuoti ir pan.). Taip pat dėl gana nemažo skaičiaus paieškos ir atrankos kriterijų literatūros apžvalgai atrinktas nedidelis kiekis mokslinių straipsnių. Galimai dėl mokslinių straipsnių paieškos ne visose duomenų bazėse arba aiškaus 10 metų

senumo mokslinių straipsnių atrankos į šią analizę buvo įtraukti ne visi rizikingo vairavimo motyvus nagrinėjantys empiriniai tyrimai. Be to, į šią literatūros apžvalgą neįtraukti kokybiniai tyrimai nagrinėjama tematika. Todėl analogiškuose ateities tyrimuose būtų prasminga įtraukti ir kiek kitokiu metodologiniu pagrindu atliktus tyrimus. Nepaisant trūkumų, atlikta literatūros apžvalga yra reikšminga ir prisideda prie aiškios rizikingo vairavimo motyvų klasifikacijos formavimo, o tai leistų ateityje planuoti kryptingus mokslinius rizikingo vairavimo tyrimus.

IŠVADOS

1. Rizikingo vairavimo motyvai skirstomi į išorinius bei vidinius. Vidiniai rizikingo vairavimo motyvai dar skirstomi į asmeninius, susijusius su emocijomis ir socialinius.
2. Esant išreikštiems išoriniams rizikingo vairavimo motyvams vairuotojai linkę rinktis greito ir pavojingo vairavimo stilių (vairavimas nepaisant nuovargio ir mieguistumo, pavojingai lenkiant kitas transporto priemones).
3. Esant išreikštiems vidiniams asmeniniams, socialiniams ir su emocijomis susijusiems rizikingo vairavimo motyvams vairuotojai linkę vairuoti neapgalvotai, neatsargiai, agresyviai ir demonstruoti priešišką vairavimo stilių.
4. Vairuotojai, kurie rizikingai vairuoja dėl išorinių rizikingo vairavimo motyvų, dažniau sąmoningai pažeidžia KET ir dažniau dėl to užfiksuojami policijos pareigūnų, taip pat šie vairuotojai dažniau pavojingai lenkia ir susiduria su kitomis transporto priemonėmis.
5. Vairuotojai, kurie vairuoja rizikingai dėl vidinių asmeninių, socialinių ir su emocijomis susijusių rizikingo vairavimo motyvų, dažniau pažeidžia KET ir už tai gauna nuobaudas, dažniau sukelia eismo įvykius ir dažniau yra užfiksuojami policijos pareigūnų dėl padarytų KET pažeidimų.

Straipsnis gautas 2017-02-23, priimtas 2017-03-17

Literatūra

1. Akaateba AM, Amoh-Gyimah R. Driver attitude towards traffic safety violations and risk taking behaviour in kumasi: the gender and age dimension. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*. 2013;3:479-494.
2. Boudrifa H, Bouhafs A, Touil M, Tabtroukia F. Factors and motives of unsafe behaviours of road users. *Work*. 2012;41:4910-4918.
3. Castanier C, Deroche T, Woodman T. Theory of planned behaviour and road violations: the moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research Part F*. 2013;18:148-158.
4. Conner M, Lawton R, Parker D, Chorlton K, Manstead A, Stradling S. Application of the theory of planned behaviour to the prediction of objectively assessed breaking of posted speed limits. *British Journal of Psychology*. 2007;98(3):429-453.
5. Dahlen ER, Edwards BD, Tubre T, Zyp-hur MJ, Warren CR. Taking a look behind the wheel: An investigation into the personality predictors of aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*. 2012;45:1-9.
6. Eby DW. Risky driving. In *Encyclopedia of Applied Psychology*. C. Spielberger (ids.). UK: Elsevier. 2004;627-632.

7. Elander J, West R, French D. Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*. 1993;113:279-294.
8. Endriulaitienė A, Šeibokaitė L, Markšaitytė R, Žardeckaitė-Matulaitienė K, Pranckevičienė A. Lietuvių rizikingas vairavimas: ką gali paaiškinti psichologiniai veiksniai. Monografija. Vytauto Didžiojo universitetas, Kaunas, 2013.
9. Endriulaitienė A, Šeibokaitė L, Markšaitytė R, Žardeckaitė-Matulaitienė K, Pranckevičienė A, Stelmokienė A. Skirtingų grupių vairuotojų savižina vertinamo rizikingo vairavimo ir asmenybės bruožų sąsajos. *Psichologija*. 2013;48:20-38.
10. Engström I, Gregersen NP, Hernetkoski K, Keskinen E, Nyberg A. Young Novice Driver Education and Training, Literature review. VTI-rapport 491A., Swedish National Road and Transport Research Institute, Linköping. 2003.
11. Europe in Figures. Eurostat Yearbook 2011, 2011. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
12. Feldman G, Greeson J, Renna M, Robbins-Monteith K. Mindfulness predicts less texting while driving among young adults: examining attention- and emotion-regulation motives as potential mediators. *Personality and Individual Differences*. 2011;51:856-861.
13. Forward SE. An assessment of what motivates road violations. *Transportation Research Part F*. 2009;12: 225-234.
14. Gardner B. Modelling motivation and habit in stable travel mode contexts. *Transportation Research Part F*. 2009;12:68-76.
15. Gregersen NP, Bjurulf P. Young novice drivers: towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis and Prevention*. 1996;28:229-241.
16. Ho R, Gee RY. Young men driving dangerously: Development of the motives for dangerous driving scale (MMDS). *Australian Journal of Psychology*. 2008;60(2):91-100.
17. Iversen H, Rundmo T. Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among Norwegian public. *Ergonomics*. 2004;47(5):555-572.
18. Yilmaz V, Celik HE. Risky driving attitudes and self-reported traffic violations among Turkish drivers: the case of ESKDSEHDR. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*. 2006;7(1):127-138.
19. Javanovic D, Stanojevic P, Stanojevic D. Motives for, and attitudes about, driving-related anger and aggressive driving. *Social Behavior & Personality*. 2011;39:755-764.
20. Jevtik V, Vujanic M, Lipovac K, Jovanovic D, Stanojevic P. The influence of motives on risky behavior in traffic: Comparison between motorcyclists and passenger car drivers. *Scientific Research and Essays*. 2012;7(10):1134-1140.
21. Kecklund G, Anund A, Wahlström MR, Åkerstedt T. Sleepiness and the risk of car crash: a case-control study. Paper presented at the 21st Congress of the European Sleep Research Society, Paris, France, 2012.
22. Letirand F, Delhomme P. Speed behaviour as a choice between observing and exceeding the speed limit. *Transportation Research Part F*. 2005;8:481-492.
23. Lietuvos kelių policijos tarnyba. Prieiga per internetą: <<http://www.lkpt.lt/lt/statistika/2014/>> [žiūrėta 2015-06-10].
24. McKenna FP, Horswill MS, Alexander JL. Does anticipation training affect drivers' risk taking? *Journal of Experimental psychology: Applied*. 2006;12(1):1-10.
25. Morisset N, Terrade F, Somat A. Perceived self-efficacy and risky driving behaviors. *Swiss Journal of Psychology*. 2010;69(4):233-238.
26. Møller M, Hausteijn S. Keep on cruising: Changes in lifestyle and driving style among male drivers between the age of 18 and 23. *Transportation Research Part F*. 2013;20:59-69.
27. Nordfjærn T, Jørgensen SH, Rundmo T. Safety attitudes, behaviour, anxiety and perceived control among professional and non-professional drivers. *Journal of Risk Research*. 2012;15(8):875-896.
28. Oliver M, Han K, Bos AJ, Backs RW. The relationship between ADHD symptoms and driving behavior in college students: The mediating effects of negative emotions and emotion control. *Transportation Research Part F*. 2015;30:14-21.
29. Ryan RM, Deci EL. Intrinsic and extrinsic motivations: classic definitions and new directions. *Contemporary Educational Psychology*. 2000;25:54-67.
30. Rzeszutko E. Psychological functioning of drivers who present risky driving behavior and drive under influence of alcohol. *Current Problems of Psychiatry*. 2013;14(3):152-158.
31. Sarma KM, Carey RN, Kervick AA, Bimpeh Y. Psychological factors associated with indices of risky, reckless and cautious driving in a national sample of drivers in the Republic of Ireland. *Accident Analysis and Prevention*. 2013;50:1226-1235.
32. Schmidt-Daffy M. Fear and anxiety while driving: Differential impact of task demands, speed and motivation. *Transportation Research Part F*. 2013;16:14-28.
33. Staysafe Committee. Report on young driver safety and education programs. Parliament of New South Wales. 2008;94.
34. Šeibokaitė L, Endriulaitienė A, Markšaitytė R, Žardeckaitė-Matulaitienė K, Pranckevičienė A. Aggressiveness as proximal and distal predictor of risky driving in the context of other personality traits. *International Journal of Psychology and Behavioral Sciences*. 2014;4(2):57-69.
35. Taubman-Ben-Ari O, Yehiel D. Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis and Prevention*. 2012;45:416-422.
36. Taubman-Ben-Ari O. Motivational sources of driving and their associations with reckless driving cognitions and behavior. *Revue européenne de psychologie appliquée*. 2008;58:51-64.
37. Taubman-Ben-Ari O, Mikulincer M, Gillath O. The multidimensional driving style inventory-scale construct and validation. *Accident Analysis and Prevention*. 2004;36:323-332.
38. Teese R, Bradley G. Predicting recklessness in emerging adults: a test of psychosocial model. *The Journal of Social Psychology*. 2008;148:105-126.
39. Ulleberg P, Rundmo T. 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*. 2002;43:227-237.
40. Xie X, Hu TY, Li J. Negative or positive? The effect of emotion and mood on risky driving. *Transportation Research Part F*. 2013;16:29-40.
41. Vardaki S, Yannis G. Investigating the self-reported behaviour of drivers and their attitudes to traffic violations. *Journal of Safety Research*. 2013;46:1-11.
42. Watling ChN, Armstrong KA, Smith SS, Obst PL. Continuing to drive while sleepy: The influence of sleepiness countermeasures, motivation for driving sleepy, and risk perception. *Accident Analysis and Prevention*. 2014;73:262-268.
43. Webb TL, Sheeran P, Totterdell P, Miles E, Mansell W, Baker S. Using implementation intentions to overcome the effect of mood on risky behaviour. *British Journal of Social Psychology*. 2012;51:330-345.
44. Wundersitz L, Burns N. Can personality characteristics and attitudes predict risky driving behaviour among young drivers? Joint ACRS-Travelsafe National Conference. 2008;191-203.
45. Zhang Q, Fu R, Guo Y et al. Risk attitude, perception, behaviour and personality as indicators of a driver's risk awareness in China. 3rd International Conference on Road Safety and Simulation. 2011;1-13.
46. Žardeckaitė-Matulaitienė K, Markšaitytė R, Endriulaitienė A, Šeibokaitė L, Pranckevičienė A. Motyvacijos ir nuostatų dėl ismo saugumo sąsajos su jaunų vairuotojų subjektyviai ir objektyviai vertinamu rizikingu vairavimu. *Tiltai*. 2012;3:1-17.

The relationship between risky driving motives, risky driving style and negative consequences of risky driving: literature review

Justina Slavinskienė, Kristina Žardeckaitė-Matulaitienė
Vytautas Magnus University

Summary

High traffic accidents, injuries and fatalities indicates that road safety in Lithuania still remains a priority. Despite of studies that analyzes various psychological factors associated with risky behavior while driving, so far there is a lack of research about risky driving motives and its relation to the risky driving style under different traffic conditions. Therefore, the aim of the literature review was to evaluate the relation between risky driving motives, risky driving style and negative risky driving consequences. Results showed that risky driving motives can be divided into external and internal risky driving motives. Internal motives could be divided into personal, emotions related and social risky driving motives. Drivers, who express more external risky driving motives choose faster and more dangerous driving style. As the result, these drivers violate road traffic rules and do dangerous overtaking more frequently. They also receive more penalties. Drivers, who have expressed more personal

and social emotional related risky driving motives tend to demonstrate hostile driving style. Such drivers violate road traffic rules more frequently and they receive more penalties. These drivers cause more accidents and they are stopped by police more often because of road traffic rules violations.

Keywords: risky driving motives; risky driving style; negative consequences of risky driving.

Correspondence to Justina Slavinskienė
Department of Psychology,
Vytautas Magnus University
Jonavos str. 66/328, LT-44171 Kaunas, Lithuania
E-mail: justina.slavinskiene@vdu.lt

*Received 23 February 2017,
accepted 17 March 2017*