

Prof.dr. Ismet Dizdarević

## SOCIJALNOPSİHOLOŠKE DIMENZIJE SIGURNOSTI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

Naučno fundiranje koncepcija i praktičnih mjera sigurnosti drumskog saobraćaja podrazumjeva znalačku primjenu teorijskih i empirijskih spoznaja psihologije. U okviru ovih spoznaja od posebne važnosti je primjena psihosocijalnih otkrića o karakteru i smjeru djelovanja psiholoških činioca unutar i/ili izvan ličnosti učesnika u saobraćaju – vozača i pješaka. Iz ovih, naučno i/ili iskustveno verificiranih, polaznih osnova proizilazi i spoznaja da izvor nastanka društveno štetnih pojava u saobraćaju treba tražiti u složaju objektivnih i subjektivnih činitelja, zapravo u lancu uzroka čovjek – vozilo – put. Analiza otkriva također da svaki činilac (čovjek, vozilo ili put) može u datom momentu, biti više ili manje dominantan u nastanku društveno štetne pojave u saobraćaju. Kada kažemo “može”, to ne znači i da svaki od mogućih uzroka ima i jednak udio u nastanku društveno štetne pojave i da, shodno tome, ima i jednaku važnost u prevenciji. Očigledno je da čovjek u ulozi neposrednog ili posrednog učesnika u saobraćaju ima primarnu važnost. Ako se, na primjer, radi o jednom saobraćajnom udesu, ovakva tvrdnja se može logički verifikovati. Čovjek projektuje i gradi ceste, konstruiše i vozi automobil, kreće se kao pješak i analizira uzroke i planira mjere bezbjednosti. U mnoštvu objektivnih i subjektivnih faktora “subjektivni faktor je obično posljednja i najodlučnija karika u čitavom lancu subjektivnih i objektivnih uzroka”.<sup>1</sup>

Mnoštvo raznovrsnih faktora djeluje unutar i izvan biopsihosocijalne strukture ličnosti učesnika u saobraćaju. U mnoštvu mogućih i raznovrsnih faktora – ekono-

mskih, pravnih, socioloških, medicinskih, psiholoških i pedagoških – zadržaćemo se samo na jednom od navedenih faktora. Zapravo isključivu pažnju ćemo obratiti na socijalnopsihološke faktore koji, sami za sebe, i u sklopu drugih faktora igraju vrlo važnu ulogu. Razumijevanje socijalnopsiholoških faktora olakšava shvatanje karaktera i smjera djelovanja ekonomskih, pravnih, medicinskih, socioloških i pedagoških. sigurno je da razumijevanje zakonitosti i u drugim faktorima pomaže u boljem uvidu uticaja socijalnopsiholoških faktora.

Koliko psihosocijalni faktori mogu olakšati razumijevanje razloga koji se, na primjer, u jednom krivičnom i prekršajnom postupku preferiraju, najbolje ćemo sagledati iz ilustracije psiholoških implikacija najčešćih pravnih konstatacija. Pravne konstatacije – preticanje, iznenadno skretanje ulijevo, neprilagođenost vožnje uslovima puta, nepoštivanje prava prvenstva, iznuđivanje prava prolaza, nepravilno preticanje, nepoštivanje pješačkih prelaza itd. – više ukazuje na mouće simptome, a ne uzroke. Konstatovati nečiju krivicu ne znači i spoznaju uzroka. Relativno ista krivična djela, ili isti prekršaji u saobraćaju, mogu imati vrlo različite socijalnopsihološke uzroke. Desila se saobraćajna nezgoda. Konstatovane su i materijalne i ljudske posljedice. Možda je i vozač motornog vozila kažnjen. Sve je urađeno što je zakonski opravdano. Međutim, na bezbroj pitanja nije dat odgovor. Zašto se desilo upravo tom vozaču, a ne nekom drugom? Vozač je mogao više puta da bezbjedno prođe istim putem i približno na isti način, ali da samo jedanput napravi saobraćajni udes. Isti način vožnje u istim okolnostima trebao bi prouzrokovati iste posljedice. Međutim, tako se nešto ne mora desiti. “Vozač koji vozi brzo ili koji zane-maruje da pregleda kočnice može zapasti” – kaže Norman Maier – “neugodne situacije, ali može pokazati neobičnu vještinu u upravljanju vozilom i izbjeći nezgodu”.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Zoran Bujas i Boris Petz, Osnove psihologije rada, Zagreb, 1969.

<sup>2</sup> Norman R. F. Maier, “Industrijska psihologija”, Zagreb, 1964.

Kao što postoje zablude u tumačenju uzroka saobraćajnih nezgoda, postoje i zablude u tumačenju vozačke vještine. Manji broj saobraćajnih udesa (bez ili sa oštećenjima i gubicima) nije dovoljan dokaz veće sposobnosti za vožnju, jer to može da sledi iz vozačevog "nastojanja da zadrži mnogo veću marginu sigurnosti."<sup>3</sup> Nepravilno i jednostrano tumačenje uzroka saobraćajnih nezgoda (saobraćajna nesreća je kompleksna i multidimenzionalno uslovljena pojava) dovodi do zasnivanja sistema neadekvatnih mjera, koje, same po sebi, ne koriste onoliko koliko se misli da koriste. Primjena mjera represije su očigledan primjer za to. Dr Krsto Reichherzer u jednoj iscrpnij analizi mnogobrojnih faktora koji utiču na sigurnost saobraćaja na cestama, ispravno konstatuje da "uvođenje represivnih mjera nije imalo vidnih utjecaja na smanjenje prometnih nesreća".<sup>4</sup> O saobraćaju se ne može govoriti kao jednoj abnormalnoj pojavi. Doba fijakera i konjskih zaprega je davna prošlost. Savremeni čovjek se rađa, živi i umire sa automobilom. Saobraćaju moramo pristupiti kao normalnoj pojavi, pojavi koja u sebi inkorporira i dobrobit i rizik.

### Primarna uloga subjektivnih faktora

Nauke o saobraćaju su dužne da pomognu čovjeku da ima manje neprijatnih posljedica od onoga što mu treba i što mu mnogo koristi. Ako spoznamo moguće uzroke, mjere zaštite će biti daleko efikasnije. Svaka jednostranost u tumačenju naučno je potpuno neprihvatljiva. Svaka saobraćajna nesreća je višestruko uslovljena. To nisu samo loše ceste (crne tačke, udarne rupe), to nije samo neispravno vozilo (najčešće neispravni mehanizmi kočenja), niti pak nepažljivost učesnika u saobraćaju (najčešće vo-

zača), već je to dejstvo svih tih faktora u objektivno i/ili subjektivno nepovoljnim okolnostima. Koji je faktor, u lancu mogućih faktora, bio presudan teško je pouzdano odrediti. Najtačnija konstatacija bi bila da je najvažniji uzrok čovjek. Čovjek projektuje i gradi ceste, konstruiše i vozi automobil, kreće se kao pješak i, konačno, analizira uzroke i planira mjere sigurnosti. Ako faktoru čovjeku, u mnoštvu drugih objektivnih i situacionih faktora, dajemo relativno najveći značaj onda uzrok njegove nesreće kao i njegovu zaštitu trebamo tražiti u njemu, u njegovoj psihofizičkoj strukturi, jer je "subjektivni faktor obično posljednja i najodlučnija karika u čitavom lancu subjektivnih i objektivnih uzroka."<sup>5</sup>

Konstatovati da je udio čovjeka nesrećama najveći (prema nekim autorima kreće se od 60 do 90%) ne znači i problem sigurnosti u saobraćaju riješiti. Šta, zapravo, znači ova konstatacija? Da li to znači da su svi ljudi jednako podložni nesrećama ili je, pak, saobraćajna nesreća stvar slučaja? Ili to znači da su saobraćajne nesreće u populaciji distribuirane po "principu pravednosti"? Onaj ko jedanput doživi nesreću, drugi put sigurno neće? Možda to znači i suprotno: svaka nesreća čovjeka "senzibilira" za novu nesreću? U ovom ima dosta istine. Jedanput doživljena nesreća može čovjeka, a naročito nestabilne i neurotične osobe, učiniti manje smopuzdanim i manje prilagođenim saobraćaju. Ovo tumačenje je dosta blisko shvatanju većine, ali naučno nije potpuno prihvatljivo. Savremeni psiholozi, kada govore o ulozi čovjeka u nesrećama, najviše upotrebljavaju termin "predispozicije za nesreće" (Greenwood i Woods termin "prijemljivost za nesreće", a Marbe "afinitet za nesreće"). Mada je u širokoj upotrebi, ovaj pojam još nije precizno definisan. Uslovno definisan znači "pomanjkanje nekih potrebnih funkcionalnih sposobnosti i svojstava, naročito onih koji omogućuju brzu i točnu adaptaciju."<sup>6</sup> Zašto neki ljudi imaju jedan ili više saobraćajnih udesa, a drugi takvih udesa uo-

<sup>3</sup> Norman R. F. Mairer; op. cit., str. 570

<sup>4</sup> Dr Krsto Reichherzer, "Uloga prometne medicine u unapređenju sigurnosti u prometu", Savjetovanje o pravnim i medicinsko psihološkim aspektima Zakona o osnovama sigurnosti prometa na cestama, Podgora, 21. i 22. 11. 1974

<sup>5</sup> Zoran Bujas i Boris Petz, "Osnovi psihofiziologije rada", Zagreb 1959.

<sup>6</sup> Zoran Bujas i Boris Petz: op. cit., str. 352

pšte nemaju? Rezultati psiholoških istraživanja pokazuju da postoji visoka korelacija (koeficijenti korelacije kreću se od 0.37 do 0.72) između broja nesreća kod istih grupa ispitanika u dva vremenska perioda. Ali, oprez u tumačenju je i ovdje jako potreban. Relativno visoka korelacija ne znači savršenu korelaciju. Sklonost ka nesrećama ne možemo tretirati kao nepromjenjivu, strogo determinisanu strukturu ličnosti, već kao svojstvo ličnosti koje se modifikuje i otklanja. Saobraćajne nesreće je pogrešno objasnjavati samo djejtvom faktora "predispozicije za nesreće". Ako bi tako vilo, onda bi povećanje sigurnosti saobraćaja na cestama bilo brzo riješeno. To bi se postiglo strogom psihološkom selekcijom. Pojedinci, koji su "skloni nesrećama", bi bili identifikovani i, nakon toga, im se ne bi dozvolilo upravljanje vozilom.

### **Psihološke osobine koje su povezane sa nesrećama**

*Ali to nije predmet ovog rada. Nas ovdje više zanima koje psihološke osobine strukturiraju "predispozicije za nesreće". "Sklonost ka nesrećama" je kombinacija različitih crta ličnosti. Veća "sklonost ka nesrećama" je sindrom psihofizičkih faktora koji uslovljavaju da jedna osoba, najčešće vozač, ispolji neprimjernu reakciju, neprilagođeno reagovanje koje, u spletu drugih nepovoljnih okolnosti, može dovesti do težih ili lakših saobraćajnih udesa.*

Počecemo s faktorom inteligencije ne zato što je najvažniji, već zato što o udjelu toga faktora u nesrećama postoje, i kod laika i kod stručnjaka, zablude. Vrlo je rašireno uvjerenje da su inteligentnije osobe manje sklone nesrećama nego osobe sa prosječnom inteligencijom. Međutim, istina je da inteligencija nema nikakav značaj iznad određenog minimuma (iznad tolerantne granice), dok ispod tog nivoa njen udio može biti značajan, ali ipak mnogo manje nego, na primjer udio faktora emotivne stabilnosti. Neki autori (Snow) ističu da faktor inteligencije ima veći značaj ako se kombinuje sa faktorom emotivne stabilnosti. Niža intelige-

ncija i emotivna nezrelost značajno doprinosi povećanju broja saobraćajnih nesreća na cestama.

U odnosu na inteligenciju, psihomotorne sposobnosti (sposobnost koordinacije i spretnost) imaju daleko veći značaj. U istraživanju odnosa između broja nesreća i psihomotornih funkcija E. Farmer i E. G. Chambers nalaze visoku pozitivnu povezanost. Verifikovana iskustva vozača potvrđuju ovu naučnu činjenicu. Sporost u reagovanju (iskustveno su spoznali kakve teške posljedice mogu nastupiti ako nisu brzo pritisnuli na papučicu kočnice ili gasa u kritičnim situacijama), slaba koordinacije ruku i nogu, kao i ruku i nogu i očiju istovremeno (brzo prebacivanje u niži stepen prenosa ponekad je važnije od samog kočenja) i pogrešno upravljena motorna reakcija (početnik nekad pritisne na papučicu gasa umjesto na kočnicu) može, uz istovremeno djejtvo drugih "kobnih" faktora, dovesti do lakše ili teže saobraćajne nesreće. Moglo bi se navesti veliki broj rezultata naučnih istraživanja u kojima je dokazana važnost brzog i tačnog motornog reagovanja za sigurnost u saobraćaju. Međutim, rezultati naučnih istraživanja pokazuju da je jedna druga funkcija, perceptivna funkcija, s kojom je motorna funkcija povezana važnija za sigurnost od motorne. Naime, istraživanja pokazuju da osobe koje brže percipiraju situaciju nego što reaguju, u prosjeku, imaju manje nesreća nego osobe koje su brže u motornom reagovanju nego u zamjećivanju situacije. Ovu tezu je postavio C. A. Drake. Drake je na jednom uzorku ispitanika primjenio dvije vrste testova. Jednim testovima mjeri brzinu perceptivnog zamjećivanja, a drugim brzinu motornog reagovanja. (U stvari mjerena je vizuelna diskriminacija, brzina izvođenja manuelnih i rutiniranih aktivnosti). Na osnovu svojih istraživanja Drake je konstatovao da "individue, čija je muskularna aktivnost iznad njihovog perceptivnog nivoa, imaju češće i teže nesreće nego one individue čija je muskularna aktivnost ispod perceptivnog nivoa. Drugim riječima, osobe koje reaguju brže nego što

zamjećuju vjerovatno imaju više nesreća nego osobe koje brže zamjećuje nego što reaguje.”<sup>7</sup> Ispitivanja Drakea kao i drugih autora indirektno ukazuju na važnost pravilne procjene situacije u saobraćaju. Sposobnost brzog zamjećivanja potencijalnih opasnosti, svjetlosnih i drugih signala i situacionih složaja je velika garancija da do nesreće neće doći.

Od psiholoških osobina ličnosti koje su povezane sa saobraćajnim nesrećama, najveći značaj se pridaje emotivnoj stabilnosti vozača. U jednoj studiji Himler govori o 28 osobina koje su povezane sa nesrećama. Većina tih osobina su emotivnog karaktera. U jednoj drugoj studiji (Hersay) utvrđena je povezanost između broja grešaka na testovima, koji mjere emotivne komponente ličnosti, i broja nesreća taksi šofera. Taksi šoferi, koji su na testovima imali pet ili više grešaka, imali su u prosjeku tri nesrećna slučaja., a oni koji su imali manje od pet, imali su daleko manje (oko 1.3 nesreće). Tiffin navodi rezultate analize uzroka saobraćajnih nesreća kod 50 mašinovođa u kojoj je utvrđeno da od 16 uzroka (loš stav, slaba procjena potencijalnih opasnosti, slaba ocjena brzine i odstojanja, impulsivnost, neodgovornost, nesposobnost održanja stalne pažnje, nervoznost i strah, defektnost vida, organske bolesti, spora reakcija, visoki krvni pritisak, senilnost, zabrinutost i depresija, umor, nepravilna distribucija pažnje i neiskustvo), četiri ajtema – loš stav, impulsivnost, nervoznost i strah i briga i depresija – koji su “u svojoj suštini emotivne prirode”<sup>8</sup> imaju najveći udio (32%) u nastanku saobraćajnih nesreća.

Emotivno nestabilna ličnost više koristi mehanizme nego emotivno stabilna ličnost. Takve ličnosti imaju manju toleranciju na frustracionu situaciju. (U saobraćaju frustracionih situacija ima vrlo mnogo.) Agresivan vozač je velika opasnost na drumu. Svojom neprilagođenom vožnjom stalno ugrožava i sebe i druge. Naš poznati

stručnjak dr Borislav Kapamađija ispravno konstatuje da je “volan idealno mjesto za izživljavanje asocijalnih, pa i antisocijalnih nagonskih impulsa, a na prvom mjestu čista agresija”.<sup>9</sup> U vratolomnoj vožnji agresivan vozač zadovoljava skrivene, nesvjesne želje za dominacijom, za “zaboravom”, a možda i za suicidom, jer “nagomilana snažna agresivnost ili mržnja, mogu da se okrenu ili prema sebi ili prema spoljnjem svijetu, dakle, kako to stručno upsihopatologiji kažemo, da uzmu formu autoagresije ili heteroagresije.”<sup>10</sup> Vozač koji reaguje mehanizmi- ma regresije ili fiksacije također može ugroziti sebe i druge u saobraćaju. Regresija značajno smanjuje brzinu i tačnost motornih reagovanja, ona ga čini “izgubljenim” u kritičnim situacijama. Jaka fiksacija je nespojiva sa vrlo dinamičnim i kompleksnim promjenama u kojima se nalazi svaki vozač.

U razmatranju psiholoških faktora, koji su povezani sa nesrećama, zadržali smo se samo na nekim od njih. Udio drugih socijalnopsiholoških faktora (stalni doživljaji neprijatnosti u međuljudskim odnosima, iskustvo), Medicinsko – psihološki (umor i monotonija) i faktora treninga (posebno sigurnosnog treninga) u saobraćajnim nesrećama također je značajan. Podaci iz ličnih istorija vozača motornih vozila (“back – ground” podaci) se u savremenoj literaturi mnogo naglašavaju.

### Proces sticanja poželjnih vidova ponašanja

Uspješno ostvarivanje ciljeva prevencije u drumskom saobraćaju vrlo mnogo zavisi od osobina ličnosti neposrednih i posrednih učesnika u saobraćaju. U spoznaji karaktera i smjera uticaja kognitivnih i konativnih osobina ličnosti učesnika u saobraćaju, posebno neposrednih, krije se i odgovor na pitanje zašto pojedinci, u relativno ujednačenim drugim uslovima, čine krivična djela (prekršaje) ugrožavanja javnog sa-

<sup>7</sup> Joseph Tiffin, Ernest J. McCornick, “Industrial Psychology”, 1965

<sup>8</sup> Joseph Tiffin, Ernest J. McCornick: op. cit., str. 571

<sup>9</sup> Dr Borislav Kapamađija, “Vozač sklon udesu”, “Eliksir”, br. 34, 1974

<sup>10</sup> Dr Borislav Kapamađija: op. cit., str. 42

obraćaja, a drugi pak takvo ponašanja ne ispoljavaju. Uspješno ponašanje u saobraćaju i razumijevanje njegove “unutrašnje logike” zahtijeva ličnost koja može, zna i hoće da usklađuje svoju osobitu strukturu struktura drugih učesnika, izgrađenim normama ponašanja u saobraćaju i potrebama bezbjednosti. Sigurno je da bezbjednost u saobraćaju zavisi od kognitivnih kapaciteta svakog učesnika u saobraćaju, posebno neposrednih učesnika, ali je isto tako da oni, sami za sebe, predstavljaju samo moгуćnost. Visoka sposobnost brzog percipiranja ili pak brzog psihomotornog reagovanja, u sklopu srugih nepoželjnih osobina ličnosti (sklonost ka agresivnom ponašanju, latentne suicidalne ideje, potreba da se kompezira osjećanje inferiornosti brzom vožnjom itd.), može djelovati vrlo nepovoljno. Savremeni saobraćaj traži vrlo složene vidove ponašanja, traži mentalno i emotivno vrlo stabilnu ličnost – ličnost koja je spremna da stalno saobraćava svoje ponašanje zahtjevima bezbjednosti u drumskom saobraćaju.

Proces sticanja poželjnih vidova ponašanja u saobraćaju zavisi od načina primjene naučnih saznanja o tom procesu. Važno je, između ostalog, da se stalno vodi računa o činjenici da postoje individualne razlike u mogućnostima učenja, da postoje različiti stavovi o pisanim i nepisanim “zakonima” u saobraćaju, da sistem treninga ne može sadržavati samo sticanje psihomotornih vještina, već i razvijanje poželjnih stilova ponašanja. Učenje u saobraćaju treba shvatiti i kao stalno modeliranje ponašanja, a naročito onih ponašanja koja proizilaze iz poгrešnog načina življenja (u savremenoj nauci se naglašava da čovjek vozi onako kako živi). U procesu sticanja znanja i razvijanja stečenog posebnu pažnju, prema mišljenju nekih stručnjaka, treba obratiti na razvijanje sposobnosti razumijevanja realnih opasnosti i na, shodno tome, sticanja načina najracionalnijeg reagovanja u slučajevima opasnosti.