

Kazniva dejanja v cestnem prometu v Sloveniji v letih 1968—1977

Pavle Čelik*

Uvod

Strokovnjaki štejejo, da število avtomobilov v vseh državah narašča hitreje, kot se širi cestno omrežje.¹ To neskladje rešujejo na različne načine in iščejo nove poti za zmanjševanje števila prometnih nesreč, ki jih terja ali nanje vpliva to neskladje. Pri tem imajo — zlasti v industrijsko visoko razvitih državah — čedalje pomembnejšo vlogo prometne raziskovalne ustanove, ki so bolj ali manj tesno povezane s policijo.

Tudi za našo republiko velja, da število motornih vozil narašča hitreje, kot pa se širi omrežje sodobnih cest. Vsako leto je več tisoč prometnih nesreč, za katerimi ostajajo mrtve in telesno poškodovane osebe. Javnost se čedalje bolj zanima za vprašanje varnosti cestnega prometa; na to verjetno vpliva tudi možnost, da je vsakdo lahko žrtev prometnih nesreč ali celo med dejavniki nevarnosti na cestah.

V številnih razpravah o stanju prometne varnosti v Sloveniji beseda pogosto nanese na vlogo miličnikov. To vlogo navadno precenjujejo. Pri tem se postavlja naslednje vprašanje: ali precenjevanje ne izhaja tudi iz tega, da so vselej, kadar se govori o varnosti na naših cestah, glavni sobesedniki prav starešine milice (televizijske oddaje, tisk in podobno), manjkajo pa zastopniki cestnega gospodarstva, inšpekcijskih služb, odgovorni delavci organizacij združenega dela, ki opravljajo prevoz potnikov in blaga, ter drugih, ki jim je naložena skrb za varnost na cestah. Miličnikom namreč zakon nalaga (le) skrb, da nadzirajo in usmerjajo promet.²

To je povezano tudi z vprašanjem o vzrokih prometnih nesreč. Utemeljeno je izhodišče, da spoznanje sodobne kriminologije glede vzrokov odklonskih pojavov velja tudi za cestni promet. Tukaj kaže opozoriti le na gibanja v družbi in njeni sestavi, ki so temelj in skrajni vzrok za odklonske pojave vseh vrst, zato upravičeno govorimo o koreninah kriminalnosti in socialne patologije.³ Dalje je posebna pozornost kriminologov naravnana na razmere za odklonsko ravnanje in slednjič povodom oziroma okoliščinam kot dejavnikom odklonskih pojavov.

* Pavle Čelik, magister znanosti, kriminalistični inšpektor, RSNZ SRS, Ljubljana.

¹ Grizelj, str. 31.

² Zakon o varnosti cestnega prometa, 4. člen.

³ Milutinović, str. 219.

Zlasti pri odklonskosti v cestnem prometu pogosto zmečemo v en koš vse tri člene tako imenovanega determinističnega spleta: vzroke, razmere in povode oziroma okoliščine. To velja tudi za miličnike, ki prvi ugotavljajo krivdo na kraju dogodka oziroma dejanja. Zato so podatki organov za notranje zadeve o vzrokih za prometne nesreče v bistvu podatki o okoliščinah in razmerah teh dejanj: to zadošča za razčlenbe v okviru teh organov samih, ne pa za globljo strokovno razmišljanje. Mislimo na vsakoletno publikacijo RSNZ SRS z naslovom »Statistični podatki o prometnih nezgodah, motornih vozilih in voznikih motornih vozil«.

Članek obravnava nekaj pojavoslovnih strani kaznivih dejanj v cestnem prometu v naši republici in le deloma tudi vzrokoslovno stran. Zajema obdobje od všteti leta 1968 do všteti leta 1977, to je deset let. V razčlenbo so vštete le prometne nesreče, ki so povzročile smrt udeležencev ali pa njihove telesne poškodbe. Zoper krivce so bile podane kazenske ovadbe pristojnim javnim tožilstvom, razen če je bil krivec mrtev. Ne bomo govorili o lažjih oblikah odklonskosti ali — bolje rečeno — o tistih oblikah, ki je pri njih posledica družbi manj nevarna: sem spadajo tudi prometne nesreče z gmotno škodo, ki je presegla mejo, določeno za prekrške, in so bile zoper krivce podane kazenske ovadbe javnim tožilstvom.

Tudi ne bomo govorili o odklonskosti, ki je povezana s cestnim prometom, kot so na primer tatvine z vozil in iz vozil, vlomi vanja, tatvine delov vozil, tatvine vozil, odvzemi motornih vozil, neprimerno vedenje udeležencev cestnega prometa do uradnih oseb v organih za notranje zadeve in podobno.

Temeljni razlog za tako omejeno obravnavo vprašanja je, da so podatki organov za notranje zadeve za omenjeno obdobje popolni samo za hujše prometne nesreče, ne pa tudi za prometne nesreče, pri katerih je nastala zgolj gmotna škoda, ali za prometne prekrške. Razmejitev, kdaj prometna nesreča, kjer ni bilo mrtvih ali telesno poškodovanih oseb, velja za kaznivo dejanje in kdaj za prekršek, se je spreminjala s spreminjanjem ustreznih predpisov. Zato so podatki organov za notranje zadeve o lažjih prometnih nesrečah skoraj neuporabni, saj ne izražajo dejanskega stanja. Primer: v letu 1968 so organi za notranje zadeve v Sloveniji zapisali 1224 prometnih nesreč zgolj z gmotno škodo, leta 1971 celo 28 233, leta 1977 pa samo še 11 806.

Preglednica 1: Prometne nesreče in njihove posledice v Sloveniji v letih 1968—1977 (Index 1968 = 100)

Leto	Prometne nesreče		Posledice prometnih nesreč					
	štev.	indeks	mrtvi		telesne pošk.		skupaj	
			štev.	indeks	štev.	indeks	štev.	indeks
1968	6 952	100	497	100	9 220	100	9 717	100
1969	7 670	110	583	117	10 022	109	10 605	109
1970	8 300	119	620	125	11 173	121	11 793	121
1971	8 672	125	644	130	11 689	127	12 333	127
1972	8 413	121	625	126	11 097	120	11 722	121
1973	8 500	122	701	141	11 238	122	11 939	123
1974	7 936	114	557	112	10 236	111	10 793	111
1975	8 192	118	596	120	10 780	117	11 376	117
1976	8 001	115	587	118	10 623	115	11 210	115
1977	8 911	128	680	137	11 847	128	12 527	129
Skupaj	81 547	—	6 090	—	107 925	—	114 015	—

Podobno velja tudi za prometne prekrške, ker se kaže vsakokratna naravnost miličnikov pri odkrivanju teh prestopkov. Še več, omejeno število (prometnih) miličnikov, njihova tehnična opremljenost in drugi dejavniki vplivajo na to, da miličniki odkrivajo predvsem tiste prekrške, ki jih lahko: precej se nagibajo k odkrivanju majhnih in nepomembnih prestopkov, manj pozornosti pa posvečajo tako imenovanemu živahnemu prometu, kjer ravno nastajajo večje težave za varnost ljudi in njihovega premoženja.⁴

V omenjenem desetletju so se ogledov kraja dejanja udeleževali le delavci milice in ne več kriminalisti, kot je bilo nekako do leta 1966; zelo pogosto so miličniki sami opravili ogled, saj preiskovalni sodnik oziroma javni tožilec nista prišla na kraj prometne nesreče. Ogledov pa niso opravljali samo delavci prometnih postaj milice, temveč zlasti delavci postaj milice s splošnim delovnim področjem. Število miličnikov, ki so poklicno naravnani samo v promet, je vsako leto manjše: leta 1977 jih je bilo 50 manj kot pred desetimi leti.⁵ Ogledov kraja prometnih nesreč se udeležujejo vsi miličniki, ki so končali strokovno šolo, ne glede na čas zaposlitve v varnostni službi, kajti drugače ne gre. Glede tega je razlika v primerjavi z ogledi pri drugih kaznivih dejanjih, kjer so sodelovali praviloma vodje varnostnih okolišev.

⁴ Kontrola i regulisanje saobračaja, str. 8.

⁵ Prešern, str. 21.

I. Prometne nesreče v Sloveniji

V obdobju med letom 1968 in letom 1977 so delavci organov za notranje zadeve v Sloveniji zapisali 81 547 prometnih nesreč, zaradi katerih so udeleženci umrli ali so bili telesno poškodovani; ustrezne podatke vsebuje preglednica 1.

Najmanj prometnih nesreč je bilo prvo leto obravnavanega desetletja, in sicer 6952, največ pa zadnje leto, to je 8911. Če leto 1968 zaznamujemo z indeksom 100, je leta 1977 indeks znašal 128.

V tem obdobju je bilo v prometnih nesrečah 114 015 oseb mrtvih ali telesno poškodovanih. Število mrtvih je naraščalo hitreje kot število prometnih nesreč: leta 1968 je bilo mrtvih 497, čez deset let pa že 680; to je povečanje za 37 %. Prvo leto je bilo telesno poškodovanih 9220 oseb, devet let kasneje pa 11 847, to je 28 % več. Seštevek vsega tega je, da je bilo leta 1968 v Sloveniji v prometnih nesrečah mrtvih ali poškodovanih 9717 oseb, leta 1977 pa 12 527 ali 29 % več. **To bi pomenilo, da se je indeks hudih prometnih nesreč v naši republiki v zadnjih desetih letih gibal skoraj povsem enako kot posledice teh nesreč, z rahlo izjemo za mrtve osebe.**

Količnik med številom prometnih nesreč ter številom mrtvih in telesno poškodovanih oseb je bil leta 1968 1,40, leta 1972 je bil 1,39 in leta 1977 je dosegel 1,41. Količnik za celotno obdobje je znašal 1,38 in v posameznih letih je zelo malo odstopal od povprečja; to bi utegnilo pomeniti,

da so bile posledice prometnih nesreč v Sloveniji v zadnjih desetih letih količinsko in kakovostno večinoma enake.

II. Podatki o voznikih, motornih vozilih in cestah

Podatki, ki so omenjeni v prvem poglavju tega članka, so sami po sebi le informativni. Širši pomen dobijo šele v širšem spletu vprašanja o dejavnikih, ki vplivajo na varnost cestnega prometa.

Bolj ali manj splošno je priznано, da so pomembni dejavniki prometnih nesreč in prometne nediscipline sploh udeleženci v cestnem prometu, ceste in vozila.⁶ Kako je s temi dejavniki pri nas?

1. Vozniki motornih vozil

Med udeleženci cestnega prometa so s stališča varnosti verjetno najzanimivejši vozniki motornih vozil. Številčno sicer niso najbolj zastopani, vendar je to tista vrsta udeležencev, ki se premika z največjo hitrostjo in že po tem merilu zaslužijo posebno pozornost. Podatke o voznikih motornih vozil in kmetijskih traktorjev ter o motornih vozilih vsebuje preglednica 2.

Preglednica 2: Vozniki motornih vozil in kmetijskih traktorjev ter motorna in priklopna vozila v Sloveniji v letih 1968—1977 (Indeks 1968 = 100)

Leto	Vozniki mot. vozil in kmet. trakt.		Motorna in priklopna vozila	
	štev.	indeks	štev.	indeks
1968	298 979	100	221 614	100
1969	320 914	107	248 583	112
1970	345 523	116	280 650	127
1971	369 383	124	305 399	138
1972	381 714	128	328 956	148
1973	405 853	136	353 913	160
1974	428 616	143	378 005	171
1975	456 657	153	384 331	173
1976	494 156	165	421 934	185
1977	526 754	176	434 482	196

⁶ Makra, str. 51.

Leta 1968 je bilo v Sloveniji 298 979 občanov, ki so imeli vozniško dovoljenje za vožnjo kakega motornega vozila, všteti kmetijske traktorje, čez devet let pa 526 754, to je 76 % več. To število se je nenehno večalo. Med njimi so prevladovali moški: leta 1968 jih je bilo 85,8 %, leta 1977 pa 76,1 %. Delež žensk med nosilci voznških dovoljenj se je nenehno večal, in sicer s 14,2 % v letu 1968 na 23,9 % v letu 1977; domnevamo lahko, da se bo njihov delež v prihodnje še večal.

Z naraščanjem števila prebivalstva je naraščalo tudi število drugih udeležencev v cestnem prometu. Zmanjševanje števila kolesarjev v prostem pomenu besede je šlo tudi na račun večanja števila občanov, ki uporabljajo kolesa s pomožnim motorjem. To je seveda le domneva, kajti podatkov o tem ni, ker teh koles ni treba vpisovati pri pristojnem državnem organu. Povečuje se tudi število pešcev; to je povezano tudi s splošnim družbenim gibanjem in razvojem (industrializacija, urbanizacija in podobno).

2. Motorna vozila

Hitreje kot število voznikov motornih vozil je raslo število pri organih za notranje zadeve vpisanih motornih in priklopnih vozil. Leta 1968 jih je bilo 221 614, čez devet let pa že 434 482; to je povečanje za 96 %. Število vozil je v obdobju nenehno naraščalo in to se vidi tudi iz vrste preprostih indeksov; takšno gibanje je mogoče predvidevati tudi v prihodnje, če bodo družbene razmere podobne.

Najhitreje je naraščalo število osebnih avtomobilov, in sicer s 94 774 leta 1968 na 323 554 leta 1977. Število traktorjev je v istem času naraslo z 2750 na 4973; število motornih koles se je zmanjšalo, in sicer s 105 053 na 71 601.

3. Cestno omrežje

Cestno omrežje v naši republici kaže dve temeljni lastnosti: zaradi močne razpršitve naselij so ceste razmeroma goste in razvejane, hkrati pa so izraz upravnopolitične razdelitve nekdanj in danes.⁷ Približno na vsake 3,3 km² je eno naselje in kraji so bili že nekdanj povezani s potmi, prvotno primernimi za vprežni prevoz. Občani danes uporabljajo te poti za avtomobilski prevoz; zato jih malo izboljšajo, pogosto pre-

⁷ Ceste v Sloveniji 1945—1975, str. 1.

malo strokovno, pri tem pa imajo pomembno vlogo krajane skupnosti (samoprispevki za gradnjo in posodobitev cest, udarniško delo občanov pri tem in podobno).

Določanje cestnih kategorij se je po vojni spreminjalo in je šlo od nekdanje delitve na zvezne, republiške, okrajne in občinske ceste prek delitve na ceste prvega, drugega, tretjega in četrtega reda na sedanjo delitev: magistralne, regionalne in lokalne ceste. Leta 1968 je bilo v Sloveniji 12 946 km cest in je na ceste prvega reda prišlo 837 km, na ceste drugega reda 1697 km ter na ceste tretjega in četrtega reda 10 412 km. Leta 1977 so magistralne ceste dosegle 892 km, regionalne 3938 km in lokalne 9140 km, to je skupno 13 970 km. Cestno omrežje je v obravnavanih desetih letih narastlo za 1024 km ali za 7,91 %.

Leta 1968 je v Sloveniji prišlo približno 18 motornih vozil na en kilometer cest, leta 1977 že blizu 40 vozil oziroma eno motorno vozilo na 4,3 prebivalca.⁸ To je razmeroma precej v primerjavi z industrijsko razvitimi državami in precej nad povprečjem za celotno Jugoslavijo.

Iz naštetih podatkov izhaja, da je število prometnih nesreč, za katerimi so ostajale mrtve ali poškodovane osebe, v zadnjem desetletju naraščalo počasneje, kot je naraščalo število voznikov in število motornih vozil (ustrezni indeksi so znašali 128, 176 in 196). Vprašanje pa je, kakšna bi bila ta podoba, če bi imeli podatke tudi za prometne nesreče samo z gmotno škodo.

III. Kraj in čas prometnih nesreč

Pomemben del pojavoslovja odklonskosti pomeni vprašanje, kdaj in kje je prišlo do družbi škodljivih ravnanj. Zato bomo najprej omenili nekaj tovrstnih podatkov o prometni odklonskosti.

1. Čas prometnih nesreč

Pri času prometnih nesreč, ki so predmet obravnave, so upoštevane ure, dnevi in meseci. Podatek o urah prometnih nesreč vsebuje preglednica 3.

Najverjetneje izražajo ure, ko je prišlo do prometnih nesreč, navzočnost občanov na javnih krajih oziroma na prometnih površinah; ponoči je ta vsekakor manjša kot podnevi. Največ ne-

Preglednica 3.: Prometne nesreče v Sloveniji v letih 1968—1977 po urah

Ura	Prometne nesreče	
	število	odstotek
0— 4	3 370	4,13
4— 6	4 730	5,80
6— 8	5 012	6,15
8—10	6 135	7,52
10—12	7 250	8,89
12—14	10 222	12,54
14—16	10 885	13,34
16—18	11 002	13,49
18—20	10 911	13,38
20—22	7 797	9,56
22—24	4 122	5,05
Neznano	111	0,15
Skupaj	81 547	100

sreč je bilo popoldne. Zjutraj, ko gredo ljudje na delo, jih ni bistveno več kot v drugih dopoldanskih urah. Ali to pomeni, da odhod z dela in popoldanske ure bistveno vplivajo na gostitev odklonskosti v cestnem prometu? Verjetno gre tudi za utrujenost ljudi, ki se vračajo iz službe. Ti podatki so precej podobni onim, ki veljajo za večino nesreč: strokovnjaki so ugotovili, da se pripeti več nezgod popoldne in pod večer kot pa zjutraj.⁹ Vsako posamezno leto je bila porazdeljenost prometnih nesreč po urah precej podobna in odstotki v preglednici 3 so v bistvu enaki kot v posameznem letu obravnavanega desetletja.

Manjše razlike kot pri urah so se pokazale pri dnevih, ko so se zgodile prometne nesreče; ustrezni podatki so v preglednici 4.

Največ prometnih nesreč je bilo ob nedeljah, nato pridejo na vrsto sobote, petki, ponedeljki, srede in četrтки, na zadnjem mestu pa so bili torki. To v bistvu velja tudi za vsako posamezno leto. Edina pomembnejša izjema je bil petek: delež prometnih nesreč, ki so se pripetile na ta dan, se je povečal, in sicer s 14,23 % v letu 1968 na 15,69 % v letu 1977. To je verjetno povezano z odhajanjem ljudi na tedenski oddih, to pa se zadnja leta začinja že ob petkih popoldne.

⁸ Lapajne, str. 3.

⁹ Neroda ali nezgoda, str. 28.

Preglednica 4: Prometne nesreče v Sloveniji v letih 1968—1977 po dnevih

Dan	Prometne nesreče	
	število	odstotek
Ponedeljek	11 393	13,97
Torek	10 131	12,42
Sreda	10 811	13,26
Četrtek	10 818	13,27
Petek	12 230	15,00
Sobota	13 161	16,14
Nedelja	13 003	15,94
Skupaj	81 547	100

Malo večje razlike kot pri dnevih, toda manjše kot pri urah, so se pokazale pri razčlembi vprašanja, v katerih mesecih so se zgodile prometne nesreče; ustrezni podatki za celotno obdobje so v preglednici 5.

Preglednica 5: Prometne nesreče v Sloveniji v letih 1968—1977 po mesecih

Mesec	Prometne nesreče	
	število	odstotek
Januar	3 965	4,86
Februar	4 053	4,97
Marec	5 366	6,58
April	6 464	7,93
Maj	7 666	9,40
Junij	8 382	10,28
Julij	8 611	10,56
Avgust	8 941	10,96
September	8 083	9,91
Oktober	7 822	9,59
November	6 361	7,80
December	5 833	7,16
Skupaj	81 547	100

Največ prometnih nesreč je bilo avgusta in najmanj januarja. V zimskih mesecih je bilo teh dogodkov najmanj (januarja, februarja in marca skupaj 16,41%), v spomladanskih in jesenskih mesecih približno enako (aprila, maja in junija skupaj 27,61% ter oktobra, novembra in decembra skupaj 24,55%), največ pa v poletnih mesecih (julija, avgusta in septembra skupaj 31,43%).

To je bilo mogoče pričakovati, saj je poleti po cestah ne le največ vozil, temveč tudi pešcev in sploh udeležencev v cestnem prometu; najmanj pa jih je pozimi.

Tudi po posameznih letih omenjenega desetletja so bili podatki približno enaki podatkom za celotno obdobje; to potrjuje domnevo o dokajšnji statistični povezanosti med časom prometnih nesreč (ure, dnevi in meseci) ter med gostitvijo teh dogodkov.

Tudi med občinami ni bilo mogoče ugotoviti večjih razlik glede na čas prometnih nesreč. Drugače rečeno — v občinah Piran, Ljubljana-Center, Radovljica in Maribor so se odklonski pojavi, ki jih obravnavamo, časovno gostili precej podobno kot v občinah, ki so (turistično) manj razvite (Mozirje, Črnomelj, Lenart v Slovenskih Goricah in podobno).

2. Kraji prometnih nesreč

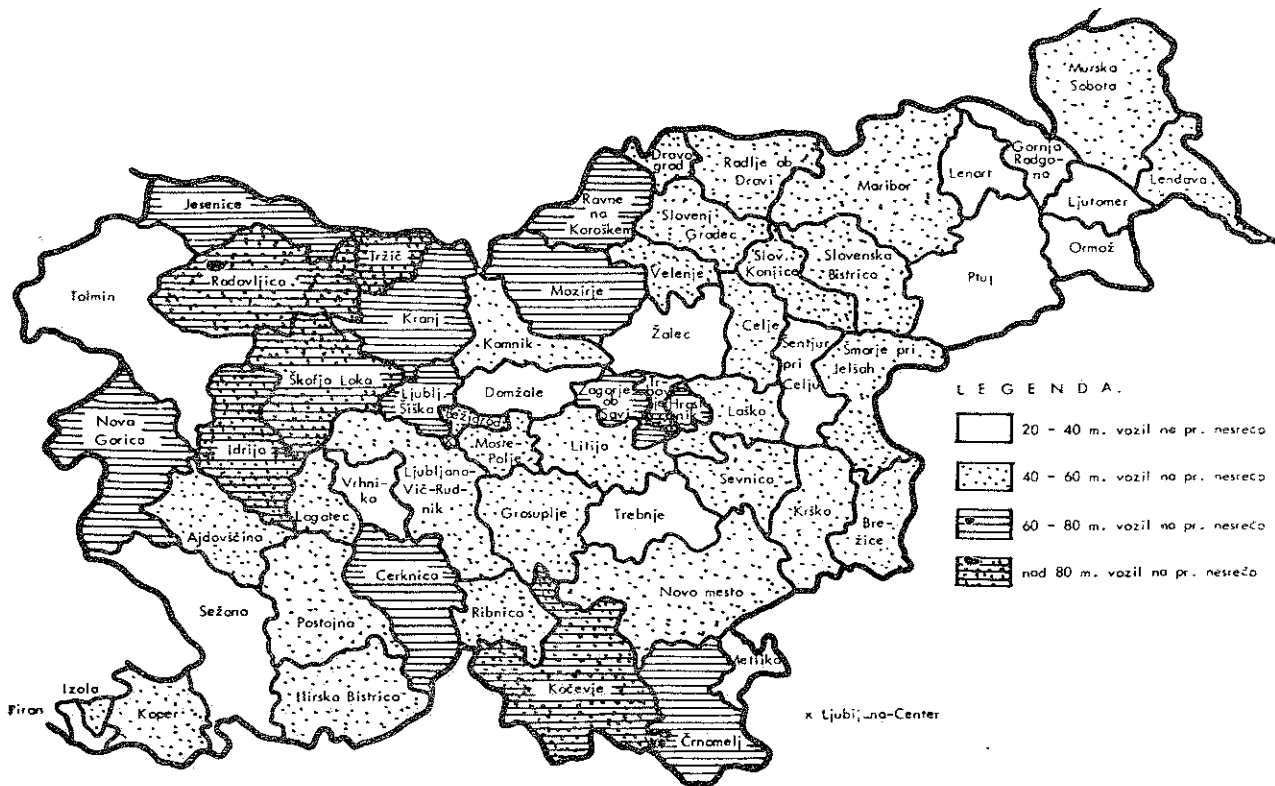
Pri razčlembi krajev, kjer je prišlo do prometnih nesreč z mrtvimi in telesno poškodovanimi udeleženci, je upoštevana delitev na nesreče v naseljih in zunaj njih, na lastnost ceste in količnik prometne nesreče v razmerju do motornih vozil po posameznih občinah.

V desetih letih je bilo v naseljih 59 297 prometnih nesreč, to je 72,7%, zunaj naseljenih krajev pa 22 250 nesreč ali 27,3%. Natančnejši podatki so v preglednici 6.

Preglednica 6: Prometne nesreče v naseljih in zunaj njih v Sloveniji v letih 1968—1977

Leto	Nesreče v naseljih		Nesreče zunaj naselij		Skupaj	
	štev.	%	štev.	%	štev.	%
1968	5 011	72,1	1 941	27,9	6 952	100
1969	5 528	72,1	2 142	27,9	7 670	100
1970	5 995	72,2	2 305	27,8	8 300	100
1971	6 308	72,7	2 364	27,3	8 672	100
1972	6 132	72,9	2 281	27,1	8 413	100
1973	6 131	72,1	2 369	27,9	8 500	100
1974	5 824	73,4	2 112	26,6	7 936	100
1975	5 524	67,4	2 668	32,6	8 192	100
1976	5 430	67,9	2 571	32,1	8 001	100
1977	7 414	83,2	1 497	16,8	8 911	100
Skupaj	64 095	72,7	24 152	27,3	81 547	100

Kartogram: Število motornih vozil na 1 prometno nesrečo po občinah SR Slovenije v letu 1977



Kako so miličniki določali, ali se je nesreča pripetila v naseljenem kraju ali zunaj njega? Temeljno določilo so bili prometni znaki, ki zaznamujejo naselja: če se je prometna nesreča zgodila znotraj prometnih znakov, ki zaznamujejo naselje (prvi ob začetku in zadnji na koncu naselja), so jo šteli v prvo skupino, sicer pa v drugo skupino. Zato je te podatke mogoče šteti za natančne in zanimive za našo obravnavo in to je bil tudi eden izmed razlogov, da smo jih omenili za vsako leto posebej. Podatki za posamezna leta so pokazali zelo majhna odstopanja od omenjenih odstotkov; v bistvu gre le za leto 1977, ko je bilo celo 83,2% teh pojavov v naseljih in le 16,8% zunaj naselij, ter za leti 1975 in 1976, ko je bilo v naseljih najmanj nesreč (in sicer le 67,4% in 67,9%), zunaj naselij pa največ (in sicer celo 32,6% in 32,1%). Vsako leto se je zgodilo približno tri četrtine prometnih nesreč v naseljih in približno četrtina zunaj naseljenih krajev.

Kako pa so se prometne nesreče zvrstile po občinah? Odgovor na vprašanje bi terjal samo-

stojno razčlenbo, zato se bomo tu zdaj omejili samo na iskanje statistične zveze med številom motornih vozil na 1 prometno nesrečo v letu 1977. Ta količnik je prikazan grafično, in sicer na kartogramu.

V skupino, kjer je bilo od 20 do 40 registriranih motornih vozil na prometno nesrečo (to je največja gostitev prometne odklonskosti), se je uvrstilo 15 občin, v skupino, kjer je bil ta količnik od 40 in do 60 vozil, je prišlo 29 občin, v skupino s količnikom od 60 do 80 vozil je spadalo 10 občin in v skupino s količnikom nad 80 motornih vozil na prometno nesrečo 6 občin (to je najmanjša gostitev obravnavanih odklonskih pojavov).

Največ motornih vozil na prometno nesrečo je prišlo v občinah Idrija, Kočevje, Radovljica, Škofja Loka, Trbovlje in Trzin. Ta količnik pa seveda ni edino ali celo najboljše merilo za ocenjevanje prometne varnosti. Še boljše merilo bi bilo, koliko kilometrov cest pride v posamezni občini na prometno nesrečo, vendar tovrstnih podatkov ni na voljo (novejših). Najmanj mo-

tornih vozil na prometno nesrečo pa je prišlo po občinah Domžale, Ljubljana-Center, Lenart, Gornja Radgona, Ljutomer, Metlika, Ormož, Piran, Ptuj, Sežana, Šentjur, Tolmin, Trebnje, Vrhnika in Žalec.

V isto skupino so prišle občine z zelo različno gospodarsko in kulturno razvitostjo. V isti skupini sta na primer občini Ljubljana-Center in Lenart v Slovenskih Goricah, Celje in Laško, Cerknica in Jesenice, Kočevje in Trbovlje. Že to izpričuje, da na odklonskost v cestnem prometu vplivajo zelo različni — in pogosto še neraziskani dejavniki.

Zdaj pa se vprašujemo, kako so potekale prometne nesreče z mrtvimi in telesno poškodovanimi udeleženci po občinah v Sloveniji. Na podlagi ustreznih podatkov za deset let je bilo naše občine mogoče razdeliti na 7 skupin glede na gibanje števila teh nesreč; te skupine bomo na kratko prikazali, zavedajoč se, da je to zelo zanimivo gradivo težko obdelati na kratko.

V prvo skupino smo razvrstili občine, kjer je bilo leta 1977 manjše število prometnih nesreč kot v letu 1968 in se je njihovo število tudi po posameznih letih bolj ali manj dosledno zmanjševalo. Sem so spadale občine Idrija, Ilirska Bistrica, Logatec, Postojna, Trbovlje in Tržič, skupno 6 občin. V občini Postojna je število teh dejanj upadlo zlasti od leta 1974 in na to je verjetno bistveno vplivala zgraditev hitre ceste od Vrhnike do Postojne oziroma Razdrtega.

Drugo skupino je setavljalo 7 občin, kjer je število prometnih nesreč ostalo skoraj enako vse obdobje oziroma je nihalo največ za 5 %. Sem so spadale občine Cerknica, Hrastnik, Jesenice, Mozirje, Nova Gorica, Piran in Ravne na Koroškem.

V 19 občinah se je število prometnih nesreč povečalo od 5 % do 25 %, in sicer v občinah Murska Sobota, Novo mesto, Radlje ob Dravi, Slovenske Konjice, Škofja Loka, Tolmin, Zagorje ob Savi, Ajdovščina, Brežice, Črnomelj, Domžale, Dravograd, Gornja Radgona, Grosuplje, Kranj, Laško, Litija, Ljubljana-Center in Sežana.

Na območju 14 občin se je število prometnih nesreč povečalo za več kot 25 % in do 50 %. To so bile občine Celje, Kamnik, Koper, Lendava, Ljubljana-Šiška, Ljubljana-Vič, Ljutomer, Maribor, Ljubljana-Bežigrad, Slovenska Bistrica, Trebnje, Vrhnika, Radovljica in Žalec.

Za nad 50 % do 75 % se je število teh pojavov povečalo na območju 7 občin, in sicer Izola,

Kočevje, Lenart v Slovenskih Goricah, Ljubljana-Moste, Ormož, Sevnica in Slovenj Gradec.

V 5 občinah je to povečanje znašalo več kot 75 % in do 100 %: Metlika, Ptuj, Šmarje pri Jelšah, Velenje in Krško.

V občini Ribnica in Šentjur pri Celju pa se je število prometnih nesreč v desetih letih povečalo za več kot 100 odstotkov. Na prvo mesto je prišla Ribnica, saj se je število nesreč tam povečalo za 150 %.

Najverjetneje so naštetih podatki po občinah izraz širših gospodarskih, družbenih in kulturnih dogajanj v naših občinah zadnje desetletje: prometna varnost je le eden izmed kazalcev teh dogajanj. Zato je omenjene številke treba jemati tako, ne pa kot samostojen kazalec dogajanj v cestnem prometu. Le tako je mogoče razumeti, da se je v občini Ljubljana-Center število prometnih nesreč povečalo le za 14 %, saj se to desetletje v njej niso bistveno spremenile gospodarske, družbene ali kulturne razmere, v občini Šentjur pri Celju pa za 109 % in v njej se je marsikaj dogajalo in spreminjalo.

V razmišljanje o krajih prometnih nesreč v širšem pomenu spadajo tudi podatki o deležu posameznih vrst cest v najhujših oblikah odklonskosti. V desetih letih je bilo 23 589 prometnih nesreč na magistralnih cestah (28,93 %), 17 698 nesreč na regionalnih cestah (21,70 %), 21 952 nesreč na lokalnih cestah (26,92 %) in 18 308 nesreč na tako imenovanih mestnih ulicah (22,45 %). V številke o magistralnih cestah je všteta tudi avtocesta, kjer je bilo od leta 1973 (od njenega odprtja) do 1977 samo 123 prometnih nesreč.

Delež dejanj na magistralnih cestah se je v obravnavanem obdobju zmanjšal, in sicer s 33,24 % v letu 1968 na 23,76 % v letu 1977, delež regionalnih cest je malo narastel, in sicer z 20,83 % prvo leto na 23,45 % zadnje leto, delež lokalnih cest je upadel z 28,42 % na 22,94 %, medtem ko je delež mestnih ulic narastel s 17,51 % na 29,85 %. **To pomeni, da se je delež odklonskih pojavov najtežje vrste najbolj povečal v mestih; ta čedalje bolj postajajo kraji najmanjše prometne varnosti.**

IV. Oblike prometnih nesreč

Zapisi delavcev organov za notranje zadeve vsebujejo tudi podatke o tem, kako so se zgodile prometne nesreče. Šlo je v bistvu za šest oblik

teh pojavov, in sicer za tako imenovane trke dveh premikajočih se vozil, trčenje, prevrnitev, povoženje, padce z vozil in druge oblike. Podatke za celotno obdobje vsebuje preglednica 7.

Preglednica 7: Oblike prometnih nesreč v Sloveniji v letih 1968—1977

Oblika prometne nesreče	Prometne nesreče	
	število	%
Trk dveh vozil	36 439	44,68
— iz bočne smeri	15 447	18,94
— iz nasprotne smeri	12 982	15,92
— v isti smeri	6 270	7,69
— vzporedno	1 740	2,13
Povoženje	21 314	26,14
— pešca	21 154	25,94
— živali	160	0,20
Prevrnitev vozila	13 018	15,96
— izven ceste	6 906	8,47
— na cesti	6 112	7,49
Trčenje	9 592	11,76
— v objekt	8 733	10,71
— v stoječe vozilo	859	1,05
Padec z vozila	969	1,19
Drugo	215	0,27
Skupaj	81 547	100

V desetih letih je bilo največ trkov dveh premikajočih se vozil (tako imenovani karamboli), in sicer 36 439 ali 44,68 %. Njihov delež je narastel s 44,03 % v letu 1968 na 48,20 % v letu 1977. Pri tem načnu odklonskosti so bili na prvem mestu trki z bočne strani in njihov delež je prvo leto obravnavanega obdobja znašal 17,52 %, zadnje leto pa že 25,49 %. Nato so prišli na vrsto trki iz nasprotne strani in njihov delež je bil precej enak v vseh letih, saj je leta 1968 znašal 14,44 % in čez devet let 14,80 %. Delež trkov v isti smeri se je zmanjšal z 8,21 % leta 1968 na 7,73 v letu 1977. Vzporedni trki so prvo leto pomenili 3,80 % vseh načinov odklonskosti, zadnje leto pa le še 0,18 %.

Na drugem mestu v skupinah načinov prometnih nesreč so bila povoženja (26,14 % vseh načinov). Leta 1968 je delež povoženj znašal 24,88 % in čez devet let 26,35 %. Večinoma je šlo za povožanje pešcev in samo izjemoma za povožanje živali (domačih ali divjih).

Prevrnitev vozila je na tretjem mestu. Približno enako je bilo število prevrnitev vozila na cesti in drugod. Delež teh načinov se je v obravnavanih letih zmanjšal, saj je leta 1968 znašal 18,00 %, leta 1977 pa 12,66 %.

Trčenje prehitvajočega vozila v stoječe vozilo ali v drug predmet je bilo na četrtem mestu. Z leti se je delež trčenj malo spreminjal: prvo leto je bil 12,11 %, zadnje pa 12,74 %. V večini primerov je šlo za trčenje v predmet ob cesti ali na njej in le poredkoma za trčenje v stoječe vozilo.

Delež padcev z vozila se je zmanjšal, in sicer z 0,62 % v letu 1968 na 0,38 % v letu 1977.

Drugi načini prometnih nesreč so pomenili samo 0,26 % vseh načinov.

Naštete številke so zanimive za vedo o oblikah odklonskih pojavov; zdi se nam, da bi bile lahko koristne tudi za praktično dejavnost organov za notranje zadeve pri urejanju in nadzorovanju cestnega prometa in tudi za druge dejavnike preprečevanja prometne odklonskosti.

V. Udeleženci prometnih nesreč

Prej smo govorili o mrtvih in telesno poškodovanih občanih, žrtvah prometnih nesreč. Ti dve skupini pa ne obsegata vseh udeležencev prometne odklonskosti, saj nekateri udeleženci ob vpletenosti v prometnih nesrečah niso imeli posledic v telesnem smislu; gre za tako imenovane nepoškodovane osebe ali »neprave« žrtve prometnih nesreč. Čeprav govorimo o »nepravih« žrtvah prometne odklonskosti, se nam vseeno zdi zanimivo postaviti vprašanje, ali udeležba v prometnih nesrečah sama ni pustila nobene (dolgotrajne ali kratkotrajne) duševne posledice pri teh udeležencih.

Najmanj udeležencev prometnih nesreč je bilo prvo leto obravnavanega obdobja, znašalo je 17 097 oseb; največ jih je bilo leta 1970, in sicer 21 364. Leta 1977 je bilo 19 938 udeležencev, in to je druga največja številka v desetih letih. Če število udeležencev leta 1968 zaznamujemo z indeksom 100, je leta 1977 ideks znašal 117. V vsem obdobju je bilo 187 729 udeležencev prometnih nesreč.

V razčlembi se bomo na kratko zadržali pri naslednjih skupinah udeležencev prometnih nesreč: tujci, pešci, kolesarji ter otroci in mladoletniki.

1. Tujci

V desetih letih je bilo v prometnih nesrečah v Sloveniji udeleženih 5737 oseb s tujim državljanstvom in to je pomenilo 3,06 % vseh udeležencev prometnih nesreč. Delež tujcev je bil razmeroma majhen, če upoštevamo množice turistov, ki vsako leto pridejo k nam na obisk iz tujine. Med povzročitelji prometnih nesreč je bilo 3574 tujih državljanov, 2163 pa jih je bilo samo udeleženih. Obe skupini tujcev (tako krivci prometnih nesreč kot drugi udeleženci) sta se v teh desetih letih zmanjšali: leta 1968 je bilo med krivci prometnih nesreč 416 tujcev in med drugimi udeleženci 231 tujih državljanov, čez devet let pa le še 284 oziroma 173. Če vzamemo v letu 1968 v prometne nesreče vpleteno število tujcev za indeks 100, je ustrezeni indeks za leto 1977 znašal 71. Ali ni razmeroma nizka udeležba tujcev v prometnih nesrečah pri nas eden od dejavnikov, da se tujci pri nas počutijo varne in da to vpliva na njihovo zanimanje za letovanje v naši državi?

2. Pešci

Prvo leto je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 1844 pešcev, zadnje leto pa 2469; delež pešcev je prvo leto znašal 11,47 % vseh udeležencev prometnih nesreč, zadnje leto pa 12,38 %. **Delež pešcev, vpletenih v prom. nesreče, je naraščal hitreje, kot je naraščalo število vseh udeležencev prometnih nesreč.** V celem obdobju je bilo v prometne nesreče vpletenih 22 590 pešcev in to je bilo 12,03 % vseh udeležencev v prometni odklonskosti.

Starost pešcev, vpletenih v prometno odklonskost, se v desetih letih ni bistveno spreminjala. Leta 1977 je bilo 24, 50 % oseb starih manj kot 14 let, 6,93 % pešcev je bilo starih od 14 do 18 let, 11,26 % od 18 do 25 let, 10,98 % od 25 do 35 let in enak odstotek v starostnem razredu od 35 do 45 let, 12,52 % je bilo starih od 45 do 55 let, 7,01 % od 55 do 65 let; 15,76 % jih je bilo starejših kot 65 let, za 0,06 % pešcev pa starost ni bila znana. Med pešci so bili največkrat otroci in starejši občani in to je razumljivo, saj se prvi še ne znajo varno vklopiti v promet, drugi pa se že težko znajdejo v njem.

3. Kolesarji

V desetih letih je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 20 363 kolesarjev. Njihova udeležba se je nenehno večala: leta 1968 je bilo udele-

ženih 1251, čez devet let pa že 2558, to je povečanje z indeksa 100 v letu 1968 na 204 v letu 1977. **Kolesarji so bili tista skupina udeležencev v prometnih nesrečah, ki sta njihovo število in delež naraščala precej hitreje, kot je to veljalo za druge udeležence hudih prometnih nesreč na cestah.**

4. Otroci in mladoletniki

Podatke o otrocih in mladoletnikih, ki so bili udeleženi v prometnih nesrečah, imamo samo za obdobje od vstevši leta 1972 do leta 1977. V tem obdobju je bilo v Sloveniji 11 173 nesreč na cestah, v katerih so bili vpleteni najmlajši občani, in to je 22,37 % vseh prometnih nesreč. To pomeni, da so bili otroci in mladoletniki vpleteni v vsako peto prometno nesrečo pri nas. Pri tem jih je bilo 11 923 mrtvih in poškodovanih, to je 17,14 % vseh mrtvih in poškodovanih oseb. Ti odstotki so bili v vseh šestih letih približno enaki. Največ prometnih nesreč z udeleženi otroki in mladoletniki je bilo avgusta (12,09 %), junija, julija in septembra, najmanj pa januarja (3,85 %), februarja in decembra.

Ker podatkov o vseh udeležencih prometnih nesreč ni za celotno desetletje, naj samo omenimo ustrezne podatke za leto 1977. Med 19 938 udeleženci je bilo 8662 voznikov osebnih avtomobilov, 997 voznikov tovornjakov, 307 voznikov avtobusov, 192 voznikov traktorjev, 629 motoristov, 237 mopedistov, 2558 kolesarjev, 2469 pešcev, 3795 potnikov, 39 voznikov vpreg in 53 voznikov drugih motornih vozil.

VI. Neposredni vzroki prometnih nesreč

Odklonski pojavi v cestnem prometu večinoma pomenijo posebno skupino med odklonskimi pojavi v celoti in to velja tudi za najhujše oblike prometne nediscipline. Pravni strokovnjaki štejejo, da gre v tem primeru večinoma za malomarnost kot eno temeljnih oblik krivde. Uporaba sodobnih tehničnih sredstev oziroma dosežkov, kamor spada tudi motorno vozilo, zahteva čedalje več pazljivosti, zbranosti, previdnosti, znanja in upoštevanja strokovnih pravil itd.¹⁰ Poleg tega je ena od posebnosti kriminologije prometnega prestopništva tudi ta, da je treba v njej precej računati z vplivom naravnega okolja na prestopniško ravnanje udeležen-

¹⁰ Bavcon — Šelih, str. 197.

Preglednica 8: Neposredni vzroki prometnih nesreč v Sloveniji v letih 1968—1977

Zap. št.	Neposredni vzroki prometnih nesreč	Število prometnih nesreč v posameznem letu										S k u p a j	
		1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	štev.	%
1.	Hitrost	1148	1246	1791	1988	1975	2220	1863	2634	2364	3264	20 493	25,13
2.	Duševno stanje in izkušnost	2237	1736	1819	1637	1267	1061	1271	1090	1103	706	13 927	17,08
3.	Prednost vožnje	761	894	954	1159	1348	1417	1243	1305	1299	1585	11 965	14,67
4.	Prehitevanje	452	504	643	790	808	830	651	633	735	719	6 765	8,30
5.	Stran in smer vožnje	385	403	455	427	529	650	551	576	568	679	5 223	6,40
6.	Vključevanje v promet	324	318	288	244	289	278	323	266	262	288	2 880	3,53
7.	Srečanje	46	41	95	96	130	104	108	116	88	80	904	1,11
8.	Ustavljanje in parkiranje	10	20	33	21	30	29	28	23	18	24	236	0,29
9.	Druge napake voznikov	264	1063	562	679	361	375	421	329	281	298	4 633	5,68
Vozniki skupaj		5627	6225	6640	7041	6737	6964	6459	6972	6718	7643	67 026	82,19
10.	Nepravilnosti pešcev	1071	1178	1251	1324	1372	1320	1211	1119	1143	1176	12 165	14,92
11.	Nepravilnosti potnikov	29	19	47	32	27	28	37	17	20	18	274	0,34
12.	Tehnično stanje vozila	114	101	196	155	111	81	131	39	59	38	1 025	1,26
13.	Tovor na vozilu	32	38	16	22	20	26	30	8	7	9	208	0,26
14.	Cesta	35	60	115	45	76	34	25	24	30	10	454	0,56
15.	Drugi vzroki	44	49	35	53	70	47	43	13	24	17	395	0,47
S k u p a j		6952	7670	8300	8672	8413	8500	7936	8192	8001	8911	81 547	100

cev v cestnem prometu, zlasti voznikov motor-
nih vozil.¹¹

Tudi za kriminologijo prometne odklonskosti velja, da je vzroke za ta pojav mogoče razdeliti v dve temeljni skupini: osebni dejavniki (imenovani tudi notranji) in družbeni dejavniki (ali zunanji, objektivni dejavniki).¹² Med osebne dejavnike štejejo na primer duševno ali telesno neprimernost za vožnjo z motornimi vozili, duševne pomanjkljivosti, slaba čutila, premajhno zbranost, slabo razpoloženje, nezadostno iznajdljivost, čustvenost, pomanjkanje prometne kulture, uživanje alkohola in mamil in podobno. Med družbene dejavnike pa uvrščajo rast števila motornih vozil, slabe ceste, tehnično stanje vozil, podnebne in vremenske pojave itd.¹³

¹¹ Jašović, str. 178.

¹² Vasiljević, str. 570.

¹³ Isto kot opomba 3, str. 191.

Na splošno je v strokovni literaturi sprejeto stališče, da pri prometnih nesrečah deluje splet raznih dejavnikov (ki jih nekateri imenujejo vzroke, razmere in okoliščine, drugi pa neposredne ali posredne vzroke itd.) Več vzročnih dejavnikov deluje hkrati, čeprav se v statistiki vzrokov prometnih nesreč praviloma upošteva le en dejavnik — vzrok.¹⁴ Zadnji del stavka, ki so ga zapisali zagrebški pisci pred 15 leti, še vedno drži: tudi v zapisih organov za notranje zadeve se vedno navaja en vzrok prometne nesreče.

»Vzroke« prometnih nesreč so delavci milice razvrstili v 15 skupin in prikazovali jih bomo v preglednici 8. Te »vzroke« bomo pogojno imenovali neposredne vzroke (okoliščine, razmere) prometne odklonskosti.

¹⁴ Saobračajna nedisciplina, str. 75.

1. Vozniki

Iz zapisov delavcev organov za notranje zadeve izhaja, da so v zadnjem desetletju vozniki povzročili 67 026 prometnih nesreč ali 82,19 %. Med nepravilnostmi voznikov je bila na prvem mestu neprimerna hitrost, saj se je zaradi nje zgodilo 20 493 nezgod, to je 25,13 %. Njen delež je s 16,5 % v letu 1968 zrastel na 36,6 % v letu 1977. Ali nima pri tem določenega vpliva tudi omejevanje največje dovoljene hitrosti na posameznih vrstah cest v naši republiki, ki se je uveljavilo v zadnjih letih? Dokler hitrost ni omejena zunaj naselij, jo je mogoče kršiti le v naseljih. Pri tem velja omeniti, da sem spadajo tudi primeri prepočasne vožnje, vendar so bili takšni vzroki nesreč na cestah zelo redki.

Za neprimerno hitrostjo sta prišla na vrsto duševno stanje in izkušnost voznikov (dejavnik 13 927 nezgod — 17,08 %). Delež te skupine se je manjšal, saj je leta 1968 znašal 32,2 %, leta 1977 pa le 7,9 %.

Neupoštevanje pravil o prednosti vožnje je bilo dejavnik 11 965 nezgod, to je 14,67 %. Vloga tega neposrednega vzroka se je povečala in je narastla z 10,9 % v letu 1968 na 17,8 % v letu 1977.

Napake pri prehitovanju so povzročile 6765 prometnih nesreč, to je 8,30 %. V desetih letih je bil delež tega dejavnika precej enak, saj je leta 1968 znašal 6,5 %, čez devet let pa 8,1 %.

Zanemarjanje strani in smeri vožnje je botrovalo 5223 prometnim nesrečam (6,40 %). Njegov delež je prvo leto znašal 5,5 %, zadnje leto pa 7,6 %.

Napake pri vstopanju voznikov v promet so povzročile 2880 prometnih nesreč, to je 3,53 %, in njihov delež se je zmanjšal s 4,7 % v letu 1968 na 3,2 % v letu 1977.

Nepravilno srečevanje je bilo neposredno vzrok 904 prometnih nesreč (1,11 %). Njegov delež se je malo povečal, saj je na začetku obdobja znašal 0,7 %, na koncu pa 0,9 %.

Napake pri ustavljanju vozil so povzročile 236 dogodkov te vrste (0,29 %), njihov delež pa je ostal vsa leta približno enak.

Druge nepravilnosti voznikov so povzročile 4633 prometnih nesreč ali 5,68 %. Sem spadajo prekratka varnostna razdalja, nepravilna uporaba luči, nenadno zaviranje, nepravilna vleka drugega vozila itd.

Postavlja se vprašanje, ali je kaka razlika med vozniki in voznicami, povzročitelji promet-

nih nesreč. Podatki za deset let so pokazali, da med moškimi in ženskami ni bilo bistvenjših razlik glede na delež posameznih neposrednih vzrokov prometnih nesreč. Ženske so pomembneje odstopale od moških pri nekaj dejavnikih: nepravilno vstopanje v promet je pomenilo pri ženskah 8,3 % dejavnikov prometnih nesreč, pri moških pa 4,0 %, napake pri prednosti vožnje so precej bolj pogosto storile ženske kot moški (28,0 % oziroma 16,0 %), duševno stanje in izkušnost je pri ženskah povzročilo 15,5 % nesreč na cestah, pri moških pa 21,8 % (pri slednjih je šlo večinoma za večji delež voznikov, ki so vozili pod vplivom alkohola).

Številke izpričujejo, da so vozniki (obeh spolov) povzročili prometne nesreče z mrtvimi in poškodovanimi udeleženci največ v domačih krajih oziroma na širšem domačem območju. Tako so leta 1977 vozniki povzročili 6087 prometnih nesreč te vrste in z območja iste uprave javne varnosti, kjer so storili prometno nesrečo, je bilo 4143 voznikov, iz območij drugih uprav javne varnosti jih je bilo 745, iz tujine 588 in od drugod (druge naše republike, vozniki JLA) jih je bilo 611. To bi utegnilo pomeniti, da je bilo pravo jedro voznikov, povzročiteljev hujših odklonskih pojavov v cestnem prometu, iz vrst domačega prebivalstva.

2. Pešci

Nepravilno ravnanje pešcev, jezdecev in gonjačev je povzročilo 12 165 prometnih nesreč ali 14,92 %. Delež tega dejavnika je ostal v vseh obravnavanih letih dokaj stalen in je leta 1968 znašal 15,4 %, leta 1977 pa 13,2 %. Med tovrstnimi napakami je bilo na prvem mestu nenadno prečkanje ceste pred vozilom ali za njim, nato je prišlo prečkanje ceste zunaj prehodov za pešce, hoja po cesti pod vplivom alkohola, nepravilna hoja po cesti zunaj naselij itd.

Pripomniti je treba, da v tem primeru govorimo o pešcih, ki so povzročili prometne nesreče, ne pa za udeležence v takih dogodkih (o tem smo govorili prej). Vsekakor so pešci najbolj množična skupina udeležencev v prometu in tako rekoč vsak občan se kot pešec srečuje s prometom od rojstva do smrti.¹⁵ Zdi se nam, da se njihova udeležba med krivci prometnih nesreč najhujše vrste ni povečala, čeprav je ne kaže zanemarjati. Njihova vloga v cestnem pro-

¹⁵ Čelik (I), str. 18.

metu se bo verjetno še povečala z razvojem mest, povečanjem števila motornih vozil in razvojem turizma.

3. Potniki

Potniki v motornih vozilih so povzročili 274 prometnih nesreč ali 0,34 ‰. Največkrat je šlo za stopanje potnikov v vozilo ali iz vozila med vožnjo, za motenje voznika pri vožnji, za vožnjo na zunanjih delih vozila in za podobne napake. Delež potnikov se je v desetih letih zmanjšal tako v številkah kot v odstotkih.

4. Vozilo in tovor na njem

Po podatkih delavcev organov za notranje zadeve je bilo tehnično stanje vozil med vožnjo ali pred njo vzrok za 1025 prometnih nesreč (1,26 ‰). Ta dejavnik je bil čedalje manj pomemben, saj je njegov delež na začetku desetletja dosegel 1,6 ‰, na koncu pa 0,4 ‰.

Tovor na vozilu je povzročil 208 prometnih nesreč (0,26 ‰). Šlo je za nepravilno naložen tovor bodisi na osebnih bodisi na tovornih avtomobilih. Delež tega dejavnika se je zmanjšal po številu primerov in v odstotkih in sicer z 0,5 ‰ na 0,1 ‰.

5. Cesta in drugi dejavniki

Razne nepravilnosti na cestah so povzročile 454 prometnih nesreč (0,56 ‰). Po oceni miličnikov se je njihov delež zmanjševal: leta 1968 je botroval 35 prometnim nesrečam (0,5 ‰) in leta 1977 samo 10 nesrečam (0,1 ‰).

Drugi dejavniki so bili neposredni vzrok za 395 prometnih nesreč, to je 0,47 ‰. Šlo je za živali na cestah, po cesti raztresen tovor, vremenske razmere in podobno.

6. Alkohol kot dejavnik prometnih nesreč

V skupino dejavnikov »duševno stanje in izkušnost voznikov« so bili uvrščeni tudi primeri, ko so bili občani pod vplivom alkoholnih pijač. V desetih letih so miličniki zapisali, da je bila pijanost 8799 voznikov neposreden vzrok za prometne nesreče, kjer so bili udeleženci mrtvi ali telesno poškodovani. Leta 1968 je njihovo število znašalo 1054 in leta 1977 le 506; če prvo leto zaznamujemo z indeksom 100, je indeks leta 1977 znašal 48. **Pomen alkohola, ki je povzročil najhujše nesreče na naših cestah, se je torej po teh podatkih zmanjšal.**

Zdi se nam, da je zadnji stavek samo ena stran resnice. Druga stran pa je, da alkohol ni predvsem neposreden vzrok prometnih nesreč, marveč na ravnanje voznikov, to ravnanje (ki je nepravilno, odstopa od prometnih pravil) pa pripelje do nesreče: nespoštovanje prednosti, nepravilno prehitevanje, prehitra vožnja itd.¹⁶ Štokovnjaki štejejo, da je vpliv alkohola velik zlasti pri prometnih prekrških (ne le pri nesrečah), še celo bolj kot pri nekaterih klasičnih kaznivih dejanjih (telesne poškodbe, razžalitev, itd.)¹⁷

Podatki o tako imenovanih neposrednih vzrokih prometnih nesreč, kot so jih zapisali miličniki pri ogledih krajev dogodkov oziroma dejanj, dajejo okvirno podobo tudi o vzrokoslovju te odklonskosti. Izražajo vplive osebnih in družbenih dejavnikov odklonskosti in so lahko ne le poročilo, ampak tudi napotilo za dejavnost vseh, ki so nosilci preprečevalnih ukrepov v cestnem prometu.

VII. Preprečevanje odklonskosti

Osebni in družbeni dejavniki odklonskih pojavov v cestnem prometu obsegajo v bistvu vse tri prvine v vzročnem spletu, tako udeležence prometa kot vozila in ceste. Korenine teh pojavov so v samih družbenih gibanjih in v nasprotjih v teh gibanjih, zato lahko govorimo o temeljnih vzrokih, le-ti se potem prek celotnega vzročnega spleta izražajo na razmerah, okoliščinah ali povodih prometnih nesreč (imenovali smo jih tudi neposredni vzroki).

Zdi se nam, da je to lahko eno izmed izhodišč za razmišljanje o preprečevanju prometne nediscipline. Zmanjševanje ali odpravljanje nasprotij v družbenih gibanjih je ključni člen za zmanjševanje družbi škodljivih pojavov sploh in v cestnem prometu posebej. Največkrat pa preprečevalno dejavnost določimo bolj ozko, in sicer kot spoprijemanje z razmerami in okoliščinami teh pojavov. Zatiranje škodljivih dejanj pa ne more biti uspešno, če ne zajame tako globljih in družbenih korenin kot tudi neposrednih vzrokov ali okoliščin. S tega stališča se nam zdi misel, ki jo neredko slišimo ob razpravah o varnosti na naših cestah, kratkovidna: povečajmo število (prometnih) miličnikov in težišče vprašanja bo rešeno. Resnica pa je ta, da

¹⁶ Lacković, str. 34.

¹⁷ Milčinski, str. 255.

miličniki lahko le deloma vplivajo samo na neposredne vzroke prometnih nesreč, ne pa na njihove korenine. Če ves ta vzročni splet upodobimo z drevesom (ki ima korenine, deblo in veje z listi), se delavci organov za notranje zadeve srečujejo samo z vejami, se pravi s koncem tega vzročnega spleta.

S tem pa ni rečeno, da nekatere spremembe v metodah in vsebini dela miličnikov ne bi utegnile vplivati na stanje prometne varnosti, vendar to ni tema tega sestavka.

Pomemben dejavnik prometne varnosti je vsekakor človek; ta se oblikuje v teku tako imenovanega podružbljanja in je v določenem pomenu ogledalo družbenih tokov. Temeljna lastnost človekovega položaja v družbi pa je še vedno njegova odtujenost in to nenehno poraja možnosti za odklonska razmerja in vedenje ljudi.¹⁸

Promet oblikujejo ljudje, ki se na cestah srečujejo kot pešci, kolesarji in vozniki ter so vanj vpleteni kot celotne osebnosti.¹⁹ Od njih se zahteva, da so čustveno ustaljeni, da zaupajo v samega sebe, prilagajajo svoje ravnanje družbenem okolju in prometnim razmeram ter da imajo ustrezno tehnično znanje.²⁰ Vprašanje pa je, ali se je človek kot enotnost biološkega, duševnega in družbenega zmožen prilagoditi tako hitrim spremembam v prometu na cestah.

Cestni promet zahteva nenehno upoštevanje razmer na cestah in to je posebej pomembno za Slovenijo, ker je zelo raznolika pokrajina, sestavljena iz alpskih, panonskih, kraških in primorskih prvin.²¹ Pogosto rečemo, da se turist lahko v enem dnevu smuča v hribih in kopa v morju. Manj romantično povedano — vremenske in podnebne razmere se lahko pri nas zelo hitro spreminjajo, ugotovljeno pa je, da imajo pomembno vlogo v prometnih dogajanjih na cestah.²² Verjetno se njihov vpliv na varnost v prometu ne bo dal nikdar povsem odpraviti, saj so zemljepisno določeni. To je vsekakor treba upoštevati, ko skušamo primerjati prometno varnost v naši republiki z drugimi deželami.

Človek sam je tudi dejavnik tehnične brezhibnosti motornih in drugih vozil, zato se v podatkih o tehničnem dejavniku prometnih nesreč kažejo tudi človeške slabosti. Tako so ugo-

tovili, da je bilo leta 1976 v Sloveniji celo 38 % motornih vozil s tehnično napako, ko so jih lastniki pripeljali na tehnične preglede.²³

Družboslovci menijo, da je nagel razvoj tehnike ne samo prehitel človekove zmožnosti, da bi mogel z njo ravnati, temveč je tudi prehitel razvoj njegove zavesti.²⁴ Tehnika danes čedalje bolj povezuje ljudi pri delu, zunaj delovnega toka pa jih čedalje bolj osamosvaja in usmerja v zasebnost. Danes so prometna pravila postala tako rekoč že pravila za (neposredna ali posredna) razmerja med občani. V tem pomenu lahko zapišemo, da je stanje prometne varnosti eno od znamenj za stanje razmerij v družbi oziroma medčloveških razmerij.²⁵ Res je namreč, da naše vedenje v prometu na cestah razkriva naše osebnostne poteze, značaj, moralne vrline in drugo.²⁶

Sklep

Človek je tisti dejavnik, ki lahko usmerja celoten vzročni splet prometne odklonskosti v zmanjševanje števila teh pojavov, in sicer kot nosilec, usmerjevalec in načrtovalec družbenih gibanj ter kot temeljna sila v spreminjanju razmer in okoliščin, neposrednih vzrokov prometne nediscipline. Najverjetneje je to lahko izhodišče za razpravljanje in sklepanje o vlogi svetov za preprečevanje in vzgojo v cestnem prometu, družbeno-političnih organizacij, družbenih organizacij in društev, delavcev milice, službe tako imenovanega notranjega nadzorstva v organizacijah združenega dela v cestnem prometu in drugih, ki naj bi bili vpleteni v preprečevanju teh pojavov. Cestni promet in avtomobilizem ustvarja svoje žrtve, toda ne bomo ju prepovedali, da bi se izognili žrtvam; lahko pa dosti storimo, da bo žrtev čim manj.²⁷ Preprečevanje prometne nediscipline pa med drugim zahteva tudi ustrezno znanje glede vprašanj; to znanje morajo imeti vsi dejavniki preprečevanja. Pri nas pa tega znanja verjetno še ni dovolj, saj med drugim zaostajamo tudi pri kriminoloških raziskavah o odklonskem ravnanju v cestnem prometu. Pa ne samo to: nimamo niti (enotnih) podatkov o prometnih nesrečah, ki niso imele mrtvih ali poškodovanih oseb, pa tudi podatki

¹⁸ Bavcon in dr., str. 27.

¹⁹ Psihologija v cestnem prometu, str. 24 in 46.

²⁰ Vodinec, str. 534.

²¹ Planina, str. 3.

²² Klajn, str. 57.

²³ Družbena samozaščita v cestnem prevozu, str. 5.

²⁴ Atanacković, str. 53.

²⁵ Čelik (II), str. 18.

²⁶ Perič, str. 3.

²⁷ Pečar in dr., str. XI.

o prometnih prekrških so nezadostni. To se nam zdi prvo, kar terja ureditev oziroma rešitev.

Hujše prometne nesreče so posebnost v odklonskem ravnanju ljudi po tej plati, da pri njih tako rekoč ni temnega polja: vse so znane državnim organom, le včasih povzročitelj pobegne s kraja nesreče. Zaradi tega tudi ni smotrno števila teh nesreč primerjati z gibanjem števila kaznivih dejanj ali prekrškov zoper javni red in mir, kajti slednji dve vrsti odklonskosti sta tudi po krivdi drugačni (sta predvsem naklepni odklonskosti). Vendar se nam zdi primerno omeniti, da je število kaznivih dejanj med letom 1968—1977 v Sloveniji naraslo za 26 % in to je le za 3 % manj, kot je naraslo število hudih prometnih nesreč; število prekrškov zoper javni red in mir pa je v istem obdobju za 14 % padlo. Verjetno bi bilo malce drzno iskati (vsaj statistične) povezave med gibanjem števila prometnih nesreč na eni strani in med številom kaznivih dejanj ali prekrškov zoper javni red in mir za določeno obdobje in za določeno območje (občina, republika), manj drzno pa se nam zdi morebitno iskanje povezav med gibanjem števila prometnih nesreč in drugih nesreč (v gospodinjstvu, na oddihu in podobno).

To so zgolj domneve. Podatki pa naravnost zahtevajo, da vsi poklicani storijo več za preprečevanje (hudih) prometnih nesreč pri nas.

UPORABLJENA LITERATURA

- Atanacković, Dragoljub: **Krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja**, Savez udruženja pravilnika Jugoslavije, Beograd 1967.
- Bavcon, Ljubo, in dr.: **Socialna patologija**, Mladinska knjiga, Ljubljana 1969.
- Bavcon, Ljubo — Šelih, Alenka: **Kazensko pravo**; splošni del, ČZ Ur. list SRS, Ljubljana 1978.
- Ceste v Sloveniji 1945—1975**, Republiška skupnost za ceste, Ljubljana, 1975.
- Čelik, Pavle: Črnooglede napovedi, **Delo**, dne 1. 7. 1978, str. 18 (I).
- Čelik, Pavle: Varno v šolo in domov, **Delo**, dne 16. 9. 1978 str. 18 (II).
- Družbena samozaščita v cestnem prevozu**, Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu SRS, Ljubljana 1978.
- Grizelj, Jug: Pripoved o komarjih iz konzerve, **Delo**, dne 1. 7. 1978, str. 31.
- Jašović, Žarko: **Kriminologija maloletničke delinkvencije**, Naučna knjiga, Beograd 1978.
- Klajn, Lajčo: **Krivična odgovornost za saobračajne nesreče na drumovima**, Savremena administracija, Beograd 1967.
- Kontrola i regulisanje saobraćaja**, SSUP, Beograd 1976.
- Lacković, Emil: **O uslovima i načinu utvrđivanja alkoholne opijenosti**, SSUP, Beograd 1972.
- Lapajne, Niko: Turizem zaostaja, **Delo** dne 1. 7. 1978, str. 3.
- Makra, Andrija: Ugrožavanje javnog saobraćaja, **Jug. revija za kriminologiju i krivično pravo**, 1, 1964, str. 50—60.
- Milčinski, Janez: **Sođna medicina**. DSNZ LRS, Ljubljana 1956.
- Milutinović, Milan: **Kriminologija sa osnovima kriminalne politike i penologije**, Savremena administracija, Beograd 1976.
- Neroda ali nezgoda, revija »Jana«, dne 20. 9. 1978, str. 28.
- Pečar, Janez, in dr.: **Tatvine v samopostrežnih prodajalnah**, Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, 1978.
- Petrič, Tone: Avto, morala in psihologija, **Nedeljski dnevnik**, dne 9. 7. 1978, str. 3.
- Planina, France: **Slovenija in njeni kraji**, Prešernova družba, Ljubljana 1963.
- Prešern, Igor: Pločevina preplavlja ceste, **Delo**, dne 5. 8. 1978, str. 21.
- Psihologija v cestnem prometu**. AMZ Slovenije, Ljubljana, 1970.
- Saobračajna nedisciplina**, Ured za kriminološka ispitivanja RSUP SRH, Zagreb 1963.
- Vasiljević, Vladan: Saobračajna delinkvencija i osnovna pitanja u vezi sa utvrđivanjem njenih uzroka, **Jug revija za kriminologiju i krivično pravo**, 4, 1968, str. 565—579.
- Vodinelić, Vlado: **Kriminalistika**, Savremena administracija, Beograd 1978.
- Zakon o varnosti cestnega prometa, Ur. list SRS, št. 24/75.

UDC 343.346.5

Offences in Road Traffic in Slovenia in the years 1968-1977

Čelik, Pavle, Inspector, Republic Secretariat for Internal Affairs, Ljubljana

This paper deals with road accidents involving persons killed and injured in the period from 1968 to 1977. The source of information is records taken by law enforcement officers. The article presents above all the morphology of this deviant phenomenon.

In this 10 year period the number of road accidents has increased by 28%. While the process of modernizing the roads has been rather slow, the number of motor vehicle drivers has increased by 76% and the number of motor vehicles by 96%.

Road accidents are analysed according to time (the hour, day and month) and according to the place of accident (in a settlement or outside, within the region of public security offices, in which mu-

nicipality and the category of the road). 12 accidents are more precisely elaborated according to the nature of the accident. Among the road users involved in accidents the paper deals in more detail with certain groups such as: pedestrians, Cyclists, children, juveniles and foreigners.

In the etiology of road accidents the direct causes are particularly analysed and collected in 15 groups, such as recorded by police officers at the place of the accident. The geographical factor conditioning road safety is also important for Slovenia.

The last chapter summarizes some ideas and proposals related to the prevention of road accidents which would be appropriate in the light of the above findings.