

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
Pedagoģijas un psiholoģijas fakultāte
Psiholoģijas nodaļa

Psiholoģijas profesionālās augstākās izglītības
maģistrantūras studiju programmas
studentes **Kristīnes Mednes**
stud.apl. Nr. km06066

Maģistra darbs

**Autovadītāju seksuālās apmierinātības saistība ar agresīvu
un bīstamu braukšanu**

Darba vadītājs:
Ph. D.asoc.prof. Ivars Austers

Rīga 2010

Satura rādītājs

Rezumējums	3
Abstract	4
Agresīva autovadīšana	6
Bīstama autovadīšana	7
Autovadītāju uzvedību uz ceļa ietekmējoši faktori	8
Autovadīšana un negatīvas emocijas	11
Seksuālā apmierinātība	13
Seksuālā labklājība	15
Metode	16
Pētījuma dalībnieki	16
Pētījuma instrumentārijs	17
Procedūra	18
Rezultāti	18
Iztirzājums	23
Izmantotās literatūras saraksts	27
Pielikums	33

Rezumējums

Pētījumā tika izvirzīts jautājums- *vai seksuālā apmierinātība prognozē agresīvu un bīstamu autovadīšanu*. Izpētē piedalījās 133 autovadītāji vecumā no 18-57 gadiem ar dažādu autovadīšanas stāžu- no pusgada līdz 37 gadiem. 45,1% no tiem sievietes un 54,9% -vīrieši. Dalībnieki aizpildīja „Autovadītāju uzvedības aptauju” un „Vadītāju dusmu ekspresijas aptauju”, norādot uz saviem ikdienas braukšanas ieradumiem un reakcijām uz dusmu izraisošām situācijām, kā arī „Seksuālās apmierinātības aptauju”, sniedzot savu seksuālās apmierinātības novērtējumu. Tika veikta regresijas analīze, kuras rezultāti liecina, ka seksuālajai apmierinātībai ir prognostiska validitāte attiecībā uz kļūdu un nejaušu kļūdu veikšanu autovadīšanas laikā, kā arī verbālu agresijas izpausmi, taču seksuālās neapmierinātības gadījumā autovadītāji nav tendēti apzināti, ar iepriekšēju nolūku pārkāpt satiksmes noteikumus vai izpaust dusmas ar atklātu konfrontējošu uzvedību. Kopumā tika secināts, ka seksuālā apmierinātība, vienlaikus ar demogrāfiskajiem rādītājiem, spēj prognozēt satiksmes noteikumu pārkāpumus.

Atslēgas vārdi: Autovadītāji, agresīva braukšana, bīstama braukšana, seksuālā apmierinātība.

Abstract

The research is written to ascertain if sexual satisfaction predicts an aggressive and dangerous driving. A total number of 133 Latvian drivers participated in the research aged 18-57 years with various driving experience from 6 to 37 years. 45.1% of them were women and 54.9% men. Participants completed the „Drivers Behaviour Questionnaire” and „The Driving Anger Expression Inventory”, indicated their driving habits and reactions to anger-causing situations, and „Sexual Satisfaction Scale” giving their own sexual satisfaction assessment. Regression analysis results indicated that sexual satisfaction was a significant predictor of errors, lapses and verbally aggressive expressions during driving, but in case of the sexual frustration drivers do not tend to achieve traffic violations advisedly or expose anger in expansive-confrontational behaviour. Overall was found that sexual satisfaction together with demographic indicators can predict the traffic violations.

Key words: Drivers, aggressive driving, dangerous driving, sexual satisfaction.

Saskaņā ar statistikas datiem, Latvijā ir otrs augstākais ceļu satiksmes negadījumu skaits Eiropas Savienībā un viens no augstākajiem pasaulē, kur ir letāls rezultāts (Latvijas CSDD dati; 2008). Viena no ceļu satiksmes negadījumu rašanās grupām ir ceļu satiksmes dalībnieku rīcība uz ceļa. Ik gadu Ceļu satiksmes drošības direkcija sadarbībā ar Satiksmes ministriju, Iekšlietu ministriju un Valsts policiju uzsāk jaunas kampaņas ar nolūku mainīt sabiedrības ieradumus. Agresīva braukšana, ceļa zīmju neievērošana un citu satiksmes dalībnieku necienīšana ir tikai daži no faktoriem, kuru rezultātā notiek satiksmes negadījumi. Diemžēl bieži autovadītāji neapzinās neuzmanīgās braukšanas sekas, kas nereti beidzas ar lielākām vai mazākām avārijām. Kā liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas kampaņas “Ātrums. Nāvīgi viltīgs. Esi gudrāks!” (CSDD, 2009) ietvaros veiktā autovadītāju aptauja, katrs ceturtais autovadītājs regulāri pārsniedz atļauto braukšanas ātrumu, jo ir kaislīgs ātras braukšanas cienītājs, kur iemesli ātrai braukšanai visbiežāk tiek minēta steiga, neuzmanība un citu satiksmes dalībnieku pārāk lēnā braukšana, sacensību gars, kā arī stresa un dusmu izgāšana. Tas liecina, ka viens no faktoriem, kas izraisa lielo ceļu satiksmes negadījumu skaitu, ir agresīva un bīstama braukšana - nepareiza ātruma izvēle, apdzīšanas un joslu maiņas noteikumu neievērošana, u.c. Un tomēr pastāv vairāki cēloņi un likumsakarības, kas ir iemesls daudzām avārijām. Viens no cilvēka faktoriem, kas nav pētīts saistībā ar autovadītāju uzvedību uz ceļa, ir cilvēku savstarpējās attiecības un tieši- seksuālās attiecības. Seksualitāte un seksuālās attiecības dažādās formās un izpausmēs bija un vēl joprojām ir cilvēka sevis izzināšanas neatņemama sastāvdaļa. Intīmas attiecības ir īpaši cieši saistītas ar starppersonu attiecībām un spēlē centrālo lomu kopējā cilvēka pieredzē (Miller, Perlman & Brehm, 2007). Seksualitāte ir faktors, kas mudina cilvēkus dzīvot kopā un strādāt, kas apvieno un tuvina cilvēkus, ir viena no galvenajām ģimenes dzīves sastāvdaļām, kā arī garantē cilvēces turpināšanos. Cilvēka seksualitāte aptver plašu uzvedības un procesu diapazonu, fizioloģiskos, psiholoģiskos, sociālos, kultūras, politiskos, garīgos vai reliģiskos seksa aspektus, un cilvēka kopējo apmierinātību ar savu seksuālo dzīvi. Seksuālās apmierinātības novērtējumi atbilst cilvēka seksuālās aktivitātes kvalitātes vērtējumam, ietverot laimes sajūtu, mieru, apmierinātību ar dzīvi un vispārīgu piepildītības izjūtu, ko kopumā var nosaukt par seksuālo labklājību (Laumann et al., 2006). Tā kā seksuālā apmierinātība ietver starppersonu, dziļi personisku, vides, emocionālus un garīgus faktoros, līdz ar to var prognozēt, ka pastāv zināmas saistības starp agresīvu un bīstamu autovadīšanu, un seksuālo apmierinātību, kas šajā darbā arī tiks aplūkots.

Agresīva autovadīšana

Pētniecības jomā agresīva autovadīšana ir cieši saistīta ar bīstamu autovadīšanu, tā kā gan viens, gan otrs noved pie satiksmes noteikumu pārkāpšanas un līdz ar to palielina negadījumu skaitu uz ceļiem. Pētījumi liecina, ka dusmas braukšanas laikā pozitīvi korelē ar satiksmes noteikumu pārkāpumiem un iesaistīšanos agresīvos incidentos (Lajunen et al., 1998; Underwood et al., 1999; Deffenbacher et al., 1994). Citi autori norāda, ka tiem vadītājiem, kuri iesaistās riskantā braukšanā un kuriem ir visaugstākais negadījumu skaits, parasti raksturīgas izteiktas dusmas, augsts agresivitātes līmenis, riska uzņemšanās, impulsivitāte un sociāli bezatbildīga uzvedība (Arnett, Offer & Fine, 1997; Underwood et al., 1999). Tomēr vairāki pētījumi nošķir agresīvas braukšanas uzvedību un braukšanas uzvedību, kas var būt bīstama, bet ne vienmēr agresīva, pamatojoties uz vadītāja nodomiem. Bīstami braucot, autovadītāji var palielināt draudus citiem autobraucējiem, taču to rīcību nevar kvalificēt viennozīmīgi kā agresīvu, jo tā var būt saistīta ar sliktām autovadīšanas iemaņām vai nevērību. Autori norāda, ka agresīvas uzvedības un pārkāpumu uzvedības motīvi ir atšķirīgi, kas ir svarīgi, plānojot pasākumus pret ceļu satiksmes negadījumu pieaugumu (Lajunen et al., 1998).

Autovadītāja uzvedība var tikt uzskatīta kā agresīva, ja tā kļūst mērķtiecīga, iespējami palielinot sadursmes risku un ir motivēta ar nepacietību, aizkaitināmību, naidīgumu un/vai cenšanos ietaupīt laiku (Tasca, 2002). Agresīva autovadīšana ir jebkāda veida autovadītāja uzvedība uz ceļa, kas tiek vērsta kā fizisks, emocionāls, psiholoģisks kaitējums cilvēkam noteiktas vides ietvarā (Hennessy & Wiesenthal, 2002).

Vairāki autori cenšas raksturot agresīvu autovadīšanu, piemēram, Henesijs un Vīzentāls (Hennessy & Wiesenthal, 2002) izdala mērenu autovadīšanas agresiju (signalizēšana, žestikulēšana u.c.) un naidīgu autovadīšanas agresiju (mērķtiecīgs uzbrukums citam autovadītājam, iesaistīšanās cīņā), kas var novest pie letālām sekām, taču šīs sekas iespējamās kā nejaušība, nevis mērķtiecīgi virzītas. Taska (Tasca, 2002) norāda uz agresīvas autovadīšanas uzvedības īpatnībām, kas motivēta ar nepacietību, aizkaitināmību un dusmām pret otru autovadītāju, cenšanos ietaupīt laiku uz citu satiksmes dalībnieku rēķina, to ignorēšana, kā arī agresīvai autovadīšanai raksturīga citu satiksmes dalībnieku iebiedēšana, radot par sevi kā bīstama braucēja iespaidu, vispārēja aizkaitināmība vai dusmas, centieni piespiest citus satiksmes dalībniekus veikt izvairīgas darbības. Šīs īpatnības attiecas uz agresīvu autovadīšanu, kura apzināti nav vērsta uz avārijas izraisīšanu vai cenšanos kādu letāli ievainot. Tomēr agresīvi autobraucēji izvēlas lielāku ātrumu un vēlāk bremzē salīdzinot ar

neagresīviem braucējiem, kas ir bīstami ne tikai pašiem vadītājiem, bet arī apkārtējiem (Liu & Lee, 2005).

Agresīvu braukšanu vairāk rosina emocionāli ceļoņi (Lawton et al., 1997b; Lajunen et al., 1998), kas var izteikti iespaidot uztveri un informācijas apstrādi (Deffenbacher et al., 1994), gaidas un vēlamu rīcību (Naatanen, Summala, 1976), kā arī vadītāja uzvedību braucot, turklāt dažreiz vadītāji nepareizi novērtē citu autovadītāju uzvedību kā agresīvu, kad tās faktiski nav, kopumā apdraudot un izsaucot negatīvas emocijas citiem satiksmes dalībniekiem, tādējādi palielinot satiksmes negadījumu risku, kaut mērķtiecīgi nevērš savu rīcību uz avārijas izraisīšanu.

Bīstama autovadīšana

Satiksmes psiholoģijas jomā bīstama autovadīšana tiek saistīta ar satiksmes negadījumu skaita pieaugumu, kā arī ar autovadītāju bīstamo uzvedību uz ceļiem, kas robežojas jau ar kriminālatbildību. Autovadītāju bīstamo uzvedību uz ceļiem var aplūkot no diviem aspektiem- kļūdas un pārkāpumi, kur kļūdas tiek definētas kā plānotās darbības neizdošanos, lai sasniegtu paredzēto mērķi, savukārt pārkāpumi ir apzināta, ar iepriekšēju nolūku veikta novirzīšanās no vispārpieņemtām uzvedības normām (Reason et al., 1990). Kļūdas un pārkāpumus raksturo dažādi psiholoģiski procesi, tādēļ tie savstarpēji atšķiras. Kļūdas ir saistītas ar cilvēka kognitīvajām funkcijām, kur tās var iedalīt: nejaušības kļūdās- neapzināta novirzīšanās no rīcības nodoma, un kļūdas- ieplānotās uzvedības novirzīšanās no adekvātas rīcības mērķa sasniegšanai. Kļūdas rodas prasmju bāzes līmenī un attiecas uz uzvedību, kas tiek veikta vairāk vai mazāk automātiski. Vadītāju automātiskā uzvedība veidojusies un pamatojusies uz laika gaitā iegūto pieredzi un stereotipiem, un to ir grūti mainīt (Reason et al., 1990). Savukārt pārkāpumiem ir izteikts motivācijas komponents, kur tie var būt saistīti ar pieņemtām sociālām normām, piemēram, ātruma pārsniegšana, lai iekļautos satiksmē, signalizēšana ar gaismām, brīdinot par policiju u.c. (Parker et al., 1995). Tieši pārkāpumi visbiežāk ir cieši saistīti ar ceļu satiksmes negadījumiem, iespējams, dēļ pārkāpēja bīstamās braukšanas stila, tomēr arī kļūdas tiek novērtētas kā ļoti riskanta uzvedība (Reason et al., 1990). Turklāt, pārkāpumus biežāk veic vīrieši nekā sievietes, un tie samazinājās līdz ar vecumu, bet kļūdas biežāk veic sievietes, un tās nesamazinās līdz ar vecumu (Parker et al., 1995).

Aplūkojot agresīvas un bīstamas autovadīšanas jēdzienus, ir skaidrs, ka tie ir savstarpēji cieši saistīti, tā kā agresīva braukšana izpaužas kā sekojošu satiksmes noteikumu pārkāpšana, piemēram, ātruma pārsniegšana, apdzīšana neatļautā vietā vai apdzīšana pa

pretējo braukšanas joslu, strauja bremzēšana, distances neievērošana, nepamatota signāla izmantošana, dažādu zīmju neievērošana („dodiet ceļu”, „STOP”) u.c. Deffenbahers, sadarbībā ar vairākiem autoriem (Deffenbacher et al., 2002), guva pierādījumus, kas liecina, ka agresija braukšanas laikā ir saistīta ar bīstamu braukšanu un iekļūšanu ceļu satiksmes negadījumos. Taska (Tasca, 2002) min, ka agresīva autovadīšana saistīta ar bīstamu transportlīdzekļa vadīšanas jēdzieniem, piemēram, braukšana alkohola reibumā, braukšana nepiesprādzējot drošības jostas, ignorējot brīdinājuma skaņas signālus u.c. Dula ar vairākiem autoriem (Dula & Geller, 2002; Dula & Ballard, 2003) norāda, ka pastāv trīs bīstami autovadīšanas veidi, kas cieši saistīti arī ar agresīvu autovadīšanu:

- 1) tīša fiziska un/vai psiholoģiska agresīva darbība, kas vērsta pret citiem vadītājiem, pasažieriem, gājējiem, kam ir fizisks un / vai verbāls raksturs;
- 2) negatīvu emociju izjušana braukšanas laikā (ieskaitot dusmas un niknumu, arī skumjas, vilšanās, nomāktība, greizsirdība, u.c.);
- 3) bīstama uzvedība (bez nodoma kaitēt sev vai citiem).

Bīstama autovadīšana, pēc autoru domām, ietver, piemēram, atļautā ātruma pārsniegšanu, sekošanu citai mašīnai, manevrēšanu bez signalizēšanas, biežu joslu maiņu, kā arī neuzmanību braukšanas laikā, izmantojot telefonu sarunām, ēdot un dzerot, smēķējot pie stūres, meklējot radiostaciju braukšanas laikā. Savukārt negatīvu emociju izjušana braukšanas laikā ir saistīta ar negatīvu emocionālu pieredzi, kur iekļaujas dusmas, vilšanās, skumjas, neapmierinātība, greizsirdība, un tml. Visas šīs emocijas ietekmē vadītāja uzmanību braukšanas laikā, kur modrība ir vitāli svarīga drošai autovadīšanai. Tomēr autori arī norāda, ka negatīvu emociju izjušana braukšanas laikā vēl nenorāda uz to, ka vadītājs noteikti rīkosies agresīvi, kā arī otrādi- iespējams autovadītājs reti ļauj dusmām braukšanas laikā, tomēr ar savu riskanto rīcību apdraud pārējos satiksmes dalībniekus.

Kaut pētniecības jomā ir vienprātības trūkums attiecībā uz agresīvas un bīstamas autovadīšanas definīciju (piem., Deffenbacher et al., 2002; Tasca, 2000; Hennessy & Wiesenthal, 2001), tomēr var secināt, ka agresīva autovadīšana ir cieši saistīta ar bīstamu braukšanu, tā kā vadītāji, braucot dusmu iespaidā, pieļauj bīstamus ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus un kļūdas. Šī darba ietvaros agresīva un bīstama autovadīšana tiks izskatīta kontekstā ar negatīvo emociju izpausmi braucot un autovadītāju ierasto uzvedību pie stūres.

Autovadītāju uzvedību uz ceļa ietekmējoši faktori

Daudzi veiktie pētījumi mēģina izskaidrot autovadītāju uzvedību, kas izraisa ceļu satiksmes negadījumus. Pēc vairāku pētnieku atziņām, agresīvu un bīstamu braukšanu var

sekmēt dažādi mainīgie, kā, piemēram, dzīves stils, situatīvs risks, vadītāja pieredzes trūkums, riska uzņemšanās, iemaņu trūkums, riska uztvere, alkohola lietošana (Chliaoutakis et al., 1999; Doherty et al., 1998; Finn & Bragg, 1986; Mayhew et al., 1986; Summala, 1987; Williams, 1994). Vairāki pētījumi cenšas noskaidrot konkrētu faktoru un psiholoģisko procesu saistību ar autovadīšanu. Kopumā pētījumi vērsti uz agresīvas un bīstamas autovadīšanas saistību noteikšanu ar autovadītāja vecumu un dzimumu, anonimitāti, sociāliem faktoriem, individualitāti, dzīves stilu, vadītāja attieksmi, vides faktoriem. Šajā darbā apskatīsim vairākus agresīvas un bīstamas autovadīšanas faktorus, kas visciešāk ir saistīti tieši ar seksuālo apmierinātību.

Tā Sumers (Sümer, 2003) norāda, ka personības faktori ietekmē autovadītāju braukšanas uzvedību un līdz ar to ceļu satiksmes negadījumu iespējamību. Vispārējā riska uzņemšanās ir saistīta ar tādām personības iezīmēm, kā saviļņojošu sajūtu meklēšana, agresivitāte, un sabiedriskums (Zuckerman & Kuhlman, 2000). Tā pat kā naidīgums un dusmas ietekmē agresīvu braukšanu dažādās situācijās, tā arī personas īpašības ir saistītas ar agresīvu autovadītāju reakciju, piemēram, apzinīgums, piekāpīgums, narcisms, un ekstraversija (Britt & Garrity, 2006). Līdzīgi pētījuma rezultāti norāda, ka tādas personības iezīmes, kā apzinīgums mazina ceļu satiksmes negadījumus, bet zems apzinīgums (neatkarība, atbildība, pašdisciplīna), ekstraversija un emocionāla nestabilitāte palielina negadījumu risku, īpaši, ja autovadītājs brauc stresa ietekmē (Sümer, Lajunen & Ozkan, 2005).

Dzimuma atšķirības liecina, ka vīriešiem fiziskās agresijas izpausmes ir augstākas salīdzinot ar sievietēm (Archer et al., 1995; Bettencourt & Miller, 1996). Vīrieši, salīdzinot ar sievietēm, uzrāda lielāku „konkurējošu” pieeju autovadīšanā, kā arī gatavību riskēt, neievērojot ceļu satiksmes noteikumus (Macmillan, 1975). Parkers ar kolēģiem (Parker et al., 2002) veiktajā pētījumā atklāja, ka vīrieši- autovadītāji reaģē daudz uzstājīgāk un agresīvāk salīdzinot ar sievietēm- autovadītājām, kad citi autovadītāji pārkāpa satiksmes noteikumus, kā arī tie atklāti izrādīja savu neapmierinātību un nepacietību. Līdzīgi Latvijā veiktā Ceļu satiksmes drošības direkcijas kampaņas “Ātrums. Nāvīgi viltīgs. Esi gudrāks!” (CSDD, 2009) ietvaros veiktā autovadītāju aptauja liecina, ka vīrieši- autovadītāji brauc ātrāk, salīdzinot ar sievietēm, un regulāri pārsniedz ātrumu, kā arī viņus daudz vairāk sadusmo citu satiksmes dalībnieku „tūļšanās”, savukārt sievietes- autovadītājas ceļu satiksmē ir disciplinētākas un krietni retāk pārkāpj atļauto braukšanas ātrumu, kā arī viņas ātrumu visbiežāk pārsniedz neapzināti, jo neseko līdz spidometra rādītājam vai ceļa zīmēm. Henesijs un Vīzentāls (Hennessy & Wiesenthal, 2001) norāda, ka sievietēm ir tendence izpaust vieglas formas agresiju braucot, kā, piemēram, signalizēšana un lamāšanās pie sevis, savukārt vīrieši tendēti izpaust lielākas formas agresiju, piemēram, verbālu un fizisku konfrontāciju. Depaskāls ar

autoriem (DePasquale et al., 2001) arī konstatēja sakarību starp agresijas rādītājiem un dzimumu, kur vīrieši ir vairāk tendēti uz agresīvu braukšanu, nekā sievietes. Tomēr Defenbahers ar autoriem (Deffenbacher et al., 2002) savos pētījumos konstatēja minimālas dzimumu atšķirības attiecībā uz agresīvu un bīstamu autovadīšanu. Kā arī pastāv pretējas liecības, ka dzimuma agresivitātes atšķirības neprognozē satiksmes pārkāpumus, tādējādi secinot, ka, neatkarīgi no dzimuma, "sievietes un vīrieši brauc kā dzīvo" (Van Rooy, Rotton, & Burns, 2006).

Vispārēja agresija un agresija vadot auto galvenokārt izvirzīta kā vīriešu dzimuma centrālās lomas elements. Vīriešu identifikācija ar tradicionālo vīrieša dzimuma stereotipu iezīmējas ar palielinātu izpratni par vīrišķību kā mačo personību. Jaunāki vīrieši autovadītāji, kas brauc ar jaudīgiem automobiļiem, un tie, kam piemīt mačo tipa personības iezīmes, vairāk uzrādīja agresīvu braukšanu. Bez tam, mačo tipa vīrieši piešķir lielāku nozīmi ātrumam un automašīnas modelim, mazāk drošības jautājumiem (Krahé & Fenske, 2002). Mačo orientācija atspoguļojas priekšstatā par vardarbību kā vienu no vīrišķības izpausmēm, bīstamību kā aizraujošu un seksualitātes priekšstatā- sievietes kā cilvēku seksuālo vēlmju objektu (Mosher & Sirkin, 1984). Džeksons un Grejs (Jackson & Gray, 1976) konstatēja, ka vīrieši autobraucēji parādīja riskantāku vadītāja aktivitāti, ja tiem blakus bija pasažieri, īpaši sievietes, nekā, ja brauca vieni. Tas netieši norāda, ka pastāv saistība starp autovadītāju uzvedību uz autoceļiem un dzimumu savstarpējo piesaisti.

Vairāki autori vērs uzmanību uz to, ka autovadītāju uzvedību uz ceļiem nosaka motivācijas un attieksmes faktori, kurus galvenokārt pārvalda atsevišķi individuāli, kulturāli un situatīvi faktori ārpus ceļu satiksmes un situācijām uz ceļa (Gregersen & Bjurulf, 1996; Møller, 2004; Rothengatter, 1997). Aplūkojot individualitāti un sociālo faktoru iespaidu uz autovadīšanu, var prognozēt bīstamas autovadīšanas saistību ar dzīves stilu, kas ietver cilvēka dzīvesveidu, intereses, aktivitātes, izvēles, sociālās grupas piederību. Tā, piemēram, gados jauni autovadītāji uztver autovadīšanu kā vienu no aktīva laika pavadīšanas iespējām brīvdienās (Sigurdardottir, 2000). Aplūkojot autovadītāju dzīves stila, nodarbošanās saistību ar agresīvu autovadīšanu, ir secināts, ka agresīvu autovadītāju vispārējs dzīvesveids raksturojas ar impulsivitāti, riskantu un agresīvu uzvedību (Beirness, 1996), kā arī visbiežāk ceļu satiksmes negadījumos iekļūva tie, kas piekopa augsta līmeņa riskantu dzīvesveidu, kā saviļņojuma un baudas meklēšana, lielīšanās (Gregersen & Berg, 1994). Islandiešu autori (Briem, Thordarson & Regnarsson, 2002) noteica vairākus psiholoģiskos faktorus, kas saistīti ar negadījumiem. Tā- agresija, nervozitāte, bažas, bezatbildība, saviļņojuma meklēšana un garlaicība saistās ar satiksmes noteikumu pārkāpšanu vai nelaimes gadījumu izraisīšanu. Citā pētījumā, autovadīšana uzrādījās kā noteikta psiholoģiska funkcija, kas ietekmē jaunu

autovadītāju paštēlu un identifikāciju, un saistās ar noteiktu statusu, kontroli un redzamības sajūtu. Turklāt rezultāti apliecināja, ka saistība starp dzīvesveidu un autovadītāju uzvedību ir noteikta ar subjektīvo uzvedības uz ceļa vērtības izpratni un tādējādi autovadīšanu ļoti ietekmē emocionālā un psiholoģiskā motivācija (Møller, 2004).

Kopumā var secināt, ka autovadītāju uzvedību uz ceļa neietekmē vienīgi braukšanas iemaņu rezultāts un pareizas autovadīšanas zināšanas, bet gan individuāli un sociāli faktori ārpus ceļu satiksmes un situācijām uz ceļa, kā sociālā vide, personība, dzimumatšķirības, dzīves stils, psiholoģiskā motivācija u.c., kas ietekmē motivāciju, izvēli un rīcību autovadīšanas laikā.

Autovadīšana un negatīvas emocijas

Pētījumi ir uzrādījuši saistību starp negatīvām emocijām, konkrēti- dusmām, un agresīvas autovadīšanas ekspresiju, kas ir nevajadzīga riska pamatā un noved pie potenciāli vairākām iespējam nokļūt ceļu satiksmes negadījumā. Pētījumi rāda, ka emocionālās reakcijas, piemēram, dusmas un bailes, piesaista cilvēka uzmanību (Frijda, 1986), tādējādi tās spēj ietekmēt autovadītāju modrību braucot. Džeims un Nāls (James & Nahl) uzskata, ka agresīva autovadīšana noris negatīvu emociju iespaidā, novedot pie uzvedības, kas autovadītāja pieņemto riska līmeni uzspiež pārējiem satiksmes dalībniekiem. Tas ir bīstami, jo paredz, ka otram piemīt tāds pats riska līmenis un viņš ir spējīgs to apstrādāt, un ka ikvienam ir tiesības palielināt risku citiem. Autori norāda, ka noteiktas emocijas norāda uz noteiktiem pārkāpumiem:

1. Nepacietība un neuzmanība, kā piemēram, braukšana pie sarkanā luksofora signāla, priekšrokas nedošana citam autovadītājam, ātruma pārsniegšana, distances neievērošana, haotiska bremzēšana un braukšanas uzsākšana gāzējot;

2. Cīņa par varu- attāluma samazināšana starp transportlīdzekļiem, ceļa bloķēšana, sekošana lai sodītu, pēkšņa bremzēšana lai atriebtos;

3 Paviršība un ceļu satiksmes dusmas- ātruma sacīkste ar automašīnām, autovadīšana dzērumā, braukšana lielā ātrumā, uzrukums autovadītājam.

Parkinsons (Parkinson, 2001) uzsvēra, ka tādas negatīvas emocijas kā dusmas biežāk tiek pārdzīvotas braucot pie stūres, nekā veicot citas dzīves aktivitātes, kas var novest pie kļūdīgiem spriedumiem par notiekošo uz ceļa. Zinātniski pierādījumi liecina, ka dusmas ir emocijas, ko cilvēkiem ir vismazākās iespējas kontrolēt. Saistība starp dusmās veiktiem kļūdīgiem spriedumiem un agresīvu autovadīšanu rosina cilvēku uzņemties nevajadzīgu risku, bīstami braukt un palielina risku nokļūt ceļu satiksmes negadījumā (Deffenbacher et al., 2002). Tā sasprindzinājums un neapmierinātība, ko cilvēks gūst ikdienā darba vietā, ir tiešā veidā saistīts ar izmaiņām agresīvā noskaņojumā, tādējādi novedot pie agresīvas

autovadīšanas. Cilvēki, kas piedzīvo augstu sasprindzinājumu darbā, uzrāda augstu vispārēju agresivitāti un paškontroles zudumu, un raksturojas ar tieksmi izpaust naidu autovadīšanas laikā (McLinton & Dollard, 2010). Tie autovadītāji, kas brauc ar lielāku ātrumu, uzrāda agresīvu autovadīšanu, kā arī tiecas izmantot braukšanu ar auto kā emocionālu izlādēšanās veidu (McKenna, 2005). Līdz ar to autovadīšana kā emocionāls dusmu izlādēšanas veids visbiežāk saistās ar tādu bīstamu autovadīšanu, kā ātruma pārsniegšana, ceļa šķērsošana citiem autovadītājiem un sekošana neatkarīgi no dzimuma, vecuma, autovadīšanas stāža, nobrauktiem kilometriem un dusmu līmeņa (Fuller et al., 2008). Tā kā cilvēka pašsajūta ikdienā un emocionālā labklājība ir cieši saistīta ar agresiju autovadīšanas laikā, tas var norādīt uz seksuālās apmierinātības saistību ar agresīvu autovadīšanu, tā kā emocionālā labsajūta ir seksuālās labsajūtas svarīga sastāvdaļa.

Kaut arī nav precīzu pētījumu par autovadītāju seksuālās apmierinātības saistību ar agresīvu un bīstamu autovadīšanu, tomēr, balstoties uz emociju ciešo saistību ar agresīvu un bīstamu autovadīšanu, var prognozēt agresīvas un bīstamas autovadīšanas saistību ar seksuālo apmierinātību. Tā pētījumā par saistību noteikšanu starp personības faktoriem un riskantu uzvedību atklājās vairākas vispārīgas saistības starp impulsivitāti, savijņojuma meklēšanu, agresiju un seksuālu uzvedību, kā arī riskantu uzvedību un agresīvu autovadīšanu (Zuckermann & Kuhlmann, 2000). Kā agresīva un bīstama autovadīšana ir cieši saistīta ar emocijām, tā seksuālā apmierinātība ir cieši saistīta ar cilvēka emocionālo stāvokli un to izpausmēm, kas, savukārt, var ietekmēt uztveres un informācijas apstrādi, kā arī gaidas un vēlamās darbības, līdz ar to tas var ietekmēt autovadītāju uzvedību un tādējādi palielināt nelaimes gadījumu risku (Mesken, Lajunen & Summala, 2002). Turklāt seksuālā neapmierinātība bieži rada seksuālās spriedzes pārnesšanu dažādās emocionālās formas, tostarp agresijā un bīstamā autovadīšanā.

Saistību starp autovadīšanu un seksuālo aktivitāti centās noskaidrot Ričens ar kolēģiem (Richens et al., 2000), kur autori balstījās uz Adams (Adams J. G. U.) un Vildes (Wilde G. J. S.) piedāvāto riska pārvaldības modeli- ikvienu personu apmierina zināms riska līmenis, kur tas tiecas līdzsvarot riskēšanas rezultātā iegūto atlīdzību ar uztvertajām briesmām. Adams pieņēma, ka autovadītājiem, kuri lieto drošības jostas braukšanas laikā, raksturīga ātruma pārsniegšana un nevērīga braukšana, kas saistīta ar auto jostu lietošanas iegūto drošības sajūtu. Šāds riska pārvaldības modelis attiecināms arī uz seksuālo aktivitāti, kur seksuālā aktivitāte un partneru izvēle atkarīga no uztvertās drošības sajūtas, ko sniedza prezervatīva lietošana. Autori norādīja, ka autovadītāju uzvedību uz ceļiem spēj mainīt autovadītāju individuālā riska uztvere ar atlīdzību sniedzošu drošu braukšanu vai sodot bīstamu

autovadīšanu, kur šāda pieeja „balva vai sods” ir grūti pielietojama cilvēku seksuālās uzvedības un veselības ietekmēšanai.

Ņemot vērā iepriekš minētos faktorus saistībā ar autovadītāju uzvedību uz ceļiem- sociālā vide, personība, dzimumatšķirības, dzīves stils, autovadīšanas ciešo saistību ar negatīvām emocijām, sasprindzinājumu, to izlādi, kā arī cilvēka seksuālās apmierinātības sastāvdaļām, kas paralēli iekļaujas indivīda seksuālās labsajūtas novērtējumā, ir iespējams prognozēt saistības starp agresīvu un bīstamu autovadīšanu, un seksuālo apmierinājumu.

Seksuālā apmierinātība

Mijiedarbība fizisku attiecību līmenī veido tiltu ne tikai starp divām personībām, bet arī starp ķermeni un psihi katram no viņiem, tādējādi ļaujot cilvēkiem atrisināt vai pārstrādāt vecas problēmas un frustrācijas. Veiksmīgs sekss rada gan reālu, gan simbolisku atjaunotni un papildījumu daudzām fiziskām un emocionālām vajadzībām, palīdz pārvarēt konfliktus un frustrējošas situācijas, sniedzot laiku pa laikam to, kas ir vajadzīgs un to, ko gribās, palīdz pārdzīvot labu un sliktu pieredzi. Neveiksmīgs sekss savukārt neapmierinātas vajadzības pārdzīvojumu. Līdz ar to jēdziens seksuālā apmierinātība kopumā galvenokārt tiek definēts kā indivīda apmierinātības vai laimes pakāpe ar savu attiecību seksuālo jomu. Tā ietver sevī baudu, taču salīdzināt tos savā starpā būtu tas pats, kas darīt kaut ko, kas radītu prieku vai izjust prieku (Simons, 1996).

Pastāv vairāki faktori, kas ir saistīti ar seksuālo apmierinātību. Davis ar kolēģiem (Davis et al., 2006) veiktajā pētījumā secina, ka seksuālā apmierinātība iekļauj fizisko un emocionālo apmierinājumu, un apmierinājumu ar kontroli. Fiziskā apmierinātība iekļauj fizisku vajadzību apmierināšanu- baudas un orgasma gūšanu dzimumakta laikā, kur liela nozīme ir savstarpējai komunikācijai un pat konfliktu risināšanas iemaņām, tai ir cieša saistība ar indivīda seksuālo veselību un veiktspēju. Savukārt kontrole nozīmē kur, kad un kādā veidā indivīds nolemj apmierināt šīs vajadzības caur seksu. Emocionālo apmierinātību tieši ietekmē seksuālās bažas un nedrošība, kā arī mīlestības sajūta, ko sniedz partneris un apmierinātība ar attiecībām kopumā. Papildus emocionālo apmierinātību ietekmē tas, kā partneris jūtas par sevi- bažas par sevi un savu dzimumdzīvi ir cieši saistītas ar atkārtotu apliecinājumu par partnera mīlestību caur seksu meklēšanu. Jo lielākas bažas, jo lielāks uztvertais attiecību apdraudējums, kā arī partnera seksuālā uzvedība raisa mazāku emocionālo gandarījumu un līdz ar to mazāku seksuālo apmierinātību. Ja partneri ir apmierināti ar savu intīmo dzīvi, tad tas veido fonu, uz kura pamata attīstās viņu attiecības arī citās sfērās. Šis fons labvēlīgi ietekmē viņu attiecības, arī seksā, kas savukārt ir atkarīgs no šīm attiecībām. Emociju nozīmi tāpat atspoguļo

viedoklis, ka seksuālā apmierinātība ir emocionāla atbilde, kas rodas no cilvēka subjektīvās pozitīvo un negatīvo seksuālās uzvedības dimensiju novērtējuma (Harvey, Wenzel & Sprecher, 2004). Seksuālās un emocionālās sfēru nesaraujamā saistība nozīmē, ka gan seksualitāte, gan draudzība, gan mīlestība, kuras tiek realizētas attiecībās, satur emocionālās pieķeršanās komponenti. Līdz ar to emociju spektrā, kas saistās ar seksuālo apmierinātību, ir daļa ļoti līdzīgu emociju.

Baijers (Byers, 2005) veiktajā pētījumā par Savstarpējo seksuālās apmierinātības apmaiņas modeli (The Interpersonal Exchange Model of Sexual Satisfaction) secināja, ka seksuālo apmierinātību ietekmē attiecību kvalitāte. Saskaņā ar šo pieņēmumu, partneru neatrisinātie konflikti, sajūtas, ka netiek mīlēts/a un emocionālā distance norādīja uz zemu seksuālo apmierinātību. Aplūkojot attiecību nozīmi seksuālajā apmierinātībā, ir konstatēts, ka pastāvīgās attiecībās esoši indivīdi uzradījuši daudz lielāku seksuālu un fizisku apmierinātību nekā indivīdi ar vienu vai vairākiem citiem partneriem pēdējo divpadsmit mēnešu laikā (Laumann et al., 1994; Haavio-Mannila & Kontula, 1997). Tāpat seksuālo apmierinātību iepriekšnosaka partneru savstarpējās komunikācijas kvalitāte, kur slikta savstarpēja komunikācija noved pie zemas seksuālas apmierinātības (Byers & Demmons, 1999). Komunikācija spēj vairot seksuālo uzbudinājumu, tai ir liela nozīme seksuālā akta ierosmei vai atteikumam, kā arī seksuālajā apmierinātībā (Sprecher & Mckinney, 1993). Pāri, kuriem ir atklātas un sirsnīgas sarunas par seksuālajām vēlmēm un gaidām, kopumā uzrāda lielāku seksuālo un emocionālo gandarījumu, mazāk seksuālas problēmas un grūtības (Hurlbert, 1991). Līdzīgi seksuālo apmierinātību lielā mērā nosaka abu partneru pašatklāsme, kur vīriešiem nozīmīga ir seksuālā pašatklāsme, savukārt sievietēm neseksuālā pašatklāsme, un kopējā izpratne par apbalvojumu sistēmu nekā seksuāli patīkamais vai nepatīkamais (MacNeil & Byers, 2009).

Aplūkojot dzimumatšķirības seksuālās apmierinātības novērtējumā, sievietes ar aktīvām un apmierinātām seksuālām attiecībām uzrāda lielāku emocionālo apmierinātību un apmierinātību ar partnerattiecībām, kas savukārt, potenciāli veicina subjektīvās veselības uzlabošanos (Rosen & Bachmann, 2008). Savukārt Olivera un Haida (Oliver & Hyde, 1993) meta analīze uzrādīja, ka kopumā seksuālās apmierinātības novērtējums neatšķiras vīriešiem un sievietēm, kamēr citi autori norāda, ka vīrieši uzrāda lielāku fizisku un emocionālu apmierinātību ar seksuālo dzīvi nekā sievietes, kā arī sievietes uzrāda lielāku apmierinātību. Taču kopumā var secināt, ka nepastāv būtiskas atšķirības dzimumam novērtējot seksuālo apmierinātību.

Seksualitāte ir cilvēka sociālās darbības virzītājspēks, kā mērķis ir panākt ne tikai seksuālu apmierinātību, bet arī sociālu un psiholoģisku stāvokli, kas pazīstams kā laime,

dzīves kvalitātes paaugstināšanās. Ir skaidrs, ka seksuālā apmierinātība nav iedomājama bez seksuālās aktivitātes, kā arī apmierinātības ar partneri, emocionālās apmierinātības un visas dzīves kopumā. Balstoties uz vairākās valstīs veiktajiem pētījumiem, pastāv vairāki pierādījumi par labklājības un seksuālās aktivitātes saistību no vienas puses un emocionālās labklājības, apmierinātību ar partneri un vispārēju dzīves kvalitāti no otras puses.

Seksuālā labklājība

Seksualitāte ir viens no noteicošajiem faktoriem cilvēka izziņas izpratnei par realitāti un tā ir saistīta ar cilvēka eksistences apstākļiem: sociālo vidi, dzīves apstākļiem, utt. Fizioloģiskie mehānismi, kas izraisa seksuālās reakcijas veidošanos un īstenošanos, ir ģenētiski priekšnosacīti, tajā pašā laikā tā ietver plašu pasākumu klāstu, piemēram, stratēģijas, lai atrastu vai piesaistītu partnerus, starppersonu mijiedarbību, fizisko vai emocionālo intimitāti, un seksuālo kontaktu. Līdzīgi vairāki autori uzsver, ka seksuālā aktivitāte ietver starppersonu, dziļi personisku (Cauffman & Steinberg, 1996; Michels, Kropp, Eyre, & Halpern-Felsher 2005), vides (Første & Haas, 2002), un garīgus faktoros (Meier, 2007; Ott, Pfeiffer, & Fortenberry, 2006). Cilvēka seksuālās uzvedības pašmērķis ir apmierinātības jeb labsajūtas gūšana, kur seksuālā labsajūta ir fizisko, emocionālo un socioloģisko faktoru līdzsvars. Seksuālā labsajūta ir būtiska daļa vispārējā cilvēka labsajūtā un veselībā-veselības aizsargāšanā, pārliecinātībā par sevi un jušanās laimīgam jeb kopumā apmierinātam ar savu dzīvi.

Ir tikai nedaudz pētījumi par seksuālo labklājību un līdzīgiem jautājumiem, ir vairāki pētījumi par laimi un šie novērtējumi parasti atbilst novērtējumiem par seksuālo apmierinātību. Laumans ar kolēģiem (Laumann et al., 2006), izmantojot globālā seksuālās attieksmes un uzvedības pētījuma datus (Global Study of Sexual Attitudes and Behaviors), raksturo un definē seksuālo labklājību kā cilvēka seksualitātes izziņas un emocionālo vērtējumu, kas nozīmē subjektīvās labklājības analogu, kurš ietver laimes sajūtu, mieru, apmierinātību ar dzīvi un piepildītības izjūtu. Kopumā seksuālā labklājība pētīta četros aspektos: emocionālais un fiziskais gandarījums seksuālās partnerattiecībās, apmierinātība ar seksuālo veselību / funkciju, un to, cik svarīgs ir sekss kā dzīves daļa kopumā. Rezultāti atklāj, ka seksuālā labklājība korelē ar kopējo laimi gan vīriešiem, gan sievietēm, kā arī augstu seksuālo labklājību prognozē fiziskā un garīgā veselība, seksuālā pieredze un attiecību konteksts. Gan vīriešiem, gan sievietēm nozīmīgas seksuālās apmierinātības sastāvdaļas ir seksuālo kontaktu biežums un ilga priekšspēle, negatīvi tika vērtēts vecums, pavājināta fiziskā spēja un smēķēšana.

Pētot saistību starp partneru ieņēmumiem, seksuālo sakaru biežumu, seksuālo apmierinātību un kopējo laimes izjūtu, tika atklāts, ka seksuālo sakaru biežums un seksuālā

apmierinātība ir cieši saistīts ar kopējās laimes izjūtu, kur dzimumsakaru biežuma pieaugums no vienas reizes mēnesī uz vienu reizi nedēļā būtu līdzvērtīgi 50000 \$ ieņēmumu pieaugumam katru gadu, turklāt seksuālā apmierinātība ir ciešāk saistīta ar kopīgo laimes izjūtu cilvēkiem ar augstāko izglītību (Blanchflower & Oswald, 2004). Citi autori norāda, ka seksuālā labklājība ir sociāls konstrukts, kur sociālie un psiholoģiskie faktori ir nozīmīgāki par dzimumakta laikā fizisko sniegumu (Loftus, Bancroft & Long, 2003). Autori savā pētījumā ir norādījuši, ka laba fiziskā veselība, bieži dzimumakti, indivīda subjektīvā atbilde seksa laikā, otra partnera izpratne un zināšanas par indivīda priekšroku seksuālajā dzīvē, kā arī abu partneru saderība seksuālajos uzskatos un aktivitātē prognozē augstāku seksuālo labklājību. Sievietes kā vissvarīgāko faktoru seksuālajā labklājībā minēja emocionālo tuvības sajūtu ar partneri, tad partnera apmierinātību ar abu seksuālo dzīvi, un iespēju brīvi apspriesties par abu seksuālo dzīvi un vēlmēm. Kā vismazāk nozīmīgs faktors seksuālajā labklājībā tika norādīts orgasms. Augstākam sociālajam slānim piederīgas sievietes uzrādīja augstāku apmierinātību ar seksuālo dzīvi, kā arī par nozīmīgu seksuālajā labklājībā minēja partnera fizisko veselību un seksuālo atraktivitāti, kamēr zemākam sociālam slānim piederošas sievietes uzrādīja mazāku apmierinātību ar seksuālo dzīvi un agri uzsāktu dzimumdzīvi.

Kopumā var minēt, ka seksuālo labklājību prognozē vairāki aspekti- fiziskā un garīgā veselība, seksuālā pieredze, attiecību konteksts un abu partneru saderība seksuālajos uzskatos, kā arī subjektīvā seksuālā labklājība korelēja ar kopējo laimi gan vīriešiem, gan sievietēm. Tas norāda uz seksuālās apmierinātības un seksuālās aktivitātes iespaidu uz cilvēku ikdienas dzīvi un laimes izjūtu par dzīvi kopumā.

Ņemot vērā, ka cilvēku seksuālā apmierinātība ir cieši saistīta ar cilvēka mērķiem un darbībām, var pieņemt, ka tas zināmā mērā prognozē agresīvu un bīstamu braukšanu. Darba mērķis ir noskaidrot, vai pastāv saistība starp autovadītāju seksuālo apmierinātību un agresīvu, kā arī bīstamu auto vadīšanu.

Pētījuma jautājums: Vai seksuālā apmierinātība prognozē agresīvu un bīstamu autovadīšanu?

Metode

Pētījuma dalībnieki

Pētījumā piedalījās 133 autovadītāji, 45,1% sieviešu un 54,9% vīriešu. Vidējais pētījuma dalībnieku vecums bija 28,8 gadi (SD= 6,56, no 18 līdz 57 gadiem).

Pētījuma instrumentārijs

Autovadītāju uzvedības aptauja (Drivers Behaviour Questionnaire, DBQ; Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990). Aptaujas adaptāciju latviešu valodā ir veikuši V. Reņģe un I. Austers (Austers & Reņģe, 2007). Aptauja sastāv no 29 ar dažādām braukšanas situācijām saistīti apgalvojumi, kuri veido trīs apakšskalas: pārkāpumi (10 apgalvojumi, piemēram, neievērot ātruma ierobežojumu, atstāt mašīnu neatļautā vietā utt.), kļūdas (9 apgalvojumi, piemēram, pirms manevra sākšanas nepaskatīties atpakaļskata spogulī, ignorēt ceļa zīmi „dodiet ceļu” utt.), nejaušības kļūdas (10 apgalvojumi, piemēram, kļūdas dēļ aizbraukt pa ierastu ceļu, krustojumā iebraukt nepareizajā joslā utt.), kur atbildes jānovērtē ballu sistēmā no 1 – nekad līdz 6 – gandrīz vienmēr. Aptaujas ticamības rādītāji Kronbaha alfas koeficienti skalām: pārkāpumi $\alpha=0,79$, kļūdas $\alpha=0,69$, nejaušības kļūdas $\alpha=0,70$.

Vadītāju dusmu ekspresijas aptauja (The Driving Anger Expression Inventory, DAX; Deffenbacher, Lynch, Oetting & Swaim, 2002). Aptauja sākotnējā versijā sastāv no 49 apgalvojumiem, lai noskaidrotu kā autovadītāji izpauž dusmas braucot, kuras adaptāciju latviešu valodā ir veikusi Jūlija Brokere (2009). Šī darba ietvaros aptauja tika saīsināta līdz 30 apgalvojumiem, kur aptaujas skalas: verbāli agresīva ekspresija (7 apgalvojumi, piemēram, kliegšana vai lamāšanās uz citiem autovadītājiem; ticamības rādītājs Kronbaha $\alpha=0,84$), personas fiziskās agresijas ekspresija (7 apgalvojumi, piemēram, žestu rādīšana vai fiziskā cīņa ar citu transportlīdzekļa vadītāju; ticamības rādītājs Kronbaha $\alpha=0,85$), transportlīdzekļa izmantošana dusmu izpausmei (7 apgalvojumi, piemēram, apžilbināšana, ceļa bloķēšana u.c.; ticamības rādītājs Kronbaha $\alpha=0,71$) un adaptīvi konstruktīva ekspresija (9 apgalvojumi, piemēram, galvenā uzmanība ir pievērsta drošai braukšanai; ticamības rādītājs Kronbaha $\alpha=0,71$). Atbildes jānovērtē „gandrīz nekad” līdz „ļoti bieži”. Aptaujas saīsinātās versijas skalu ticamības rādītāji uzrāda pietiekami augstu ticamību, tāpēc šajā pētījumā tika izmantota vadītāju dusmu ekspresijas aptaujas saīsinātā versija.

Seksuālās apmierinātības aptauja (Sexual Satisfaction Scale, SSS; Derogatis & Melisaratos, 1979; Young, Denny, Luquis, & Young, 1998) tika pielāgota no Derogatis seksuālās apmierinātības skalas (Derogatis Sexual Satisfaction Inventory; Derogatis & Melisaratos, 1979). Aptauja sastāv no 10 apgalvojumiem, lai noskaidrotu indivīda seksuālo apmierinātību (piemēram, mans partneris man ir seksuāli pievilcīgs, mani apmierina seksuālo aktivitāšu biežums ar partneri). Atbildes jānovērtē ballu sistēmā, kur 1 – pilnībā nepiekrītu līdz 5 – pilnībā piekrītu. Iespējamais kopējais rezultātu diapazons ir no 10-50, kur augstāks rādītājs atspoguļo augstāku seksuālo apmierinātību. Tika veikti trīs neatkarīgi aptaujas tulkojumi no angļu valodas latviešu valodā un no tiem izveidots aptaujas latviešu valodas variants. Aptauja uzrāda augstu ticamību, Kronbaha alfas koeficients ir 0,89.

Papildus respondenti tika lūgti norādīt, cik bieži pēdējo trīs gadu laikā viņi ir iekļuvuši ceļu satiksmes negadījumos, vidēji nobraukto kilometru skaitu gadā, autovadīšanas stāžu un demogrāfiskos datus (dzimums, vecums).

Procedūra

Tika izveidota aptaujas e-versija, uz kuru norādītā saite ievietota Latvijas auto cienītāju mājas lapās (www.calibra.lv; www.bmwpower.lv; www.motopower.lv), ko aizpildīja 130 respondenti, 3 respondenti aizpildīja aptaujas frontāli. Kopumā piedalījās 141 respondenti, kur 8 anketas bija aizpildītas nepilnīgi, un to dati netika ņemti vērā. Tika iegūti dati par autovadītāju seksuālās apmierinātības novērtējumu, kā arī vadītāju braukšanas uzvedību un vadītāju reakcijām uz dusmu izraisošām situācijām, respondentu demogrāfiskajiem datiem.

Datu apstrādei tika lietotas programmas EXCEL un SPSS 18.versija.

Rezultāti

Apkopojot iegūtos rezultātus, tika iegūti rādītāji autovadītāju seksuālās apmierinātības skalā, trīs braukšanas uzvedības skalās- pārkāpumi, kļūdas un nejaušības kļūdas, vadītāju agresīvās uzvedības uz ceļa skalās- verbāli agresīvā ekspresija, personas fiziskās agresijas ekspresija, transportlīdzekļa izmantošana dusmu izpausmei un adaptīvi konstruktīvā ekspresija, kā arī papildus demogrāfiskie dati. Lai noskaidrotu, vai seksuālā apmierinātība prognozē agresīvu un bīstamu autovadīšanu, tika veikta regresijas analīze. Aprakstošās un secinošās statistikas rādītāji seksuālās apmierinātības, braukšanas uzvedības skalām, papildus demogrāfiskajiem datiem un aptauju skalu iekšējās validitātes Kronbaha alfas rādītāji ir aplūkoti 1. tabulā.

Tā kā iegūtajos testos mainīgie ir mērīti intervālu skalā un datu empīriskais sadalījums neatbilst normālam sadalījumam, tika pielietots Manna-Vitnija tests, kura rezultāti parāda, ka pastāv statistiski nozīmīgas atšķirības fiziskās agresijas ($U(131)=1524, p=0,001$), transportlīdzekļa izmantošana dusmu izpausmei ($U(131)=1680, p=0,019$), pārkāpumu ($U(131)=1682, p=0,021$) un nejaušības kļūdu ($U(131)=1491, p=0,002$) rādītājos sieviešu un vīriešu izlasēs.

1. tabula. Seksuālās apmierinātības, braukšanas uzvedības, dusmu ekspresijas skalu un papildus iegūto datu aprakstošās un secinošās statistikas rādītāji, Kronbaha alfas koeficienti autovadītāju izlasē

	M (N=133)	SD (N=133)	Sievietes (N=60)		Vīrieši (N=73)		U tests	Kronbaha α
			M	SD	M	SD		
Seksuālā apmierinātība	40,19	7,31	39,93	7,35	40,40	7,31	2133	0,89
Adaptīvi konstruktīvā ekspresija	23,87	4,66	24,40	4,45	23,44	4,82	1952	0,71
Verbāli agresīvā ekspresija	14,53	4,50	15,22	5,16	13,97	3,82	1920,5	0,84
Fiziskās agresijas ekspresija	8,22	2,24	7,53	1,10	8,78	2,74	1524**	0,85
Transportlīdzekļa izmantošana dusmu izpausmei	9,70	2,60	9,00	1,76	10,27	3,01	1680*	0,71
Pārkāpumi	28,91	7,23	27,15	6,42	30,36	7,58	1682*	0,79
Kļūdas	15,52	4,18	16,38	4,97	14,80	3,26	1853,5	0,69
Nejaušības kļūdas	15,35	4,54	16,70	4,60	14,25	4,21	1491**	0,70
Autovadīšanas stāžs gados	8,24	5,76	7,49	4,72	8,86	6,47		
Gadā vidēji nobrauktie km	23435	33686	18675	45542	27346	18609		

* Kritērijs ir statistiski nozīmīgs pie $p < 0,05$

** Kritērijs ir statistiski nozīmīgs pie $p < 0,01$

Kopumā aptauju un to apakšskalu aprēķinātie iekšējās saskaņotības rādītāji uzrāda pietiekami augstu ticamību. Kronbaha alfas koeficienti seksuālās apmierinātības aptaujai ir 0,89, vadītāju dusmu ekspresijas aptaujas saīsinātās versijas apakšskalām: adaptīvi konstruktīvā ekspresija- 0,71; verbāli agresīvā ekspresija- 0,84; fiziskās agresijas ekspresija- 0,85; transportlīdzekļa izmantošana dusmu izpausmei- 0,71. Iepriekšminēto autoru adaptētās autovadītāju braukšanas uzvedības skalu iekšējās saskaņotības rādītāji ir no 0,69-0,79.

Tā kā datu empīriskais sadalījums neatbilst normālam sadalījumam, pirms regresijas analīzes tika veikta Spīrmena korelāciju analīze, kuras rezultāti aplūkoti 2. tabulā.

2. tabula. Spīrmena korelācijas koeficienti seksuālās apmierinātības, braukšanas uzvedības un dusmu ekspresijas rādītājiem autovadītāju izlasē (N=133)

	1	2	3	4	5	6	7
1. Seksuālā apmierinātība	-						
2. Adaptīvi konstruktīvā ekspresija	0,12	-					
3. Verbāli agresīvā ekspresija	-0,22*	-0,23**	-				
4. Fiziskās agresijas ekspresija	-0,06	-0,33**	0,42**	-			
5. Transportlīdzekļa izmantošana dusmu izpausmei	-0,07	-0,31**	0,40**	0,41**	-		
6. Pārkāpumi	-0,11	-0,20*	0,44**	0,37**	0,61**	-	
7. Kļūdas	-0,34**	-0,12	0,24**	0,10	0,24**	0,36**	-
8. Nejaušības kļūdas	-0,27**	-0,08	0,18*	-0,07	0,17	0,16	0,51**

** Korelācija ir statistiski nozīmīga pie $p < 0,01$ (divpusēja)

* Korelācija ir statistiski nozīmīga pie $p < 0,05$ (divpusēja)

Korelāciju koeficientu aprēķinu tabulā (skat.2.tabulu) var redzēt, ka seksuālās apmierinātības rādītājam ir statistiski nozīmīgas negatīvas korelācijas ar verbāli agresīvo ekspresiju (Spīrmena korelācijas koeficients $r = -0,22$, $p < 0,05$), braukšanas uzvedības kļūdām ($r = -0,34$, $p < 0,01$) un nejaušības kļūdām ($r = -0,27$, $p < 0,01$). Verbāli agresīvās ekspresijas rādītājs negatīvi statistiski korelē ar seksuālās apmierinātības un adaptīvi konstruktīvās ekspresijas rādītājiem, pozitīvi statistiski nozīmīgi korelē ar visu aptauju skalām. Savukārt aplūkojot autovadītāju braukšanas uzvedības saistību ar to dusmu izpausmi braucot, ir redzams, ka braukšanas uzvedības rādītājs pārkāpumi statistiski nozīmīgi pozitīvi korelē ar fiziskās ($r = 0,37$, $p < 0,01$) un verbālās ($r = 0,44$, $p < 0,01$) agresijas ekspresiju, kā arī transportlīdzekļa izmantošanu dusmu izpausmei ($r = 0,61$, $p < 0,01$), taču negatīvi korelē ar adaptīvi konstruktīvu ekspresiju ($r = -0,20$, $p < 0,05$). Tātad, jo biežāk autovadītāji pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus, jo vairāk savu negatīvo emociju izpausmei viņi izmanto mašīnu, kā arī verbālu un fizisku agresiju. Autovadītāju braukšanas uzvedības rādītājs kļūdas statistiski nozīmīgi pozitīvi korelē ar verbālās agresijas ekspresiju ($r = 0,24$, $p < 0,01$) un transportlīdzekļa izmantošanu dusmu izpausmei ($r = 0,24$, $p < 0,01$), savukārt nejaušības kļūdas statistiski nozīmīgi pozitīvi korelē ar verbālās agresijas ekspresiju ($r = 0,18$, $p < 0,05$), kas norāda, ka tie autovadītāji, kas pieļauj kļūdas braucot, ir tendēti izpaust dusmas verbāli vai izmantojot savu auto.

Atbildot uz pētījuma jautājumu, vai seksuālā apmierinātība prognozē agresīvu un bīstamu autovadīšanu, tika veikta regresiju analīze. Tā kā tieši verbāli agresīvās ekspresijas,

kļūdas un nejaušības kļūdas skalu rādītāji pašnovērtējuma aptaujās korelē ar seksuālo apmierinātību un ir saistīti ar agresīvu un bīstamu autovadīšanu, turpmāk no braukšanas uzvedības aptaujas un vadītāju dusmu ekspresijas aptaujas rādītājiem regresiju analīzē tika izmantoti tikai verbāli agresīvās ekspresijas rādītājs, kļūdas un nejaušības kļūdas skalas rādītāji (skat.3.tabulu).

3.tabula. Verbāli agresīvās ekspresijas, kļūdu un nejaušības kļūdu daudzfaktoru regresiju analīzes rezultāti autovadītāju izlasē (N=133)

	B	St.kļ.	β
1. analīze: Atkarīgais mainīgais- verbāli agresīvā ekspresija			
R ² =0,07; piel. R ² = 0,04; F(3,129)=3,03, p<0,05			
Dzimums	-1,46	0,78	-0,16
Vecums	-0,11	0,06	-0,16
Seksuālā apmierinātība	-0,10	0,05	-0,17*
2.analīze: Atkarīgais mainīgais- kļūdas			
R ² =0,14; piel. R ² = 0,12; F(3,129)=7,02, p<0,01			
Dzimums	-1,83	0,67	-0,22**
Vecums	-0,13	0,05	-0,21*
Seksuālā apmierinātība	-0,16	0,05	-0,28**
3.analīze: Atkarīgais mainīgais- nejaušības kļūdas			
R ² =0,12; piel. R ² = 0,10; F(3,129)=5,65, p<0,01			
Dzimums	-2,30	0,77	-0,25**
Vecums	0,04	0,06	0,65
Seksuālā apmierinātība	-0,12	0,05	-0,19*

* Kritērijs ir statistiski nozīmīgs pie p<0,05

** Kritērijs ir statistiski nozīmīgs pie p<0,01

Ņemot vērā dzimuma un vecuma ciešo saistību ar autovadītāju uzvedību uz ceļiem un braukšanas ieradumiem (skat., piemēram, Macmillan, 1975; Parker et al., 2002), kā papildus neatkarīgie mainīgie lielumi regresijas analīzē tika iekļauti dzimums un vecums. Pirmajā regresijas analīzē atkarīgā mainīgā lieluma izmaiņas nedaudz, taču statistiski nozīmīgi negatīvi prognozē seksuālā apmierinātība, kur kopumā visi trīs mainīgie izskaidro 7% (F=3,03; R²=0,07) atkarīgā mainīgā variācijas. Tas norāda uz to, ka tie autovadītāji, kuriem ir zemāka seksuālā apmierinātība, dusmu izpausmē braucot raksturīga verbāli agresīvā ekspresija neatkarīgi no dzimuma vai vecuma. Aplūkojot otro analīzi, var redzēt, ka bez seksuālās apmierinātības, demogrāfiskie dati statistiski nozīmīgi negatīvi prognozē atkarīgā mainīgā lieluma kļūdas, izskaidrojot 14% (F=7,02; R²=0,14) atkarīgā mainīgā variācijas, norādot, ka gados jauni autovadītāji, vairāk sievietes ar zemāku seksuālu apmierinātību uzrāda braukšanas uzvedības kļūdas. Savukārt trešajā regresijas analīzē redzams neatkarīgā mainīgā

lieluma vecums nozīmīguma mazināšanos, kur kopumā visi trīs neatkarīgie mainīgie atkarīgā mainīgā lieluma nejaušības kļūdas izmaiņas izskaidro 12% ($F=5,65$; $R^2=0,12$) atkarīgā mainīgā variācijas, kas attiecas vairāk uz sievietēm autovadītājām ar zemāku seksuālu apmierinātību. Kopumā seksuālā apmierinātība ir vissvarīgākais atkarīgā mainīgā lieluma izmaiņu prognozētājs, kur zemāka seksuālā apmierinātība prognozē verbāli agresīvās ekspresijas, braukšanas kļūdu un nejaušības kļūdu pieaugumu. Visi iepriekšminētie neatkarīgie mainīgie lielumi veido statistiski nozīmīgus modeļus no atkarīgā mainīgā kļūdas $F(3,129)=7,02$, $p<0,01$ un nejaušības kļūdas $F(3,129)=5,65$, $p<0,01$ lieluma izmaiņām, un nedaudz, taču statistiski nozīmīgi verbāli agresīvās ekspresijas $F(3,129)=3,03$, $p<0,05$ lieluma izmaiņām.

Darba ietvaros tika veikta papildus analīze, meklējot saistību starp autovadītāju vecumu, dzimumu, autovadīšanas stāžu, vidēji nobrauktajiem kilometriem gadā, negadījumu skaitu un agresīvu, kā arī bīstamu braukšanu (skat.4. tabulu).

4. tabula. Spīrmena korelācijas koeficienti demogrāfisko un papildus datu, braukšanas uzvedības un dusmu ekspresijas rādītājiem autovadītāju izlasē (N=133)

	Dzimums	Vecums	Autovadīšanas stāžs gados	Nobrauktie km gadā	Negadījumu skaits
Adaptīvi konstruktīvā ekspresija	-0,09	0,10	0,07	0,06	-0,12
Verbāli agresīvā ekspresija	-0,11	-0,08	-0,12	0,07	0,18
Fiziskās agresijas ekspresija	0,29**	-0,19*	-0,09	0,19*	0,32**
Transportlīdzekļa izmantošana dusmu izpausmei	0,20*	-0,15	-0,05	0,24**	0,21*
Pārkāpumi	0,20*	-0,15	-0,09	0,22*	0,18*
Kļūdas	-0,13	-0,17	-0,19*	-0,11	0,03
Nejausības kļūdas	-0,28**	0,14	0,01	-0,29**	-0,20*

** Korelācija ir statistiski nozīmīga pie $p < 0,01$ (divpusēja)

* Korelācija ir statistiski nozīmīga pie $p < 0,05$ (divpusēja)

Papildus iekļautie mainīgie dzimums statistiski nozīmīgi pozitīvi korelē ar fiziskās agresijas ekspresiju ($r = 0,29$, $p < 0,01$), transportlīdzekļa izmantošanu dusmu izpausmei ($r = 0,20$, $p < 0,05$) un pārkāpumu veikšanu braucot ($r = 0,20$, $p < 0,05$), kas vairāk attiecas uz vīriešiem, kā arī vērojama statistiski nozīmīga negatīva saistība ar nejaušības kļūdu rādītāju ($r = -0,28$, $p < 0,01$), kas savukārt vairāk attiecas uz sievietēm (dzimumatšķirību secinās statistikas rādītājus skat. 1.tabulā). Mainīgais negadījumu skaits statistiski nozīmīgi pozitīvi korelē ar fiziskās agresijas ekspresiju ($r = 0,32$, $p < 0,01$), transportlīdzekļa izmantošanu dusmu

izpaušmei ($r = 0,21$, $p < 0,05$) un pārkāpumu veikšanu braucot ($r = 0,18$, $p < 0,05$), kā arī nejaušības kļūdu rādītāju ($r = -0,20$, $p < 0,05$). Līdzīgi mainīgais vidēji nobraukto kilometru skaits gadā statistiski nozīmīgi pozitīvi korelē ar fiziskās agresijas ekspresiju ($r = 0,19$, $p < 0,05$), transportlīdzekļa izmantošanu dusmu izpaušmei ($r = 0,24$, $p < 0,01$) un pārkāpumu veikšanu braucot ($r = 0,22$, $p < 0,05$), kā arī nejaušības kļūdu rādītāju ($r = -0,29$, $p < 0,01$). Mainīgais vecums statistiski nozīmīgi negatīvi korelē ar fiziskās agresijas ekspresiju ($r = -0,19$, $p < 0,05$). Autovadīšanas stāžs statistiski nozīmīgi negatīvi korelē ar kļūdām braukšanas uzvedībā ($r = -0,19$, $p < 0,05$).

Kopumā korelāciju analīze norāda uz fiziskās agresijas, transportlīdzekļa izmantošanu dusmu izpaušmei un pārkāpumu veikšanu braucot saistību ar vīriešu dzimumu, lielāku negadījumu un nobraukto kilometru skaitu neatkarīgi no autovadīšanas stāža, kā arī statistiski nozīmīgu negatīvu saistību ar nejaušības kļūdām braucot, kas, savukārt, vairāk attiecas uz sievietēm. Tāpat, palielinoties autovadīšanas stāžam, autovadītāji mazāk pieļauj kļūdas braucot. Aplūkojot vecuma saistību ar autovadītāju uzvedību uz ceļiem, ir redzams, ka gados jaunāki vadītāji ir vairāk tendēti izmantot fizisko agresiju dusmu izpaušmei braucot.

Iztirzājums

Apkopojot iegūtos rezultātus, var secināt, ka seksuālajai apmierinātībai ir prognostiska validitāte attiecībā uz verbālu dusmu izpaušmi, izskaidrojot 6% no iespējamās agresīvās uzvedības neatkarīgi no dzimuma vai vecuma, taču seksuālā apmierinātība neprognozē autovadītāju agresīvu tiešo rīcību braucot. Papildus veiktā saistību analīze (skat.4. tabulu) norāda, ka dzimumam un vecumam nav statistiski nozīmīgas saistības ar verbāli agresīvo ekspresiju. Ņemot vērā, ka agresīvu braukšanu vairāk rosina emocionāli celoņi (Lawton et al., 1997b; Lajunen et al., 1998) un uzstādījumu, ka seksuālā apmierinātība ir emocionāla atbilde, kas rodas no cilvēka subjektīvās pozitīvo un negatīvo seksuālās uzvedības dimensiju novērtējuma (Harvey, Wenzel & Sprecher, 2004), var secināt, ka zemāka seksuālā apmierinātība bieži rada seksuālās spriedzes pārņemšanu dažādās emocionālās formas, kur, savukārt, negatīva emocionāla pieredze ir saistīta ar braukšanas laikā izjustām negatīvajām emocijām (Dula & Geller, 2000; Dula & Ballard, 2000), kas var ietekmēt uztveres un informācijas apstrādi, kā arī gaidas un vēlamās darbības, līdz ar to ietekmējot autovadītāju uzvedību un tādējādi palielinot nelaimes gadījumu risku (Mesken, Lajunen & Summala, 2002). Cilvēka seksuālās uzvedības pašmērķis ir apmierinātības jeb labsajūtas gūšana, kur seksuālā apmierinātība ir fizisko, emocionālo un socioloģisko faktoru līdzsvars. Jebkura izmaiņa ikdienas ritējumā izraisa lielāku vai mazāku frustrāciju, kad kāda cilvēkam svarīga

mērķa sasniegšanā tiek likti šķēršļi un notiekošais nesaskan ar indivīda gaidām, piemēram, ir problēmas darbā vai attiecībās, kas drīzāk provocē dusmas un emocionālu gatavību reaģēt agresīvi - verbāli vai fiziski. Līdz ar to sasprindzinājums un neapmierinātība ir tiešā veidā saistīti ar izmaiņām agresīvā noskaņojumā, kas Latvijā dzīvojošu autovadītāju uzvedībā izpaužas verbāli ekspresīvā agresijā- kliezot vai lamājoties uz citiem autovadītājiem.

Tā kā agresija braukšanas laikā ir cieši saistīta ar bīstamu autovadīšanu (Deffenbacher et al., 2000; Tasca, 2002) un emocionāla nestabilitāte palielina negadījumu risku, īpaši, ja autovadītājs brauc stresa ietekmē (Sümer, Lajunen & Ozkan, 2005), pētījuma rezultāti arī parāda, ka seksuālajai apmierinātībai ir prognostiska validitāte attiecībā uz bīstamu autovadīšanu, kur seksuālā apmierinātība kopā ar dzimumu un vecumu izskaidro 11-14% no bīstamas autovadīšanas, konkrēti- veicot kļūdas braucot, kas nesaskan ar iepriekšēju nodomu vai nejauši novirzoties no adekvāta rīcības nodoma. Tas saskan ar Džeimsa un Nāla (James & Nahl) uzskatu, ka nepacietība un neuzmanība noved pie bīstamas uzvedības uz ceļiem, tādējādi autovadītāja pieņemto riska līmeni uzspiežot pārējiem satiksmes dalībniekiem. Autori norāda, ka neuzmanība noved pie noteiktiem satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kā, piemēram, priekšrokas nedošana citam autovadītājam, haotiska bremzēšana un braukšanas uzsākšana gāzējot u.c. Šeit nozīmīgi, ka kļūdas rodas prasmju bāzes līmenī un attiecas uz uzvedību, kas tiek veikta vairāk vai mazāk automātiski (Reason et al., 1990), tādējādi seksuālā neapmierinātība vienlaikus ar demogrāfiskajiem datiem potenciāli palielina nelaiemes gadījumu risku. Turklāt autovadītāja kļūdaina rīcība braucot var provocēt kļūdainu citu cilvēku rīcības interpretāciju vai izprovocēt pret sevi nedraudzīgu attieksmi (Naataanen & Summala, 1976), kā rezultātā, savukārt, situatīvi traucējumi var radīt spēcīgu emocionālu reakciju (dusmas un agresiju) vai impulsīvu rīcību, papildus ņemot vērā seksuālā sasprindzinājuma un neapmierinātības klātesamību, un to tiešo saistību ar izmaiņām agresīvā noskaņojumā. Šādās situācijās papildus iepriekšminētam ir nozīme personības kognitīvajiem procesiem- spējām uztvert un saprast emocijas, emociju pašregulācijai un impulsu kontrolei, kas ietekmē sociālo mijiedarbību netiešā vai tiešā veidā, kā arī nekognitīvajām personības spējām, kā, piemēram, neatkarības izjūta un pašcieņa. No tā var secināt, ka ļoti būtiskas ir pašregulācijas spējas, kas ne tikai regulē emocijas, bet veido konstantu personības iezīmi, jo pašregulācijas spējas nav tikai situatīva reakcija uz provokatīvu situāciju. Tas saskan ar pētījumu, ka tādas personības iezīmes, kā apzinīgums un sapratne mazina ceļu satiksmes negadījumus, bet zems apzinīgums (neatkarība, atbildība, pašdisciplīna), ekstraversija un emocionāla nestabilitāte palielina negadījumu risku, īpaši, ja autovadītājs brauc stresa ietekmē (Sümer, Lajunen & Ozkan, 2005).

Regresijas analīzē redzams, ka seksuālā apmierinātība kopā ar dzimumu un vecumu prognozē kļūdas un nejaušības kļūdas braukšanas uzvedībā, kas attiecas uz gados jauniem vadītājiem ar sieviešu dzimuma īpatsvaru. Līdzīgi papildus veiktā analīze (skat.4. tabulu) norāda statistiski negatīvu saistību ar nejaušības kļūdām braukšanas uzvedībā un sieviešu dzimumu, kur papildus mazāks nobraukto kilometru skaits gadā saistīts ar nejaušības kļūdu pieaugumu. Sieviešu dzimuma saistību ar seksuālo neapmierinātību un kļūdu veikšanu braucot var aplūkot kontekstā ar Loisas pētījumu (Lois, 2001), ka sievietēm ir tendence raizēties par savām spējām kontrolēt emocijas, nonākot satraucošās situācijās, un tā kā konfrontēšanās var tikt interpretēta kā agresivitāte, kas, savukārt, jebkādā formā neatbilst sieviešu dzimumloma, tad tas var provocēt vainas sajūtu un vēlēšanos izvairīties no konfrontējošas uzvedības, tādējādi var pieņemt, ka sievietes seksuālās neapmierinātības gadījumā, vēloties izvairīties no konfrontējošas uzvedības, vairāk tendētas veikt kļūdas braucot vai nejauši novirzīties no adekvāta rīcības nodoma. Tāpat sieviešu dzimuma saistību ar kļūdu veikšanu braucot apstiprina Latvijā veiktās kampaņas “Ātrums. Nāvīgi viltīgs. Esi gudrāks!” (CSDD, 2009) autovadītāju aptaujas rezultāti, ka sievietes- autovadītājas ātrumu visbiežāk pārsniedz neapzināti, jo neseko līdz spidometra rādītājam vai ceļa zīmēm, kā arī Parkers (Parker et al., 1995) savā pētījumā norāda, ka kļūdas biežāk veic sievietes un tās nesamazinās līdz ar vecumu.

Gan dzimumatšķirību secinošās statistikas rezultāti (skat.1.tabulu), gan papildus veiktā analīze (skat.4. tabulu) apstiprina vispārēju pieņēmumu, ka vīriešiem, salīdzinot ar sievietēm, fiziskās agresijas rezultāts ir augstāks salīdzinot ar sievietēm (Archer et al., 1995; Bettencourt & Miller, 1996; Macmillan, 1975). Rezultāti norāda, ka Latvijā dzīvojošiem vīriešiem- autovadītājiem raksturīga fiziskās agresijas ekspresija un transportlīdzekļa izmantošana dusmu izpaušmei, kā arī gatavību riskēt, neievērojot ceļu satiksmes noteikumus, kas sakrīt ar iepriekšminētās Latvijā veiktās kampaņas “Ātrums. Nāvīgi viltīgs. Esi gudrāks!” (CSDD, 2009) autovadītāju aptaujas rezultātiem, ka vīrieši- autovadītāji brauc ātrāk, salīdzinot ar sievietēm, un regulāri pārsniedz ātrumu, kā arī viņus daudz vairāk sadusmo citu satiksmes dalībnieku „tūļšanās”. Turklāt rezultāti uzrāda, ka vīriešiem iespējamība iekļūt satiksmes negadījumos tiešā veidā saistīta ar lielāku nobraukto kilometru skaitu gadā, ko apliecina arī vairāku pētījuma rezultāti, ka personām, kas pavada ilgāku laiku uz ceļa, ir lielāks risks iekļūt ceļu satiksmes negadījumos (Sullman et al., 2002), kā arī veikt dažādus pārkāpumus un iegūt soda punktus (Wishart, Freeman & Davey, 2006). Interesanti, ka šajā gadījumā nozīmīgi ir tieši nobraukto kilometru skaits gadā, nevis autovadīšanas stāžs, kur rezultātos redzams, ka autovadīšanas stāžam ir negatīva statistiski nozīmīga korelācija tikai ar kļūdu veikšanu

braucot, secinot, ka, palielinoties autovadīšanas stāžam, autovadītāji mazāk pieļauj kļūdas braucot.

Pētījuma rezultāti arī parāda, ka fiziskās agresijas ekspresija negatīvi statistiski nozīmīgi korelē ar vecuma rādītāju, tādējādi secinot, ka gados jaunāki vadītāji ir vairāk tendēti izmantot fizisko agresiju dusmu izpausmei braucot. To varētu skaidrot ar vecuma grupas, kas ir visriskantākā (18-25 g.), īpatnībām, kad sakarā ar nopietnu izvēļu izdarīšanu un savu robežu nospraušanu un pašnoteikšanās procesu dzīvē vēl ir daudz neskaidrību, kas, neapšaubāmi provocē nemieru, nepārliecību par sevi, un šo iemeslu dēļ var tik konstatēta augstāka agresivitāte.

Kopumā pētījuma rezultāti vedina uz secinājumiem, ka seksuālā apmierinātība, vienlaikus ar demogrāfiskajiem rādītājiem, spēj prognozēt kļūdu un nejaušu kļūdu veikšanu autovadīšanas laikā, kā arī verbālu agresijas izpausmi - lamājosies un kliedzot uz citiem autovadītājiem, taču seksuālās neapmierinātības gadījumā autovadītāji nav tendēti apzināti, ar iepriekšēju nolūku veikt satiksmes noteikumu pārkāpumus vai izpaust dusmas ar atklātu konfrontējošu uzvedību. Taču, ņemot vērā kļūdu un nejaušības kļūdu nozīmīgo saistību ar ceļu satiksmes negadījumiem, var secināt, ka seksuālā apmierinātība, vienlaikus ar demogrāfiskajiem rādītājiem, spēj prognozēt satiksmes noteikumu pārkāpumus.

Līdz šim autorei nav izdevies atrast pētījumus par seksuālās apmierinātības saistību ar agresīvu un bīstamu autovadīšanu, šis ir pirmais pētījums par indivīda seksuālās jomas saistību ar agresīvu un bīstamu autovadīšanu, kas var palīdzēt ieviest lielāku skaidrību par vadītāju motivāciju, izvēli un rīcību autovadīšanas laikā. Ņemot vērā, ka seksuālā apmierinātība ir cieši saistīta ar attiecību kontekstu un kopējo laimes izjūtu, turpmāk varētu veikt padziļinātu izpēti, iekļaujot pāra savstarpējās komunikācijas un attiecību apmierinātības vērtējumu, lai iegūtu plašāku priekšstatu par seksuālo attiecību nozīmi autovadītāju braukšanas uzvedībā.

Analizējot pētījuma validitāti, jāmin, ka iegūtos rezultātus varēja iespaidot vadītāju sociāli vēlamu atbilžu sniegšana braukšanas uzvedības pašnovērtējumā, kā arī seksuālās apmierinātības novērtējumā, tā kā tā skar dziļi personiskus un garīgus faktoros. Turklāt šajā pētījumā piedalījās tikai latviski runājošie iedzīvotāji, tāpēc turpmāk pētījumos būtu jāiekļauj arī krieviski runājošie, tā kā Latvija ir multikulturāla valsts.

Izmantotās literatūras saraksts

- Austers, I., Reņģe, V. (2007). Counterproductive work behaviour is a better predictor of a risky driving than Agreeableness, gender, age or subjective driving risk evaluations. The 8th annual SPSP conference January 25-27, Memphis, Tennessee.
- Brokere, J. (2009). Vadītāja personības un automašīnai piedēvētās antropomorfiskās personības sakarība ar agresīvu autovadīšanu. Npublicēts maģistra darbs, Latvijas Universitātes PPF Psiholoģijas nodaļa, Rīga.
- Adams, J. G.U. (1985). *Risk and freedom: the record of road safety regulation*. Transport Publishing Projects, London.
- Archer, J., Kilpatrick, G. & Bramwell, R. (1995). Comparison of two aggression inventories. *Aggressive Behavior*, 21, 371-380.
- Arnett, J. J., Offer, D., & Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: 'State' and 'trait' factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57-63.
- Beirness, D. (1996). The relationship between lifestyle factors and collisions involving young drivers. In: Simpson, H.M. (ed.) *New to the road: reducing the risks for young motorists*. Los Angeles, California: UCLA.
- Bettencourt, B.A. & Miller, N. (1996). Gender differences in aggression as a function of provocation: A meta-analysis. *Psychological bulletin*, 19, 422-447.
- Blanchflower, D. & Oswald, A. (2004). Money, sex and happiness. *Scandinavian Journal of Economics*, 106, 393-415.
- Briem, V., Ragnarsson, A. & Thordarson, K. (2002). *Psychological factors in young drivers traffic accidents*. Retrieved April 22, 2007, from <http://luur.lub.lu.se>
- Britt, T.W. & Garrity, M. J. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. *British Journal of Social Psychology*, 45, 127-147.
- Byers, S. (2005). Relationship satisfaction and sexual satisfaction: A longitudinal study of individuals in long-term relationships. *The Journal of Sex Research*, 42, 113-118.
- Byers, S. & Demmons, S. (1999). Sexual satisfaction and sexual self disclosure within dating relationship. *The Journal of Sex Research*, 36, 180-189.
- Cauffman, E. & Steinberg, L. (1996). Interactive effects of menarcheal status and dating on dieting and disordered eating among adolescent girls. *Developmental Psychology*, 32, 631-6.
- Chliaoutakis, J., Darviri, C. & Demakakos, P. (1999). The impact of young drivers' life style on their road traffic accident risk in greater Athens area. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 771-780.

- CSDD. (2008). Ceļu satiksmes negadījumu skaits 2008.gada mēnešos. Iegūts 2009. gada 4. novembrī no <http://www.csdd.lv/?pageID=1205394584>.
- CSDD. (2009). CSDD aptauja: Katrs ceturtais autovadītājs regulāri pārsniedz atļauto braukšanas ātrumu . Iegūts 2009. gada 20. novembrī no www.csdd.lv/?pageID=1258451581.
- Davis, D., Shaver, P. R., Widman, K. F., Vernon, L. M., Follette, W. C. & Beitz, K. (2006). I can't get no satisfaction: Insecure attachment, inhibited sexual communication, and sexual dissatisfaction. *Personal Relationships*, 13, 465–483.
- Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Oetting, E.R. & Swaim, R.S., (2002). The driving anger expression inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40, 717–737.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driver anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83–91.
- Derogatis, L.R. & Mellisaratos, N. (1979). The DSFI: A multidimensional measure of sexual functioning. *Journal of Sex & Marital Therapy*, 5, 244-281.
- DePasquale, J. P., Geller, E. S., Clarke, S. W., & Littleton, L. C. (2001). Measuring road rage: Development of the propensity for angry driving scale. *Journal of Safety Research*, 32, 1–16.
- Doherty, S.T., Andrey, J.C. & MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day, and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 45–52.
- Dula, C.S., & Ballard, M.E. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33, 263-282.
- Dula, C.S., & Geller, E.S. (2002). *Development of an ambiguous self-report measure to assess driver risk*. Paper presented at the fall convention of the virginia psychological association, Richmond, VA., from <http://scholar.lib.vt.edu/theses/available>
- Finn, P.& Bragg, B.W.E. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 289–298.
- Forste, R.& Haas, D. W. (2002). The transition of adolescent males to first sexual intercourse: Anticipated or delayed? Perspectives on. *Sexual and Reproductive Health*, 34, 184-190.
- Frijda, N. H. (1986). *The emotions*. New York: Cambridge University Press.
- Fuller, R., Bates, H., Gormley, H., Hannigan, B., Stradling, S., Broughton, P., Kinnear, N., & O'Dolan, C. (2008). *The conditions for inappropriate high speed: a review of the*

research literature from 1995 to 2006. Road Safety Research Report 92, Department for Transport: London.

- Gregersen, N. P. & Bjurulf, P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis & Prevention*, 28, 229-241.
- Gregersen, N. P. & Berg, H. Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 26, 297-303.
- Harvey, J.H., Wenzel, A. & Sprecher, S. (2004). *The handbook of sexuality in close relationships*. Lawrence Erlbaum associates inc.
- Haavio-Mannila, E. & Kontula, O. (1997). What increases sexual satisfaction? *Archives of Sexual Behavior*, 26, 4.
- Hennessy, D.A. & Wiesenthal, D. L. (2001). Gender, driver aggression, and driver violence: an applied evaluation. *Sex Roles*, 44, 11-12.
- Hennessy, D.A. & Wiesenthal, D.L. (2002). Aggression, violence, and vengeance among male and female drivers. *Transportation Quarterly*, 56, 65–75.
- Hurlbert, D. F. (1991). The role of assertiveness in female sexuality: A comparative study between sexually assertive and sexually nonassertive women. *Journal of Sex & Marital Therapy*, 17, 183-190.
- Hooggan, B. L. & Dollard, M. F. (2007). Effort-reward imbalance at work and driving anger in an Australian community sample : Is there a link between work stress and road rage? *Accident Analysis and Prevention*, 39, 1286-1295.
- Jackson, T.T. & Gray, M. (1976). Field study of risk-taking behavior of automobile drivers. *Perceptual and Motor Skills*, 43, 471–474.
- James, L. & Nahl, D. *Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving*. Retrieved December 2, 2009, from <http://DrDriving.org>
- Krahé, B. & Fenske, I. (2002) Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car. *Aggressive Behavior*, 28, 21–29.
- Lajunen, T., Parker, D., & Stradling, S. G. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transportation Research*, 1, 107–121.
- Laumann, E.O., Gagnon, J.H., Michael, R.T., & Michaels, S. (1994). *The social organization of sexuality. Sexual practices in the united states*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Laumann, E. O., Paik, A., Glasser, D.B., Kang, J.H., Wang, T., Levinson, B., Moreira, E.D., Nicolosi, A. & Gingell, C. (2006). A Cross-national study of subjective sexual well-

- being among older women and men: Findings from the global study of sexual attitudes and behaviors. *Archives of Sexual Behavior*, 35, 145–161.
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R. & Stradling, S. G. (1997b). The role of affect in predicting social behaviours: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258 - 1276.
- Liu, B. S. & Lee, Y. H. (2005). Effects of car-phone use and aggressive disposition during critical driving maneuvers. *Traffic Psychology and Behaviour*, 8, 369–382.
- Loftus, J., Bancroft, J. & Long, J. (2003). *The social construction of sexual well-being*. Paper presented at the annual meeting of the American Sociological Association, Atlanta, Hilton Hotel, Aug 16, 2003, from <http://www.allacademic.com/>
- Lois, J. (2001) Managing emotions, intimacy, and relationships in a volunteer search and rescue group. *Journal of Contemporary Ethnography*, 30, 131-179.
- Macmillan, J. (1975). *Deviant drivers*. Westmead, UK: Saxon House.
- MacNeil, E. S. & Byers, S. (2009). Role of sexual self-disclosure in the sexual satisfaction of long-term heterosexual couples. *Journal of Sex Research*, 46, 3–14.
- Mayhew, D.R., Donelsen, A.C., Beirness, D.C. & Simpson, H.M. (1986). Youth, alcohol, and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 273–287.
- McKenna, F. P. (2005). What shall we do about speeding – education? *Traffic and Transport Psychology*, 521–528.
- McLinton, S. S. & Dollard, M. F. (2010). Work stress and driving anger in Japan. *Accident Analysis & Prevention*, 42, 174-181.
- Meier, A. M. (2007). Adolescent first sex and subsequent mental health. *American Journal of Sociology*, 112, 1811-1847.
- Mesken, J., Lajunen, T. & Summala, H. (2002), Interpersonal violations, speeding violations and their relation to accident involvement in Finland, *Ergonomics*, 45, 469 - 483.
- Michels, T. M., Kropp, R. Y., Eyre, S. L., & Halpern-Felsher, B. L. (2005). Initiating sexual experiences: How do young adolescents make decisions regarding early sexual activity. *Journal of Research on Adolescence*, 15, 583-607.
- Miller, R. S., Perlman, D., & Brehm, S. S. (2007). *Intimate Relationships*. Toronto (4th ed.), ON: McGraw-Hill.
- Møller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 1081-1088.
- Mosher, D.L. & Sirkin, M. (1984). Measuring a macho personality constellation. *Journal of Research on Personality*, 18,150–163.

- Naataanen, R. & Summala, H. (1976). *Road-user behaviour and traffic accidents*. Amsterdam and New York: North-Holland/ American Elsevier.
- Oliver, M. B. & Hyde, J. S. (1993). Gender differences in sexuality: A meta-analysis. *Psychological bulletin*, 114, 29–51.
- Ott, M. A., Pfeiffer, E. J. & Fortenberry, J. D. (2006). Perceptions of sexual abstinence among high-risk early. *Journal of Adolescent Health*, 39, 192-198.
- Ozkan, T. & Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31, 547–558.
- Parker, D., Lajunen, T. & Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 229-235.
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. R. & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38, 1036 ± 1048.
- Parkinson, B. (2001). Anger on and off the road. *British Journal of Psychology*, 92, 507–526.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Richens, J., Imrie, J. & Copas, A. (2000). Condoms and seat belts: The parallels and the lessons. *The Lancet*, 355.
- Rosen, R.C. & Bachmann, G.A. (2008). Sexual well-being, happiness, and satisfaction, in women: The case for a new conceptual paradigm. *Journal of Sex & Marital Therapy*, 34, 291–297.
- Rothengatter, J. A. (1997). Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: An International Review*, 46, 223-234.
- Sigurdardottir, S. B. (2009). *Exploring the lifestyle factors influencing young males driving style: A comparative study of Danish and Icelandic sample*. Technical University of Denmark, August, from <http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files>
- Simon, W. (1996). *Postmodern sexualities*. Routledge 2000,138.
- Snell, W. E. (1998). Sexual relationship scale (SRS). *Handbook of sexuality-related measures* (pp. 509-511). Thousand Oaks, Calif.: Sage Publ.
- Sprecher, S., & McKinney, K. (1993). *Sexuality*. Sage: Newbury Park.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model. *Accident Analysis & Prevention*, 35, 949.
- Sümer, N., Lajunen, T., & Ozkan, T. (2005). Big Five personality traits as the distal predictors of road accident involvement. In Underwood (E.d), *Traffic and transportation psychology. Theory and application* (pp.215-227). Amsterdam: Elsevier.

- Sullman, M.J., Meadows, M., & Pajo, K.B. (2002). Aberrant driving behaviours amongst New Zealand truck drivers. *Transportation Research*, 5, 217- 232.
- Summala, H. (1987). Young driver accidents: Risk taking and failure of skills? *Alcohol, Drugs and Driving*, 3, 79-91.
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research. Aggressive driving issues conference*. Retrieved October 17, 2008 from <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf>.
- Toussaint, L. & Friedman, E.P. (2008). Forgiveness, gratitude, and well-being: The mediating role of affect and beliefs. *Happiness Studies*, 10, 635–654.
- Underwood, G., Chapman, P., Wright, S., & Crundall, D. (1999). Anger while driving *Transportation Research*, 2, 55–68.
- Van Rooy, D. L., Rotton, J. & Burns, T. M. (2006). Convergent, discriminant, and predictive validity of aggressive driving inventories: They drive as they live. *Aggressive Behavior*, 32, 89–98.
- Wilde, G. J. S. (1994). *Target risk*. PDE Publications and Castor & Columba, Toronto.
- Williams, A.F. (1994). Youthful drivers and motor vehicle crash risk. *Alcohol, Drugs and Driving*, 10,85–92.
- Wishart, D., Freeman, J., & Davey, J. (2006). Utilising the driver behaviour questionnaire in an organisational fleet setting: Are modifications required. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 17, 31-38.
- Young, M., Denny, G., Luquis, R., & Young, T. (1998). Correlates of sexual satisfaction in marriage. *The Canadian Journal of Human Sexuality*, 7, 115-127.
- Zuckerman, M. & Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68, 999-1029.

Pielikums

1. Pielikums *Pētījuma shēma*

