

Dr Ramo Mulahusejnović
Internacionalni univerzitet
Brčko district, BiH
Dr Vedrana Blagojević
Internacionalni univerzitet
Brčko district, BiH

Stručan rad
UDK: 050(045:159.9:334.6) 497.6
<https://doi.org/10.59417/nir.2023.22.21>

NEKI VAŽNIJI TEHNIČKI I PSIHOLOŠKI TRENDVI KAO UZROČNICI AGRESIVNE VOŽNJE U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

Sažetak

Kroz rad prezentujemo bitnije socijalne i psihološke karakteristike osoba koje ispoljavaju agresivno ponašanje u vožnji. Među važnije tehničke i psihološke faktore koji određuju agresivno ponašanje vozača ubrajamo: osobine ličnosti, psihopatološka stanja kao i ljutnju i stres vozača. Kod socijalnih faktora ističu se: spol i dob vozača a kod tehničkih, korištenje mobilnog telefona u vožnji, te upotreba psihoaktivne supstance. Postoji nekoliko teorija koje nastoje objasniti na koji način se stvara agresivnost kod vozača koja za posljedicu ima ugrožavanje vlastite i tuđe sigurnosti u saobraćaju što dovodi do lakih, srednje teških ili teških povreda sudionika u saobraćaju, kao i smrtnih ishoda.

Ključne riječi: tehnički, mobilni telefon, socijalne, psihološke, agresivni vozači, saobraćajne nesreće, prevencija.

UVOD

Najčešći uzroci saobraćajnih nezgoda su: vozač ili pješak, vozilo, cesta, klimatski uvjeti, doba dana, stanje kolnika itd. (Veselinović i Kišić, 1982). Istraživanja u području prometa su pokazala da je oko 90% nesreća na prometnicama uzrokovano uglavnom ljudskim faktorom (Lewin, 1982; Zagorac i Perotić, 2004). To se podudara s podacima MUP-a (statistički pregled 2015. godine) prema kojima su najčešće okolnosti koje pridonose prometnim nesrećama nepropisna brzina, brzina neprimjerena uvjetima, vožnja na nedovoljnoj udaljenosti, zakašnjelo uočavanje opasnosti, nepropisno pretjecanje, nepropisno obilaženje, nepropisno mimoilaženje, nepropisno uključanje u promet, nepropisno skretanje, nepropisno okretanje, i nepoštivanje svjetlosnog znaka. Sve navedeno se smatra agresivnom vožnjom. Drugim riječima, *vožnja motornim vozilom se smatra agresivnom ako je namjerna te ako postoji mogućnost uzrokovanja sudara te je motivirana nestrpljivošću, iritiranošću i/ili pokušajem da se uštedi vrijeme* (Grey, Trigg i Haworth, 1989; prema Anić, 2013).

Specifično vođenje rasprave o agresivnoj vožnji, temeljilo se na potencijalnim faktorima koji su raspoređeni u dvije široke kategorije:

- faktori povezani s osobom i

- kontekstualni faktori (Odbro za droge i prevenciju kriminala, 2005; Shinnar, 1998).
- Usporedbe radi, relativno je mali broj istraživanja proveden o kontekstualnim faktorima koji doprinose agresivnoj vožnji.

Postojeća istraživanja su otkrila da dob i spol kod vozača, vremenski pritisak, opterećenje, kao i bilo kakve posljedice ponašanja na cesti i opažena kašnjenja utiču na osjećaj bijesa i vjerovatnost pojavljivanja agresivnog ponašanja u vožnji (Lajunen i Parker, 2001; O'Brien, Tay i Watson, 2005; Underwood, Chapman, Wright i Crundall, 1999). Neki od ključnih faktora koji utiču na oblike ponašanja u saobraćaju su: frustraciona agresivnost, odvratanje prijetnjom, opreznost/pažnja, odgovor okruženja, znanje, vještine, potrebni stimulansi, navike, vremenski pritisak, kultura vožnje, i neformalne grupne norme (Lonerio i Clinton, 2008).

Istraživači u saobraćaju sveviše ističu složenost ponašanja vozača i pokušavaju da otkriju zakonitosti koje doprinose nebezbednom ponašanju u saobraćaju.

Svako novo saznanje, u saobraćajnom sistemu, otvara i nove mogućnosti zaštite bezbednosti. Djelovanje saobraćajne policije i mjesto koje zauzima u organizaciji bezbednosti saobraćaja, zahtjeva njeno praćenje i odgovarajuće reagovanje na bezbednosne izazove i unapređivanje sopstvene prakse rada. Krajnji očekivani efekti rada policije su smanjenje stope saobraćajnih nezgoda i težine posljedica, minimiziranje vremenskih gubitaka u saobraćajnim tokovima, efikasno suzbijanje, otkrivanje i dokumentovanje saobraćajnih prekršaja i krivičnih djela protiv bezbednosti javnog saobraćaja.

Kroz preventivne i represivne sadržaje rada, policija kontroliše poštovanje propisa iz oblasti saobraćaja, interventno reguliše saobraćaj, dokumentuje i procesuirá saobraćajne prekršaje, obrađuje saobraćajne nezgode, neposredno obavlja i druge bezbednosne aktivnosti, prati obilježja i pokazatelje bezbednosti saobraćaja i čini ih dostupnim zainteresovanim subjektima. Cilj ovog preglednog rada je pokušaj opisa psihosocijalnih karakteristika koje ispoljavaju vozači pri agresivnoj vožnji.

1. NEGATIVNE KARAKTERISTIKE AGRESIVNIH VOZAČA

Tokom godina broj prometnih nesreća se uvelike povećao, postali smo svjedoci sve riskantnijim i agresivnijim ponašanjima u prometu. Analizom 2041 prometne nesreće utvrdilo se da je 95% njih uzrokovano ljudskim faktorom, stoga su brojna istraživanja provedena kako bi se identificirale varijable koje utječu na sudjelovanje u prometnim nesrećama, te na riskantna i agresivna ponašanja u vožnji (Ulleberg i Rundmo, 2003).

Agresivna vožnja se manifestira kombinacijom namjernih prometnih prekršaja ili nesigurnom vožnjom koja uključuje (Grey, Trigg i Haworth, 1989):

- Nedovoljni razmak među vozilima
- “Slalom” među vozilima, “driftanje”
- Neprikladno skretanje (na primjer, presjecanje puta drugim sudionicima u saobraćaju)
- Vožnja pomoćnom trakom
- Neprikladno mijenjanje prometne trake (bez signalizacije)
- Oduzimanje prava prednosti
- Sprečavanje drugih vozača u obilaženju
- Nepoštivanje znaka stop
- Prolazak kroz crveno svjetlo
- Vožnja pri brzinama većim od ograničenja

Iz literature je vidljivo da na manifestaciju ovih kategorija agresivne vožnje utječu određene psihosocijalne karakteristike vozača kao:

1.1. Pol vozača

Muškarci su spremni više riskirati nego žene, manje su motivirani pridržavati se saobraćajnih pravila, saobraćajne prekršaje doživljavaju kao manje opasnim a te su češće uključeni u nesreće koje su rezultat vožnje u alkoholiziranom stanju ili prebrze vožnje.

Žene u prosjeku bolje shvaćaju opasnosti i manje su sklone rizicima. Čine manje prekršaja u prometu a posebno rjeđe prekoračuju brzinu i manje prolaze kroz crveno svjetlo na semaforu. Kada je riječ o agresivnoj vožnji žene rijetko voze agresivno ili pod utjecajem alkohola (Oltedal i Rundmo, 2006).

Pokazalo se da muškarci i žene različito procjenjuju svoje vozačke vještine, odnosno muškarci se procjenjuju bolje od žena. U scenarijima vožnje unatrag, prosudbe širine automobila i vožnje po nepoznatom području, žene su procijenile da su podjednako dobre kao i prosječan vozač dok su muškarci i u tim scenarijima procijenili se boljima od prosječnog vozača. Ovo istraživanje pokazalo je da muškarci značajno više procjenjuju svoje vozačke vještine od žena, iako muškarci i žene imaju u osnovi isti koncept prosječnog vozača (James, 1997; prema Žitko, 2007).

Prvo, muškarci i žene različito procjenjuju mušku i žensku sigurnost u vožnji pri čemu i muški i ženski procjenjivači smatraju da su žene bolje u sigurnosti u vožnji od muških. Unatoč pretpostavkama i implicitnim mišljenjima da su žene loši vozači, istraživanje Žitko

(2007) pokazalo je da se ženske vozačke vještine procjenjuju boljima nego muške vozačke vještine. Muškarci se smatraju bolji u perceptivno motoričkim vještinama a žene bolje u sigurnosti. Dobiveni rezultat razlikuje se od nalaza koje su dobili Ozkan i Lajuen (2006) u kojem se vješta vožnja automobila izjednačava s perceptivno motoričkim vještinama u vožnji, te se zbog toga smatra da su muškarci bolji vozači. Varijabla pola se pokazala vrlo kompleksnom kada su u pitanju agresivna vožnja i sklonost prometnim nesrećama. Naime, neki statistički podaci pokazuju kako muškarci sudjeluju u dvostruko više prometnih nesreća za razliku od žena, dok je vjerojatnost da će žena stradati u prometnoj nesreći 25% niža u odnosu na muškarca. Nadalje, istraživanja su pokazala da je vjerojatnije da će muškarci biti uključeni u nesreće uzrokovane prebrzom vožnjom, alkoholiziranošću ili većim riskiranjem nego žene, odnosno vjerojatnije je da će uzrok prometnih nesreća koje čine muškarci biti u nepoštivanju prometnih pravila, dok će kod žena uzrok biti loša procjena (Yagil, 1998). Neka istraživanja su pak dobila suprotne rezultate. Primjerice, Skaar i Williams (2005) izvještavaju o većoj frekvenciji nesreća i prometnih prekršaja prouzrokovanih od strane vozačica i upozoravaju istražitelje i osiguravajuća društva da odbace novonastajući

Drugi razlog odnosi se na stil vožnje (navike tijekom vožnje i način na koji je vozač odlučio voziti). Stil vožnje se često ispituje Upitnikom o ponašanju vozača u prometu koji razlikuje prekršaje (namjerne devijacije od onoga što se smatra uobičajenim i sigurnim) od pogrešaka (neuspjeh nekog planiranog čina, neuspjesi tijekom opažanja ili krive prosudbe). Koristeći ovaj upitnik istraživanja su pokazala kako su muškarci skloniji prekršajima, posebice oni koji češće voze, a žene su sklonije pogreškama.

Treći razlog su vozačke vještine, one opisuju što vozač/ica može. Razlikujemo vještine povezane sa sigurnošću (vještine koje omogućuju ranije uočavanje i izbjegavanje nesreće) i perceptualno – motorne vještine (vještine povezane s pokretom koje omogućuju interakciju s okolinom, što bi u vožnji značilo primanje informacija iz okoline i postupanje u skladu s njima). Vještine povezane sa sigurnošću i perceptualno – motorne vještine važne su jer ravnoteža između njih odražava stav vozača prema sigurnosti. Istraživanja su pokazala kako muškarci precjenjuju svoje perceptualno - motorne vještine, dok su kod žena zastupljene vještine bazirane na sigurnosti.

Razlika među spolovima, kada su u pitanju prometni prekršaji, pokušala se objasniti teorijom racionalnog izbora prema kojoj osoba uvijek promisli prije nego nešto učiniti, odnosno hoće li nešto učiniti ovisi o troškovima i dobitima tog djelovanja. U terminima ove teorije istraživanja su pokazala da muškarci podcjenjuju opasnosti (troškove) prisutne pri različitim vozačkim aktivnostima i, kao što je već navedeno, procjenjuju svoje vozačke

sposobnosti natprosječnima. Nadalje, socijalne norme podupiru stavove prema počinjenju prekršaja kada je u pitanju spol. Tako je, primjerice, prihvatljivije da muškarci voze nakon popijenog pića a za žene je to socijalno neprihvatljivo.

1.2. Dob vozača

Prema službenim podacima zdravstvenih, socijalnih, odgojno-obrazovnih ustanova te izvještaja policije, spektar rizičnih ponašanja mladih vozača proširuje se na neka nova kao što su opasne noćne utrke, rizične vožnje motornim vozilima te iskakanja i uskakanja u jureća vozila (Zloković i Vrcelj, 2010). Uspoređujući ih sa starijim vozačima mladi ne samo da voze mnogo brže već preferiraju stil riskantnih pretjecanja, odabiru nagle i brze te nedovoljno promišljene poteze (Williams i sur. 1996; prema Jessor, 1998). Kada se takva ponašanja dovedu u vezu sa činjenicom o vozačkom neiskustvu i reduciranim sposobnostima u prepoznavanju visoko rizičnih situacija, konzumiranjem alkohola ili droga rezultat je veliki broj nastradalih osoba.

Utjecaj vozačkog iskustva pokazao se kao značajan faktor kako bi netko postao dobar i siguran vozač. Rizik nastanka prometne nesreće mnogo je veći kod mladih neiskusnih vozača, a taj rizik opada kako raste broj godina starosti i iskustva. Rezultati istraživanja u pojedinim zemljama koje su se bavile ovim problemom pokazuju da najveći rizik nose najmlađe kategorije neiskusnih vozača. Mlađi i neiskusni vozači osim što uočavaju manji broj opasnosti u prometu i uočavaju ih sporije istovremeno i podcjenjuju razinu njihove opasnosti i na taj način povećava se rizičnost njihove vožnje s obzirom na procjenu prometne situacije (Mikuš i Blažinić, 2014).

Mladi vozači imaju prekomjerno samopouzdanje u svoje sposobnosti kao vozača. Procjenjuju svoje vozačke vještine te često pokazuju svoje vještine upravljanja vozilom ne obazirući se na sigurnost (Lajunen i Summala, 1995). Također smatraju da je vožnja pod utjecajem alkohola izvan kontrole vozača. Što se tiče agresivnog ponašanja u vožnji, činjenica je kako su mladi najzastupljenija grupa u prometnim nesrećama. Nakon 25-te godine broj prometnih nesreća počinje značajno opadati i zadržava trend smanjenja do otprilike sedamdesete godine života, kada lagano raste. Također, neiskustvo utječe i na proces donošenja odluke te poduzimanje odgovarajućih postupaka. Neiskusni vozač može uočiti događaj, ali ga procijeniti neopasnim što dovodi do nesreće. Suprotno tome, može događaj procijeniti opasnim, ali se mora osloniti na proces pokušaja i pogrešaka kako bi prigodno reagirao na opasnost što može dovesti do nesreće (Porter, 2011).

1.3. Osobine ličnosti vozača

Slično odnosu ugodnosti i rizičnog ponašanja u prometu, istraživanja nalaze značajnu povezanost savjesnosti i uključenosti u prometne nesreće (Arthur i Graziano, 1996; Clarke i Robertson, 2005). U tim se istraživanjima, temeljenima na samoiskazima vozača, pokazalo da su osobe koje sebe procjenjuju savjesnijima (tj. samodiscipliniranijima, odgovornijima, pouzdanijima) rjeđe uključene u prometne nesreće od osoba koje se procjenjuju niže na tim osobinama. Sümer, Lajunen, Özkan (2005) navode da je u njihovom istraživanju savjesnost imala najznačajniju prediktivnu snagu u predviđanju sudjelovanja u prometnim nesrećama u odnosu na ostale osobine ličnosti iz modela „Velikih pet“ osobina ličnosti. Da podsjetimo, savjesnost se odnosi na sociološki uvjetovan impuls kontrole koji olakšava postizanje ciljeva i usmjerenosti zadatku (Thørrisen, 2013). Visoko savjesni pojedinci su jako dobro organizirani, postavljaju prioritete i planiraju (John i sur., 2008). Savjesnost se sastoji od faceta kompetencija, dosljednosti, težnje izvršavanja zadatka, samodiscipline i prosuđivanja (Costa i McCrae, 1992; prema Thørrisen, 2013).

Neka istraživanja koja su se fokusirala na ponašanje vozača (Vukobrat i Mitrović, 2008) sugeriraju da povezanost između osobina ličnosti i ponašanja vozača postoji i da priroda te povezanosti uglavnom podržava stav da se ljudi prilikom vožnje ponašaju na sličan način kao i u drugim situacijama. Niski rezultati na skali otvorenosti predviđali su rizičnu vožnju, a niska ugodnost gubljenje kontrole nad vozilom, dok je emocionalna stabilnost negativno predviđala agresivnu vožnju (Dahlen i White, 2006). Visoka ekstraverzija, niska savjesnost i niska ugodnost (Arthur i Graziano, 1996; Clarke i Robertson, 2005; prema Luczak i Tarnowski, 2014) najčešće se smatraju povezanima s prometnim nesrećama. Niska ugodnost također je povezana s učestalijim prometnim nesrećama u istraživanju Živković, Nikolić i Markić (2013). No istraživanja ne daju uvijek jednoznačne rezultate. Neka su pokazala da je ekstraverzija pozitivno povezana, dok je neuroticizam negativno povezan s brojem prometnih nesreća pojedinih vozača (Lajunen, 2001; prema Luczak i Tarnowski, 2014).

1.4. Traženje uzbuđenja, impulzivnosti i stil vožnje

Traženje uzbuđenja je dimenzija ličnosti koju obilježava potreba za traženjem uzbuđenja i traženje novih, raznovrsnih, slojevitih i intenzivnih podražaja iz okoline te uključuje određenu razinu rizika u fizičkim, socijalnim i financijskim područjima, najčešće poradi samih iskustva (Zuckerman, 1994). Visoka potreba za uzbuđenjem dovodi se u vezu sa traženjem i sudjelovanjem u raznovrsnim intenzivnim aktivnostima primjerice ekstremnim sportovima kao što su alpinizam, padobranstvo i automobilističke utrke, zatim

traženju izazova putem uma i osjeta, korištenju psihostimulansa, dezinhibiranom socijalnom ponašanju, netoleranciji na dosadu, preferenciji egzotične hrane i slično (Aluja, Garcia i Garcia, 2003). Osobe koje su sklone takvom ponašanju izgleda da imaju specifičan profil ličnosti koji Frank Farley (1986) naziva T- tipom ličnosti ili „Veliki T“. „T“ je skraćenica od engleskog izraza za takvu osobu – thrillseeker (ljubitelj uzbuđenja). „Velikog T“ karakterizira sklonost ulaženja u rizične situacije i avanturizam, traženje uzbuđenja i doživljaja gdje god ih može naći i iskusiti. Sa druge strane kontinuuma traženja uzbuđenja se nalazi „mali t“, koji označava osobe koje teže izvjesnosti i predvidljivosti te koje izbjegavaju upuštanje u rizik i nepoznato (Farley, 1986). Većina ljudi nalazi se negdje između te dvije krajnosti, nemaju toliko izraženu potrebu za uzbuđenjima i rizicima ali nisu ni toliko ovisni o sigurnosti i predvidljivosti kao „mali t“.

Impulzivnost se može definirati kao predispozicija prema naglim i neplaniranim ponašanjima uz izostanak svjesnosti o negativnim posljedicama koje takva impulzivna ponašanja imaju za pojedinca ili druge (Moeller i sur., 2001). Impulzivnost je idejno slična traženju uzbuđenja, međutim, impulzivnost se bavi sa kontrolom osobe nad mislima i ponašanjem dok se traženje uzbuđenja odnosi na preferenciju osobe prema novim iskustvima i spremnost na poduzimanje rizika (Dahlen i sur., 2005).

1.5. Ljutnja kod vozača

Deffenbacher, Oetting i Lynch (1994) osmislili su 33 čestice za procjenu ljutnje kod vozača pomoću skale. Vozačeva ljutnja je bila operacionalizirana kao osobina ličnosti koja je povezana sa osobinom ljutnje, ali specifično u vezi situacije na putu (Deffenbacher i sar., 1994). Čestice se odnose na izvještavanje o ponašanju agresivnih vozača na putu koji su predstavljeni kao “neko ko vozi znatno iznad dozvoljene brzine” i specifičan način vožnje koji je predstavljen kao ugrožavanje drugih učesnika u saobraćaju bez da se u obzir uzme njihovo aktivno učešće.

U studiji je korištena Skala ljutnje kod vozača, istraživači su pronašli mlade koji su sami izvjestili o visokom nivou ljutnje u vožnji (sa prosjekom starosti od 19 godina) izvještavali su o većoj ljutnji tokom vožnje, većem agresivnom ponašanju na putu, većoj agresivnosti i rizičnim ponašanjima (Deffenbacher, Filetti, Richards, Lynch, i Oetting, 2003). Ovi vozači su također posjedovali velike nivoe osobina impulzivnosti i agresivnosti. Dodatno, ovi vozači su izvjestili o manjoj kontroli ekspresije ljutnje.

1.6. Saobraćajne nesreće i lokus kontrole

Prema Luczak i Tarnowski (2014), svijest o mogućnosti kontrole pokazala se varijablom u kojoj se značajno razlikuju oni vozači koji su doživjeli prometne nesreće i prekršaje od onih koji nisu. Vozači s poviješću prekršaja imali su značajno lošije raspoloženje, što se odnosilo na više razine anksioznosti, depresije, umora, zbunjenosti i smanjene vitalnosti, kao i značajno više indirektnih oblika agresije, poput ventiliranja svojih agresivnih poriva nemarnim i agresivnim stilom vožnje, za razliku od onih vozača koji nisu imali prekršaje (Sanyal i sur., 2012; prema Luczak i Tarnowski, 2014).

Zbog prirode navedenog istraživanja ne može se zaključivati o tome doprinosi li eksternalni lokus kontrole povećanom broju prometnih nesreća ili nesreće uzrokuju vjerovanja koja karakteriziraju eksternalni lokus kontrole, odnosno, manju mogućnost kontrole nad događajima u vozačkoj okolini. S druge strane, visoki internalni lokus kontrole može biti povezan s rizičnim stilom vožnje, zbog uvjerenja vozača o vlastitoj sposobnosti izbjegavanja nesreća (Arthur i Doverspike, 1992; prema Holland, Geraghty, Shah, 2010). Mlađe žene u manjoj su mjeri od muškaraca imale internalni lokus kontrole, no s dobi se ta razlika postupno izjednačavala. U istraživanju Holland, Geraghty i Shah (2009) dobiveno je da žene u većoj mjeri imaju eksternalni lokus kontrole nego muškarci.

1.7. Iskustvo stresa na putu

U uslovima stresa vozači će vjerovatnije pokazivati blaže oblike agresije i veći broj pogrešaka i prekršaja na putu (Aseltine i sar., 2000; Deffenbacher i sar., 2000; Gulian, Matthews Glendon, Davies i Debney, 1989; Hartley i Hassani, 1994; Wiesenthal i Hennessy, 1999). Kao i u drugim istraživanjima stresa, utvrđeno je da znatna izloženost stresu ima za posljedicu prelijevanje i u drugim životnim situacijama (Hennessy i Wiesenthal, 1997). Saobraćajna psihologija naglašava da se to prije svega odnosi na negativan uticaj stresa na vozača koji dovodi do slabije vozačke sposobnosti i snalaženja u kompleksnoj saobraćajnoj okolini (Westerman i Haigney, 2000; Novaco, Stokols, i Milanesi, 1990). Kao posljedica toga, mnogi vozači osjećaju frustraciju, iritiranost, pa čak i ljutnju, što može dodatno povećati vjerovatnost da se pogrešno uključe u saobraćaj ili agresivno voze (Aseltine i sar., 2000; Deffenbacher i sar., 2000; Westerman i Haigney, 2000).

1.8. Agresivna vožnja pod uticajem droge i alkohola

Vežu između zloupotrebe droga / alkohola i agresivnog ponašanja nije jednostavno definisati zbog više faktora kao što su: socijalna situacija, nivoi unosa i prethodno socijalno učenje (Taylor i Hulsizer, 1998). Međutim, opće istraživanje ljudske agresije pokazuje da

alkohol narušava socijalnu prosudbu smanjenjem inhibicija ili procesa interne kontrole (Volavka i Citrome, 1998), čime se povećava vjerovatnost agresivnog ponašanja. Nadalje, alkoholno opijanje povezano je s nasilnim zločinima (Taylor i Hulsizer, 1998). Opsežno istraživanje također je provedeno o učinku droga na agresivno ponašanje (Taylor i Hulsizer, 1998). Do sada su najvjerodostojniji rezultati pokazali vezu između psihostimulansa kao što su: kokain i amfetamin i agresivnog ponašanja (Volavka i Citrome, 1998). Međutim, ti su rezultati također predmet razmatranja drugih faktora kao što su brzine doziranja (veće doze su povezane s agresijom), način uzimanja, predispozicija agresivnih tendencija i situacijski kontekst (Volavka i Citrome, 1998).

1.9. Korištenje mobilnog telefona za vrijeme vožnje

Vozači koji koriste mobilne telefone tokom vožnje predstavljaju opasnost za sebe i druge sudionike u saobraćaju. Upotreba mobilnog telefona tokom vožnje jedan je od najznačajnijih uzroka saobraćajnih nesreća, jer ometa vozača da bude usredotočen na vožnju. Provedenim istraživanjem na Univerzitetu u Utahu, Salt Lake City, utvrđen je znatan uticaj mobitela na reagovanje vozača od trenutka uočavanja opasnosti, pa sve do zaustavljanja vozila. Istraživanjem, u kontrolisanim laboratorijskim uslovima se htjela usporediti vožnja između vozača koji koriste mobitel tokom vožnje i vozača pod uticajem alkohola (0,08% alkohola u krvi). U istraživanju se koristio simulator vožnje visoke kakvoće na kojem su se usporedile performanse vozača sa mobitelom s performansama vozača koji su bili pod dejstvom alkohola. Rezultati su pokazali da je reakcija kočenja vozača koji koriste mobitel bila sporija za 9% od onih koji nisu koristili mobitel. Nasuprot tome vozači pod dejstvom alkohola su pokazali agresivniji stil vožnje prilikom približavanja vozila ispred njih i primjenjivali za 23% veću silu kočenja.

ZAKLJUČNO RAZMATRANJE

Činjenica da je na primjer na putevima Bosne i Hercegovine samo u 2018. godini stradalo 277 lica, predstavlja obavezu za sve subjekte bezbjednosti saobraćaja, a prije svega policiju, da preduzme mjere iz svoje nadležnosti kako bi unaprijedili bezbjednost saobraćaja. Posebna kategorija vozača, koja ima značajnu ulogu u „stvaranju“ negativnih posljedica saobraćaja, su, svakako, agresivni vozači.

Upravljanje motornim vozilom je agresivno, ako postoji mogućnost uzrokovanja sudara i motivirano je nestrpljivošću, iritiranošću, hostilnošću i/ili pokušajem da se uštedi

vrijeme. Agresivna vožnja se manifestira kombinacijom namjernih prometnih prekršaja ili nesigurnom vožnjom.

Važnu ulogu u objašnjavanju agresivnog ponašanja vozača imaju psihološki i socijalni faktori. Među najvažnije psihološke faktore ubrajamo: osobine ličnosti vozača, psihopatologiju vozača, ljutnju i stres vozača. Kod socijalnih faktora ističu se: spol i dob vozača, korištenje mobilnog telefona u vožnji, upotreba psihoaktivne supstance.

Postoji nekoliko teorija koje nastoje objasniti na koji način se stvara agresivnost kod vozača koja za posljedicu ima ugrožavanje vlastite i tuđe sigurnosti u saobraćaju što dovodi do lakih, srednje teških ili teških povreda sudionika u saobraćaju, kao i smrtnih ishoda. Svaka teorija nastoji na sebi svojstven način i sa svoje polazišne tačke objasniti fenomen agresivnosti kod učesnika u saobraćaju.

Postoje različiti programi koji se implementiraju na mlađim ili starijim vozačima s ciljem suzbijanja njihove ljutnje i bijesa prilikom aktivnog učešća u saobraćaju, a što se ispostavilo kao jedan od ključnih faktora s ciljem poboljšanja cjelokupne saobraćajne situacije na dobrobit svih učesnika u saobraćaju i osoba koje se nalaze s njima u motornim vozilima.

LITERATURA

1. Alonso F., Esteban C., Montoro L., Serge A. (2019). *Conceptualization of aggressive driving behaviors through a Perception of aggressive driving scale (PAD)*. Research Article. DATS (Development and Advising in Traffic Safety) Research Group, INTRAS (University Research Institute on Traffic and Road Safety), University of Valencia, Valencia, Spain. FACTHUM lab (Human Factor and Road Safety) Research Group, INTRAS, University of Valencia, Valencia, Spain.
2. Deffenbacher J. L. (2016). *A review of interventions for the reduction of driving anger*. Review Article. Colorado: Colorado State University, USA
3. Galovski T. E. i Blanchard E. B. (2004). *Road Rage: A domain for psychological intervention?* Research Article. New York: Center for Stress and Anxiety Disorders, State University of New York at Albany, 1535 Western Avenue, Albany, NY 12203, USA.
4. Keleštura N. (2019). *Sprovođenje preventivnih i represivnih mjera na mlade vozače s ciljem povećanja bezbjednosti saobraćaja*. Završni rad. Travnik: Saobraćajni fakultet Travnik.
5. Kovač K. (2017). *Psihološke odrednice sigurne vožnje kod mladih vozača*. Diplomski rad. Osijek: Filozofski fakultet: Odsjek za psihologiju u Osijeku.
6. Niemeyer J. A. i Fox J. (1990). *Reducing aggressive behaviour during car riding through parent-implemented Dro and Fading procedures*. Journal Article. West Virginia: George Peabody College of Vanderbilt University.
7. Nikolić, M. (2016). *Osobine ličnosti kao prediktori samoprocjene agresivne vožnje kod mladih vozača*. Diplomski rad. Osijek: Filozofski fakultet: Odsjek za psihologiju u Osijeku.
8. Peršak N. (2011). *“Človeški dejavnik” prometne (ne)varnosti: društvena zaželenost, delovno okolje in osebnost*. Pregledno delo. Ljubljana: Fakulteta za kriminalistiko in kriminologijo, Univerza v Ljubljani.
9. Rakovec P. (2018). *Vpliv notranjega dialoga na agresivno vožnjo voznikov avtomobilov*.

Ramo Mulahusejnovic Ph.D

International University

Brčko District, Bosnia and Herzegovina

Vedrana Blagojevic Ph.D

International University

Brčko District, Bosnia and Herzegovina

SOME IMPORTANT TECHNICAL AND PSYCHOLOGICAL TRENDS AS CAUSES OF AGGRESSIVE DRIVING IN ROAD TRAFFIC

Summary

Through the paper, we present the most important social and psychological characteristics of people who exhibit aggressive driving behavior. Among the more important technical and psychological factors that determine the aggressive behavior of drivers are: personality traits, psychopathological conditions as well as anger and stress of the driver. Among the social factors, the following stand out: the driver's gender and age, and among the technical factors, the use of a mobile phone while driving and the use of psychoactive substances. There are several theories that try to explain how aggressiveness is created in drivers, which results in jeopardizing their own and other people's safety in traffic, which leads to light, medium or severe injuries to road users, as well as fatalities.

Keywords: technical, mobile phone, social, psychological, aggressive drivers, traffic accidents, prevention.