

ОСОБИНЕ ЛИЧНОСТИ ВОЗАЧА КОЈИМА ЈЕ ОДУЗЕТА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА

Резиме: Возачи којима је одузета возачка дозвола након стицања 18 казних поена представљају популацију возача чије истраживање карактеристика личности побуђује посебан интерес, како у развијеним земљама, тако, све више и код нас. У те сврхе покренуто је и актуелно истраживање чији су одабрани резултати приказани у овом раду. Узорак истраживања формиран је од 219 возача који су похађали семинар унепређења знања за возаче којима је одузета возачка дозвола. У сврхе процене карактеристика личности у овом истраживању коришћени су следећи инструменти: TIPI инвентар личности (краћа форма BIG FIVE упитника), LOCT инструмент за процену локуса контроле личности, као и DRSS скала процене тражења сензације. Најзначајнији резултати добијени анализом података биће детаљно дискутовани у раду.

Кључне речи: возачи којима је одузета возачка дозвола, процес рехабилитације, инструменти процене, превенција, процена личности

THE PERSONALITY TRAITS OF THE DRIVERS WHOSE DRIVING LICENSES WERE SUSPENDED

Summary: The drivers whose driving licenses were suspended after obtaining 18 penalty points represent the population of drivers who are of particular interest to be analyzed, especially their personality traits, and this is evident both in developed countries, and more and more in Serbia. For this purpose, a research was launched and some selected results are presented in this paper. The sample of the research was formed by 219 drivers who attended a seminar of knowledge improvement for drivers whose driving licenses were suspended. For the purpose of assessing the personality traits, in this study the following instruments were used: TIPI inventory of personality (shorter form of BIG FIVE questionnaire), LOCT instrument for estimating the locus of personality control, and DRSS scale for estimation of sensory search. The most important results obtained by data analysis are discussed in detail in this paper.

Key words: whose driving licenses were suspended, rehabilitation process, assessment instruments, prevention, personality assessment

1. УВОД

Одређен број истраживања која су се бавила понашањем возача као издвојеним феноменом, успела су да докажу да повезаност између особина личности и понашања возача постоји, као и да природа таквих релација одговара уверењу да се људи приликом вожње понашају на сличан начин као и у другим ситуацијама. Тако су резултати студије коју су спровели Olteal и сар. (2006) указали на постојање значајне корелације између анксиозности и тражења сензација са ризичном вожњом, а такође и тражења сензација и ризичне вожње са склоношћу ка чињењу прекршаја у саобраћају. Највећи део варијансе ризичне вожње објасниле су општа склоност кршењу правила и иритабилност, а пол се показао такође као добар предиктор - мушкарци су показали већу склоност ка ризичној вожњи. Резултати истраживања које су спровели Dahlen и сар. (2012) подржавају коришћење мултиплих предиктора при проучавању прављења прекршаја у вожњи и показују да се различити аспекти понашања возача могу објаснити различитим комбинацијама предиктора. Међу релевантним предикторима истакли су се бес приликом вожње, тражење сензација, емоционална стабилност, пријатност и отвореност ка искуству. Отвореност је показала повезаност са ризичном вожњом, а пријатност са губљењем контроле над возилом, док је емоционална стабилност предвиђала агресивну вожњу. Тражење сензација се показало као добар предиктор низа карактеристика, као што су ризична неагресивна вожња, агресивна вожња, губљење концентрације при вожњи, мањи прекршаји и озбиљније незгоде у саобраћају.

Међу најупечатљивијим истраживањима у којима је указано на предиктивни значај тражења сензација, спада истраживање Iversen-а и сар. (2002). Добијени резултати су показали да особе које постижу високе скорове на тражењу сензација и бесу при вожњи извештавају о честој ризичној вожњи и имају чешћа искуства незгода са повредама и материјалном штетом. У студији

кроскултуралног карактера (Lajunen и сар., 2002) коришћени су подаци о просечним скоровима 34 земље на скалама упитника EPQ (Eysenck Personality Questionnaire), које су објединили Lynn и сар. (1995), као и подаци о броју саобраћајних незгода са фаталним исходом у тим земљама. Показано је да се у земљама које постижу високе просечне скорове на екстраверзији догађа већи број саобраћајних незгода са фаталним исходом. Такође, већи број оваквих незгода регистрован је у земљама код којих је просечан скор на неуротицизму висок или низак, у односу на оне земље које постижу умерене скорове. Скорови на психотицизму нису показали везу са саобраћајним незгодама. Özkap и сар. (2005) су развили инструмент за мерење локуса контроле возача. Показали су да је склоност да се узроци доживљених или потенцијалних саобраћајних незгода приписују себи веома добар предиктор укупног броја незгода, прекршаја и грешака, док је склоност да се узроци приписују другим возачима била у негативној корелацији са грешкама.

У овом раду биће предочени резултати примене психолошких мерних инструмената са циљем да се опише општи психолошки профил возача којима је одузета возачка дозвола. Након увођења система казних поена, у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године (Службени гласник РС, бр. 41/09, 53/10 и 101/11), у Србији је по први пут успостављена европска пракса рехабилитације возача којима је због несавесног управљања возилом и стечених казних поена одузета возачка дозвола. С обзиром на то, Агенција за безбедност саобраћаја од јуна 2012. године, спроводи семинаре унапређења знања из безбедности саобраћаја за возаче којима је одузета возачка дозвола. Ово истраживање покренуто је са циљем како би се формирао референтни оквир за унапређење и даље развијање постојећег система рехабилитације као ефикасног система који одговара потребама возача којима је одузета возачка дозвола (у даљем тексту-несавесни возачи), а тиме, на посредан начин утиче и на општу слику безбедности саобраћаја у друштву.

2. МАТЕРИЈАЛИ И МЕТОДЕ

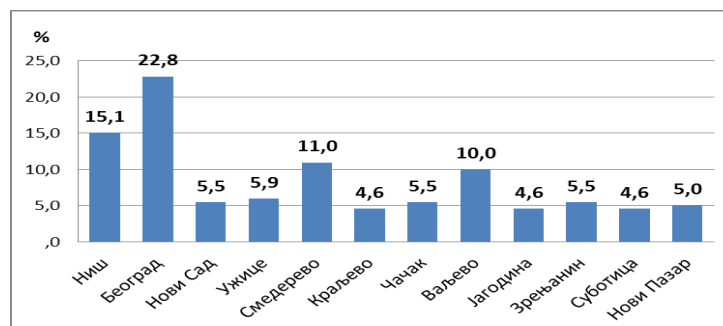
Посматрани узорак формиран је од 219 несавесних возача, у периоду посматрања од два месеца, током којих је реализовано 19 семинара широм Србије. На тај начин задовољена је територијална репрезентативност узорка. У раду ће бити приказани резултати истраживања настали применом следећих мерних инструмената за процену личности: TIPI (Ten-Item Personality Inventory) који су конструисали Gosling и сар. (2003), SRHPS (Self-Reported Hazard Perception Scale), konstruisan od strane Sümer-a (2003), као и LOCT (Locus of Control Test) конструисан од стране Rotter-a (1966). Последња два инструмента испитаници су попуњавали два пута, и то на првом часу рехабилитације, као и на последњем часу, тј. након похађања целокупног наставног процеса. На основу предвиђеног методолошког приступа који подразумева процену учинка процеса рехабилитације кроз анкетање испитаника пре и после семинара, очекивања су да ће бити уочене карактеристичне промене на нивоу емоција, ставова, вредности, навика и понашања у саобраћајним ситуацијама, самим тим. Претпоставке су да ће све ово довести и до промена на нивоу евалуације квалитета сопствене вожње. Предложени упитници немају ограничења за примену, чак неки аутори препоручују и охрабрују спровођење што већег броја истраживања и у различитим културама ради поређења резултата. Ово нарочито важи за кратке форме упитника, односно, скале процене. На почетку и на крају Статистичка обрада података вршена је помоћу програмског пакета IBM SPSS Statistics v.

3. РЕЗУЛТАТИ

Пре него што се пређе на анализу резултата добијених применом наведених психолошких инструмената процене, биће представљени најзначајнији подаци настали прикупљањем демографских показатеља узорка.

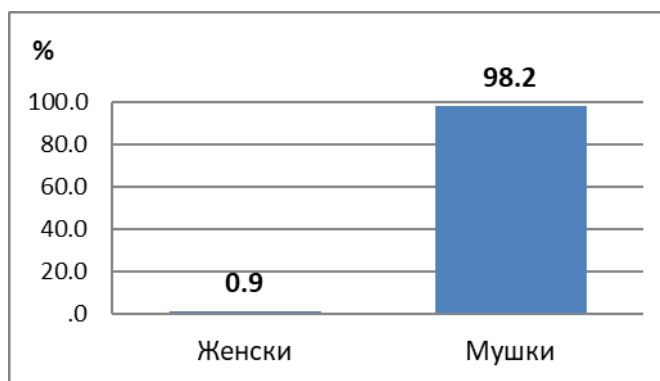
3.1. Демографски показатељи

На графичком приказу 1 представљени су сви градови у којима су у посматраном периоду реализовани семинари унапређења знања за возаче којима је одузета возачка дозвола. Као што је могуће уочити, испитаници који су учествовали у истраживању долазе из 12 градова Србије.



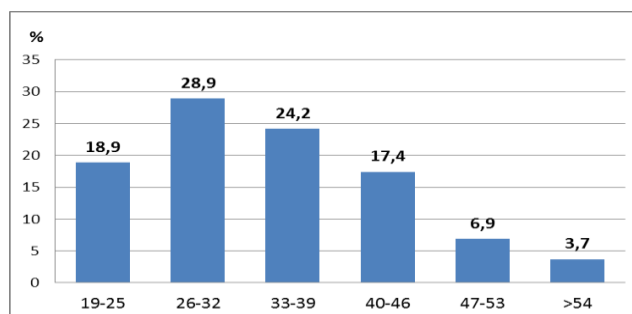
Слика 1. Градови у којима су одржани семинари

Када је реч о полној структури посматраног узорка (Слика 2), сходно почетним очекивањима, у узорку доминирају возачи мушког пола (98,2%). Оваква слика се може интерпретирати већом стопом возача мушког пола у возачкој популацији, нарочито када је реч о активним возачима. Са друге стране, возачи којима је одузета возачка дозвола свакако се могу сврстати у групу возача склонијих ка ризичнијим облицима понашања у саобраћају, што је склоност која је у већој мери карактеристична за возаче мушког пола.



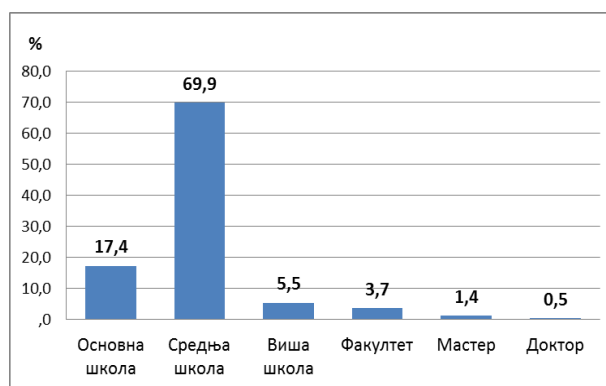
Слика 2. Пол испитаника

Анализа старосне структуре испитаника (Слика 3) показује да највећи број њих припада категорији од 26-32 године. Нешто мањи проценат испитаника припада категорији од 33-39 година. На основу графичког приказа, намеће се закључак да се највећи проценат возача којима је одузета дозвола дистрибуира у старосном опсегу од 26-39 година.



Слика 3. Године старости испитаника

На слици 4. Приказана је образовна структура посматраног узорка. Упадљиво највећи број испитаника (69,9%) карактерише средње стручно образовање, а потом следи основношколско образовање (17,4%).



Слика 4. Образовање испитаника

3.2 Анализа резултата примене психолошких мерних инструмената

Подаци добијени у одговорима за TIPI инструмент личности се сходно упитнику Big Five (из којег је инструмент развијен) интерперетирају према предложеном систему скоровања и класификују у пет димензија личности: Екстраверзију, Савесност, Пријатност, Отвореност за искуства и Емоционалну стабилност. Резултати добијени проценом психолошког профила TIPI пружају конкретан увид у базичне карактеристике просечног полазника семинара. Наиме, полазници се у највећој мери могу описати као савесне, емоционално стабилне личности које показују интерес за стицањем нових искустава (Табела 1).

Табела 1. Резултати упитника TIPI

Екстраверзија	Пријатност	Савесност	Емоционална стабилност	Отвореност за искуства
6,57%	18,68%	26,28%	25,25%	23,41%

Када је реч о упитницима који су се у анализи примењивали пре и после процеса рехабилитације, најпре је занимљиво анализирати LOC упитник за процену локуса контроле. Подаци из овог инструмента показују у ком смеру гравитира укупни локус понашања појединца, или, другим речима, на који начин појединци интерпретирају узроке својих властитих догађаја у животу. Испитаници код којих доминира интерни локус контроле, узорке за поједина лична искуства, како позитивна, тако и негативна, превасходно траже у сопственим ресурсима. Код особа код којих доминацију остварује екстерни локус контроле, запажа се приписивање узрока одређеним искуствима спољним факторима који их окружују. Као што је могуће уочити, применом упитника за процену локуса контроле личности-LOC, на почетку и на крају семинара за рехабилитацију несавесних возача, уочава се преусмеравање локуса контроле са екстерних на интерне изворе код одређеног процента испитаника (Табела 2).

Табела 2. Резултати упитника LOC пре и након похађања семинара

LOC1		LOC2	
Екстерни	Интерни	Екстерни	Интерни
28,3%	71,7%	24,2%	75,8%

Следећи, можда и најупечатљивији подаци у истраживању односе се на резултате поновљеног мерења перцепције ризика SRPH инвентаром личности (Табела 3). Приметна је значајна разлика у процентима између испитаника који су освојили виши скор на тесту приликом првог тестирања, у односу на испитанике са вишим скором на поновљеном мерењу. Како би се што боље разумели анализирани резултати, важно је нагласити да је висок скор на упитнику у корелацији са ефикаснијом способношћу перципирања опасности у војњи. Дакле, у случају овог узорка, само 32% испитаника

показује виши скор и бољу способност детекције ризичних ситуација у оквиру почетног тестирања. Наспрам њих, дупло већи број испитаника, чак 68 % полазника остварује више укупне скорове у оквиру поновљене процене ризика и показује већу осетљивост за рперцепцију ризика у саобраћају.

Табела 3. Резултати упитника SRPH пре и након похађања семинара

SRPH1	SRPH2
Већа вредност пре семинара	Већа вредност након семинара
32,0%	68,0%

3. 3. Примена непараметријских метода у анализи

С обзиром на то да у укупном упитнику постоји само једно питање са дихотомном расподелом одговора (пол), Mann-Whitney U-тест није било могуће применити због неравномерног броја испитаника у обе категорије (0,9% испитаница женског пола). Како би се испитале разлике у оквиру поједних варијабли које се односе на социо-демографска питања, посматрано у односу на одређене облике понашања, примењен је Kruskal-Wallis-ов тест рангова. Овим тестом провераване су разлике за сваку од социо-демографских карактеристика, у вези са резултатима на упитницима којима се процењују ставови, понашање, психолошки профил и знање возача. Резултати за скале процене посматрани су у виду укупног добијеног скорa. Након опсежне анализе издвојило се неколико статистички значајних разлика, од којих ће бити приказани само најрелевантнији (Табела 4). Анализом базираном на примени Kruskal-Wallis-овог, утврђено је да постоје разлике у процени ризичних ситуација у саобраћају, посматрано из угла старости испитаника. Наиме, даљим анализама које неће бити изнете, услед ограниченог расположивог простора, утврђено је да млађи испитаници (испод 30 година старости) показују већи степен склоности ка преузимању ризика у саобраћају у односу на испитанике старије узрасне доби. Када је реч о упитнику за процену психолошког профила TIPI, применом Kruskal-Wallis-овог теста забележене су значајне разлике у укупном просечном скору за испитанике различитог нивоa образовања. Наиме, уочено је да су код испитаника са вишим нивоима образовања израженије димензије Савесност и Емоционална стабилност.

Табела 4. Резултати Kruskal-Wallis-овог теста

	Године старости	Образовање
	SRPH	TIPI
Chi-square	16,092	13,349
df	5	5
Asymp. Sig.	,007	,020

4. ДИСКУСИЈА

Посматрајући претходно неведене најрелевантније податке из истраживања могуће је створити одређени референтни оквир профила типичног возача коме је одузета возачка дозвола. Када говоримо о демографским показатељима који га описују, можемо рећи да се углавном ради о мушкој особи, млађих до средњих година старости која поседује средњошколско образовање. Базичне психолошке карактеристикаме личности групишу просечног испитаника у овом узорку у категорију интровертних личности, које су склоније емоционалној стабилности али и отворености ка новим искуствима (што представља извесни парадокс). Овакви резултати понекад могу да укажу на присутност социјално-пожељних одговора у истраживању.

Образовање испитаника у највећој мери од свих демографских особина показује утицај на последње две димензије личности. Када је реч о локусу контроле уочава се да просечан испитаник поседује изражен интерни локус контроле (што је у складу са претходно наведеним резултатима процене димензија личности). Овакав локус контроле показује тенденцију раста у истом смеру у току процес рехабилитације и представља добру меру успешности интервенција.

Управо ови резултати показују прави учинак процеса рехабилитације. Кориговање непожељних облика понашања у саобраћају подразумева и усваршавање способности за опажање контроле ризика. Неке од мера које се примењују у току процеса рехабилитације омогућавају полазницима стицање увида у сопствено понашање и суочавање са последицама неадекватног понашања у саобраћају. Ефекти оваквог начина рада набоље се виде у предоченим изузетним резултатима оствареним на SRPH упитнику за самоперцепцију ризичних ситуација након процеса обуке. Овакви резултати могу се интерпретирати стучним вођењем испитаника у току семинара, са циљем подстицања њихове саморефлексије и развијања одговорности за догађаје у којима учествују као актери у вожњи. Све већи број научних студија бави се управо овим феноменом и резултати које добијају говоре у прилог томе да је на перцепцију ризика возача могуће, али и неопходно утицати на њу (Sümer и сар., 2006).

5. ЗАКЉУЧАК

Приликом анализирања примера добре праксе из земаља чланица Европске уније, намеће се потреба и предлог за формирањем програма за унапређење понашања возача усмерених ка специфичним психолошким профилима прекршилаца са циљем давања доприноса унапређењу укупне безбедности саобраћаја на путевима. У светској пракси су се до сада најефикаснијим показали индивидуално прилагођени програми за унапређење понашања возача.

Прегледом стручне литературе која се бави проблематиком програма за рехабилитацију возача у оквиру овог пројекта, уочава се диференцијација двеју категорије несавесних возача (Bartl и сар., 2002). У једној категорији су возачи којима је возачка дозвола одузета услед вожње под дејством алкохола или других психоактивних супстанци, док су у другој категорији возачи који су чинили остале теже прекршаје у саобраћају (прекорачење брзине, агресивна вожња исл.). Са друге стране, поједини програми пружају и посебан осврт у раду са рањивим категоријама у саобраћају, као што су млади и старији возачи, те су садржаји обуке и терапијског рада у потпуности прилагођени потребама ових категорија полазника семинара.

Индиректно посматрано, резултати добијени у овом истраживању требало би да помогну у детектовању особа које су склоније незгодама познавањем њихових психолошких профила и да на тај начин усмере креирање профилисаних програма за рехабилитацију несавесних возача. Препоруке су да се приказани резултати размотре, пре свега, у сврхе унапређења безбедности саобраћаја у локалним заједницама у којима је реализовано дато истраживање, чиме ће се допринети повећању општег нивоа безбедности у саобраћају.

6. ЛИТЕРАТУРА

- Bartl, G., Assailly, J. P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., Willmes-Lenz, G. (2002). EUProject „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Austrian Road Safety Board, Vienna.
- Dahlen, E. R., Edwards, B. D., Tubré, T., Zyphur, M. J., Warren, C. R. (2012). Taking a look behind the wheel: An investigation into the personality predictors of aggressive driving. *Accident Anal Prev.*, 45, 1–9.
- Gosling, S. D., Rentfrow, P. J., & Swann, W. B., Jr. (2003). A Very Brief Measure of the Big Five Personality Domains. *Journal of Research in Personality*, 37, 504-528.
- Iversen, H., Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers, *Personality and Individual Differences*, 8 (33), pp. 1251-1263, *Personality and Individual Differences*, 8 (33) (2002), pp. 1251-1263.
- Lajunen T., Parker D., Stradling S.G. (2002). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation. *Transport Res F-Traf.* 1998; 1(2): 107-121.
- Lynn, R. Martin, T. (1995). National differences for thirty-seven nations in extraversion, neuroticism, psychoticism and economic, demographic and other correlates. *Personality and Individual Differences*, 19, 403-406.

- Oltedal, S., Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44 (2006), pp. 621-628.
- Özkan, T., Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research Part F*, 8, 355–368.
- Rotter, J. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcements, *Psychological Monographs*, 80, Whole No. 609.
- Sümer, N. (2003). Personality and behaviour predictors of traffic accidents: testing contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 949.
- Sümer, N., Özkan, T., & Lajunen, T. (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 703–711.
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима (2009), Службени гласник Републике Србије бр. 41/09, 53/10, 101/11.