

Ljiljana Mikuš*
Želimir Franjić**

PROGRAM PSIHOSOCIJALNOG TRETMANA POČINITELJA PREKRŠAJNIH I KAZNENIH DJELA IZ PROMETA

Autori u članku iznose iskustva u radu s počiniteljima kaznenih djela i prekršaja iz prometa odnosno iz programa Tretman zatvorenika s kaznenim djelom iz prometa koji se provodi u hrvatskom zatvorskom sustavu. Iskustva temeljnog programa pokazala su potrebu rada na području poznavanja prometnih propisa, uzroka i posljedica prometnih nesreća te prometne kulture. Uočena je i potreba cjelovitog pristupa problematici iz koje je proizašla integralna prometna metoda. Metoda podrazumijeva da su u program uključeni počinitelji kaznenih djela i prekršaja iz prometa te stručnjaci raznih područja i oštećeni. Psihosocijalni pristup, koji je nadogradnja temeljnog programu, ističe važnost regulacije psiholoških mehanizama procjenjivanja opasnosti odnosno prihvaćanja rizika, osvješćivanje i samoprocjenu subjektivnih faktora koji su rizični za sigurnu vožnju, važnost suradnje i komunikacije s drugim sudionicima u prometu, razvoj pozitivnih stavova i motivacije u odnosu prema prometnoj sigurnosti te stjecanje uvida u vlastito ponašanje i suočavanje s posljedicama lošeg ponašanja u prometu.

Program je namijenjen visokorizičnim vozačima, višestrukim počiniteljima prometnih prekršaja koji su skupili 9 kaznenih bodova i onima kojima je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilima, na području grada Zagreba. Trajanje programa je 20 sati, a odvija se kroz tri dana, putem prezentacija, predavanja, iskustvenih grupa i radionica.

Ključne riječi: integralna prometna metoda, psihosocijalni tretman, promet

* Ljiljana Mikuš, dipl. psihologinja, Hrvatsko psihološko društvo, Sekcija za prometnu psihologiju

** Želimir Franjić, Ministarstvo pravosuđa, Uprava za zatvorski sustav

UVOD

Sva događanja u prometu potrebno je sagledati u kontekstu međudjelovanja čimbenika u sustavu koji čine čovjek, vozilo, cesta, prometna organizacija i okolina. Pri tome čovjek nije samo aktivni ili pasivni sudionik u odvijanju prometa, nego su upravo ljudski rad, znanje, vještine i sposobnosti temelj za stvaranje, oblikovanje, organiziranje i postizanje funkcionalnosti i sigurnosti ostalih čimbenika u prometu, posebno vozila, ceste i prometne organizacije.

Promet je i jedna od najrizičnijih ljudskih aktivnosti, koja ima svoju "tamnu" stranu, a to su prometne nesreće. Prema procjenama stručnjaka za osiguranje i ekonomskih analitičara, Hrvatska danas zbog prometnih nesreća ima izravan gubitak društvenih vrijednosti najmanje u iznosu 2% BDP-a. Prema stupnju društvene opasnosti i posljedicama, nesigurnost u prometu gotovo se može izjednačiti s kriminalitetom.¹

Kako bi se promet mogao nesmetano odvijati, biti funkcionalan i, prije svega, siguran, potrebna je i prateća zakonska legislativa. U Republici Hrvatskoj na snazi je Zakon o sigurnosti prometa na cestama² kojim se utvrđuju, između ostaloga, temeljna načela međusobnih odnosa, ponašanje sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti, pravila prometa na cestama, dužnosti u slučaju prometne nesreće, osposobljavanje kandidata za vozače, polaganje vozačkog ispita i uvjeti za stjecanje prava na upravljanje vozilima te uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila u prometu na cestama. Kaznena djela protiv sigurnosti prometa navedena su u člancima 272. i 273. Kaznenog zakona.³ U članku 272. navedeno je kazneno djelo izazivanja prometne nesreće te u članku 273. kazneno djelo nepružanja pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći.

Prilikom utvrđivanja odgovornosti za prometnu nesreću naglasak je na utvrđivanju onih radnji za koje je predviđena prekršajna ili kaznena odgovornost, odnosno onih aspekata ljudskog ponašanja koji su, prema odluci zakonodavca, relevantni za funkcioniranje prometa i održavanje prihvatljive razine prometne sigurnosti. Međutim, u sustavu prometne sigurnosti nedostaje istraživanje prometnih nesreća koje bi se provelo s aspekta sigurnosti, otkrivajući pritom sve nepovoljne čimbenike koji su doveli do nesreće. Ti su čimbenici znatno brojniji i raznolikiji od onih koji se uobičajeno navode u mjerama i akcijama namijenjenim smanjivanju broja i težine posljedica prometnih nesreća.⁴ Programi koji se odnose na suzbijanje i smanjenje su-

¹ Izvor: MUP – Bilten o sigurnosti prometa, 2009.

² Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08, 48/10.

³ Kazneni zakon, NN 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 51/01, 111/03, 190/03, 105/04, 84/05, 71/06, 110/07, 152/08.

⁴ Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH 2006 – 2010. predviđa mjere za suzbijanje vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih droga, ali zanemaruje niz drugih subjektiv-

bjektivnih uzroka nesreća trebali bi uzeti u obzir rezultate i spoznaje dobivene stručnim i znanstvenim istraživanjima iz prometne psihologije i srodnih društvenih znanosti te obuhvatiti: odgovornost sudionika u prometu za vlastito psihofizičko stanje, sposobnost njihova predviđanja opasnosti u prometu, stupanj realiteta u procjenjivanju vlastitih mogućnosti za sigurno sudjelovanje u prometu, načine ponašanja ljudi u kriznim situacijama, razvijanje svjesnosti o uzimanju alkohola i droga te neprilagođenoj i prebrzoj vožnji kao vodećim uzrocima nesreća, utjecaje umora, nespavanja, stresa, uzimanja psihoaktivnih lijekova i kombinacije rizičnih faktora na događanje nesreća te općenito biti usmjereni na razvoj poštovanja i tolerancije između vozača i drugih sudionika u prometu.

U zemljama Europske unije provodi se niz programa koji uzimaju u obzir ponašanje vozača i postojanje subjektivnih rizičnih faktora za sigurnu vožnju te koji su na taj način promijenili pristup prometnoj sigurnosti. Uzimajući u obzir europska iskustva, ali i realne mogućnosti i specifičnosti provedbe u postojećim uvjetima u Hrvatskoj, kreiran je program za provođenje psihosocijalnog tretmana, namijenjen počiniteljima prekršajnih i kaznenih djela iz prometa. Program je namijenjen rizičnim skupinama vozača kao preventivna mjera u području prometne sigurnosti, s ciljem promjene neprihvatljivog ponašanja u prilagođeno i društveno prihvatljivo ponašanje.

TEMELJNI PROGRAM

Predloženi Program psihosocijalnog tretmana počinitelja prekršajnih i kaznenih djela iz prometa temeljen je na višegodišnjem iskustvu u radu s počiniteljima kaznenih djela i prekršaja iz prometa odnosno na provođenju prometnog programa *Tretman zatvorenika s kaznenim djelom iz prometa* koji se od 2005. godine provodi u Kaznionici u Lipovici – Popovači, od 2009. godine u Kaznionici u Valturi, a od 2010. godine i u Zatvoru u Zagrebu.

Iskustva u provođenju temeljnog programa pokazala su potrebu rada na području poznavanja prometnih propisa, uzroka prometnih nesreća (posebno: alkohola, droge i brzine), posljedica prometnih nesreća (posebno: odnos počinitelja i oštećenih) te prometne kulture. Pokazalo se da počinitelji ne poznaju dovoljno prometne propise, ali da je, kada govorimo o uzrocima pro-

nih rizičnih faktora za prometnu sigurnost. Isto tako, i mediji su skloni simplifikaciji uzroka prometnih nesreća njihovim svođenjem na prebrzu vožnju i utjecaj alkohola. Rijetko se spominju psihofiziološki faktori (umor, pospanost, zdravstveno i emocionalno stanje), sklonost rizičnom ponašanju, trajanje vožnje - posebno ako je riječ o noćnoj vožnji ili u situaciji smanjene vidljivosti, neprikladna prometna signalizacija ili tehnički problemi vozila (Ljiljana Mikuš i Dubravka Svilar Blažinić: Psihološki aspekti medijskog izvješćivanja o prometnim nesrećama, Knjiga sažetaka 16. godišnje konferencije hrvatskih psihologa, Poreč, 2008.).

metnih nesreća i čovjeku kao osnovnom čimbeniku, ipak temeljna pretpostavka potreba razvijanja svijesti kod vozača o mogućim posljedicama vožnje te promjena njihovih stavova o prometu.

Uočena je i potreba cjelovitog pristupa tretmanu zatvorenika s kaznenim djelom iz prometa, odnosno zajedničko djelovanje i interakcija počinitelja, oštećenih i stručnjaka. Iz navedenog proizašla je integralna prometna metoda (IPM), koja uključuje:

1. sudjelovanje počinitelja kaznenih djela i prekršaja iz prometa,
2. sudjelovanje počinitelja u prevenciji:
 - a) u mješovitim skupinama (počinitelji kaznenih djela preventivno djeluju na prekršajne počinitelje),
 - b) preventivni programi u zajednici za buduće i mlade vozače, za rizične vozače – višestruke počinitelje težih prekršaja, na koje djeluju počinitelji zatvorenici ili oni koji su izdržali kaznu, samoiskazivanjem vlastitog iskustva;
3. sudjelovanje stručnih osoba iz raznih područja;⁵
4. sudjelovanje počinitelja i oštećenih,⁶ zajednički, u preventivnim prometnim programima.

Motivacijski i emocionalni čimbenici pri tome su pokretački mehanizmi koji vode do promjene ponašanja. Primijenjeni su kod suočavanja počinitelja i oštećenih kao dviju suprotstavljenih strana. Zajednička radionica počinitelja i oštećenih ostvarena je, prvi put u zatvorskom sustavu Republike Hrvatske, u lipnju 2010. godine u Kaznionici u Lipovici – Popovači. Prošlost, koja je emocionalno bolna i za počinitelja i za žrtvu, nije moguće promijeniti. Počinitelj ne može oživiti oštećenog, čiju je smrt skrivio, ali može svojim iskustvom i ostvarenim uvidom u vlastitu pogrešku pomoći drugima i možda spasiti nekome drugome život, a time i sebi pružiti emocionalno olakšanje. Oštećeni ili članovi obitelji stradalih opisom svoje patnje djeluju na emocije i svijest počinitelja da ne ponove djelo, a drugim vozačima da budu oprezni i pridržavaju se prometnih propisa. Zajednički im je cilj sprječiti nove žrtve i pri tome su svjesni da se u budućnosti mogu naći na drugoj strani. Program daje potporu počiniteljima i potiče ih da se ispričaju obiteljima stradalih u prometnoj nesreći koju su izazvali, i to nakon izdržane kazne, jer tada nema sumnji u iskrenost njihove motivacije za isprikom. Ranija isprika, koju svakako treba uputiti, može izazvati sumnju da počinitelj želi ostvariti blažu kaznu, pomilovanje ili uvjetni otpust.

⁵ Djelatnika MUP-a, Hrvatskog autokluba, Fakulteta prometnih znanosti, sudaca koji sude u kaznenim i prekršajnim predmetima iz prometa, sudskih prometnih vještaka, oštećenih - žrtava ili članova obitelji, članova Udruge obitelji osoba stradalih u prometu i drugih.

⁶ Počinitelji i oštećeni nisu "u istom predmetu."

Program se provodi za muške punoljetne osobe osuđene za kaznena djela iz prometa od kojih većina ima izrečenu sigurnosnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilima. Od 2005. godine do danas u Program je uključeno oko 400 zatvorenika. Posebno se uzimaju u obzir sljedeće osobine počinitelja: nedovoljna kritičnost prema kaznenom djelu, vjerojatnost kriminalnog povrata, počinjenje djela u stanju alkoholiziranosti visokog stupnja, znatno prekoračenje brzine pri počinjenju, rizičan način vožnje, prethodna prekršajna kažnjavanost, profesionalni vozači i potreba za psihološkom potporom u prevladavanju posljedica djela. Tretman se temelji na postignućima različitih teorija na područjima percepcije, čuvstava, psihomotornih sposobnosti, pamćenja, inteligencije, učenja, motivacije i ponašanja.

Ciljevi Programa definirani su kao kratkoročni: upoznavanje prometnih propisa, stjecanje uvida u uzroke i posljedice prometnih nesreća i poboljšanje prometne kulture, te dugoročni: prevencija prekršajnih i kaznenih djela iz prometa i prevencija recidivizma kod počinitelja prekršajnih i kaznenih djela iz prometa. Ciljevi koji se žele postići kod pojedinca jesu: razvoj kritičnosti, svijesti i odgovornosti, razvoj samopouzdanja i bolja prometna vještina, a kod skupine: razmjena znanja i iskustva te pomoć i potpora skupine pojedinom članu.

Kratkoročna evaluacija Programa provodi se uz primjenu testova znanja iz područja prometa, ispitivanjem stavova iz područja prometa i procjenom kritičnosti u odnosu prema kaznenom djelu i vjerojatnost kriminalnog povrata, na početku i po završetku Programa. Dugoročna procjena uspješnosti Programa provodi se praćenjem sudionika protekom svakih pet godina koristeći se kaznenom i prekršajnom evidencijom.

PSIHOSOCIJALNI PRISTUP – PROŠIRENJE TEMELJNOG PROGRAMA

Psihosocijalni pristup počiniteljima prekršajnih i kaznenih djela u prometu, koji je nadgradnja temeljnom programu, ističe važnost regulacije psiholoških mehanizama procjenjivanja opasnosti odnosno prihvaćanja rizika, osvješćivanje i samoprocjenu subjektivnih faktora koji su rizični za sigurnu vožnju, važnost suradnje i komunikacije s drugim sudionicima u prometu, razvoj pozitivnih stavova i motivacije u odnosu prema prometnoj sigurnosti te stjecanje uvida u vlastito ponašanje i suočavanje s posljedicama lošeg ponašanja u prometu. Cilj pristupa je promjena socijalno neprilagođenog i neprihvatljivog ponašanja prometnih prekršitelja u ponašanje koje karakteriziraju solidarni, humani i etični odnosi i primjerena komunikacija između sudionika u prometu.

Teorijska podloga psihosocijalnog pristupa temelji se na klasičnim modelima i teorijama percepcije objektivnog i subjektivnog rizika u prometu, mo-

tivacijskim teorijama koje se primjenjuju na ponašanje vozača te suvremenim pristupima učenju sigurne vožnje.

Sa svakom ljudskom aktivnošću, pa tako i sa sudjelovanjem u prometu, povezan je određeni rizik, odnosno vjerojatnost nastanka štetne posljedice i težine moguće štetne posljedice. Rizik je povezan s opasnostima, odnosno postojanjem objektivnih i subjektivnih čimbenika u prometnom sustavu koji mogu dovesti do štetnih posljedica.

Objektivni rizik razmatra se na temelju objektivnih podataka karakterističnih za određenu situaciju u prometu. Pri tome se najčešće koriste statistički podaci o prometnim nesrećama, različiti indeksi konflikata i sudara te procjene stručnjaka o opasnosti pojedinih postupaka i situacija u prometu. Subjektivni rizik odnosi se na individualnu procjenu u smislu vozačeve identifikacije i procjene rizika i opasnosti određene prometne situacije. Na osnovi percepcije rizika, a u skladu s motivacijskim čimbenicima (namjere, ciljevi, potrebe) i sposobnostima, donosi se odluka u određenoj prometnoj situaciji. Prepoznavanje opasnosti, opasnih mjesta i situacija u prometu te vožnja koja je prilagođena prometnoj situaciji temelj su sigurnog ponašanja vozača u prometu. Ispitivanje čimbenika koji utječu na percepciju rizika kod vozača u prometu bilo je predmetom mnogih istraživanja, ali do danas nije pronađen model ni teorija koji bi dali cjelovito objašnjenje. Ono što je sigurno utvrđeno jest to da postoje razlike u percepciji rizika između mladih i neiskusnih te starih i iskusnih vozača (Brown i Grieger, 1988). Mlađi vozači podcjenjuju opasnosti na putu, a precjenjuju vlastite sposobnosti za svladavanje tih opasnosti. Statistički podaci o prometnim nesrećama mladih vozača to potvrđuju. Rezultati istraživanja percepcije rizika (Tränkle i sur., 1990) pokazali su da mlađi vozači opažaju manje rizika u određenim prometnim situacijama nego što to čine stariji vozači, međutim, takvi efekti nisu pronađeni kod vozačica.

Prema teoriji nultog rizika (Näätänen i Summala, 1974) i teoriji praga rizika (Michon, 1989), važnu ulogu u događanju nesreća imaju budnost, percepcija, očekivanja i druge temeljne psihološke funkcije. Ponašanje vozača određuju motivacijski aspekti, odnosno ravnoteža ekscitatornih i inhibitornih motivacijskih faktora. Autori dovode u pitanje stav o vozačkom zadatku, koji je određen vozilom, uvjetima na cesti, ostalim sudionicima u prometu, vremenom, vidljivošću i drugim vanjskim uvjetima vožnje. Vozač nije samo respondent u interakciji s drugim čimbenicima u sustavu, nego je aktivni kreator u prometnim situacijama, upravo zbog motivacijskih faktora. Model koji predlažu sastoji se od šest osnovnih elemenata bitnih za odlučivanje vozača i za njihovo ponašanje u vožnji. To su: subjektivni rizik, percepcija, očekivanje, motivacija, odlučivanje i budnost.

Mnoga istraživanja u prometnoj psihologiji odnosila su se na čimbenike koji smanjuju doživljaj subjektivnog rizika kod vozača i na taj način povećavaju rizik od neželjenih događaja u prometu. U postojećim uvjetima vožnje, odnos-

no pri postojanju objektivnog rizika, treba osvijestiti postojanje subjektivnih čimbenika rizika i djelovati tako da dođe do njihova smanjenja, odnosno planirati aktivnosti u prometu kako bi se smanjila razlika između objektivnog i subjektivnog rizika. Istražena je većina čimbenika koji mogu smanjiti doživljaj subjektivnog rizika kod vozača. Donosimo pregled najvažnijih (Vallet, 2001, Aberg, 2001):

- Obmane perceptivnih i kognitivnih procesa – senzorna prilagodba na brzini, podcjenjivanje brzine kretanja, podcjenjivanje fizikalnih sila u sudarima, precjenjivanje vještine vožnje, umanjivanje posljedica opasnih situacija i nezgoda.
- Subjektivni osjećaj kontroliranja situacije – nerealno očekivanje vozača da može odrediti prirodu i težinu prometne situacije i uspješno je svladati.
- Odluke i ponašanja vozača temelje se na očekivanju koje je u skladu s uobičajenom prometnom situacijom, zanemaruju se događaji koji se rijetko pojavljuju.
- Slaba prometna kontrola – postojanje većeg broja prometnih prekršaja.
- Primjeri, norme, slike – opažanje ponašanja drugih vozača koji rizično voze.
- Čimbenik umora – narušena je percepcija iznenadnih situacija, psihomotorna sposobnost u smislu poremećaja brzine, točnosti i redoslijeda izvođenja radnji, reakcije mogu biti iznenadne i ubrzane, ali netočne i isprekidane – mijenjaju se stavovi prema vožnji, okolini i opasnostima.
- Utjecaj psihoaktivnih sredstava – čak jedna petina lijekova negativno utječe na tjelesne i psihičke sposobnosti vozača, a djelovanje ovisi o osobinama pojedinca (dob, spol, tjelesna masa) i osobinama lijeka (doza, oblik, vrijeme uzimanja, kombinacija s drugim lijekovima, hranom, alkoholom...).
- Poremećaji spavanja (primarna insomnija, primarna hipersomnija, narkolepsija, katapleksija, poremećaj cirkadijurnog ritma spavanja s podvrstama: odgođena faza spavanja, promjena vremenske zone, rad u smjenama) – različita stanja vezana uz spavanje i budnost.
- Posebni motivi – natjecanje, agresivnost u vožnji, samopotvrđivanje i hedonistički motivi vožnje također mogu utjecati na subjektivnu procjenu rizika u vožnji.

Motivacijski pristup i teorije rizika uključeni su u suvremene pristupe učenju sigurne vožnje, s ciljem identifikacija konkretnih znanja i vještina koje trebaju posjedovati budući vozači kako bi postali, prije svega – sigurni vozači. Pristup učenju sigurne vožnje pod nazivom Goals for Driving Education – GDE⁷ osposobljava buduće vozače tako da, osim svladavanja znanja

⁷ Pristup učenju sigurne vožnje uz pomoć GDE matrica (Goals for Driving Education – Ciljevi učenja vožnje, Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen & Hernetkoski, 2002), uključen je u sljedeće projekte u EU namijenjene kandidatima za vozače, rizičnim skupinama vozača i instruktorima vožnje:

i vještine upravljanja vozilom, znaju prepoznati rizike vezane uz prometnu situaciju te su u svakom trenutku kadri procijeniti svoje psihofizičko stanje, znanje, vještinu, sposobnosti i rizične faktore u odnosu prema konkretnoj situaciji vožnje. Osim za osposobljavanje budućih kandidata za vozače, GDE matrice koriste se u edukaciji rizičnih skupina vozača – mladih i onih koji ponavljaju prometne prekršaje te instruktora vožnje (Berg, 2006). Vožnja nije samo tehnička, nego je i sociopsihološka zadaća te je za sigurnu vožnju potrebno osvijestiti čimbenike vezane uz čovjeka i socijalni kontekst u kojem se on nalazi.

OKVIRNI NACRT PROGRAMA

Uzimajući u obzir iskustvo stečeno u provođenju temeljnog programa, teorijske i praktične spoznaje u području procjene rizika u prometu, motivacijske te emocionalne, psihofizičke i socijalne čimbenike koji djeluju na vozače, kreiran je Program psihosocijalnog tretmana počinitelja kaznenih i prekršajnih djela iz prometa.

Primijenjena je integralna prometna metoda, odnosno povezivanje i suradnja stručnih radnika, oštećenih i počinitelja.

Program je namijenjen visokorizičnim vozačima, višestrukim počiniteljima prometnih prekršaja koji su skupili 9 kaznenih bodova i onima kojima je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilima. U fazi probnog projekta pohađanje Programa je dragovoljno, a svoj pristanak počinitelji bi davali prilikom izricanja presude na Prekršajnom sudu u Zagrebu.

Program psihosocijalnog tretmana rizičnih vozača provodili bi stručni radnici Hrvatskog psihološkog društva – Sekcije za prometnu psihologiju (HPD), Ministarstva pravosuđa – Uprave za zatvorski sustav (MP-UZZ), Hrvatskog autokluba (HAK) te članovi Udruge obitelji osoba stradalih u prometu (UOO-SP). Trajanje Programa je 20 sati, a odvijao bi se kroz tri dana, putem prezentacija, predavanja, iskustvenih skupina i radionica.

Kratkoročna i dugoročna evaluacija Programa provodila bi se na isti način kao i tijekom temeljnog programa.

GADGET (1999): Guidance, Education & Technology for car drivers

DAN (2000): Post-licensing measures for novice drivers

Andrea (2002): Analysis of driver rehabilitation programmes

Advanced (2002): Post-license training (for novice drivers)

BASIC (2003): New models in driver training

NovEV (2004): Evaluation of 2nd phase training pilot projects

TEST (2005): European standards for driver testing

MERIT (2005): European standards for driving instructors

HERMES (2007+ Coaching and communication skills for instructors)

Okvirni izvedbeni plan Programa psihosocijalnog tretmana počinitelja kaznenih i prekršajnih djela iz prometa, koji uključuje nazive tema, trajanje i izvođače, je sljedeći:

1. DAN		
	POZNAVANJE PROMETNIH PROPISA – predavanje, 2 sata	HAK
	POZNAVANJE PROMETNIH PROPISA – vježba, 2 sata	HAK
2. DAN		
	UZROCI PROMETNIH NESREĆA – predavanje, 1 sat	HPD, MP-UZZ
	PROCJENA RIZIKA I OPASNOSTI U PROMETU – vježba, 1 sat	HPD, MP-UZZ
	SUBJEKTIVNI RIZIČNI FAKTORI – predavanje, 1 sat	HPD
	SAMOPROCJENA SUBJEKTIVNIH RIZIČNIH FAKTORA – vježba, 1 sat	HPD
3. DAN		
	VOŽNJA i KOMUNIKACIJA I, 2 sata	HPD
	POSljedICE PROMETNIH NESREĆA – samoiskaz počinitelja kaznenog djela u prometu, 2,5 sata	MP-UZZ
	VOŽNJA i KOMUNIKACIJA II, 2 sata	HPD
	POSljedICE PROMETNIH NESREĆA – samoiskaz oštećenog ili člana obitelji stradalih u prometnoj nesreći, 2,5 sata	HPD, UOOSP
	VOŽNJA i KOMUNIKACIJA III, 2 sata	HPD
	evaluacija, 1 sat	

LITERATURA

1. Aberg, L., Attitudes – u: Traffic Psychology Today, ed. Pierre – Emmanuel Barjonet, Kluwer Academic Publishers, 2001, 119 – 137.
2. Berg, H-Y., Reducing crashes and injuries among young drivers: what kind of prevention should we be focusing on? Inj Prev 2006, 12, 15 – 18.
3. Brown, I. D., Grieger, J., A., Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. Ergonomics, 1988, 31, 585 – 597.

4. Michon, J.A., Explanatory pitfalls and rule – based driver models. *Accident Analysis and Prevention*, 1989, 21, 341 – 353.
5. Näätänen, R., Summala, H., A model for the role of motivational factors in drivers' decision making. *Accident Analysis and Prevention*, 1974, 6, 243 – 261.
6. Tränkle, U., Gelau, Ch., Metker, T., Risk perception and age – specific accidents of young drivers. *Accid. Anal. And Prevention*, 1990, 22, 119 – 125.
7. Vallet, M., *Factors Influencing Driving Performance – u: Traffic Psychology Today*, ed. Pierre – Emmanuel Barjonet, Kluwer Academic Publishers, 2001, 91 – 105.

Summary

A PROGRAMME OF PSYCHOSOCIAL TREATMENT FOR PERPETRATORS OF TRAFFIC VIOLATIONS AND OFFENCES

The programme is based on long experience in working with perpetrators of traffic offences and violations, that is, on the traffic programme “Treatment of prisoners convicted of traffic offences,” which has been carried out since 2005 in the Penitentiary Lipovica - Popovača, since 2009 in Valtura Prison, and since 2010 in Zagreb Prison.

Experiences derived from the basic programme have shown the need to work on improving knowledge of traffic regulations, the causes and consequences of traffic accidents, and traffic culture.

There was a noticeable need for an integrated approach to these issues, which resulted in the creation of an integral transport method. The method requires that the perpetrators of traffic offences and violations, as well as experts in various fields and the affected persons, should all be involved in the programme.

The psychosocial approach, which builds on the basic programme, emphasises the importance of regulating psychological mechanisms of risk assessment or risk acceptance, awareness and self-assessment of the subjective factors that can pose a risk for safe driving, the importance of cooperation and communication with other traffic participants, the development of positive attitudes and motivation in relation to traffic safety, and gaining insights into one's own behaviour, as well as dealing with the consequences of bad traffic behaviour.

The programme is designed for high-risk drivers, multiple offenders of traffic violations that have accumulated 9 penalty points, and those prohibited from operating a motor vehicle in the area of the city of Zagreb. The programme is to last 20 hours, divided into 3 days, and will be carried out by means of presentations, lectures, experience groups and workshops.