

КУЛТУРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**TRAFFIC SAFETY CULTURE**

Дарко Чутурић, Факултет техничких наука, Нови Сад

Област – САОБРАЋАЈ

Кратак садржај – *Култура безбедности саобраћаја је релативно нов концепт који у последње време добија пажњу у области безбедности саобраћаја. Култура безбедности саобраћаја чини се као интуитиван и моћан концепт којим се објашњавају посматране разлике у међународним, регионалним и демографским ризицима од незгода, као и склоност ка високоризичном понашању.*

Кључне речи: *Безбедност саобраћаја, концепт, структура.*

Abstract – *Traffic safety culture is a relatively new concept which has recently gained attention in the field of traffic safety. Traffic safety culture appears to be an intuitive and powerful concept with which to explain observed differences in international, regional, and demographic crash risk, as well as the propensity to commit high risk behaviors.*

Keywords: *Traffic safety, concept, structure.*

1. УВОД

Саобраћајне незгоде представљају најчешћи узрок смрти од ненамерних повреда, чинећи 41% од свих смртних случајева узрокованих повредама (WHO, 2020).

Традиционалне стратегије за смањење погинулих у саобраћају фокусиране су на ризична понашања и њихове последице применом саобраћајног образовања, саобраћајне принуде и техничких решења. Историјски гледано, ове стратегије су имале успеха у смањењу броја погинулих. Међутим, ове стратегије упућују на подкуп фактора који утичу на најтеже последице саобраћајних незгода. Успоравање стопе побољшања безбедности саобраћаја може се приписати утицају ефеката опасности од незгода, чијим факторима се тренутно не баве традиционалне интервенције безбедности саобраћаја.

У раду је анализиран концепт, природа и структура културе безбедности саобраћаја. Култура безбедности саобраћаја чини се као интуитиван и моћан концепт којим се објашњавају посматране разлике у међународним, регионалним и демографским ризицима од незгода, као и склоност ка високоризичном понашању.

НАПОМЕНА:

Овај рад проистекао је из мастер рада чији ментор је био др Драган Јовановић, ред. проф.

2. КУЛТУРА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**2.1 Појам**

Постојећа употреба појма „култура безбедности саобраћаја“ је двосмислена и колоквијална. Вероватно да је недостатак специфичности и стандардизације довео до претерано уопштене употребе овог термина. Међутим, ако прихватимо да постоји довољно доказа да ендогене променљиве као што је култура безбедности саобраћаја могу значајно утицати на ризична понашања и резултате стопе незгода, од друштва и појединца се захтева да обезбеде конструктивну дефиницију која се може применити за развој ефикасне интервенције у безбедности саобраћаја. Научници разних дисциплина упозоравају на већу пажњу да се у културу уграде здравље и безбедно понашање (Ward et al., 2010). White paper on traffic safety culture. White Paper, 2.. Важећа дефиниција културе безбедности саобраћаја треба да одреди елементе који утичу на ризично понашање и границе у оквиру којих треба радити. Такву дефиницију је неопходно подржати стандардним, релевантним и посебним освртом на овај концепт.

2.2 Елементи

Основни елементи концепта културе безбедности саобраћаја су понашање, артефакт и спознаја. Понашања се односе на радње које представљају пример културе као што су ритуално и церемонијално понашање, или и радње предузете да би се квалификовало за чланство у групи или представљало чланство у групи. Артефакти су симболи, изрази и алати културе, укључујући правне норме који диктирају културну усклађеност. Спознаја је важан аспект културе који води и мотивише понашања заснована на култури. Аспекти спознаје унутар културе укључују (1) врлине које се вреднују у друштву; (2) уверења о томе која понашања су системски вредносна у друштву; (3) очекивања за кршење нормативног понашања; (4) ставови о понашањима (исходима); и (5) колективни утицај когнитивних фактора на процес доношења одлука појединца.

Ова сазнања за узврат диктирају и мотивишу понашање, које је намерни одраз културе. На пример, уграђено структурно веровање у преовлађујућу културу има значајан утицај на процес доношења одлука возача код којих постоји ризично понашање и који прихватају интервенције у циљу повећања безбедности саобраћаја. Конкретно, ставови према том понашању могу бити повезани са високо

корисним и ниско трошковним одлукама које подржавају такво понашање.

2.3 Оквири примене концепта

Постоје бар два оквира која се разликују у погледу примене концепта културе безбедности у саобраћају. Прво, култура не обухвата сва понашања. Културна сазнања утичу само на понашања која захтевају разматрање и планирање. Она понашања која диктирају спољни фактори (ритуални), која су подсвесно контролисана (убичајено), или која су реакција на неке спољне догађаје нису предмет процеса доношења одлука под утицајем свесних елемената културе.

Друго, култура безбедности саобраћају настаје и делује на различитим нивоима у друштву (Соорег, 2000). У ствари, оперативне дефиниције културе безбедности које су до сада дате биле су превише уске, фокусиране на индивидуалним ставовима и схватањима безбедности на рачун холистичке, вишеструке природе концепта културе безбедности. Шири дефиниција културе безбедности укључује вредности, веровања и схватања организације, заједнице и друштва, а не само појединца. Да би разумели вишеструке нивое друштва и његовог утицаја на појаву и рад културе безбедности саобраћаја, неопходно је да препознамо „друштвено-еколошку перспективу“ друштва.

2.4 Функција

Култура и њен утицај функционишу на више нивоа. Не треба само да препознамо ставове и уверења појединца, већ и норме које дели заједница. Важније, није довољно само се фокусирати на возаче код културе безбедности у саобраћају. Такође је потребно размотрити културу оних субјеката које предлажу и подстицају политику безбедности саобраћаја, која може имати утицај на возаче; културу владе која издваја средства за разне саобраћајне иницијативе које могу омести или подстицати ризик; културу заједнице која охрабрује или обесхрабрује ризично понашање; и културу друштва које подржава или осуђује ризичну вожњу.

Много тога је написано о потреби одговорности за друштвене проблеме посматрајући друштва из друштвено-еколошких перспектива. Обимно истраживање подржава коришћење друштвено-еколошких оквира за разумевање ризичног понашања, као што је адолесцентска употреба супстанци у којој карактеристике појединца, као и породице, вршњака и заједнице утичу на вероватноћу таквог уплитања.

Такву перспективу предложио је Амерички центар за контролу и превенцију болести у свом приступу насиљу (WISQARS (2010)). Овај модел разматра узајамно дејство односа између појединца, заједнице и друштвених фактора. Он омогућава да обратимо пажњу на факторе који стављају људе пред ризик те они доживљавају или се ризично понашају, укључујући и ризичну вожњу.

Према овом моделу, стратегије безбедности које се ослањају на културу требало би да садрже континуитет активности које се односе на више нивоа:

- 1) „Индивидуални“ ниво фактора укључује биолошку и личну историју фактора који повећавају вероватноћу доприноса културе небезбедне вожње. Неки од ових фактора су старост, образовање, приходи и слично.
- 2) „Однос“ или „организациони“ ниво фактора укључују оне који повећавају ризик због односа са вршњацима, сарадницима, супервизорима и члановима породице. Најближи друштвени круг који окружује особу, као на пример вршњаци и колеге, утичу на њихово понашање и доприносе њиховој структури искустава.
- 3) „Заједница“ је ниво фактора који укључују подешавања, као што су школе, радна места и насеља, у којима се јављају друштвени односи који траже да се идентификују карактеристике ових подешавања које су повезане са сиромашном културом безбедности.
- 4) „Друштвени“ ниво фактора помаже стварању климе у којој се ризик обесхрабрује или забрањује. Ови фактори садрже друштвене и културне норме. Други велики друштвени фактори су здравље, економија, образовање и социјална политика који помажу да се сачува економска и друштвена неједнакост између група у друштву које могу допринети ризику.

3. ПАРАДИГМА КУЛТУРЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Култура безбедности у саобраћају делује као интуитиван и снажан концепт помоћу којег објашњавамо разлике између интернационалних, регионалних и демографских ризика од незгода. Ако је могуће дефинисати и применити овај концепт у оквиру релевантних друштвено психолошких теорија избора понашања, могуће је развити нову парадигму интервенција у безбедности у саобраћају. Приступ заснован на култури је комплементаран, али фундаментално различит по форми и филозофији од традиционалних интервенција у култури безбедности у саобраћају укључујући образовање, инжењеринг и принуду. Ова разлика може бити сажета у односу на циљеве и методе који се користе за промену понашања возача.

Образовне интервенције могу попримити многе форме. Традиционално образовање подразумева одговоре и сагледава недостатке у знању и вештинама неопходне за обављање задатка. Ови програми су креирани да пренесу знања и увежбане вештине које се сматрају неопходним за постизање циљева задатка. У случају програма образовања возача, овај приступ би укључивао учење почетника о саобраћајним прописима и обуку да стекну контролу над возилом и вештине опажања опасности. За разлику од инжењерске стратегије и стратегије присиле које се фокусирају на контролисању, заштити или одвраћању, традиционални образовни програми су креирани да пружа вештине и знања неопходна за подршку новим понашањима. Међутим, као и са принудом и инжењерингом, нови облик образовања не мора да пружа подстицај за подржавање тих нових понашања. Иако је образовање неопходно за стицање информација о безбедности и вештина за усвајање

нових понашања у безбедности, оно само по себи не мора мотивисати сигуран избор. Насупрот томе, трансформативно образовање истиче културне ставове, вредности и уверења околине као скуп понашања, као што су праксе које су повезане са вожњом и покушава да мотивише измене мењањем културе.

Традиционалне инжењерске (област пројектовања путева и конструкције возила) интервенције подразумевају пројектовање инфраструктурних решења која или обезбеђују такве карактеристике у окружењу које контролишу понашање (нпр. Вертикалне препреке) или физичке баријере које штите возаче од ризичног понашања. Укључивање потписивања нуди метод идентификације ризика и упутство за понашање. Инжењерска решења такође могу да укључе интелигентне транспортне системе који пружају информације возачима о високоризичном понашању (нпр. Контрола и управљање брзинама у возилу) или прилагођавање возила бољој контроли од возача (нпр. електронска контрола стабилности). Заједничко за све ове инжењерске интервенције је фокус на понашање као на нешто што треба контролисати или прилагођавати без обзира на подстицај за такво понашање. У ствари, инжењерска решења третирају понашање као ризичан симптом без обрађивања патогена који се налазе у основи.

Традиционалне интервенције принуде користе прописе да доделе замену за ризик (нпр. новчана казна, кривично гоњење и затвор) у вези са циљним понашањем. Када је принуда ефективна, возачи ће одабрати да промене своје ризично понашање да би избегли спровођење законских мера, а не због промене ставова у сопственом понашању. Сходно томе, принуда не утиче директно на ставове возача о ризичном понашању. Дакле, принуду не би требало посматрати као директну интервенцију која утиче на културу безбедности саобраћаја. Међутим, стратегија примене принуде може имати индиректан утицај на културу безбедности саобраћаја, ако резултати одвраћања имају видљиве резултате у промени понашања који се доживљавају као нормативни. Процес доношења и поштовања нових норми понашања може ревидирати ставове о понашању и учврстити свој континуитет. Међутим, слично инжењерској стратегији, принуда се фокусира на понашање, а не фокусира се на оно што изазива такво понашање. Уместо тога, препреке су саме по себи форма која је уведена ради спровођења стратегије принуде, како би се прикрио претходни подстицај за циљано понашање.

4. ТРАНСФОРМАЦИЈА КУЛТУРЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Претходне дискусије пружају убедљиве доказе да је култура безбедности у саобраћаја ендогена варијабла која може имати значајан утицај на безбедност у оквиру саобраћајног система. Заиста, култура безбедности у саобраћају може бити прихватљив фактор који утиче на стопу саобраћајних незгода јер је нераздвојив у друштвеном контексту вожње и уграђен у процес понашања при доношењу одлука, који могу променити преовлађујућу вредност културе

безбедности саобраћаја, мотивисати безбедно понашање и прихватити политику безбедности. Међутим, било који краткорочни поглед на „коришћење културе“ као „стратегије“ за брзу промену понашања је кратковида. Уместо тога, стратегије за промену културе мора препознати да је култура везана за основне претпоставке које морају бити трансформисане. Усвојене културне вредности су дубоко усађене и не могу бити побољшане само помоћу искуства и информација.

Измена јавне дебате, која садржи централна питања о безбедности саобраћаја за трансформацију културе и такав помак настаје кроз дискусију и дијалог који имају важну улогу у трансформацији.

Предавање је дефинисано као дијалог који укључује оцену уверења, осећања и вредности. Предавање има критички осврт јер је људима потребна помоћ других да изађу из оквира тумачења са своје тачке гледишта.

Предавање подразумева суочавање и прекрајање претпоставки појединца о безбедности саобраћаја и преовлађујуће културе. Људи имају проблема са визијом како „изградити“ свет у коме живе. Али како Меријам и Кафарела (Merriam, S.B. & Caffarella, 1991) истичу, стварност је друштвено контруисана и може мењати друштво. Чланови друштва су учесници и посматрачи који су обликовани према својим окружењима и друштвеном контексту, али такође делују унутар њега и трансформишу га. Дакле, у циљу изградње безбедније саобраћајне културе, биће потребно да друштвени и политички лидери покрену процес јавне дискусије и трансформације учења која се креће ван индивидуално заснованим на промену стратегије понашања ангажованих на макро нивоу и да се крећу изван једноставног трансфера знања и подстицу учење које ангажује слушаоце да изграде нове ставове, веровања и вредности.

Крајњи исход овог типа учења је свест о „претпоставката културног регулисања правилима, улогама, конвенцијама и друштвеним очекивањима који диктирају начин на који видимо, размишљамо, осећамо и делујемо“. Овај процес може да укаже на правила, улоге и конвенције које тренутно доприносе ризику у саобраћају. То подразумева озбиљан рад који се активира кроз неку врсту „дезоријентације дилема“ која покреће циклус рефлексije „одређене претпоставке о себи и другима све док структура претпоставки постаје трансформисана“.

Велики изазов ће бити укључивање великог броја грађана у остваривање позитивне културе безбедности у саобраћају. Права културна трансформација ће захтевати активно и доследно укључивање националних лидера, укључујући доносиоце одлука, славне личности и друге познате личности на националном нивоу. Програм образовања о безбедности у саобраћају треба да буде укључен у основне и средње школе, а активисти програма безбедности у саобраћају би требало да буду свуда а не само повремено у телевизијским спотовима и на билбордима.

Кључни лидери се често фокусирају на културу других (нпр. појединаца, јавности, итд.) без разумевања улоге коју они (сами) имају у одржавању хомеостазе садашњих ставова.

На пример, наставе ли са трошењем драгоцених средстава у сврхе принуде, лидери у безбедности у саобраћају могу напустити програм едукације.

Едукацијом која се већ слабо спроводи се покрива сувише мала област. Лидери у безбедности у саобраћају, као многи лидери и људи уопште, нису свесни својих културних погледа на свет и на који начин њихова лична модернизација утиче на политику безбедности у саобраћају.

Приликом постављања циљева, одређени принципи и вредности имају приоритет над другима. Запажено је да те вредности најчешће нису довољно испитане или се сматрају заједничким када су у питању и креатори политике и примаоци интервенције. Заправо, често постоје празнине између различитих нивоа континуума, где се један скуп вредности пласира у јавности, а сасвим други се примењује у пракси.

5. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Да би постигли значајан напредак ка „нула смрти“ у саобраћају, неопходно је да усвојимо културу безбедности саобраћаја у којој доносиоци одлука и грађани неће прихватити саобраћајне незгоде са смртним исходом као цену мобилности.

Ако је могуће дефинисати и припремити овај концепт у оквиру релевантних друштвених, психолошких теорија избора понашања, могуће је развити нову парадигму за безбедносне интервенције у саобраћају. Заиста, постоје бројни примери ефикасности безбедносних интервенција у саобраћају исказаних кроз утицај културе на понашање у саобраћају.

Приступ базиран на култури је комплементаран, али фундаментално различит по форми и филозофији од традиционалних интервенција у безбедности у саобраћају укључујући образовање, инжењеринг и принуду. Третирањем порекла ризичног понашања, интервенције засноване на култури су проактивне и трансформационе у свом приступу.

Култура безбедности у саобраћају није повезана са специфичним типовима или факторима незгоде. Уместо тога, претпоставља се да култура има општи утицај на све претпоставке о ризичним понашањима. Сматра се да култура безбедности саобраћаја има неког утицаја на све типове и факторе незгода, који су изазвани одлуком возача. На пример, култура безбедности саобраћаја може имати улогу у свим незгодама изазваним због брзине где је избор брзине вожње резултат одлука возача.

Слично томе, култура безбедности саобраћаја има утицаја на одлуку о коришћењу сигурносних појасева за које је познато да смањују тежину повреда приликом незгоде.

Култура безбедности саобраћаја такође може предодредити факторе незгода повезане са психофизичким сметњама возача где је психофизичка сметња односно недостатак узрокован одлуком возача.

Такви свесно изазвани случајеви психофизичких сметњи подразумевају вожњу у алкохолисаном стању (возити након конзумирања алкохола), недостатак концентрације (телефонирати током вожње) и умор (возити упркос потреби за одмором).

Иако се специфична уштеда од примене парадигме културе безбедности саобраћаја не може тачно проценити, велика је вероватноћа да би такве интервенције могле имати значајан утицај на безбедност у саобраћају својим свеобухватним позитивним утицајем на већину фактора незгода повезаних са возачима и креаторима саобраћајног система.

Природа културе безбедности саобраћаја је таква да не само што би утицала на низ фактора незгода него би такође утицала и на прихватање других интервенција безбедности у саобраћају. У том случају, корист парадигме културе безбедности саобраћаја би се огледала у томе да створи средину корисну за друге постојеће и алтернативне облике интервенција безбедности у саобраћају.

У суштини, позитивна култура безбедности саобраћаја може бити у синергији са другим типовима интервенција и на тај начин допринети да сви облици интервенција буду ефектнији на основу ширег прихватања од стране возача.

6. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Cooper, M. Dominic. "Towards a model of safety culture." *Safety science* 36, no. 2 (2000): 111-136.
- [2] Edwards, J., Freeman, J., Soole, D., & Watson, B. (2014). A framework for conceptualising traffic safety culture. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 26, 293-302.
- [3] Merriam, S.B. & Caffarella, R.S. (1991). *Learning in adulthood*. San Francisco, CA: Jossey-Bass.
- [4] World Health Organization (2020). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, Switzerland: World Health Organization.
- [5] Ward, N. J., Linkenbach, J., Keller, S. N., & Otto, J. (2010). *White paper on traffic safety culture*. White Paper, 2.
- [5] WISQARS (2010). *Office of Statistics and Programming, National Center for Injury Prevention and Control, Centers for Disease Control and Prevention*.

Кратка биографија:

Дарко Чутурић рођен је у Зворнику. Мастер рад на Факултету техничких наука из области Безбедност саобраћаја одбранио је 2023. год.