

Autovadītāju agresijas un braukšanas uzvedības saistība ar personīgās automašīnas jaudu un virsbūves tipu

Krists Jānis Lazdiņš, Kristīne Mārtinsone

*Rīgas Stradiņa universitāte,
Sabiedrības veselības un sociālās labklājības fakultāte, Latvija*

Ievads. Katru gadu visā pasaulē notiek ļoti liels ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros bojā iet apmēram 1,23 miljoni un tiek ievainoti apmēram 50 miljoni cilvēku (*World Health Organization*, 2013).

Var izdalīt vairākus faktorus, kāpēc notiek ceļu satiksmes negadījumi: transportlīdzekļa faktori, vides faktori, kā arī cilvēka faktori (Mārtinsone, Lazdiņš, 2014). Pētījumi liecina, ka ap 40% ceļu satiksmes negadījumu tiešais iemesls ir cilvēka faktors, netieši tas ir saistīts vēl ar ap 50% negadījumu, tātad kopā ap 90% visu ceļu satiksmes negadījumu ir tieši vai netieši saistīti ar cilvēka faktoru. Vides faktori (ceļu stāvoklis, laika apstākļi) ir iespējamais iemesls ap 34% negadījumu, transportlīdzekļa faktors – tikai ap 13% negadījumu (*Dewar & Olson*, 2002). Ar jēdzienu “cilvēka faktors” tiek saprasti cilvēka psiholoģiskie stāvokļi, kognitīvie procesi, personības faktori, demogrāfiskie faktori, attieksmes (Muzikante & Reņģe, 2008).

Šobrīd nav skaidru pierādījumu tam, vai personīgās automašīnas jaudai ir saistība ar braukšanas uzvedību un agresīvu auto vadīšanu.

Darba mērķis, materiāls un metodes. Pētījuma “Autovadītāju agresijas un braukšanas uzvedības saistība ar personīgās automašīnas jaudu un virsbūves tipu” mērķis bija pārbaudīt autovadītāju agresijas un braukšanas uzvedības saistību ar personīgās automašīnas jaudu, virsbūves tipu un demogrāfiskajiem rādītājiem, izdarīto ceļu satiksmes pārkāpumu skaitu.

Pētījumā tika izmantota demogrāfisko datu aptauja, “Latvijas autovadītāju uzvedības aptauja” (Perepjolkina & Voita, 2011), kurā trīs skalas veido autovadītāju bīstamas uzvedības faktorus: (*Autovadīšana ar novērsto uzmanību* ($\alpha = 0,80$), *Agresīvā izturēšanās pret citiem satiksmes dalībniekiem* ($\alpha = 0,76$), *Riskanta braukšana* ($\alpha = 0,78$)), bet viena skala raksturo drošīborientētas uzvedības faktoru – *Drošā un pieklājīgā braukšana* ($\alpha = 0,65$), kā arī “Agresīvas braukšanas aptauja” (Perepjolkina, 2010), kas ļauj novērtēt trīs agresīvas braukšanas aspektus (*Dusmu radītā agresīvā izturēšanās* ($a = 0,84$), *Konkurējošā braukšana* ($a = 0,80$), *Riskanta braukšana* ($a = 0,80$)).

Pētījumā piedalījās 90 respondenti, no kuriem 30 automašīnu dzinēja tilpums bija 1,3 l, un 30, kuru automašīnas dzinēja tilpums bija 2,0 l, un 30 kuru automašīnas dzinēja tilpums bija 3,0 l.

Rezultāti. Tika konstatēts, ka pastāv statistiski nozīmīga saistība starp personīgās automašīnas jaudu un agresīvu izturēšanos pret citiem satiksmes dalībniekiem ($r = 0,225$), kā arī ar abām riskantas braukšanas skalām ($r = 0,244$); ($r = 0,279$). Rezultāti liecina, ka nav statistiski nozīmīgas saistības starp braukšanas uzvedību un personīgās automašīnas virsbūves tipu, un izglītības, ienākumu līmeņiem, kā arī nav nozīmīgas saistības starp automašīnas jaudu un pārkāpumu skaitu. Tika konstatēts, ka pastāv statistiski nozīmīgas atšķirības agresīvas izturēšanās pret citiem satiksmes dalībniekiem skalā starp vislielākās ($M (SD) 12,37 (4,25)$) un vismazākās ($M (SD) 10,37 (3,41)$) jaudas automašīnu īpašniekiem. Statistiski nozīmīgas atšķirības tika konstatētas abās riskantas braukšanas skalās starp zemākās ($M(SD) 14,77 (3,29)$); ($M (SD) 12,70 (3,32)$) un augstākās ($M (SD) 16,90 (3,98)$); ($M (SD) 15,57 (5,10)$), kā arī vidējās ($M (SD) 14,67 (3,09)$), ($M (SD) 12,67 (3,45)$) un augstākās jaudas automašīnu īpašniekiem.

Secinājumi. Jaudīgu automašīnu īpašnieki ir agresīvāki par tiem, kam automašīnas ir mazāk jaudīgas. Pastāv agresīvas izturēšanās un riskantas braukšanas atšķirības starp dažādu jaudu automašīnu vadītājiem.

Šajā pētījumā iegūtie rezultāti var kalpot par pamatu turpmākajai pētniecībai satiksmes psiholoģijā, kā arī dažādu intervenču, lai mainītu autovadītāju uzvedību un attieksmi pret satiksmi un tās dalībniekiem, izveidei.