

ISSN 1822–7260 TILTAS Į ATEITĮ. 2015. Nr. 1 (9)**Asmenų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę, alkoholio vartojimo ir rizikingo vairavimo sąsajos****Justina Slavinskiėnė**

Vytauto Didžiojo universitetas

Jonavos g. 66, Kaunas, j.slavinskiene@smf.vdu.lt

Anotacija. Tyrimo tikslas – nustatyti alkoholio vartojimo ir rizikingo vairavimo aspektų sąsajas vyrų ir moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę, dėl kelių eismo taisyklių pažeidimų, grupėse. Subjektyviai vertinami rizikingo vairavimo rodikliai, įvertinti naudojant vairuotojų elgesio klausimyną. Alkoholio vartojimo problemškumas įvertintas AUDIT testu. Į klausimyną įtraukti objektyvūs rizikingo vairavimo rodikliai (vairavimas išgėrus alkoholio, sukeltų avarių, sužalotų žmonių ir policijos sustabdymų skaičius dėl kelių eismo taisyklių pažeidimų) ir demografiniai klausimai. Tyrimo dalyvavo 740 18–79 metų amžiaus vairuotojai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl įvairių kelių eismo taisyklių pažeidimų. Rezultatai: vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl kelių eismo taisyklių pažeidimų pasižymi aukštesniais alkoholio vartojimo įverčiais nei moterys. Vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir saugaus leistino greičio viršijimo bei pasižymintys didesniu alkoholio vartojimo problemškumu daro daugiau vairavimo klaidų ir tyčinių pažeidimų. Vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo ir turintys labiau išreikštą alkoholio vartojimo problemškumą, teigia dažniau vairuojantys transporto priemonę apsvaigę nuo alkoholio ir sužalojantys daugiau kitų žmonių autoavarijų metu. Moterys, netekusios teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo, pasižymintys didesniu alkoholio vartojimo problemškumu, daro daugiau tyčinių pažeidimų ir teigė, turinčios daugiau policijoje užfiksuotų kelių eismo taisyklių pažeidimų. Moterys, netekusios teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir turinčios labiau išreikštą alkoholio vartojimo problemškumą, teigė sukeliančios daugiau autoavarijų.

Raktažodžiai: Asmenys, netekę teisės vairuoti transporto priemonę, kelių eismo taisyklių pažeidimai, probleminis alkoholio vartojimas, vairavimo klaidos, tyčiniai pažeidimai.

Įvadas

Remiantis Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenimis (2013), per metus Lietuvos keliuose fiksuojama daugiau nei 300 tūkstančių tyčia padaromų kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 (toliau Kelių eismo taisyklės arba KET) pažeidimų, kai transporto priemonės vairuotojai sukelia grėsmę kelyje. Statistika byloja, jog Lietuvoje, net trečdalis visų transporto priemonių vairuotojų, kelyje elgiasi chuliganiškai, sąmoningai daro KET pažeidimus (Lietuvos Policijos Departamentas prie Vidaus Reikalų Ministerijos, 2013). Tokiu elgesiu šie vairuotojai sukuria pavojingas eismo sąlygas, dėl kurių yra padaromi itin sunkūs KET pažeidimai,

kai mirtinai sužalojami asmenys. Naujausi Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenys (2015-03-06) rodo, kad, lyginant 2014 m. ir 2015 m. vasario mėnesio rodiklius, eismo įvykių skaičius išaugo 4,3%, eismo įvykiuose sužalotų žmonių skaičius išaugo 20,5%, o žuvusių žmonių skaičius išaugo kone 40%. Šie statistiniai rodikliai patvirtina, jog svarbu analizuoti, chuliganiško elgesio vairuojant bei KET pažeidimų, psichologines priežastis.

Pasaulinės Sveikatos Organizacijos vykdomi, kaip ir kiti, moksliniai tyrimai, analizuojantys avaringumo priežastis, nurodo, jog net iki 70 % visų eismo įvykių (Nordfjærn ir kt. 2012) dažniausiai įvyksta dėl vairuotojo rizikingo elgesio esant tiek palankioms, tiek ir nepalankioms vairavimo sąlygoms (Endriulaitienė ir kt., 2013; PSO, 2006; Staysafe Committee, 2008). Vairuotojų rizikingas elgesys kelyje dažniausiai fiksuojamas remiantis dviem kriterijais. Pirmasis – nesąmoningai, neapgalvotai, dėl dėmesio koncentracijos bei vairavimo patirties stokos padaromos vairavimo klaidos (Zang ir kt., 2011). Antrasis – tai dėl agresyvaus elgesio vairuojant sąmoningai ir tyčia padaromi KET pažeidimai, tokie kaip saugaus leistino greičio viršijimas, saugios distancijos nesilaikymas, saugos diržo neseğėjimas, vairavimas apsvaigus nuo psichotropinių medžiagų ir pan. (Ho, Gee, 2008; Nordfjærn ir kt. 2012; Zang ir kt., 2011). Tyčia sąmoningai padaromi KET pažeidimai – vienas iš svarbiausių rizikingo vairavimo rodiklių, nes šie pažeidimai siejasi su didesniu autoavarijų skaičiumi bei žuvusių žmonių kelyje skaičiumi (Novikovienė, 2009).

Iversen ir Rundmo (2004) teigimu, beveik trečdalis 18 – 29 m. amžiaus vairuotojų iš vis nepaiso KET, kas iš esmės rodo, jog šie vairuotojai vairuoja rizikingai. Be to, tyrimai rodo, kad KET taisyklės pažeidžiantieji elgiasi rizikingai ir chuliganiškai vairuodami ne dėl vairavimo žinių ir įgūdžių stokos, bet dėl polinkio rizikuoti (Jevtik ir kt., 2012). Yra keliami prielaida, jog sąmoningai, tyčia KET pažeidžiantys vairuotojai bendrai yra linkę elgtis rizikingai ir kitose gyvenimo srityse (Versallo ir kt., 2008).

Tyrimai rodo, kad vienas, socialiai nepageidaujamas elgesys (rizikingas vairavimas), dažnai yra lydima ir kito, sveikatai nepalankaus elgesio (Jessor, 1991). Remiantis probleminio elgesio teorija (Jessor, Donovan, Costa, 1991), rizikingai vairuojantys vairuotojai yra linkę ir į kitokį rizikingą elgesį, pavyzdžiui alkoholio ir kitų narkotinių medžiagų vartojimą. Moksliniais tyrimais Lietuvoje ir užsienyje nustatyta, jog jaunų vairuotojų rizikingas vairavimas ir sukeltų avarių skaičius, yra susiję su dažnesniu alkoholio vartojimu ir didesniu suvartojamu jo kiekiu (Astrauskiėnė, Bulotaitė, 2011; Gonçalves ir kt., 2012; Motiejūnaitė-Timinskienė, Bulotaitė, 2012). Tyrimai rodo, kad dažniau ir įvairias alkoholio rūšis vartojantys jauni vairuotojai vyrai ir įvairaus amžiaus vairuotojos moterys daro daugiau vairavimo klaidų

(Endriulaitienė ir kt., 2013). Be to, nustatyta, kad jauno amžiaus vairuotojų vyrų ir moterų dažnesnis alkoholio vartojimas reikšmingai siejasi su tyčiniiais KET pažeidimais bei dažnesniu šių pažeidimų užfiksavimu policijoje (Endriulaitienė ir kt., 2013). Pabrėžtina tai, kad alkoholio vartojimo ir rizikingo vairavimo sąsajos daugiau nagrinėtos jaunų ir įvairaus amžiaus vairuotojų imtyse, kurie turi teisę vairuoti transporto priemonę (Bernosky-Smith, Liguori, Aston, 2012; Endriulaitienė ir kt., 2013; Malley, Johnston, 2013; Marcotte ir kt., 2012; Smorti, 2013) ir mažiau, tyrinėjant specifines vairuotojų imtis. Todėl lieka neaišku, kokios rizikingo vairavimo, neigiamų jo pasekmių ir alkoholio vartojimo sąsajų tendencijos vyrauja specifinėje vairuotojų grupėje – netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų. Taigi, šio tyrimo tikslas – nustatyti alkoholio vartojimo ir rizikingo vairavimo aspektų sąsajas vairuotojų vyrų ir moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, grupėse. Tyrimo metu siekiama:

- Nustatyti ar alkoholio vartojimas skiriasi už skirtingus KET pažeidimus, teisės vairuoti transporto priemonę netekusių vairuotojų vyrų ir moterų grupėse.
- Nustatyti ar, dėl skirtingų KET pažeidimų teisės vairuoti transporto priemonę netekę vairuotojai vyrai ir moterys, skiriasi pagal vairavimo klaidų ir tyčinių KET pažeidimų vairuojant atlikimą.
- Nustatyti kaip siejasi, dėl skirtingų KET pažeidimų ir teisės vairuoti transporto priemonę netekusių vairuotojų vyrų bei moterų alkoholio vartojimas, padaromas vairavimo klaidos ir tyčiniai KET pažeidimai.
- Nustatyti ryšį tarp alkoholio vartojimo ir objektyvių rizikingo vairavimo rodiklių už skirtingus KET pažeidimus, teisės vairuoti transporto priemonę netekusių vairuotojų vyrų bei moterų grupėse.

Metodologija

1. Tyrimo dalyviai. Tyrimo dalyvavo 740 (662 vyrų ir 78 moteris) vairuotojai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų. Šie vairuotojai, norėdami atgauti teisę vairuoti transporto priemonę, lanko papildomus vairavimo kursus. 384 (51, 9%) vairuotojai, neteko teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, 241 vairuotojai (32,6 %) – dėl saugaus leistino greičio viršijimo ir 115 vairuotojai (15,5 %) – dėl kitų KET pažeidimų (pvz.: saugos diržo nesegėjimo vairuojant, nesustojimas prie STOP ženklų ir pan.).

Tyrimo dalyvių amžius svyravo nuo 18 iki 79 metų, amžiaus vidurkis $31,60 \pm 11,09$ m. Vairuotojų vyrų ir moterų amžius statistiškai reikšmingai nesiskyrė (Mann-Witney $U = 24160,500$, $p = 0,349$). Vidutinė tyrimo dalyvių vairavimo patirtis (vairavimo stažas) – $10,50 \pm 9,60$ m. Vyrai vairuotojai turėjo statistiškai reikšmingai didesnę vairavimo patirtį nei vairuotojos moterys (Mann-Witney $U = 20586,000$ $p = 0,014$).

85,8% visų tyrimo dalyvių nurodė, kad yra įgiję B kategorijos vairuotojo pažymėjimą, 2,3% nurodė, kad yra įgiję visų galimų kategorijų vairavimo pažymėjimus, o 11,9% – nurodė, kad yra įgiję arba C arba D arba A ir B kategorijų vairuotojų pažymėjimus.

Vertinant tyrimo dalyvių problemiško alkoholio vartojimo ypatumus, AUDIT testo įverčiai svyravo nuo 0 iki 29 balų (vidurkis $5,94 \pm 4,41$ balo). 75% (484 vyrų ir 71 moters) visų vairuotojų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, AUDIT testo įvertis svyravo nuo 0 iki 8 balų,

kas rodo, kad šie vairuotojai neturi problemų dėl alkoholio vartojimo (Babor ir kt., 2001). 25% (178 vyrų ir 7 moterų) visų vairuotojų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, AUDIT testo įvertis buvo 9 balai ir daugiau, kas rodo, kad šie vairuotojai pasižymi probleminiu alkoholio vartojimu (Babor, ir kt., 1992), iš kurių 4,4% vairuotojų (32 vyrai ir 1 moteris), remiantis AUDIT testo įverčių interpretacija, buvo priklausomi nuo alkoholio (Babor, ir kt., 2001). Nustatyta, kad vairuotojai vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, pasižymi statistiškai reikšmingai aukštesniais alkoholio vartojimo įverčiais nei moterys (Mann-Witney $U = 16020,500$ $p = 0,0001$). Be to, nustatyta, kad alkoholio vartojimas reikšmingai skiriasi trijose vyrų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl įvairių KET pažeidimų, grupėse (Chi $\chi^2=26,805$, $p=0,0001$). Vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, pasižymi didžiausiu alkoholio vartojimo problemišku. Vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl kitų KET pažeidimų, pasižymi vidutiniu alkoholio vartojimo problemišku, o vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo, pasižymi mažiausiu alkoholio vartojimo problemišku. Alkoholio vartojimas trijose, tyrime dalyvavusių vairuotojų moterų grupėse statistiškai reikšmingai nesiskyrė (Chi $\chi^2=1,690$, $p=0,430$).

2. Tyrimo instrumentai. Vairuotojų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, subjektyviai vertinamas rizikingas vairavimas buvo įvertintas Vairuotojų elgesio klausimynu (angl. *Driver behavior questionnaire – DBQ*) (Reason ir kt., 1990). 2009 metais, gavus autorių leidimą naudoti klausimyną moksliniais tikslais, VDU Bendrosios ir teorinės psichologijos katedroje buvo atliktas dvigubas klausimyno vertimas ir psichometrinių charakteristikų patikrinimas (Endriulaitienė ir kt., 2013). Klausimyną sudaro 24 teiginiai, į kuriuos prašoma atsakyti rangų Likerto skalėje nuo 1 „beveik niekada“ iki 5 „beveik visada“. 18 klausimyną sudarančių teiginių įvertina nesąmoningai padaromas vairavimo klaidas, o 8 klausimyno teiginiai įvertina respondentų tyčinius, sąmoningai padaromus KET pažeidimus vairuojant (Endriulaitienė ir kt. 2013; Žardeckaitė-Matulaitienė ir kt., 2012). Didėsnis skalės įvertis reiškia labiau matuojamą rizikingo vairavimo aspektą. Abiejų klausimyną sudarančių skalių vidinis suderinamumas yra pakankamas: vairavimo klaidų skalės Cronbach $\alpha = 0,753$; tyčinių KET pažeidimų skalės Cronbach $\alpha = 0,707$.

Teisės vairuoti netekimas dėl įvairių KET pažeidimų gali būti vienas objektyvių rizikingo vairavimo rodiklių (Grašiuvienė, 2014). Tačiau, šio tyrimo metu, papildomais klausimais buvo įvertinti objektyvūs rizikingo vairavimo rodikliai, tokie kaip neigiamos rizikingo vairavimo pasekmės (Endriulaitienė ir kt., 2013). Tyrimo dalyvių buvo prašoma prisiminti ir nurodyti, kiek kartų jie buvo sustabdyti policijos už kokius nors KET pažeidimus, kiek kartų vairuotojai yra vairavę transporto priemonę išgėrę alkoholio, ar per pastaruosius metus vairuotojai vairuodami automobilį buvo patekę į autoįvykį, kurio kaltininkas buvo pats vairuotojas bei ar per pastaruosius metus vairuotojai, vairuodami automobilį buvo patekę į autoįvykį, kurio metu buvo sužalotas kitas žmogus dėl paties vairuotojo kaltės.

Tyrimo dalyvių alkoholio vartojimo ypatumai įvertinti naudojant Pasaulinės Sveikatos Organizacijos sukurto AUDIT testo (angl. *Alcohol Use Disorder Identification (AUDIT)*) (Babor, ir kt., 2001) lietuvišką versiją. Šį testą sudaro 10

klausimų, į kuriuos tyrimo dalyviai prašomi atsakyti rangų Likerto skalėje nuo 0 „niekada“ iki 4 „kasdien arba beveik kasdien“. Didėsnis skalės įvertis reiškia labiau problematinį alkoholio vartojimą. Remiantis autorių sukurtomis normomis, nuo 8 balų ir mažiau surinkę tyrimo dalyviai, neturi problemų dėl alkoholio vartojimo, nuo 9 balų iki 13 balų (moterų imtyje ir iki 15 balų) vyrų imtyje surinkę tyrimo dalyviai, pasižymėjo žalingu ir problematiniu alkoholio vartojimu, o daugiau nei 13 ir 15 balų surinkę – priklausomi nuo alkoholio (Babor ir kt., 2001). Skalės vidinis suderinamumas pakankamas (Cronbach $\alpha = 0,773$).

Tyrimo dalyvių, taip pat buvo prašoma, atsakyti į demografinius klausimus nurodant lytį, amžių, vairavimo patirtį (metais), įvardinti, kokios vairavimo kategorijos pažymėjimą vairuotojas yra įgijęs. Taip pat buvo prašoma nurodyti priežastį, dėl kurios vairuotojai pažeidėjai lanko papildomus vairavimo kursus.

3. Tyrimo eiga. Už KET pažeidimus netekusių teisės vairuoti transporto priemonę vairuotojų imtis buvo surinkta 2014 m. kovo – liepos mėnesiais. Imtis sudaryta paprastosios patogiosios imties principu. Tyrimas atliktas Vilniaus ir Kauno miestų vairavimo mokyklose, turinčiose licenciją organizuoti papildomus permokymo kursus, būtent tiems vairuotojams, kuriems buvo atimtos vairuotojų teisės dėl įvairių KET pažeidimų. Prieš pildant parengtą klausimą, tyrimo dalyviai buvo supažindinti su tyrimo tikslu, konfidencialumo principu bei buvo gautas respondentų informuotas sutikimas dalyvauti tyrime.

4. Tyrimo duomenų analizės metodai. Statistinė gautų tyrimo duomenų analizė atlikta naudojant programinį statistikos paketą socialiniams mokslams (*SPSS Statistics 17.0 for Windows*). Tyrimo dalyvių pristatymui buvo naudota aprašomoji statistika. Analizuojamų reiškinų skirtumams, tarp dviejų ir trijų nepriklausomų imčių nustatyti, buvo naudoti neparimetriniai kriterijai – *Mann–Whitney U* testas ir *Kruskal–Wallis H* testas. Alkoholio vartojimo ir rizikingo vairavimo sąsajoms nustatyti, naudotas netiesinės koreliacijos (Spearman ρ) koeficientas.

Rezultatai

Siekiant nustatyti, kaip siejasi nesąmoningai padaromas vairavimo klaidos, tyčiniai KET pažeidimai, objektyvūs rizikingo vairavimo rodikliai (tyrimo dalyvių prisimintas vairavimo pavartojus alkoholio dažnis, sukeltų autoavarijų, sužalotų žmonių autoįvykių metu skaičius ir policijos užfiksuotų KET pažeidimų skaičius) ir tyrimo dalyvių alkoholio vartojimas buvo atlikta koreliacinė netiesinė analizė (Spearman ρ), atskirai vairuotojų vyrų ir moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, grupėse (žr. 1 lentelę).

Tyrimo rezultatai (žr. 1 lentelę) nustatyta, jog didėsnis vairuotojų vyrų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, AUDIT testo įvertis reikšmingai siejasi su jų dažnesniais tyčiniaus KET pažeidimais, dažniau padaromomis vairavimo klaidomis, prisimintu dažnesniu vairavimu pavartojus alkoholio bei didėsniumi skaičiumi sužalotų žmonių autoįvykių metu, kai dėl to kaltas pats vairuotojas. Rezultatai taip pat nustatyta, kad didėsnis vairuotojų moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, AUDIT testo įvertis, reikšmingai siejasi su dažnesniu jų prisimintu vairavimu pavartojus alkoholio bei galimai su dažniau padaromais

tyčiniaus KET pažeidimais (*statistinė tendencija, $p=0,069$*).

1 lentelė

Subjektyviai vertinamo rizikingo vairavimo, jo objektyvių rodiklių ir alkoholio vartojimo sąsajos vyrų ir moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, grupėse

Rizikingo vairavimo rodiklis	Vyrai	Moterys
<i>Subjektyviai vertinamas rizikingas vairavimas</i>		
Vairavimo klaidos	0,186**	0,146
Tyčiniai KET pažeidimai	0,256**	0,207?
<i>Objektyvūs rizikingo vairavimo rodikliai</i>		
Vairavimo pavartojus alkoholio dažnis	0,240**	0,231*
Sukeltų avarių skaičius	0,019	0,181
Sužalotų žmonių per avarią skaičius	0,082*	0,001
Policijos užfiksuotų KET pažeidimų skaičius	0,008	0,157

** Koreliacija reikšminga kai $p<0,01$

* Koreliacija reikšminga kai $p<0,05$

? Statistinė tendencija

Siekiant nustatyti ar analogiškos sąsajos galioja visai asmenų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, imčiai, subjektyvių ir objektyvių rizikingo vairavimo rodiklių ir alkoholio vartojimo ryšio analizė buvo pakartota atskirai vairuotojų vyrų ir moterų grupėse. Tačiau ši analizė atlikta atsižvelgiant į padarytus KET pažeidimus, dėl kurių vairuotojai neteko teisės vairuoti transporto priemonę: vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, saugaus leistino greičio viršijimo ir kitų pažeidimų. Netiesinės koreliacinės analizės metu naudotas Spearman ρ koreliacijos koeficientas. Rezultatai pateikiami 2–3 lentelėse.

2 lentelė

Subjektyviai vertinamo rizikingo vairavimo, jo objektyvių rodiklių ir alkoholio vartojimo sąsajos trijose vairuotojų vyrų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, grupėse

Rizikingo vairavimo rodiklis	Vairavimas apsvaigus nuo alkoholio N=352	Vairavimas viršijant leistiną greitį N=207	Kiti pažeidimai N=103
<i>Subjektyviai vertinamas rizikingas vairavimas</i>			
Vairavimo klaidos	0,162**	0,301**	0,051
Tyčiniai KET pažeidimai	0,278**	0,363**	0,185?
<i>Objektyvūs rizikingo vairavimo rodikliai</i>			
Vairavimo pavartojus alkoholio dažnis	0,081	0,240**	0,118
Sukeltų avarių skaičius	0,071	0,031	-0,020
Sužalotų žmonių per avarią skaičius	0,035	0,149*	0,157
Policijos užfiksuotų KET pažeidimų skaičius	0,001	-0,038	0,077

**Koreliacija reikšminga kai $p<0,01$

* Koreliacija reikšminga kai $p<0,05$

? Statistinė tendencija

Tyrimo rezultatai atskleidė, jog didėstant AUDIT testo įverčiui, statistiškai reikšmingai didėja vairavimų klaidų skaičius ir tyčinių KET pažeidimų skaičius vairuotojų vyrų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir saugaus leistino greičio viršijimo,

grupėse. Rezultatai rodo, kad didėjant AUDIT testo įverčiui, galimai didėja ir tyčinių KET pažeidimų už kitus KET pažeidimus teisės vairuoti transporto priemonę netekusių vairuotojų vyrų grupėje (*statistinė tendencija p=0,062*). Be to, didėjant vairuotojų vyrų, kurie neteko teisės vairuoti dėl saugaus leistino greičio viršijimo, AUDIT testo įverčiui statistiškai reikšmingai didėja vairuotojų prisimintas vairavimo pavartojus alkoholio dažnis ir prisimintų sužalotų žmonių autoįvykio metu skaičius.

3 lentelė

Subjektyviai vertinamo rizikingo vairavimo, jo objektyvių rodiklių ir alkoholio vartojimo sąsajos trijose vairuotojų moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų grupėse

Rizikingo vairavimo rodiklis	Vairavimas apsvaigus nuo alkoholio N=32	Vairavimas viršijant leistiną greitį N=34	Kiti pažeidimai N=12
<i>Subjektyviai vertinamas rizikingas vairavimas</i>			
Vairavimo klaidos	0,210	0,248	-0,250
Tyčiniai KET pažeidimai	0,080	0,373*	-0,143
<i>Objektyvūs rizikingo vairavimo rodikliai</i>			
Vairavimo pavartojus alkoholio dažnis	0,042	0,269	0,296
Rizikingo vairavimo rodiklis	Vairavimas apsvaigus nuo alkoholio N=32	Vairavimas viršijant leistiną greitį N=34	Kiti pažeidimai N=12
Sukeltų avarių skaičius	0,489**	-0,210	0,312
Sužalotų žmonių per avariją skaičius	0,136	-	-0,488
Policijos užfiksuotų KET pažeidimų skaičius	-0,172	0,387*	0,196

**Koreliacija reikšminga kai $p < 0,01$

* Koreliacija reikšminga kai $p < 0,05$

Tyrimo rezultatais nustatyta, jog didėjant vairuotojų moterų, kurios neteko teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio AUDIT testo įverčiui, statistiškai reikšmingai didėja jų prisimintų sukeltų avarių skaičius. Didėjant vairuotojų moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę, dėl saugaus leistino greičio viršijimo AUDIT testo įverčiui, statistiškai reikšmingai didėja tyčinių KET pažeidimų skaičius bei jų prisimintų policijos užfiksuotų KET pažeidimų skaičius.

Diskusija

Šio tyrimo metu buvo siekiama nustatyti alkoholio vartojimo ir rizikingo vairavimo aspektų sąsajas, dėl skirtingų KET pažeidimų teisės vairuoti transporto priemonę netekusių vairuotojų vyrų ir moterų grupėse.

Šio tyrimo rezultatai patvirtina, kad didėjant vairuotojų alkoholio vartojimo problemiškumui vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę, padaro daugiau vairavimo klaidų, nes alkoholis neigiamai paveikia tokias vairuotojo funkcijas kaip dėmesio koncentracija ir atmintis, judesių koordinavimas ir jų tikslumas, reakcija, norint suvaldyti,

sukontroliuoti transporto priemonę (Bernosky-Smith, Liguori, Aston, 2012; Meda ir kt., 2009, cit. Endriulaitienė ir kt., 2013). Tyrimai rodo, kad etilo alkoholis neigiamai paveikia centrinę nervų sistemą ir pirmiausiai atsiranda koordinacijos, reikalingos kompleksinei vairavimo veiklai, sunkumai (Pereira ir kt., 2011). Pabrėžtina, jog šio tyrimo rezultatai papildo ankstesnius tyrimus. Rezultatai atskleidžia, jog alkoholio problemiškumo ir vairavimo klaidų sąsajos stebimos ne tik vairuotojų vyrų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio (Lapham, C' de Baca, McMillan, Lapidus, 2007; Rauch ir kt., 2010), bet ir netekusių teisės vairuoti transporto priemonę, dėl saugaus leistino greičio viršijimo vairuotojų grupėje. Nors dauguma vairuotojų, dažnai pripažįsta važiuojantys greičiau nei leistinos greičio ribos, tačiau dauguma jų neigia, kad toks elgesys mažina dėmesingumą ir atidumą vairuojant, dėl ko daugėja vairavimo klaidų ir kyla pavojus tiek patiems vairuotojams, tiek ir kitiems eismo dalyviams (Mullen, Maxwell, Bédard, 2015).

Tyrimo rezultatai atskleidė, kad probleminis alkoholio vartojimas reikšmingai susijęs su vienu, sąmoningai pasirenkamu rizikingu elgesiu – didėjant vyrų ir moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų alkoholio vartojimo problemiškumui, daugėja ir tyčinių KET pažeidimų. Galima kelti prielaidą, kad abiejų lyčių vairuotojai, dažnai pažeidžia KET ne dėl patirties stokos, bet dėl priimamo sprendimo taip elgtis (Harre, 2000). Tokį, sąmoningai pasirenkamą rizikingą sprendimą, galimai veikia dėl alkoholio vartojimo atsiradusi palankesnė nuostata į vairavimą, nepakankamas rizikos suvokimas bei perdėtas pasitikėjimas savimi ir savo įgūdžiais (Ho, Gee, 2008). Be to, kaip ir alkoholio vartojimas, taip ir rizikingas ar chuliganiškas vairavimas siejami su vairuotojų savikontrolės stoka, impulsyviu elgesiu (Ho, Gee, 2008). Toks elgesys, rizikingo vairavimo kontekste, pasireiškia saugaus leistino greičio viršijimu, vairavimu išgėrus alkoholio bei saugos diržo nesegėjimu vairuojant (Akaateba, Amoh-Gyimah, 2013; Nordfjærn ir kt., 2010). Tai rodo ir šio tyrimo rezultatai. Didesnis alkoholio vartojimo problemiškumas reikšmingai siejasi su dažnesniais tyčiniaus KET pažeidimais vairuotojų vyrų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, vairuotojų vyrų ir moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo bei vairuotojų vyrų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę, dėl kitų KET pažeidimų, grupėse. Galima kelti prielaidą, jog šie vairuotojai pasižymi didesniu probleminiu alkoholio vartojimu ir įvairiose gyvenimo srityse nepakankamai įvertina savo elgesio riziką (Zhang ir kt., 2011).

Šio tyrimo rezultatai parodė, kad didesnis alkoholio problemiškumas reikšmingai siejasi su objektyviomis neigiamomis vairavimo pasekmėmis. Nepriklausomai nuo teisės vairuoti transporto priemonę praradimo priežasčių, vairuotojai vyrai ir moterys, pasižymintys didesniu alkoholio problemiškumu, teigė dažniau sėdę už vairo pavartoję alkoholio bei prisiminę apie dažniau sužalotus kitus žmones autoįvykių metu. Galima kelti prielaidą, kad šie vairuotojai, pasižymi didesne nepažeidžiamumo iliuzija (Forward, 2010), kuri neigiamai paveikia situacijos vertinimą vairuojant ir sukelia neigiamas pasekmes. Kitaip sakant, šie vairuotojai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų, nėra linkę manyti, kad alkoholio vartojimas pablogina jų vairavimą. Matyt perdėtas pasitikėjimas savimi kaip saugesniu

vairuotoju, nepamatotas tikėjimas nepatekti į avariją ar būti sustabdytam ir nubaustam policijos (Hatfield ir kt., 2006) skatina šiuos vairuotojus dažniau sėsti už transporto priemonės vairo pavartojus alkoholio, vairuoti neatsakingai, netinkamai įvertinti situaciją kelyje ir sužaloti kitus eismo dalyvius.

Pabrėžtina tai, kad anksčiau aptartos sąsajos, bendroje tyrimo dalyvių grupėje yra labiau būdingos vairuotojams vyrams, netekusiems teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo. Tokius reikšmingus rezultatus, gautus tik vyrų imtyje, galėjo lemti tai, kad vairuotojai vyrai iš esmės pasižymi mažesniu pavojaus suvokimu (Nordfjærn ir kt. 2012). Todėl, jiems būdingas ne tik didesnis alkoholio vartojimo problemiškas, bet ir neigiamos vairavimo pasekmės (Endriulaitienė ir kt., 2013; Iversen and Rundmo, 2004). Tyrimai rodo, kad alkoholi vartojantys vyrai yra labiau linkę viršyti saugų leistiną greitį, vairuoja impulsyviau, neapgalvotai ir dėl to kyla pavojus pačiam vairuotojui ir kitiems eismo dalyviams (Jevtik ir kt, 2012).

Analogiška analizė skirtingose vairuotojų moterų grupėse parodė, jog didesnis, problemiškas alkoholio vartojimas, reikšmingai siejosi su dažniau sukeltomis autoavarijomis moterų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, grupėje. Kadangi moterys, labiau nei vyrai yra jautresnės alkoholio poveikiui (Lyvers ir kt., 2010), dėl to moterims, pasižyminčioms probleminiu alkoholio vartojimu, greičiau sutrinka kognityvinės funkcijos, dėl ko kompleksinė vairavimo veikla tampa itin apsunkinta (Gammell ir kt., 1999). Moterys, netekusios teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo ir pasižyminčios labiau išreikštu probleminiu alkoholio vartojimu, prisiminė, jog jos daugiau kartų buvo sustabdytos policijos pareigūnų tam, kad buvo užfiksuoti jų KET pažeidimai. Vairuotojos moterys, viršijusios saugų leistiną elgesį, matyt, yra linkusios daryti ir daugiau kitų tyčinių KET pažeidimų (Akaateba, Amoh-Gyimah, 2013; Kweon, Kockelman, 2006). Be to, tyrimai rodo, kad tiek probleminiu alkoholio vartojimu, tiek ir kitokiu rizikingu elgesiu pasižyminčios moterys, dažniau nei vyrai tikisi tokiu elgesiu sumažinti stresą ir pagerinti nuotaiką (Miller, 2011; Jones, Corbin, Fromme, 2001). Todėl, galima kelti prielaidą, kad vairuotojos moterys, netekusios teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo, yra specifinė vairuotojų grupė, kuriai rizikingas elgesys vairuojant, leidžia patenkinti kitus, daugiau psichologinius poreikius, pavyzdžiui atsipalaidavimą vairuojant ar jaudulio patyrimą (Endriulaitienė ir kt., 2013). Nors šie rezultatai reikšmingai papildo rizikingo vairavimo tyrinėjimų lauką, tačiau siekiant rezultatų tikslumo, yra reikalingi tolimesni tyrimai didesnėje vairuotojų, netekusių teisės vairuoti transporto priemonę dėl KET pažeidimų būtent moterų) imtyje.

Išvados

1. Vairuotojai vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, saugaus leistino greičio viršijimo ir pasižymintys didesniu alkoholio vartojimo problemiškas, daro daugiau vairavimo klaidų.
2. Vairuotojai vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, saugaus leistino greičio viršijimo bei galimai kitų KET pažeidimų ir pasižymintys didesniu alkoholio vartojimo problemiškas, daro daugiau sąmoningų ir tyčinių KET pažeidimų.
3. Vairuotojos moterys, netekusios teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo, pasižyminčios didesniu alkoholio vartojimo problemiškas daro daugiau sąmoningų ir tyčinių KET pažeidimų.
4. Vairuotojai vyrai, netekę teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo ir turintys labiau išreikštą alkoholio vartojimo problemiškas, teigia dažniau vairavę transporto priemonę apsvaigę nuo alkoholio ir sužaloję daugiau kitų žmonių autoavarijų metu.
5. Vairuotojos moterys, netekusios teisės vairuoti transporto priemonę dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir turinčios labiau išreikštą alkoholio vartojimo problemiškas, teigia sukėlusios daugiau autoavarijų.
6. Vairuotojos moterys, netekusios teisės vairuoti transporto priemonę dėl saugaus leistino greičio viršijimo ir turinčios labiau išreikštą alkoholio vartojimo problemiškas, teigia padariusios didesnę skaičių policijoje užfiksuotų KET pažeidimų.

Literatūra

1. Akaateba A.M., Amoh-Gyimah R. (2013). Driver attitude towards traffic safety violations and risk taking behaviour in kumasi: the gender and age dimension. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 3(4), 479 – 494.
2. Astrauskienė A., Bulotaitė L. (2011). Lietuvos gyventojų, vairavusių apsvaigus nuo alkoholio, alkoholio vartojimo įpročiai. *Visuomenės sveikata*, 1 (52), 82-90.
3. Babor T.F., de la Fuente J.R., Saunders J., Grant M. (1992) *AUDIT: The Alcohol Use Disorders Identification Test. Guidelines for use in primary health care*. Geneva: World Health Organization.
4. Bernosky-Smith K. A., Liguori A., Aston E. R. (2012). Rapid drinking is associated with increases in driving-related risk-taking. *Human psychopharmacology*, 27, 622–625.
5. Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., Markšaitytė, R., Žardeckatė Matulaitienė, K., Pranckevičienė, A. (2013). *Lietuvių rizikingas vairavimas: ką gali paaiškinti psichologiniai veiksniai*. Monografija, Vytauto Didžiojo universitetas, Kaunas.
6. Forward S. (2010). *Motives behind the risky driving – under the influence of alcohol and drugs*. DRUID. Driving under the influence of drugs, alcohol and medicine.
7. Gammell C., Moran R., Crowley J., Courtney R. (1999). Literature review on the relation between drug use, impaired driving and traffic accidents. *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, (CT.97.EP.14) Lisbon: EMCDDA*.
8. Gonçalves P.D., Cunha P.J., Malbergier A., do Amaral R.A., de Oliveira L.G., Yang J.J., de Andrade A.G. (2012). The association between low alcohol use and traffic risk behaviors among Brazilian college students. *Alcohol*, 46 (7), 673-679.
9. Grašiuviene V. (2014). *Motyvų ir nuostatų į rizikingą vairavimą sąsajos su jaunų vairuotojų vyrų pažeidusių kelių eismo taisyklės rizikingo vairavimo rodikliais*. Magistro darbas, Vytauto Didžiojo Universitetas, Kaunas.
10. Hatfield J., Job Soames R.F., Hesketh B., Joung W. (2006). The development of messages and experiences to reduce road-related illusory invulnerability and risky driving, for young drivers. *Final Report for the Motor Accidents Authority of NSW*, 99 p.
11. Harre N. (2000). Risk evaluation, driving, and adolescents: A typology. *Developmental Review*, 20, 206 – 226.
12. Ho, R., Gee, R., Y. (2008). Young men driving dangerously: Development of the motives for dangerous driving scale (MMDS). *Australian Journal of Psychology*, 60 (2), 91–100.
13. Iversen H., Rundmo T. (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47 (5), 555 – 572.
14. Jessor, R. (1991). Risk behavior in adolescence: A psychosocial framework for understanding and action. *Journal of Adolescent Health*, 12, 597-605.
15. Jessor, R., Donovan, J. E., & Costa, F. M. (1991). *Beyond adolescence:*

- Problem behavior and young adult development*. New York: Cambridge University Press.
16. Jevtik V., Vujančić M., Lipovac K., Jovanović D., Stanojević P. (2012). The influence of motives on risky behavior in traffic: Comparison between motorcyclists and passenger car drivers. *Scientific Research and Essays*, 7 (10), 1134-1140.
 17. Jones, B.T., Corbin, W., Fromme, K. (2001). A review of expectancy theory and alcohol consumption. *Society for the study of addiction to alcohol and other drugs*, 96, 57-72.
 18. Kelių eismo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950. Internetinis WWW puslapis, URL: http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=284131 (aplankyta 2015 m. balandžio 08 d.).
 19. Kelių policijos tarnyba (2013). Vilnius, Lietuva. Internetinis WWW puslapis, URL: <http://www.lkpt.lt/lt/statistika/ke/KET2013.pdf> (aplankyta 2015 m. kovo 16 d.).
 20. Kweon Y.J., Kockelman K. M. (2006). Driver attitudes and choices: speed limits, seat belt use, and drinking-and-driving. *Journal of the Transportation Research Forum*, 45 (3), 39-56.
 21. Lapham S. C., C'de Baca J., McMillan G. P., Lapidus, J. (2007). Randomized sanctions to reduce re-offense among repeat impaired-driving offenders. *Addiction*, 102 (10), 1618-1625.
 22. Lietuvos Policijos Departamentas prie Vidaus Reikalų Ministerijos (2013). Avaringumo analizė Lietuvoje. Vilnius, Lietuva. Internetinis WWW puslapis, URL: <http://www.policija.lt/index.php?id=22826> (aplankyta 2015 m. kovo 16 d.).
 23. Lyvers, M., Hasking, P., Hani, R., Rhodes, M., Trew, E. (2010). Drinking motives, drinking restraint and drinking behaviour among young adults. *Addictive behaviors*, 35, 116-122.
 24. Malley P. M., Johnston, L. D. (2013). Driving after drug or alcohol use by us high school seniors, 2001-2011. *American Journal of Public Health*, 103 (11), 2027-2034.
 25. Marcotte T. D., Bekman N. M., Meyer R. A., Brown S. A. (2012). High-risk driving behaviors among adolescent binge drinkers. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 38 (4), 322-327.
 26. Meda S. A., Calhoun V. D., Astur R. S., ir kt. (2009). Alcohol dose effects on brain circuits during simulated driving: An fMRI study. *Human Brain Mapping*, 30, 1257-1270.
 27. Miller, W. R. (1999). Enhancing motivation for change in substance abuse treatment. Treatment Improvement Protocol (TIP) Series 35. Center for substance abuse treatment, 1-230.
 28. Motiejūnaitė-Timinskienė M., Bulotaitė L. (2012) Asmenų, praradusių vairuotojo pažymėjimą dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, alkoholio vartojimo įpročiai ir aštrių pojūčių siekis. *Visuomenės sveikata*, 3 (58), 93-100.
 29. Mullen N.W., Maxwell H., Bédard M. (2015). Decreasing driver speeding with feedback and a token economy. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 28, 77-85.
 30. Nordfjærn T., Jørgensen S.H., Rundmo T. (2012). Safety attitudes, behaviour, anxiety and perceived control among professional and non-professional drivers. *Journal of Risk Research*, 15, (8), 875-896.
 31. Novikovienė L. (2009). Eismo įvykių kriminalinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių prevencijai. *Verslo ir teisės aktualijos*, 4, 185-207.
 32. Pereira R. E., Perdoná G. da S. C., Zinib L. C. Ir kt. (2011). Relation between alcohol consumption and traffic violations and accidents in the region of Ribeirão Preto, São Paulo State. *Forensic Science International*, 207 (15), 164-169.
 33. Rauch W.J., Zador P.L., Ahlin M.E., ir kt. (2010). Risk of alcohol impaired driving recidivism among first offenders and multiple offenders. *American Journal of Public Health*, 5, 919-924.
 34. Reason, J. T., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Baxter, J. S., Campbell, K. (1990). Errors and Violation on the Road: a Real Distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
 35. Smorti, M. (2013). Sensation seeking and self-efficacy effect on adolescents risky driving and substance abuse. *Social and Behavioral Sciences*, 140, 638 - 642
 36. Staysafe Committee (2008). Report on young driver safety and education programs. Parliament of New South Wales. p.94.
 37. Vassallo S., Smart D., Sanson A. ir kt. (2008). Risky driving among young Australian drivers II: Co-occurrence with other problem behaviours. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 376-386.
 38. Zhang Q., Fu R., Guo Y., ir kt. (2011). Risk attitude, perception, behaviour and personality as indicators of a driver's risk awareness in China. *3rd International Conference on Road Safety and Simulation*, 1-13.

J. Slavinskienė

The Relationship between Alcohol Consumption and Risky Driving in a Sample of Traffic Offenders

Summary

The aim of this study is to evaluate the relationship between alcohol consumption and risky driving in a sample of traffic offenders. Methods: self-reported risky driving (driving errors and traffic violations) measured by Driver behavior questionnaire (DBQ). Alcohol consumption evaluated by AUDIT test. Objective risky driving aspects were evaluated by additional questions about frequency of driving under the influence of alcohol, car accidents and injured people in car accidents because of fault of traffic offender and a number of traffic violations, recorded by police. Respondents: 740 traffic offenders, aged 18 to 79, participated in this study. All traffic offenders have lost their driving license because of various traffic offences. Results: offender's males have higher alcohol consumption scores than offender's females. Higher alcohol consumption is related to higher intentional traffic violations and more frequent driving under the influence of alcohol in offenders' males and females group. Higher alcohol consumption is related to more driving errors and higher number of people, injured in car accident, caused by traffic offender.

Straipsnis parengtas bendradarbiaujant su lekt. dr. Kristina Žardeckaite-Matulaitiene, prof. dr. Aukse Endriulaitiene, lekt. dr. Rasa Markšaityte, lekt. dr. Aiste Pranckevičiene, lekt. dr. Laura Šeibokaite (Vytauto Didžiojo universitetas).

Autorė reiškia nuoširdžią padėką Vidai Grašiuvienei už reikšmingą indėlį atliekant tyrimus tyčia KET pažeidusių ir už tai teisės vairuoti netekusių vairuotojų imtyje. Dėkojame Vidai už įdėtą pastangas renkant tyrimo duomenis Vilniaus ir Kauno vairavimo mokyklose, organizuojančiose papildomus vairavimo kursus, skirtus vairuotojams pažeidėjams, netekusiems teisės vairuoti.