

PERCEPCIJA RIZIKA MLADIH VOZAČA

***Marjana Čubranić-Dobrodolac, Svetlana Čičević,
Vladan Tubić
Saobraćajni fakultet, Beograd***

FENOMEN RIZIKA

Podela na:

❖ *objektivni:* →

na osnovu objektivnih podataka date saobraćajne situacije, najčešće definisan preko saobraćajnih nezgoda

❖ *subjektivni:* →

podrazumeva da vozač ili korisnik puta poseduje sposobnost za preciznim predviđanjem različitih bihevioralnih alternativa



Neurofiziološke osnove

- ❖ *Funkcija frontalnog režnja korteksa, a naročito prefrontalnog korteksa i njegovih veza sa drugim delovima mozga.*
- ❖ *Prefrontalni korteks, regija mozga kojoj je potrebno najduže vremena da bi se u potpunosti razvila.*
- ❖ *Veštine: procena rizika, uspostavljanje prioriteta, organizacija planova i strategija, pokreti očiju, kontrola impulsa i emocija, empatija i sl.*
- ❖ *Veštine neophodne za adekvatno sagledavanje rizika u saobraćaju kod mladih vozača još uvek u razvoju, nedostaje neophodna percepcija opasnosti na putu.*



FAKTORI NEZGODA MLADIH VOZAČA :

- ❖ *Proces učenja kontrole vozila nedovršen, te je smanjeni kapacitet pažnje prilikom neočekivanih zahteva na putu.*
- ❖ *Mladi vozači imaju lošu sposobnost predviđanja i identifikovanja opasnosti.*
- ❖ *Pojačana sklonost ka učestvovanju u rizičnim situacijama, kao što su velike brzine i smanjeni intervali sleđenja u vožnji, posledica prijemčivost za usvajanje neprihvatljivih normi koje propagira vršnjačkaka grupa (Lee, 2007).*



PREGLED LITERATURE:

- ❖ **Rizično ponašanje kod mladih vozača glavni uzrok u preko 80% saobraćajnih nezgoda u kojima su oni učestvovali (Rothengatter, 1997).**
 - ❖ **Uzrast i faktori kao što su uzbuđenje, prekomerno samopouzdanje i vršnjački pritisak, značajna uloga u razvoju preuzimanja rizičnog ponašanja mladih vozača (Gregersen et al, 1994).**
- ❖ **Mladi muškarci teže da usvoje mnogo rizičniji stil vožnje (Boyce & Geller, 2002; Deery, 1999; Harre, Iversen & Rundmo, 2004; Laapotti, Keskinen, & Rajalin, 2003; Leung & Starmer, 2005).**



❖ **Lee (2007), uzročnici nezgoda: greške u vizuelnoj pretrazi saobraćajne situacije, neprilagođena brzina, neprepoznavanje opasnosti na putu i nemogućnost kontrolisanja vozačkih manevara.**

❖ **Faktori ličnosti: socijalne devijacije, agresija, impulsivnost, emocionalna nestabilnost i nedostatak altruizma (Ulleberg, P., 2002).**

❖ **Zanimljivo je istaći da rezultati pojedinih istraživanja ukazuju na činjenice koje su u suprotnosti sa gore iznetim.**



❖ *Pojedine studije pokazuju da je procena opasnih situacija i prihvatanje rizičnih akcija slabije izraženo kod mladih vozača u odnosu na starije vozače.*

(Ferguson, 2003).

❖ *Nadalje, neka istraživanja pokazuju da se često vozački stil starijih vozača može okarakterisati kao preterano ambiciozan*

(Schlag, 1991).

❖ *Konačno, vozači svih uzrasta imaju tendenciju da svoje vozačke sposobnosti procenjuju kao bolje od prosečnih.*



TEORIJE RIZIKA

Wild, (2002.)

- ❖ *Doživljaj objektivnog rizika se poredi sa prihvatljivim rizikom. Rezultat je optimalan stepen pažnje koji se zahteva. Ukoliko se preduzmu mere smanjenja objektivnog rizika, bezbednost će biti povećana sve dok se ne utiče na prihvatljivi rizik.*
- ❖ *Ovakav princip nije primenljiv na individualnom nivou, već na nivou socijalnog sistema zasnovanog na populaciji vozača. Stopa nezgoda kontroliše pravac i količinu željene adaptacije, ali ne i samu volju za rizikom.*



❖ Uvođenje tehnika i protivmera neće značajno doprineti povećavanju sveukupnog nivoa bezbednosti. Najbolji prilog u korist ove teorije su statistike nezgoda na duži vremenski rok posle primene neke od klasičnih preventivnih mera čiji pozitivni efekti nestaju.



Botticher i Van Der Molen (1985),

❖ Teorija pokušava da objasni individualno ponašanje vozača zasnovano na procesima, a ne na grupnom ponašanju vozača. Koncept adaptacije; posle određenog iskustva sa pozitivnim adaptacionim ponašanjem, mladi vozači su voljni da prihvate veći rizik i stvore ravnotežu između vozačkog iskustva i prihvatljivog rizika.



❖ Prednost teorijskog modela je razlikovanje racionalnog i funkcionalnog objašnjenja različitih hijerarhijskih nivoa. Model uključuje četiri vrste najvažnijih psiholoških komponenata informacione obrade koje su u osnovi grešaka vozača, a odnose se na pažnju, percepciju, odlučivanje i motoriku.



Naatanen i Summala (1976),

❖ Jedan od najvažnijih elemenata subjektivni rizik. Predstavlja značajan motivacioni faktor (tj. regulator) u obrascu ponašanja vozača. Vozači izbegavaju „osećaj straha“ (iskustvo „nultog rizika“) dok voze predosećajući, ili očekujući, neki nivo rizika tokom izvršavanja zadatka.



❖ Nezgode se dešavaju zato što je subjektivni rizik suviše nizak. Razlog za to leži u precenjivanju sopstvenih mogućnosti od strane vozača. Ponašanje vozača je u velikoj meri određeno navikama i motivima, pri čemu granice bezbednosti i izbegavanje neprijatnosti, kao i strah igraju važnu ulogu.



ZAKLJUČAK

- ❖ *Najefikasnije strategije u prevenciji nezgoda, programi podsticanja i nagrada, pod uslovom da se unapred temeljno planiraju i sprovode.*
- ❖ *Ograničenja u opštoj primeni, u odnosu na različite socijalne, ekonomske, političke i administrativne razlike između različitih nacija i zemalja.*



HVALA NA PAŽNJI!!

