

PSIHOLOŠKI ASPEKTI PROMETNIH NESREĆA



Teške prometne nesreće se događaju gotovo svaki dan, a nedavno stradavanje pješaka u Zagrebu ponovo otvara pitanja prometne sigurnosti općenito, ali i psihološkog aspekta prometnih nesreća. Razgovarali smo s predstavnicama Sekcije za prometnu psihologiju Hrvatskog psihološkog društva, kolegicama psihologinjama Liljanom Mikuš i Dubravkom Svilar.

1. Svjedoci smo da se gotovo svakodnevno događaju teške prometne nesreće, a osobito je medijski značaj dobila nedavna teška prometna nesreća u Zagrebu u kojoj su kao pješaci stradali sin i otac. Sa stajališta psihologa možete li kratko prokomentirati ovu nesreću?

Konkretnu prometnu nesreću ne možemo komentirati jer je u tijeku istraga, a i ne raspolažemo informacijama, osim onih koje su objavili mediji. Ali možemo općenito komentirati prometne nesreće koje čine **mladi vozači**, jer je poznato da su upravo mladi vozači i to muškarci, najrizičnija skupina vozača u prometu.

Sveobuhvatnu analizu problema mladih vozača u prometu svojevremeno su izradili stručnjaci Hrvatskog autokluba, i prema njihovim podacima mladi vozači, koji čine 14 % ukupne vozačke populacije, počinitelji su prometnih nezgoda u 21 % slučajeva. Najčešće pogreške koje pri tome čine su: neprimjerena i neprilagođena brzina, nepoštivanje prednosti prolaska i vožnja s nedostatnim razmakom između vozila. Mladi ljudi su u prednosti pred starijim ljudima kad je u pitanju stjecanje vještine vožnje: njihove psihofizičke sposobnosti su na visokoj razini i vjerojatno je da će brže od starijih osoba svladati tehniku vožnje kao i potrebna znanja o prometnim pravilima i propisima.



Problem nastaje kod **procjene potencijalno rizičnih situacija u prometu.**

Mladi i neiskusni vozači uočavaju manji broj opasnosti u prometu, uočavaju ih sporije, te podcjenjuju razinu njihove opasnosti. Za razliku od njih, iskusni vozači predviđaju veći broj opasnosti na cesti, brže ih uočavaju, a njihova procjena rizičnosti takvih situacija je realnija i objektivnija nego ona koju čine neiskusni vozači.

Sljedeći problem mladih vozača odnosi se na njihovu **socijalnu nezrelost**, odnosno sklonost dokazivanju, samopotvrđivanju pred vršnjacima koje žele impresionirati svojom brzom i "sigurnom" vožnjom. Ovome treba dodati **natjecateljski motiv**, odnosno želju da se brzom vožnjom ostvari moć i dominacija nad drugim osobama, te **hedonistički motivi za vožnju**, tj. uživanje koje donosi brza vožnja, zbog određenih fizioloških promjena u organizmu.

Loša procjena **vlastitih trenutnih psihofizičkih sposobnosti** za vožnju sljedeći je problem koji se javlja kod mladih vozača češće nego kod starijih. Postoje određeni čimbenici psihofizičkog stanja koji utječu na sposobnost vožnje: konzumacija alkohola, uzimanje droga, uzimanje psihoaktivnih lijekova, umor, nespavanje, konzumacija hrane, noćna vožnja. Mlade osobe imaju nižu razinu tolerancije organizma na alkohol nego starije osobe, a s obzirom na to da je zadatak vožnje za njih teži i zahtjevniji nego za iskusne vozače, tako su i ometajući efekti uzimanja alkohola na vožnju veći. Utjecaj alkohola na ponašanje kod mladih ljudi veći je i zbog slabije samokontrole ponašanja, što dovodi do raznih emocionalnih stanja koja djeluju nepovoljno na vožnju. Negativne posljedice uzimanja alkohola kod mladih vozača mogu se dodatno kumulirati s posljedicama uzimanja droge, lijekova te efektima umora, nespavanja i noćne vožnje, što zajedno čini i određeni **stil života i ponašanja** koji je prisutniji kod mladih osoba i naravno, rizičan je za vožnju.

Problem koji se češće javlja kod mladih vozača odnosi se na način **kommunikacije s ostalim sudionicima** u prometu. Vožnja i sudjelovanje u prometu znači komunicirati s drugim sudionicima u prometu, dobro voziti znači paziti na druge osobe u prometu. U prometu je sve više **mladih ljudi koji su odrasli u virtualnom svijetu kompjuterskih igrica i internetske komunikacije**, nisu u dovoljnoj mjeri razvili toleranciju, obzirnost, izbjegavanje konflikata, kontrolu emocija, ponašanje prilagođeno situaciji, i zbog

toga mogu imati problem u socijalnoj komunikaciji, i to ne samo u vožnji. U prometu je potrebna komunikacija s drugim sudionicima, ovdje se ne radi o kompjuterskoj igri, nema „restarta“ odnosno mogućnosti za ispravljanje pogrešaka.

Prema tome, kod mladih vozača, kombiniraju se razlozi loših procjena i pogrešnih odluka u prometu zbog nedovoljne razvijenosti kognitivnih sposobnosti odnosno racionalnog sustava za shvaćanje ozbiljnosti kritičnih situacija i procjenu opasnosti, uz nedostatak vozačkog iskustva zbog kojeg nemaju formirane, naučene određene reakcije u vožnji te je smanjena kontrola nad vozilom. Ukoliko su još mladi ljudi izloženi grupnom pritisku, žele se dokazati ili ne mogu odoljeti adrenalinskom užitku brze vožnje, a stil života i vožnje općenito im je rizičan, jasno je zašto su oni i najčešći počinitelji kaznenih i prekršajnih djela u prometu.

Što je sve od navedenih čimbenika bilo prisutno u konkretnoj prometnoj nesreći utvrdit će istraga, ali moramo reći i to da s istragom prometnih nesreća u Hrvatskoj postoji veliki problem. Naime, istrage se provode s aspekta kaznene odgovornosti sudionika i ne obuhvaćaju većinu ovih čimbenika koje smo naveli i koji doprinose događanju prometnih nesreća. U Hrvatskoj se još uvijek ne provode **nezavisne istrage prometnih nezgoda**, kojima nije cilj (samo) utvrditi tko je odgovaran za nezgodu s aspekta kaznene odgovornosti ili za potrebe osiguravajućih društava. Nezavisnu istragu prometne nezgode treba provesti s **aspekta sigurnosti**, otkrivajući nepovoljne faktore u sustavu "čovjek – vozilo – cesta – okolina" koji su u određenom trenutku doveli do nezgode. Jedino takvim pristupom moguće je utvrditi koji su rizični faktori i u kojoj mjeri prisutni u pojedinim prometnim nesrećama, i na osnovu toga oblikovati preventivne mjere i akcije za povećanje prometne sigurnosti.

2. Na koji način psihologija kao struka i psiholozi u Hrvatskoj mogu dati svoj doprinos u smanjenju broja prometnih nesreća?

Prometni psiholozi, dakle stručnjaci koji nastoje objasniti ljudsko doživljavanje i ponašanje u prometu, kao ni psihologijske spoznaje o „ljudskom faktoru“ u prometu, uopće nisu uključeni u politiku prometne sigurnosti koja se provodi u Hrvatskoj.

Doprinos koji psiholozi mogu dati odnosi se i na **oblikovanje prometne signalizacije** na način da bude u skladu s čovjekovim perceptivnim sposobnostima, o čemu postoje stručni radovi psihologa s ovog područja još iz 80-tih godina. Pitanje percepcije prometnih znakova pri većim brzinama, što, kada i koliko čovjek uopće može uočiti u prometu, samo je jedan aspekt prometne sigurnosti u kojemu je doprinos psiholoških istraživanja nezamjenjiv. Brojni su primjeri prometne signalizacije koja nije prilagođena čovjeku i načinu na koji on funkcionira, ne vodi se računa o osnovnim psihološkim principima percepcije i procesuiranja informacija, ne uzimaju se u obzir neke okolnosti, npr. nepovoljno psihofizičko stanje, lošiji uvjeti za vožnju ili jednostavno mogućnost ljudske pogreške, ne uzima se u obzir ni to da u prometu sudjeluju i ranjive skupine - djeca, starije osobe i invalidi. Mnoge ovakve situacije mogle bi se izbjeći da u ergonomskom oblikovanju signalizacije u prometu sudjeluju i psiholozi, kako je to uobičajeno u mnogim državama EU.

Djelovanje na sudionike u prometu najbrži je način za smanjenje tragičnih posljedica u prometu, a i mnogo jeftinije nego ostali, uglavnom tehnički, načini. Uloga psihologa posebno je važna u provođenju sustavne edukacije za sigurno ponašanje u prometu, **cjeloživotno učenje o prometnoj sigurnosti**. Vještina i znanje o vožnji uči se u autoškoli, ali sigurno ponašanje u vožnji, odnosno odgovorno i savjesno ponašanje prema sebi i prema drugim osobama usvaja se učenjem koje treba početi u dječjim vrtićima i nastaviti se tijekom osnovne i srednje škole. Uloga psihologa pri tome je edukativna, s ciljem poticanja i razvoja solidarnih, humanih i etičnih odnosa između svih sudionika u prometu. Važno je učenje tolerancije i ljubaznosti u odnosu na "ranjive" sudionike u prometu koje također treba početi u ranoj životnoj dobi provođenjem edukativnih programa primjerenih razvojnoj dobi. Prema tome, uvođenje prometnog odgoja u školske planove i programe sigurno je važno kao i npr. uvođenje zdravstvenog odgoja.

Veliki doprinos psiholozi mogu dati **sudjelovanjem u nastavi u autoškolama**. Kandidati za vozače trebali bi naučiti i kako će prepoznati rizike vezane uz promet, načine ponašanja u kritičnim situacijama, procijeniti stanje vlastitog organizma i sposobnosti, važnost suradnje i komunikacije s drugim sudionicima u prometu, promijeniti stavove vezano uz prometnu sigurnost. Prema tome, barem dva sata u auto-školama trebala bi biti posvećena kritičnim čimbenicima sigurne vožnje: razvoju sposobnosti za otkrivanje objektivnih opasnosti i rizika u vožnji, te vježbanju samoprocjene vlastite sposobnosti suočavanja sa zahtjevima vožnje, koja bi uključila i čimbenike psihofiziološkog stanja organizma.

Također treba reći da se izgradnjom suvremenih auto – cesta u Hrvatskoj za prosječnog vozača ili vozačicu **promijenio sam zadatak vožnje**. Vožnja na auto – cesti sastoji se od jednoličnih, jednostavnih zadataka koji se stalno ponavljaju, nema promjene aktivnosti, podražaji i signali na koje treba reagirati pojavljuju se relativno rijetko, takva vožnja je najčešće dosadna i monotona za vozače. Ovakva vrsta vožnje zahtijeva od vozača visoku razinu pozornosti i reagiranje na podražaje ili signale koji se relativno rijetko pojavljuju, te drugačije procesuiranje informacija tijekom vožnje nego na standardnoj cesti. Na primjer, ista

vrsta pogrešne odluke kao što je ulazak u zabranjeni smjer, u gradskoj vožnji vjerojatno neće dovesti do sudara, vjerojatna posljedica bit će samo ono što vam ostali vozači imaju za reći i možda prekršajna prijava. Na auto – cesti takva se pogreška ne oprašta i može dovesti do vrlo teških posljedica. Svi vozači nisu spremni za vožnju pod novim uvjetima, odnosno **izgradnja suvremenih auto - cesta nije bila praćena i odgovarajućom promidžbom sigurnog ponašanja na takvoj cesti ili mogućnošću dodatne edukacije za vozače**. Drugim riječima, troše se milijuni i milijuni kuna za izgradnju auto - ceste, ali tek poneka je uložena u to da čovjek, vozač koji će te ceste koristiti, dobije bar osnovne „upute za rad“ odnosno vožnju u novim okolnostima.

3. Je li Vam poznato prolaze li počinitelji kaznenih djela u prometu nekakav psihološki tretman? Ako da, što je svrha tog tretmana?

Program tretmana za počinitelje kaznenih djela u prometu pod nazivom "Tretman zatvorenika s kaznenim djelom iz prometa" već se godinama provodi u hrvatskom zatvorskom sustavu. Iskustva u provođenju programa pokazala su potrebu rada na području poznavanja prometnih propisa, uzroka prometnih nesreća (posebno: alkohola, droge i brzine), posljedica prometnih nesreća (posebno: odnos počinitelja i oštećenih), te prometne kulture.

Sekcija za prometnu psihologiju HPD-a na nekoliko je stručnih skupova iznijela prijedlog proširenja tog programa i na učestale ponavljajuće prekršajnih djela u prometu, sa ciljem **preventivnog i interventnog djelovanja na rizične skupine vozača**. Psihosocijalni pristup prema počiniteljima prekršajnih i kaznenih djela u prometu, koji je nadogradnja temeljnom programu, ističe važnost regulacije psiholoških mehanizama procjenjivanja opasnosti odnosno prihvaćanja rizika, osvješćivanje i samoprocjenu subjektivnih faktora koji su rizični za sigurnu vožnju, važnost suradnje i komunikacije s drugim sudionicima u prometu, razvoj pozitivnih stavova i motivacije u odnosu na prometnu sigurnost, te stjecanje uvida u vlastito ponašanje i suočavanje s posljedicama lošeg ponašanja u prometu.

4. Što bi trebalo poduzeti da se učestale recidiviste spriječi u daljnjem kršenju zakona?

Istraživanja u prometnoj psihologiji pokazala su da su nesrećama sklonije osobe koje su agresivnije, izrazito ekstravertirane osobe, one koje slabije kontroliraju ljutnju i neprijateljstvo, imaju poteškoća s priznavanjem autoriteta, sklone su preuzimanju rizika ili su općenito na niskoj razini psihosocijalnog, emocionalnog i kognitivnog funkcioniranja. Postoje i oni vozači čije su osobine agresivnosti, impulzivnosti te nemogućnosti kontrole ljutnje i bijesa u tolikoj mjeri prisutne da možemo govoriti o poremećaju ličnosti, odnosno o psihijatrijskoj dijagnozi.



Nakon određenog broja prometnih prekršaja koje je neki vozač učinio svakako bi trebalo uputiti ga na pregled pred povjerenstvo u kojemu bi svoje mjesto trebao imati i psiholog. Osim procjene sposobnosti za vožnju, ovakvo povjerenstvo trebalo bi dati i smjernice za daljnje postupanje s višestrukim prekršiteljima, onima koji uporno ponavljaju prekršaje, skupljaju kaznene bodove i na koje nikakve kazne ne djeluju.

Jedna od mogućnosti za daljnje postupanje je upućivanje u program psihosocijalnog tretmana učestalih ponavljajućih prometnih prekršaja kako bi oni stekli uvid u vlastito ponašanje, suočili se s lošim procjenama, odlukama i pogreškama te prihvatili odgovornost za njih, ali i kako bi kontrolirali ljutnju, agresivnost i impulzivno ponašanje. Organizaciju i provođenje takvih programa potrebno je regulirati na zakonskoj razini, a financijska sredstva osigurati iz nacionalnog programa sigurnosti u cestovnom prometu.

5. Sankcije i prometna sigurnost

Zapitajmo se što je to **učinila** osoba koja je izazvala tešku nesreću u prometu? Odgovor je: najčešće ono što je prije toga činila desetke puta ili ono što i drugi sudionici u prometu svakodnevno čine: voze na način koji nije prilagođen uvjetima na cesti, voze brzinom koja je iznad dopuštene brzine, pod utjecajem su alkohola, droge ili psihoaktivnih lijekova, umorni su, pod stresom, ne poštuju prometna pravila i propise. Prometna nesreća u Kaznenom zakonu definirana je posljedicom (druga osoba je teško tjelesno ozlijeđena, prouzročena je smrt jedne ili više osoba, velika materijalna šteta). Prema tome, vozači su kazneno odgovorni samo u slučaju kada se njihovo nepoštivanje prometnih propisa posložilo na način da je dovelo do prometne nesreće. Ukoliko „samo“ krše prometne propise, bit će prekršajno kažnjeni, naravno pod uvjetom da je taj prekršaj uočen od strane prometne policije.

Svaki sudionik u prometu, ne mislimo pri tome samo na vozače, trebao bi biti siguran da će zbog neprihvatljivog ponašanja u prometu biti kažnjen, dakle bitna je **izvjesnost kazne**, čak i važnija od visine kazne. Na primjer, većina vozača u Zagrebu zna da je prilično velika vjerojatnost da će im zbog pogrešnog parkiranja biti naplaćena kazna. Vjerojatnost plaćanja kazne zbog vožnje pod utjecajem alkohola ili zbog neprilagođene vožnje je znatno manja, a vjerojatnost da će biti kažnjeni zbog vožnje pod stresom ili umorni je gotovo nikakva. (Osim toga, kaznu zbog brze vožnje i ne možemo nazvati kaznom, bolje je reći da je to cijena užitka!)

Očito je da u samim zakonima ali i njihovom provođenju postoji određeni **nesklad**, koji većina vozača možda doživljava na sljedeći način: nepoštivanje prometnih pravila i propisa postaje uobičajen način ponašanja u vožnji, jer je relativno mala vjerojatnost da će biti uočeni od strane policije, kažnjeni zbog njih, a mala je vjerojatnost i da će se dogoditi prometna nezgoda. Većina vozača ovakvo, uobičajeno kršenje propisa i pravila, vjerojatno doživljava kao rizik u vožnji koji su spremni preuzeti, jer im se ne čini prevelik. Međutim, u samo jednom trenutku, jednoj sekundi u prometu, **u kojoj vozač nije činio ništa drugačije od onoga što inače radi** (vozi brže od dopuštenog, zanemaruje propise, nije dovoljno pažljiv) može doći do prometne nesreće, s posljedicama koje mogu promijeniti i uništiti živote žrtava u prometu, njihovih obitelji i samog počinitelja. Dakle, tanka je nit koja dijeli uobičajeno, svakodnevno ponašanje u vožnji (postoji li vozač koji nikada nije prekoračio dopuštenu brzinu?) od trenutka kada takvo ponašanje dovodi do teških, nesagledivih posljedica. Ovome treba dodati da je uobičajeno ponašanje u vožnji pod utjecajem brojnih drugih rizičnih faktora, čije postojanje nije kažnjivo, a neće se uzeti u obzir ni u istragama prometnih nesreća, ali doprinose događanju prometnih nesreća: distraktori u vožnji (mobitel, pušenje, glazba, bučni putnici), umor, trenutno emocionalno stanje, stresne reakcije, trenutne zdravstvene poteškoće...



6. Budućnost je pred nama...

Prometni sustav čini povezanost između čovjeka, vozila, ceste, prometne organizacije i okoline. U izgradnji cesta, autocesta i prometne infrastrukture te u automobilske industriji, dijelovima prometnog sustava, "vrte" se financijska sredstva koja je većini nas teško i zamisliti. Zajednička opravdanje, "mantra" za trošenje novca je to da će nam prometnice i automobili biti "sigurni". Pri tome, zaboravlja se temeljna spoznaja: **čovjek se prilagođava**. Za vozače to znači sljedeće: budući da nastoji zadržati tijekom vožnje onu razinu rizika ili sigurnosti koja je za njega optimalna, s porastom objektivne sigurnosti koju pružaju dobre ceste i vozilo, raste i razina rizika koji je vozač spreman preuzeti kako bi zadržao razinu rizika koju doživljava prihvatljivom. Drugim riječima, dolazimo do paradoksalne situacije, a ta je da ni bolje ceste ni sigurnija vozila neće rezultirati smanjenjem prometnih nesreća jer će se čovjek prilagoditi novim okolnostima i voziti rizičnije.



Prema tome, ove i niz drugih stručnih spoznaja vezanih uz čovjeka i prometnu sigurnost potrebno je, prije svega, integrirati u zakonsku legislativu. Međutim, sve dok se ne počne sustavno i stručno sagledavati uloga čovjeka u prometnom sustavu, a koja je u Hrvatskoj u potpunosti zanemarena, ne vidimo mogućnosti za poboljšanje prometne sigurnosti. Nažalost, izuzetno je mali broj psihologa koji rade na problemu prometne sigurnosti. U stvari, ni jedna državna institucija, institut ili prijevozno poduzeće nema zaposlenog psihologa koji bi, u timu s prometnim i drugim stručnjacima, radio na poboljšanju prometne sigurnosti.

za Psihologijski portal / Ljiljana Mikuš i Dubravka Svilar Blažinić