



UTJECAJ KAZNE NA PONAŠANJE VOZAČA U PROMETU

mr LJILJANA MIKUŠ, prof.psiholog.

HRVATSKO PSIHOLOŠKO DRUŠTVO - SEKCIJA ZA PROMETNU PSIHOLOGIJU



Čovjek je neizostavni dio prometnog sustava - osim što je sudionik u prometu, čovjek je taj koji oblikuje vozila, ceste, prometnu signalizaciju i prometne propise i pravila, te je odgovoran za većinu događanja u prometu.





Kompetencije sigurnog vozača/ice:

- Vještina upravljanja vozilom
- Kontroliranje vozila u svakom trenutku vožnje
- Prepoznavanje opasnih situacija u prometu
- Poznavanje vlastite trenutne sposobnosti za vožnju
- Negativan stav prema vožnji pod utjecajem alkohola, droga i lijekova
- Uvježbani načini postupanja u različitim prometnim situacijama
- Poznavanje i poštivanje prometnih propisa i pravila
- Pozitivan stav prema drugim sudionicima u prometu, posebno ranjivim skupinama
- Prilagođavanje vožnje uvjetima ceste, prometa i okoline



Važno u obuci vozača

Držite obje
ruke na
upravljaču



Gledajte cestu



Budite svjesni
vožnje

Automatizacija mijenja i vozačku vještinu i načine ponašanja u prometu

Ovisnost o tehnologiji



Poteškoće u rješavanju problema



Nove vrste distraktora



Smanjena svjesnost o vozilu

Preveliko povjerenje u tehnologiju

Smanjena vozačka vještina

Preuzimanje kontrole – odgovornosti između vozača i vozila



Ciljevi sustava negativnih prekršajnih bodova

prevencija

Sprečavanje vozača da ponovno počine prekršaje zbog dodatne kazne prilikom počinjenja većeg broja prekršaja.

selekcija

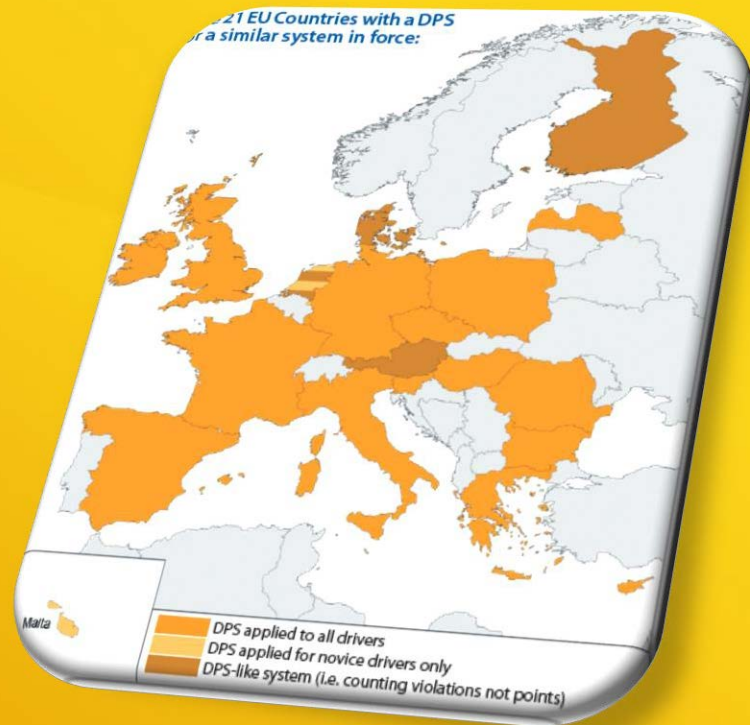
Dodatno kažnjavanje koje obično znači zabranu vožnje. Počinitelje se bar privremeno isključuje iz prometa.

korekcija

Kako bi ponovno stekli vozačku dozvolu, suspendirani vozači obično moraju pohađati rehabilitaciju i/ili ponovno polagati vozački ispit.

[http://www.rsa.ie/RSA/Road-Safety/RSA-Statistics/
Collision-Statistics/Ireland-Road-Collisions/](http://www.rsa.ie/RSA/Road-Safety/RSA-Statistics/Collision-Statistics/Ireland-Road-Collisions/)

- ❑ 21 od 27 (prije ulaska RH) država članica EU-a uvela je neku vrstu sustava negativnih bodova.
- ❑ Svrha: djelovanje kao sredstvo odvraćanja i sankcioniranja počinitelja (prevencija, korekcija i selekcija), ali dizajn i specifikacije se razlikuju u pojedinim državama.
- ❑ Početni učinci su općenito pozitivni, smanjuju se nakon određenog vremenskog razdoblja.
- ❑ Prateći čimbenici kao što su provedba i komunikacija smatraju se ključnim za održavanje učinkovitosti.
- ❑ Većina sudionika u prometu smatra da je sustav negativnih prekršajnih bodova dobar i pravedan pristup poboljšanju sigurnosti na cesti.



Meta-analiza (Castillo-Manzano, J.I. & Castro-Nunõ, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Transport Policy, 21, 191-201.)

Učinkovitost sustava negativnih prekršajnih bodova

- Svaka država treba pratiti efekte sustava NPB na ponašanje vozača i prilagođavati sustav svojim potrebama. Iako postoje razlike, prihvaćeno je da se nakon određenog broja negativnih prekršajnih bodova vozač kažnjava - najčešće oduzimanjem vozačke dozvole na određeno vrijeme.
- Zabilježeno je da je došlo do smanjenja sudara u prvoj godini nakon uvođenja sustava NPB: 1,4% u Irskoj (2002), 3,2% u Italiji (2003), 14% u Danskoj (2005), u Francuskoj (7%) i 7,6% u Španjolskoj (2006), u odnosu na prethodnu godinu.
- Analize podataka o nesrećama pokazuju snažan početni pozitivni učinak: 15 do 20 % smanjenja nesreća, smrtnih slučajeva i ozljeda - traje manje od osamnaest mjeseci. Početni strah da bi vozač mogao izgubiti licencu nakon samo nekoliko prekršaja, nestaje, kako sustav nestaje iz vijesti, medija, kada se o tome ne razgovara i kada – nema policije.



Pitanje

- Zašto se kažnjavanjem neprihvatljivog ponašanja u prometu ne mogu postići trajni rezultati, odnosno zbog čega namjera zakonodavca da promijeni ponašanje vozača sve većim i strožim kaznama, nije uspješna na način kako je zamišljena?
- Studije pokazuju da će 66 % onih u SAD-u koji su oslobođeni nakon izdržavanja zatvorske kazne biti ponovno uhićeni u roku od tri godine. Ta se vrijednost u Velikoj Britaniji kreće do 60 %, a porast je na 70 % za one koji su odslužili barem dvije prethodne kazne. Studije u Kanadi pokazuju da više od 30 % onih koji voze pod utjecajem alkohola ponavljaju prekršaj.

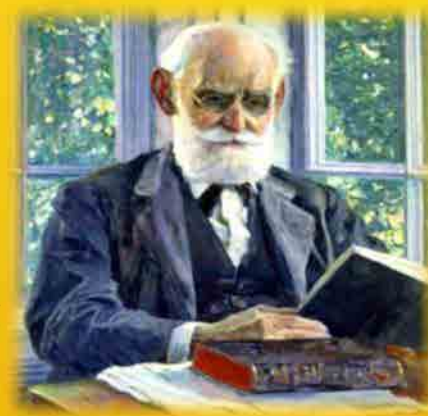


- Kažnjavanje nije dobar način promjene ponašanja – osobe koje su uhvaćene i kažnjene zbog neprihvatljivog ponašanja, neće zbog kazne usvojiti prihvatljivo ponašanje (možda će naučiti kako drugi puta izbjeći da ih se uhvati)
- Pravni sustav nastoji biti logičan i racionalan, nije usmjeren prema **emocijama** kojima se jedino može potaknuti željena promjena ponašanja
- Emocija srama – dovodi do povlačenja, a ne do korekcije ponašanja
- Kognitivna neuroznanost i ekonomija ponašanja – potrebni su novi modeli koji će dovesti do promjene ponašanja
- <https://www.livemint.com/Opinion/UVNISOtknqfSsv3W1qKDkO/Can-punishment-change-human-behaviour.html>
- <http://the-viewpoint.net/contributors/biju-dominic/>



Psihologija učenja

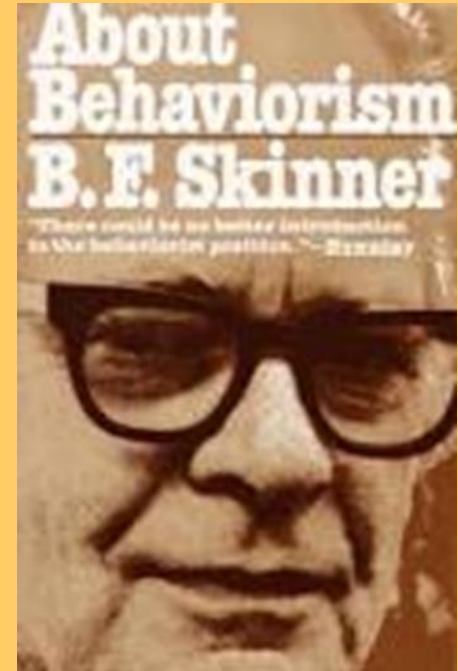
- Prema **biheviorizmu**, teoriji koja nastoji objasniti ljudsko ponašanje (nastala je na početku 20. stoljeća), uzrok teškoćama i neprilagođenom ponašanju nalazi se u naučenim lošim reakcijama na određene situacije.
- Nagrađivanjem i kažnjavanjem određenih reakcija može se steći ili napustiti određeni oblik ponašanja.
- Nagrađivanje poželjnog ponašanja efikasnije je od kažnjavanja nepoželjnog ponašanja.
- Sustav nagrade i kazne: dugo vremena to je bio temeljni način odgoja djece.
- Poznato je iz iskustva, ali i brojna istraživanja su pokazala da su pozitivni poticaji odnosno nagrađivanje poželjnog ponašanja efikasniji od kažnjavanja nepoželjnog ponašanja.



Nagrade i kazne

Kazna je manje učinkovita od nagrade, zato jer:

- Ne nudi alternativno, poželjno ponašanje, tako da jedno nepoželjno ponašanje može biti zamijenjeno drugim nepoželjnim ponašanjem.
- Kazna može izazvati izbjegavanje ili bježanje iz situacije u kojima se pojavljuje.
- Uslijed kažnjavanja može doći i do generalizacije tako da se čitava situacija, a ne samo specifično ponašanje povezuje s kaznom.
- Veća je vjerojatnost pojave nekog ponašanja ako ga prate pozitivne posljedice, nego ako ga prate negativni efekti.
- Potrebno je istovremeno poticati (potkrepljivati, nagrađivati) poželjno ponašanje.



Nagrade i kazne

- Učinkovitost kažnjavanja može se povećati uz uvjete da:
 - kazna slijedi neposredno nakon neprihvatljivog ponašanja
 - postoji dosljednost u kažnjavanju
 - intenzitet i vrsta kazne odgovaraju učinjenom prekršaju
- Blage kazne neće dovoljno utjecati na promjenu ponašanja, ali se i izrazito **strogim kaznama** mogu postići suprotni efekti od očekivanih, zbog povećanja anksioznosti i stresa kod vozača (osjećaji tjeskobe, straha, uznemirenosti, panične reakcije, sukobi, agresivno ponašanje, bijeg s mjesta nesreće itd)





- Modeli restorativne pravde i medijacije između žrtve i počinitelja postaju trend u suvremenim kaznenopravnim sustavima.
- Motivacijski i emocionalni čimbenici su pokretački mehanizmi koji dovode do promjene ponašanja.
- Zajednička radionica počinitelja i oštećenih ostvarena je, po prvi puta u zatvorskom sustavu Republike Hrvatske, u lipnju 2010. godine u kaznionici u Lipovici – Popovača.

Ljiljana Mikuš & Želimir Franjić:
PROGRAM PSIHOSOCIJALNOG TRETMANA

POČINITELJA PREKRŠAJNIH I KAZNENIH DJELA IZ PROMETA

Objavljeno u: Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, god. 17 – br.2, Zagreb, 2010. str. 659 – 668;

Prezentirano na: XXIII. savjetovanje Hrvatskog udruženja za kaznene znanosti i praksu u Opatiji,
prosinac 2010.

**poznavanje
prometnih
propisa**

**prometna
kultura**

**uzroci
prometnih
nesreća**

**posebni dio:
alkohol i
brzina**

**Posljedice
prometnih
nesreća
posebni dio :
odnos
počinitelja i
oštećenih**



- Kažnjavanje je primarni mehanizam koji većina država koristi za sprječavanje prebrze vožnje, ali postoje države koje istražuju pozitivnije načine zaštite sudionika u prometu i **potiču odgovornu vožnju**:
- Telematski sustavi za nadgledanje vožnje (posebno za vozače početnike): Koristeći besplatnu mobilnu aplikaciju vozači mogu poboljšati svoju vožnju i istovremeno uštedjeti na osiguranju od automobilske odgovornosti. Aplikacija se temelji na tehnološkom rješenju koje objedinjuje telekomunikaciju i informatiku sa svrhom nagrađivanja vozača koji voze sigurno.
- <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?17841>



- Nove tehnologije - vozači plaćaju policu osiguranja prema načinu vožnje i korištenju vozila. Za vrijeme i nakon vožnje korisnici dobivaju detaljne informacije o uvjetima na cesti, svojim vozačkim sposobnostima, pojednostavljen je postupak prijave u slučaju nesreće, ali i mogućim nagradama
- **Japan** - melodijska cesta nagrađuje vozače s pjesmom za pridržavanje ograničenja brzine. Simfonija i tonovi su različiti ovisno o brzini, a svrha je doprijeti do svijesti vozača.
- **Hrvatska:** nagrade savjesnim vozačima povodom održanog „ Dana ljubaznosti u prometu“
- https://autoportal.hr/clanak/u_japanu_se_mozete_voziti_po_cesti_koja_svira_
- <http://www.scp.hr/dan-ljubaznosti-u-prometu-2019-812.html>



- Ne postižu sve odrasle osobe psihosocijalnu, kognitivnu i emocionalnu zrelost koja znači i preuzimanje odgovornosti za svoje postupke i ponašanje.
- Istraživanja u psihologiji pokazala su da su prometnim prekršajima i posljedično prometnim nesrećama sklonije osobe koje su agresivnije, izrazito ekstravertirane osobe, one koje slabije kontroliraju ljutnju i neprijateljstvo, imaju poteškoća s priznavanjem autoriteta te osobe sklone preuzimanju rizika.



- Analiza strukture povezanosti osobina ličnosti i ponašanja u vožnji pokazuje da **impulzivnost i agresivnost** kao trajne i relativno stabilne osobine ličnosti utječu i na ponašanje u vožnji – visoko agresivne i impulzivne osobe oblikuju stil vožnje kojim dominira traženje uzbuđenja u vožnji, nestrpljivost, razdražljivost, ljutnja, takmičarsko ponašanje, sklonost rizičnim postupcima, ignoriranje tuđih potreba...
- Osobe koje **nisu sklone pridržavanju socijalnih normi**, kojima nije važno kakav će utisak ostaviti na druge ljude, posebno ako su neprijateljski raspoložene, razdražljive, negativnog stava prema drugim sudionicima u prometu, naročito onima za koje misle da loše voze i usporavaju promet, također mogu biti agresivne u vožnji.



Socijalno – kognitivne teorije učenja

- Odgovorno i savjesno ponašanje prema sebi i prema drugim osobama usvaja se socijalnim učenjem koje počinje od najranijeg djetinjstva.
- Obitelj je prvo mjesto na kojemu se oblikuju vrijednosti, stavovi, kontrola emocija i ponašanja, u mnogim aspektima života, pa tako i u ponašanju u prometu.
- *Teorija planiranog ponašanja je među najčešćim teorijama koje se koriste za objašnjavanje ponašanja u prometu.
- **Stavovi prema vožnji imaju ključni utjecaj na ponašanje, ali je prepoznata i važna uloga nesvjesnih normi, emocija, navika i vanjskih uvjeta.

*Ajzen, I. (1991): The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. 50. 179–211.

**Lee i Humphrey, 2011 i Yannis i Vardaki, 2013.



Spremnost na promjenu ponašanja

- Vanjska regulacija ponašanja predstavlja oblik najmanje autonomnog ekstrinzično motiviranog ponašanja, jer uključuje ponašanje kojemu je cilj zadovoljiti zahtjeve izvana, izbjeći kaznu ili osigurati željenu nagradu.
- Pojedinci doživljavaju takvo ponašanje kontrolirajućim i stranim (osoba pristaje na neku intervenciju kako bi izbjegla „težu“ sudsku mjeru).
- Usvojena regulacija je oblik motivacije u kojoj se ponašanja odabiru kako bi se izbjegao sram ili anksioznost ili kako bi se zadržao osjećaj samopoštovanja i vlastite vrijednosti (ponašanje koje okolina očekuje).



Prevenција

- Glavna kritika preventivne svrhe kažnjavanja usmjerena je na ekonomski model razumnog izbora. Pretpostavlja se da je ljudsko ponašanje rezultat pažljivog razmišljanja (Felson, 1993.) - nerealno.
- Zanemarena je činjenica subjektivnosti ljudskog djelovanja o kojoj prevencija nužno ovisi.
- Model racionalnog izbora ne uzima u obzir prijestupnike koji u trenutku prijestupa nemaju taj stupanj racionalnosti, pogrešno pretpostavljajući da pojedinci potpuno razumno analiziraju pozitivne i negativne učinke svog djelovanja bez utjecaja subjektivnih doživljaja (Hayward, 2007.)



Ponavljači prometnih prekršaja

- Za prometne ponavljače bilo bi važno, osim visoke novčane i zatvorske kazne, osmisliti određene intervencije odnosno djelovati na promjenu ponašanja uvođenjem psihosocijalnog tretmana ili nekog drugog programa prevencije, prilagođenog osobinama ličnosti recidivista u prometu:
- važnost regulacije psiholoških mehanizama procjenjivanja opasnosti odnosno prihvaćanja rizika, osvješćivanje i samoprocjena 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, stjecanje uvida u vlastito ponašanje i suočavanje s posljedicama neprihvatljivog ponašanja u prometu.



Osposobljavanje budućih vozača

- U postupku osposobljavanja budućih vozača, osim stjecanja vještine vožnje i učenja prometnih propisa, potrebno je utjecati na oblikovanje pozitivnih stavova u odnosu na prometne propise i pravila, uvažavanje drugih vozača i sudionika u prometu, oblikovati nedvosmisleno negativan stav prema vožnji pod utjecajem alkohola, umora, droga, psihoaktivnih lijekova, naučiti buduće vozače da procijene svoje psihofizičko stanje odnosno trenutnu sposobnost za vožnju, učenje defenzivne i EKO vožnje - tolerancije i ljubaznosti u odnosu na "ranjive" skupine sudionika u prometu, podizanje svjesnosti o opasnostima u prometu, osvijestiti i razumjeti temeljne procese funkcioniranja: od percepcije situacije do donošenja odluke ili reakcije u prometnoj situaciji, te poznavanje granica svojih mogućnosti.



Što možemo učiniti za prometnu sigurnost?

- Oblikovanje i provođenje programa prometnog odgoja u dječjim vrtićima, osnovnim i srednjim školama - s ciljem poticanja i razvoja solidarnih, humanih i etičnih odnosa između svih sudionika u prometu.
- Osvještavanje javnosti za opasnosti koje donosi nepovoljno psihofizičko stanje u kombinaciji s alkoholom, drogama i lijekovima.
- Naučiti buduće vozače da procijene svoje psihofizičko stanje odnosno trenutnu sposobnost za vožnju.
- Učenje defenzivne i EKO vožnje - tolerancije i ljubaznosti u odnosu na "ranjive" skupine sudionike u prometu: pješaci, djeca, biciklisti, starije i osobe s invaliditetom.



Hrvatsko
Psihološko
Društvo

ljmikus@gmail.com

