

ISSN 1392-3137. TILTAI, 2013, 4

LIETUVOS NEFORMALIOJO UGDYMO PROGRAMŲ TOBULINIMO SVARBA, MAŽINANT VAIRUOTI BESIMOKANČIŲJŲ RIZIKINGĄ ELGSENĄ KELYJE

Renata Arlauskienė, Auksė Endriulaitienė

Vytauto Didžiojo universitetas

Anotacija

Straipsnyje nagrinėjamos įvairių šalių mokslininkų neformaliojo ugdymo programų, skirtų vairuoti besimokančiųjų mokymui, tobulinimo rekomendacijos ir jų pritaikymo Lietuvoje galimybės. Straipsnio autoriai atkreipia dėmesį, kad norint sumažinti rizikingą elgseną Lietuvos keliuose, nepakanka griežtinti kelių eismo įstatymus, didinti baudas ar mokyti būsimus vairuotojus tik tiek, kiek pakanka išlaikyti vairavimo teorinį bei praktinį egzaminus. Reikia peržiūrėti ir patobulinti besimokančiųjų vairuoti neformaliojo ugdymo programų turinį, pobūdį ir formą Lietuvoje, papildyti naujais mokymais, konsultacijomis.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: vairuotojų neformaliojo ugdymo programa, besimokantis vairuotojas, rizikingas elgesys.

Abstract

Application possibilities in Lithuania regarding non-formal education programmes for driver training created by the scientists from various countries, and recommendations for their improvement, are analysed in the article. To reduce risky behaviour on Lithuanian roads, the authors of the article note that it is not enough to tighten road traffic laws, increase fines or train and test the future drivers within the limits of theoretical and practical driving knowledge. It is necessary to review and improve the content, nature, and form of non-formal education programmes for the learner drivers in Lithuania, and to supplement those programmes with new methods of training and guidance.

KEY WORDS: driver informal education program, learner driver, risky behaviour.

Įvadas

Vairavimas yra elgesys, kurio mokomasi vairavimo mokyklose. Realybė tokia, kad dauguma eismo įvykių įvyksta dėl vairuotojų (ypač jaunų) kaltės. Kaip teigia M. Dhimi, D. Mandel, R. Garcia-Retamero (2011), jauni žmonės supranta rizikingos elgsenos kainą (neigiamas poveikis sveikatai, saugumui ir gerovei), bet vis tiek rizikuoja.

Lietuva yra ta valstybė, kuri nepatenka į saugiausių valstybių dešimtuką pagal keliuose žuvusių žmonių skaičių (2007 m. pagal keliuose žuvusių žmonių skaičių Lietuva Europoje pirmavo). 2008–2011 metais situacija šiek tiek pagerėjo, tačiau 2012 m. Lietuvos keliuose jau užregistruota 2014 kelių eismo įvykių, kurių metu žuvo 301 žmogus, t. y. 5 eismo dalyviais daugiau negu 2011 m. (Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos, 2013). Daugelio mokslininkų nuomone (Valiūnas, Pečeliūnas, Nagurnas, Žuraulis, Kemzūraitė,

Subačius, Lazauskas, 2011), siekiant sumažinti eismo įvykius, kurie kyla dėl žmogaus veiksmų, būtina tobulinti vairuotojų mokymą. Deja, Lietuvos vairavimo mokyklose būsimi vairuotojai paprastai mokomi tiek, kiek pakanka išlaikyti egzaminą, o ne saugaus dalyvavimo kelyje (Valiūnas ir kt., 2011). Užsienio mokslininkai (Cestac, Paran, Delhomme, 2011) taip pat pripažįsta, nors besimokantieji vairuoti yra prioritetinė grupė eismo įvykių prevencijoje, trūksta tyrimų, kuriuose jie dalyvautų. Kaip rodo užsienio mokslininkų atlikti negausūs tyrimai (Arthur, Doverspike, 2001; Simons-Monton, Hartos, Leaf, 2002; Masten, Chapman, 2004; Elliott ir Armitage, 2006, Simons-Morton ir kt., 2006; Carney, Mc.Gehee, Lee, Reyes, Raby, 2010), būsimų vairuotojų mokymo programos reikia keisti arba kurti naujas, kurios padėtų keisti jų elgesį ir taip mažinti avarių keliuose skaičių.

Šiuo metu Lietuvoje bandoma motyvuoti tų motorinių transporto priemonių vairuotojų elgesio pokyčius, kurie nuolat pažeidžia Kelių eismo taisyklių reikalavimus ir už tai yra nubausti administracine tvarka, įskaitant vairavimo teisės atėmimą. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (Žin., 2007, Nr. 128-5213) įpareigoja šiuos vairuotojus papildomai mokytis. Baigusiesiems mokymo programą (kurią sudaro 2 val. paskaita apie rizikingo vairavimo padarinius; 1 val. eismo įvykio analizė su psichologu; reakcijos patikrinimas), išduodamas pažymėjimas, suteikiantis galimybę susigrąžinti teisę vairuoti motorines transporto priemones.

Kadangi Lietuvos saugaus eismo politikos kūrėjai didžiausią dėmesį skiria kelių eismo įstatymams, baudoms ir t. t., šiame darbe formuluojamas problemiškas klausimas, kaip, remiantis užsienio šalių gerąja patirtimi, patobulinti Lietuvos neformaliojo ugdymo programas, kai vairuotojai dar tik mokomi vairuoti ir nėra pažeidę Kelių eismo taisyklių reikalavimų.

Tema Lietuvos mokslo kontekste plačiai neanalizuota. Kaip rodo Lietuvos kelių eismo įvykių statistika, kelių eismo įstatymų griežtinimo ir baudų didinimo efektyvumas po tam tikro laiko mažėja, todėl reikia ieškoti naujų saugaus eismo gerinimo galimybių, kad mažėtų vairuoti besimokančiųjų rizikinga elgsena kelyje.

Šio straipsnio tikslas – aptarti neformaliojo ugdymo programą, kurios padėtų mažinti besimokančiųjų vairuoti rizikingą elgseną kelyje, tobulinimo galimybes Lietuvoje, remiantis tarptautine patirtimi.

1. Besimokančiųjų vairuoti psichosocialiniai ypatumai, lemiantys rizikingą elgesį kelyje, gavus vairuotojo pažymėjimą

Transportas tapo masiškai prieinamas ir įperkamas – tai vienas esminių palankių jaunimo judrumo bruožų. Tačiau reikia atkreipti dėmesį, kad besimokančio

jaunimo siekis išmokyti vairuoti susijęs ne tik su galimybe judėti, bet ir su kitais tikslais, kurie būdingi jų psichosocialinio išsivystymo stadijai.

Nagrinėjant psichosocialinius ypatumus, kurie daro įtaką rizikingam elgesiui kelyje, reikia pažymėti K. Wong (2005) išskirtas tris subjektyviai suvokiamas jaunuolių teigiamo vairavimo rezultato formas: a) fizinė forma – maloni sensorinė patirtis ir fizinis malonumas; b) socialinė forma – socialinis, finansinis pripažinimas, suteikiantis statusą ir valdžią (pvz., nepriklausomybė nuo tėvų, valdžios įspūdžio darymas draugams); c) savęs vertinimo forma – pasitenkinimas, pasididžiavimas, savivertė (pvz., savigarbos palaikymas, kai draugai gėrasi virtuozišku vairavimu) (Taubman-Ben-Ari, Findler, 2003). Šiuos psichosocialinius ypatumus patvirtina ir M. Dhami, D. Mandel, R. Garcia-Retamero (2011) atliktas tyrimas, kuriame dalyvavo Kanados ir Ispanijos jaunimas. Šešiolikmečiai ir universiteto studentai pateikė teigiamų vairavimo išgėrus rezultatų: patogumas, kontrolė, nepageidautinų pasekmių vengimas ir susijaudinimo siekis. Matyti, kad privalumai yra asmeniškai ir turi egoistinių motyvų. Jaunuolio sprendimas priklausytų nuo to, jis linkęs daugiau išvelgti galimą rizikingo vairavimo naudą ar galimus nuostolius. Pvz., lošiant noras išlošti viršija pralošimo baimę, nepaisant objektyvių galimos naudos ir praradimo tikimybių.

K. Rumar (1988) ir B. Jonah (1990) teigimu, jaunų žmonių asmeninės rizikos suvokimo lygis labai žemas, nes jie mano, kad kontroliuoja eismo situacijas ir jaučiasi saugūs (nesuvokia autoįvykių tikimybės ar neigiamų tokių veiksmų pasekmių sunkumo). Todėl dažnai jaunuoliai nėra motyvuoti laikytis nustatytų taisyklių. Jie, pasak R. Ho ir R. Gee (2008), darydami eismo taisyklių pažeidimus, tikisi mažiau neigiamų pasekmių ir tokius pažeidimus suvokia, kaip socialiai priimtinus (pvz., nepagarba kelių eismo įstatymams).

Kitas svarbus psichosocialinis ypatumas yra kultūrinė pasaulėžiūra. Gebėjimas meistriškai vairuoti Vakarų šalyse yra dalis to, kas laikoma vyriškumu (Taubman-Ben-Ari, Findler, 2003). Be to, rizikos mastas priklauso ir nuo socialinio apsi-saugojimo (Choi, Adams, Mezuk, 2011). Kolektyvinėje visuomenėje (Lietuva priklauso šiai visuomenei), palyginus su individualistine, labiau tikėtina, kad žmonės, kurie patirs rizikingo vairavimo neigiamas pasekmes, gaus palaikymą arba pagalbą iš artimųjų. Atitinkamai žmonės suvokia mažiau rizikuojantys, nes kitų teikiama pagalba mažina potencialias neigiamas pasekmes.

Šie pastebėjimai sudaro prielaidas atkreipti dėmesį į besimokančių vairuotojų neformaliojo ugdymo programas (mokymo turinį, formą, pobūdį, trukmę) ir tobulinti prevencines prognozes, kurių dėmesio centre yra pavojingo elgesio padariniai.

2. Besimokančiųjų vairuoti neformaliojo ugdymo programos turinys

S. Tavafian, T. Aghamolaei, D. Gregory, A. Madani (2011) nuomone, vairavimo efektyvumą galima būtų pagerinti gerai apsvarsčius besimokančiųjų vairuoti mokymo turinį, nustatant konkrečius veiksnius, kurie skatina rizikingą elgesį, ir akcentuojant tuos įgūdžius, kurie susiję su autoįvykiais (Mayhew, Simpson, 2002).

Pastaruoju metu vis daugiau tiek užsienio (Ellwanger, 2007), tiek Lietuvos tyrėjų (Valiūnas ir kt., 2011) prabyla apie tai, kad saugaus eismo politikos kūrėjai turėtų gerai apsvarstyti jaunų vairuotojų psichologiją. Mokslininkų J. Arthur ir D. Doverspike (2001) nuomone, *psichologijos dalykas* galėtų būti įtrauktas į besimokančiųjų vairuoti mokymo programas.

Lietuvoje transporto priemonių vairuotojų pirminio mokymo kursų turinyje (Žin., 2010, Nr. 99-5151) yra viena potėmė, susijusi su psichologijos dalyku: „Vairuotojo psichinės ir fiziologinės savybės, patikimumas; vairuotojo asmeninės savybės, jų įtaka saugiam transporto priemonės valdymui.“ Vairavimo teorijos mokymo kurso trukmė – 40 akademinė valandų. Būsiami vairuotojai per šias valandas turi išnagrinėti 3 temas, kurias sudaro 67 potėmės. Nesunku apskaičiuoti, kad psichologijos temai maksimaliai galima skirti tik apie 30 min. (Žin., 2010, Nr. 99-5151). Kaip rodo planuojamo elgesio teorija, psichologijos kursas „Požiūrio, įsitikinimų, vertybių formavimas“ vairavimo mokyklose būtų svarbus dalykas, nes požiūris ir subjektyvios normos yra lemiami elgesio veiksniai (Tavafian ir kt., 2011).

B. Jonah (1990) nuomone, jauniems vairuotojams mokyti reikia kurti programas, bendradarbiaujant su medicinos įstaigomis. Lietuvoje transporto priemonių vairuotojai privalo išklausti pirmosios medicinos pagalbos kursą. Tačiau užsienio mokslininkų (Taubman-Ben-Ari, Findler, 2003) nuomone, be šio kurso, būsiami vairuotojai galėtų lankyti ligoninės palatas, kur guli sužalojimus patyrę rizikingai vairavę vairuotojai. Taip pat medicinos personalas (traumatologai) galėtų pasidalinti savo darbo patirtimi apie rizikingo vairavimo padarinius. Tai paskatintų geriau suvokti rizikingo vairavimo padarinius. Medikai jaunimui yra didesnis autoritetas ir, tikėtina, šios žinios padėtų keisti požiūrį, nes teorinis mirties baimės išaiškinimas ne visada gali būti tinkamas būdas keisti pavojingą požiūrį į vairavimą.

Straipsnio autorių nuomone, toks bendradarbiavimas gali išsklaidyti mitą apie rizikingo vairavimo privalumus ir pakeisti jaunimo supratimą apie vairavimą.

3. Besimokančiųjų vairuoti neformaliojo ugdymo programos pobūdis

Kai kurie mokslininkai atkreipia dėmesį į tikslingą *psichologijos testų* taikymą besimokantiems vairuotojams. K. Rumar (1988) nuomone, nelengva sukurti

tinkamą psichologijos testą, kuris padėtų suprasti ir paaiškinti kiekvieno vairuotojo individualų elgesį, nes besimokantys vairuoti skirtingai mąsto, turi skirtingą gyvenimišką patirtį, užima skirtingą socialinį ir šeiminių statusą, skiriasi ir jų kompetencijos lygis, finansinė padėtis, amžius, kultūra. Mokslinėje literatūroje galima atrasti rekomendacijų, kokio pobūdžio testų reikėtų besimokantiems vairuotojams. Mokslininkai R. Ho ir R. Gee (2008) siūlo prieš pradėdant vairavimo mokymus testuoti klausytojus pagal Pavojingo vairavimo skalę ir taip nustatyti didelės rizikos vairuotojų grupes.

Kiti mokslininkai (Arthur, Doverspike, 2001) rekomenduoja testuoti vairuotojų asmenybės savybes, ypač sąžiningumą. Tyrimo rezultatai JAV Midwesterno universitete (dalyvavo licencijuoti vairuotojai, kurių vidutinis amžius – 23 m.) parodė reikšmingą atvirkštinį ryšį tarp sąžiningumo ir eismo įvykio. Asmenų, kurie save įvertino kaip sąžiningus, atsakingus, tikimybė patekti į autoįvykį buvo mažesnė nei tų, kurie save įvertino kaip mažiau atsakingus ir sąžiningus. Sąžiningi asmenys labiau laikosi socialinių įsipareigojimo normų. Kaip teigia autoriai (Arthur, Doverspike, 2001), testą vairuotojai gali klastoti, tačiau tai nesumažina jo teisėtumo. Klastojimo patikrinimas galėtų būti įtrauktas į testą. Atlikus minėtus testus, būtų galima konkrečiai rizikos vairuotojų grupei taikyti prevenciją ir pakoreguotą mokymo programą.

Kiti mokslininkai (Ellwanger, 2007; Wang ir kt., 2010) siūlo praktiškai dirbant su vairavimo simulatoriais nustatyti asmenis, kurie linkę agresyviai vairuoti: juos galima būtų mokyti būdų, kaip susilpninti ar išvengti dirgiklių, kurie didina agresyvumą.

M. Elliott ir C. Armitage (2006) akcentuoja, kad besimokantiems vairuotojams svarbu formuoti ketinimus: jie turėtų numatyti savo tikslą, elgseną, strategijas. Mokslininkai, atlikę tyrimą Didžiojoje Britanijoje, eksperimento dalyvių prašė nurodyti, kas jiems padeda laikytis greičio apribojimų, kur jie šių apribojimų laikysis (keliuose, kelionėse), kaip jie tai darys ateityje. Instrukcijos pavyzdys: „Daug vairuotojų viršija greitį, net jei ir neketina to daryti. Norėtumėme Jūsų paprašyti pabandyti kitą mėnesį neviršyti 30 km/h greičio. Prašau, nuspręskite dabar, kada turėtumėte laikytis greičio apribojimų, važiuojant 30 km/h greičiu, ir kur tai turėtumėte daryti. Parašykite kiek įmanoma detaliau, kada, kur ir kaip norėtumėte pradėti laikytis greičio apribojimų“. Autorių teigimu, tai pirmas bandymas ištyti vairuotojų elgesio ir ketinimų poveikį, o jo rezultatai teikia vilčių. Tyrimas parodė, kad dalyviai, įsipareigoję raštiškai, dažniau laikėsi greičio apribojimų. Mokslininkai daro prielaidą, kad tyrimo metu pastebėtas poveikis gali išlikti ir ilgesnį laiką. Žmonės yra labiau linkę įgyvendinti savo tikslus, kai yra verčiami tai daryti. Įgyvendinimo ketinimų manipuliacijos gali būti naudingos įtraukiant jas į

vairuotojų mokymo programą, kad padidintų vairuotojų motyvaciją laikytis, pvz., greičio apribojimų.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija nenumato būsimiems vairuotojams taikyti psichologinių testų, nustatant didelės rizikos vairuotojų grupes. Be to, vairavimo mokyklos neprivalo turėti ir vairavimo simulatorių (Žin., 2010, Nr. 99-5151). Straipsnio autorių nuomone, testų taikymas besimokančiųjų vairuotojų neformaliojo ugdymo programoje, nustatant rizikos grupes, ir papildomų priemonių (vairavimo simulatorius) įtraukimas būtų svarbi prevencinė priemonė, nukreipta į rizikingos elgsenos mažinimą Lietuvos keliuose.

4. Besimokančiųjų vairuoti neformaliojo ugdymo programos forma

Užsienio (Simons-Morton, Hartos, Leaf, 2006) ir Lietuvos mokslininkai (Valiūnas ir kt., 2011) diskutuoja apie galimybę rengti *dviejų dalių kursus* besimokantiems vairuotojams: a) vairuotojų ir kelių taisyklių; b) aukštesnio lygio įgūdžių (rizikos suvokimo). Pagrindinė kliūtis įgyvendinant šią dviejų etapų sistemą yra ta, kad besimokantiems vairuotojams būtų brangu mokėti už dvejus kursus. Tačiau mokslininkai S. Masten ir E. Chapman (2004) siūlo būdą, kuris gali būti priimtinas visiems. Jie Kalifornijos valstijos (JAV) vairavimo mokyklose analizavo, ar dalis *vairuotojų kursų namuose* galėtų būti tokie pat veiksmingi, kaip ir vairuotojų mokymo kursai mokykloje. Tyrimo rezultatai parodė (dalyvavo 1493 besimokantys vairuotojai), kad studijų kursas namuose būtų nebrangi ir efektyvi pirmojo etapo vairavimo švietimo bei mokymo sistemos dalis. Be to, atliktas B. Simons-Morton ir kt. (2006) JAV tyrimas parodė, kad palyginus klasėje ir namuose besimokančių vairuotojų mokymosi žinias, vairuotojai, mokęsi pagal *namų programą*, pasirodė taip pat gerai, kaip ir besimokantieji vairavimo mokyklose (dalyvavo 4344 16–17 m. jaunuoliai). Taigi mokymas namuose, kaip viena alternatyvių vairuotojų neformaliojo švietimo sistemos dalių, gali būti įgyvendinamas ir priimtinas. Tokie kursai nebrangūs ir vairuotojų švietimo paslaugų teikėjų gali būti parduodami visuomenei už nedidelę kainą.

Šiuo metu Lietuvos būsimų vairuotojų neformaliojo ugdymo programoje nurodoma, kad savarankiškai mokytis teorijos, norint įgyti teisę vairuoti B kategorijos transporto priemonę, leidžiama asmenims, turintiems ne žemesnį kaip vidurinę išsilavinimą (Žin., 2010, Nr. 99-5151). Tačiau tai yra tik kelių eismo taisyklių žinios. Straipsnio autorių nuomone, aukštesnio lygio įgūdžių (rizikos suvokimo) kursas besimokantiems Lietuvos vairuotojams, kurie turi didesnį polinkį rizikuoti, būtų naudingas. Be to, jis patrauklus ir finansiškai, ir laiko požiūriu, o svarbiausia – būtų nukreiptas į pavojingo elgesio padarinius. Tokia neformaliojo ugdymo

programos forma gali būti naudinga didinant ir tėvų dalyvavimą paauglių mokymosi procese. Mokslininkai (Best, 2008; Carney, McGehee, Lee, Reyes, Raby, 2010) pastebi, kad jaunuoliui gavus vairuotojo pažymėjimą, tėvų įtaka menksta pačiu rizikingiausiu momentu – per pirmuosius 6 mėnesius. Mokslininkai siūlo du sprendimo būdus: vairuotojų rengimo sistemos keitimas ir *tėvų priežiūra*, gavus vairuotojo pažymėjimą.

B. Simons-Monton, L. Hartos, W. Leaf (2002) tyrimo rezultatai JAV patvirtino, kad būtina didinti tėvų įsipareigojimus. Dauguma vairuotojų rengimo programų apriboja jaunų ir nepatyrusių vairuotojų buvimą kelyje dienos piko valandomis, ilgina vairavimo mokymo laiką. Tokie veiksmai padeda didinti jaunų vairuotojų patirtį, gebėjimus, jų brandą. Tyrimo rezultatai rodo ir tai, kad labai svarbi yra tėvų priežiūra, kuri formuoja vairavimo elgseną ir padeda užpildyti žinių spragas, kurios liko gavus vairuotojo pažymėjimą. Pastebėta, kad mažiausiai avarių padarė tie jaunuoliai, kuriuos nuolat prižiūrėjo tėvai. Mokslininkai (Carney, McGehee, Lee, Reyes, Raby, 2010) Minesotos valstijoje (JAV) vykdė eksperimentą, kuriame 16 m. jaunuolių (vaikinų ir merginų) vairuojamose mašinosose buvo įmontuotos vaizdo stebėjimo kameros. Visi jaunuoliai turėjo mažesnę kaip 5 mėnesių vairavimo stažą, 52 % – mažesnę kaip 2 mėnesių. Duomenys fiksuoti 24 val. per parą, jie pateikti DVD formatu ir tėvų prašyta peržiūrėti šią informaciją kartu su jaunuoliais. Tyrimo duomenys parodė, kad jaunuolių ir tėvų duomenų peržiūra 61 % sumažino rizikingus įvykius kelyje. Sėkmingiausiai koreguoti neteisingi posūkiai, reguliuotas automobilio įsibėgėjimas, netinkamas greičio pasirinkimas. Taip pat sumažėjo staigaus automobilio stabdymo atvejų. Rizikingų eismo įvykių kelyje mažėjimas pastebėtas ir tyrimams pasibaigus. Įranga leido tėvams kontroliuoti jaunuolius ir įvertinti jų rizikingą elgesį. Ji padėjo ir jauniems vairuotojams geriau pažinti bei įvertinti pavojus kelyje. Veiksmingiausia buvo tai, kad tėvai peržiūrėjo, aptarė ir analizavo duomenis kartu su jaunuoliais. Tėvų patarimai, vykstant peržiūrai, koregavo vairavimo elgseną, įpročius ir veiksmų kokybę.

Straipsnio autorių nuomone, galbūt sunku būtų įpareigoti tėvus kontroliuoti savo vaikų vairavimą, tačiau vienas iš būdų galėtų būti mokomosios medžiagos tėvams, kaip valdyti jaunuolių riziką (pvz., informaciniai bukletai, sukurtas internetinis puslapis tėvams ir t. t.), kūrimas.

Kiti mokslininkai (Deery ir Fildes, 1999) siūlo įtraukti ir transporto draudimo kompanijas. Jų nuomone, besimokančiųjų vairuoti neformaliojo ugdymo programa galėtų būti sudaryta iš keturių dalių: a) besimokantys vairuotojai turėtų išklausti vairavimo įgūdžių kursą; b) jaunas vairuotojas ir draudimo bendrovė pasirašytų sutartį, nustatančią, ką vairuotojas per tam tikrą terminą, laikantis saugumo, įsipareigoja padaryti; c) draudimo kompanija grąžintų draudimo įmoką, kaip premiją, jeigu jaunas vairuotojas per numatytą laikotarpį nepatirtų eismo įvykio;

d) jaunam vairuotojui pažeidus sutartį, jam nebūtų gražinama įmoka ir jis toliau reguliariai mokėtų.

Šiuo metu Lietuvoje draudimo bendrovės brangiau apmokestina trumpą stažą turinčius ir jaunesnius vairuotojus. Kai kuriose draudimo bendrovėse automobilio draudimo kaina nepatyrusiam vairuotojui (turinčiam iki 2 m. vairavimo stažo) yra keturis kartus didesnė negu turinčio didesnę vairavimo stažą vairuotojo. Po 2 m. vairavimo, automobilio draudimo kaina sulyginama su kitų vairuotojų apdraustų automobilių kaina. Anksčiau minėta transporto draudimo keturių dalių programa ne tik didintų saugumo įsipareigojimą, bet ir saugumo motyvaciją.

Kuriant sėkmingas kelių saugumo programas, svarbu suprasti, kaip ir kodėl besimokantys vairuotojai priima sprendimus ir kas galėtų jiems daryti įtaką (Taubman-Ben-Ari, Findler, 2003). Mokslininkų tyrimų rezultatai galėtų būti įtraukti tobulinant Lietuvos vairuotojų neformaliojo ugdymo programas, keliant jų kvalifikaciją. Jaunuoliai iki 20 m. įgyja naujus socialinius vaidmenis, todėl svarbu įsisąmoninti „vairuotojo vaidmenį“.

Išvados

1. Besimokančio jaunimo siekis išmokti vairuoti yra ne tik judrumo, bet ir tam tikrų pavojingų tikslų (automobilio valdymas: maloni sensorinė patirtis; nepriklausomybė nuo tėvų; valdžios įspūdžio darymas draugams; savigarbos palaikymas, kai draugai gėrisi rizikingu vairavimu), kurie būdingi jų psichosocialinio išsivystymo stadijoje, siekis.
2. Koreguoti Lietuvos besimokančiųjų vairuotojų neformaliojo ugdymo programos turinį, bendradarbiaujant su psichologais ir medikais, akcentuojant požiūrio, įsitikinimų, vertybių formavimą ir rizikingo vairavimo padarinius.
3. Lietuvos besimokančiųjų vairuotojų neformaliojo ugdymo programoje, nustatius didelės rizikos vairuotojų grupes, parengti tikslingą rizikos mažinimo kelyje mokymo programą, skirtą tokioms grupėms.
4. Lietuvos besimokančiųjų vairuoti neformaliojo ugdymo programos formą praplėsti, įtraukiant tėvus arba (ir) transporto draudimo kompanijas, siekiant sumažinti rizikingą elgseną kelyje.

Gauta 2013 10 21

Pasirašyta spaudai 2013 12 04

Literatūra

- Arthur, J. W., Doverspike, D. (2001). Predicting motor vehicle crash involvement from a personality measure and a driving knowledge test. *Journal of Prevention & Intervention in the Community* 22 (1): 35–42.
- Best, A. L. (2008). Teen driving as public drama: statistics, risk, and the social construction of youth as a public problem. *Journal of Youth Studies* 6 (11): 651–669.
- Carney, C., McGehee, D. V., Lee, J. D., Reyes, M. L., Raby, M. (2010). Using an event-triggered video intervention system to expand the supervised learning of newly licensed adolescent drivers. *American Journal of Public Health* 6 (100): 1101–1106.
- Cestac, J., Paran, F., Delhomme, L. (2011). Young drivers' sensation seeking, subjective norms, and perceived behavioral control and their roles in predicting speeding intention: how risk – taking motivations evolve with gender and driving experience. *Safety Science* 49: 424–432.
- Choi, M., Adams, K. B., Mezuk, B. (2011). Examining the aging process through the stress – coping framework: application to driving cessation in later life. *Aging & Mental Health* 1: 1–9.
- Deery, H. A., Fildes, B. N. (1999). Young novice driver subtypes: relationship to high – risk behavior, traffic accident record, and simulator driving performance. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society* 4 (41): 628–643.
- Dhami, M. K., Mandel, D. R., Garcia-Retamero, R. (2011). Canadian and Spanish youths' risk perceptions of drinking and driving, and riding with a drunk driver. *International Journal of Psychology* 46 (2): 81–90.
- Jonah, B. A. (1990). Age differences in risky driving. *Health Education Research. Theory and Practice* 2 (5): 139–149.
- Juarez, D. G., Schlundt, I., Goldzweig, N., Stinton, J. (2006). A conceptual framework for educating risky teen driving behaviors among minority youth. *Injury Prevention* 12: 149–155.
- Elliott, M. A., Armitage, C. J. (2006). Effects of implementation intentions on the self-reported frequency of drivers' compliance with speed limits. *Journal of Experimental Psychology: Applied* 2 (12): 108–117.
- Ellwanger, S. J. (2007). Strain, attribution, and traffic delinquency among young drivers. *Crime & Delinquency* 4 (53): 523–551.
- Ho, R., Gee, R. Y. (2008). Young men driving dangerously: Development motives for Dangerous Driving Scale (MDDS). *Australian Journal of Psychology* 2 (60): 91–100.
- Horswill, M. S., McKenna, P. F. (1999). The development, validation, and application of a video – based technique for measuring an everyday risk – taking behavior: drivers speed choice. *Journal of Applied Psychology* 84 (6): 977–985.
- Gray, R., Regan, D. (2005). Perceptual processes used by drivers during overtaking in a driving simulator. *Human Factors* 47 (2): 394–417.
- Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliaus įstatymas.* (2007). Nr. 128-5213 (2007-02-07; Žin. 207; 24 str. 3 dalis). Prieiga internete: <http://www.3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.shorodoc_l?p_id=323450> [žiūrėta 2012 10 25].
- Mayhew, D. R., Simpson, H. M. (2002). The safety value of driver education and training. *Injury Prevention* 8 (2): 113–118.
- Masten, S. V., Chapman, E. A. (2004). The Effectiveness of home – study driver education compared to classroom instruction: the impact on student knowledge and attitudes. *Traffic Injury Prevention* 5: 117–121.
- Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos.* (2013). Prieiga internete: <http://www.policija.lt/index.php?id=18567> [žiūrėta 2013 01 20].
- Rumar, K. (1988). Collective risk but individual safety. *Ergonomics* 4 (31): 507–518.
- Simons-Monton, B. G., Hartos, J. L., Leaf, W. A. (2002). Promoting parental management of teen driving. *Injury Prevention* 8(2): 1124–1131.
- Simons-Morton, B. G., Winston, F. K. (2006). Translational research in child and adolescent transportation safety. *Evaluation & The Health Professions* 29 (1): 33–64.
- Taubmab-Ben-Ari, O., Findler, L. (2003). Reckless driving and gender: an examination of a terror management theory explanation. *Death Studies* 27: 603–618.
- Tavañan, S. S., Aghamolaei, T., Gregory, D., Madani, A. (2011). Prediction of seat belt use among Iranian automobile drivers: application of the theory of planned behavior and the health believe model. *Traffic Injury Prevention* 12: 48–53.

- Turner, C., McClure, R. (2002). Age and gender differences in risk – taking behaviour as an explanation for high incidence of motor vehicle crashes as a driver in young males. *Injury Control and Safety Promotion* 10 (3): 123–130.
- Walker, G. H., Stanton, N. A., Young, M. S. (2001). Where is computing driving cars. *International Journal of Human-Computer Interaction* 13 (2): 203–229.
- Wang, Y. B., Zhang, W. G., Salvendy, G. (2010). A Comparative study of two hazard handling training methods for novice drivers. *Traffic Injury Prevention* 11: 483–491.
- Wong, K. F. E. (2005). The role of risk in making decisions under escalation situations. *Applied Psychology: an International* 54 (4): 584–607.
- Valiūnas, V., Pečeliūnas, R., Nagurnas, S., Žuraulis, V., Kemzūraitė, K., Subačius, R., Lazauskas, J. (2011). The improvement conception of drivers training and examination system in Lithuania. *Transport* 2 (26): 224–231.
- Underwood, G., Chapman, P., Brocklehurst, N., Underwood, J., Crundall, D. (2003). Visual attention while driving: sequences of eye fixations made by experienced and novice drivers. *Ergonomics* 46 (6): 629–646.

THE IMPORTANCE OF IMPROVEMENT OF LITHUANIAN NON-FORMAL EDUCATION PROGRAMMES IN REDUCING THE RISK BEHAVIOUR OF LEARNER DRIVERS ON THE ROAD

Renata Arlauskienė, Auksė Endriulaitienė

Summary

Driving is behaviour taught at driving schools. Lithuania is the country excluded from the top ten safest countries by the number of casualties on the roads (in 2007, Lithuania was in the leading position in Europe by the number of people killed on roads). In the years of 2008–2011 the situation slightly improved, however, in 2012, as the record shows, there were 2014 traffic accidents on Lithuanian roads, where 301 people lost their lives, and that makes the score by 5 road users higher as compared to the data of 2011 (by the Police Department at the Lithuanian Ministry of the Interior, 2013). Most scientists (Valiūnas, Pečeliūnas, Nagurnas, Žuraulis, Kemzūraitė, Subačius, Lazauskas, 2011), believe that in order to diminish the number of traffic accidents related to human actions, the perfection of driver training deserves much more attention. Unfortunately, the learners at Lithuanian driving schools are usually trained to the extent of being able to pass an examination, they are not taught safe driving – as such – on the road (Valiūnas et al., 2011). As sparse scientific research carried out by foreign scientists shows (Arthur, Doverspike, 2001; Simons-Monton, Hartos, Leaf, 2002; Masten, Chapman, 2004; Elliott and Armitage, 2006, Simons-Morton et al., 2006 Carney, Mc.Gehee, Lee, Reyes, Raby, 2010), the driver training programmes should be improved or new ones made with a view to drivers' behaviour on roads and reduction of accidents on roads.

Currently, to accelerate the motivation of behavioural change, Lithuanian authorities are trying to discipline motor vehicle drivers who regularly viola-

te traffic regulations by punishing them under administrative order, driving disqualification included. The Lithuanian Republic Road Traffic Act (Žin., 2007, No. 128-5213) obligates these drivers to additional training. Having taken the training programme (2 hour lecture on consequences of risky driving; 1 hour lecture on accident analysis with a psychologist; the hazard perception test) drivers get certificates allowing recovery of the right to drive motor vehicles.

Considering Lithuanian safe driving policy promoters who pay the greatest attention to the road traffic regulations, fines, etc., a problematic issue is formulated in this work – what are the ways of improving Lithuanian non-formal education programmes, as based on the best practices in foreign countries, before the drivers get their driver's licence and have not breached the traffic rules yet.

The topic has not been widely discussed in the scope of Lithuanian science. As statistics on road accidents in Lithuania shows, after a certain period of time, the efficiency of road traffic rule tightening and penalty increase reduce, hence, new opportunities for safety on road should be developed in order to reduce learner drivers' risk-taking behaviour on the road.

By following the international practice, the aim of this paper is to discuss non-formal educational programme development opportunities to reduce risky behaviour on roads embodied by learner drivers in Lithuania.

Now vehicles have become mass available and affordable – this is one of the essential favourable characteristics of youth mobility. It should be noted, however, that young learners' aspirations to learn driving incorporate other aims as well, they are practical and rational in the particular stage of psycho-social development: a) the physical form – pleasant sensory experiences and physical pleasure; b) the social form – public and financial acknowledgement followed by related status and power (e.g., the independence from parents, the impression of power on friends); c) the self-evaluation form – satisfaction, pride, self-esteem (e.g., support for self-esteem when friends admire one's virtuoso driving). These observations provide assumptions to spotlight non-formal education programmes for learner drivers: the training content, form, nature, duration; and to develop preventive forecasts that would focus on the consequences of dangerous behaviour.

Recently, more and more foreign (Ellwanger, 2007) and local (Valiūnas et al., 2011) researchers have spoken about the necessity for safe driving policy builders to consider the psychological aspect of young drivers. In the content of initial training course for Lithuanian vehicle drivers (Žin., 2010, No. 99-5151), there is a sub-theme related to the subject matter of psychology: 'The psychological and physiological characteristics of a driver, the reliability; the driver's personal characteristics and its influence on the safe control of the vehicle'. The driving theory course embraces 40 academic hours. The learners will cover 3 topics which inclu-

de 67 subtopics. Only 30 minutes may be dedicated for the psychological theme. (Žin., 2010, No. 99-5151). As the Theory of Anticipated Behaviour shows, the *formation of attitudes, beliefs, and values* during the psychology course at driving schools would be a relevant point because attitudes and subjective norms are decisive factors of anticipated behaviour (Tavafian et al., 2011).

According to Jonah (1990), in young driver education, new programmes should be created *in co-operation with medical institutions*. In Lithuania, vehicle drivers must take a first aid medical course. Foreign scientists (Taubman-Ben-Ari, Findler, 2003) suggest that additionally those future drivers could attend hospital wards, where risky drivers with injuries are being cured. Alongside, medical personnel (trauma surgeons) could share their work experience about outcomes of risky driving. This would foster better understanding about the consequences of risky driving. Medical people have great authority among the youth, and the acquired knowledge from them could assist in the attitude change, as far as a theoretical explanation regarding the fear of death is not sufficient to change dangerous attitude to driving.

Some researchers point out the significance of oriented *psychological testing* in the learners' training. Scientists Ho and Gee (2008) suggest to test students by the scale of Dangerous Driving before starting a driving course, and this way identify high-risk groups of drivers. Other investigators (Arthur and Doverspike, 2001) recommend examining personal qualities of drivers, especially integrity, and scientists Elliott and Armitage (2006) propose that the learners formulated their intentions during the course anticipating the aim, behaviour, and strategies. The Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania does not provide for the application of psychological tests for prospective drivers to identify high-risk groups of drivers (Žin., 2010, No. 99-5151). In the opinion of the authors of the article, the introduction of tests in non-formal education programmes for drivers to identify the risky groups could serve as an important preventive measure aimed at reduction of risky behaviour on Lithuanian roads.

Foreign (Simons-Morton, Hartos, Leaf, 2006) and Lithuanian scientists (Valiūnas et al., 2011) discuss the possibility of arranging a *two-part course* for learner drivers: a) driving and road traffic rules; b) advanced level skills (risk comprehension). The basic obstacle to implement a two-stage training system is the price to be paid per 2 courses. Researchers Masten and Chapman (2004) present a new method acceptable to everybody. This is home training, one of the alternative parts of non-formal driver education system. Such type of courses is inexpensive and may be sold at low cost by driver education service providers to the public. The current non-formal education programme for Lithuanian learner drivers speci-

fies that persons with not lower than secondary education may learn the theoretical materials independently by themselves to obtain the right to drive vehicles of category B (Žin., 2010, No. 99-5151). This, however, comprises only knowledge of rules for drivers and Road traffic rules. As the authors of the article state, a higher level skill development course (risk comprehension) for Lithuanian learner drivers with characteristics of higher risk-taking inclination would be of great service. Moreover, it is financially and time attractive, and what is most important, aimed at the consequences of dangerous behaviour on the road. Such a form of non-formal education programme may be useful in the expansion of parent involvement in the adolescent training process. The authors of the article acknowledge it might be complicated to bind the parents to control their children's driving, however, one of the ways to make things easier could be designing educational materials for parents, where the ideas on young people's risk management would be provided (e.g., information leaflets, a website for parents, etc.).

Other scientists (Deery, Fildes, 1999) propose to include vehicle insurance companies. They claim the non-formal development programme for learner drivers could consist of four parts: a) learner drivers take a course in driving skills; b) a young driver and an insurance company sign an agreement determining the obligations regarding safe driving the young driver takes for a certain period of time; c) the insurance company would return insurance premiums as a reward in case the young driver does not have an accident within a set period; d) if a young driver is in breach of contract, he would not be rebated and he would continue to pay on a regular basis.

In the meantime, Lithuanian insurance companies tax more heavily those with a short driving record and younger drivers, too. Some insurance companies charge inexperienced drivers (up to 2 years of driving record) for car insurance four times higher than the drivers with longer driving experience. After two years of driving, car insurance cost becomes equal to other drivers car insurance. A four-part programme for vehicle insurance companies would not only increase the security of commitment, but also would create motivation for security.

The research results could be applied when developing non-formal education programmes for Lithuanian drivers and improving their qualification. Young men under 20 years of age acquire new social roles. Therefore, it is important to nurture and develop deep understanding of a 'driver's role'.

