

Prometne nezgode in prometna varnost

Področje prometa in zvez je v vsaki družbi celovit in povezan sistem, brez katerega bi bilo življenje v sodobnem svetu praktično nemogoče. Pojavi občasnih prekinitev, ki nastajajo zaradi objektivnih razmer, kot so npr. naravni (zlasti vremenski) vplivi, ali pa zaradi posebnih družbenih dogajanj (npr. vojaške operacije, protestno zapiranje posameznih pomembnih odsekov cest, mejnih prehodov idr.) dokazujejo, da gre za izjemno vitalno področje, ki ne zadeva samo globalnih ekonomskih tokov, temveč ima najširšo družbeno funkcijo – kot dejavnik prostorske mobilnosti ljudi, preliva blaga, storitev, idej in informacij.

Z neodvisnostjo in lastno državitvornostjo se je za Republiko Slovenijo zastavil problem nekdanjih prometnih povezav v povsem drugačni luči. Mednarodni cestnoprometni tokovi so se po krajši prekinitvi preusmerili z glavne črte sever-jug na črto vzhod-zahod in v obratni smeri, kar je objektivno samo po sebi zahteva za hitro in učinkovito prilagajanje spremenjenim prometnim razmeram. Velik zaostanek v razvoju prometa in prometne infrastrukture (še zlasti v kopenskem prometu), ki se kaže v izrazitem pomanjkanju sodobnih avtocest, neposredno prisiljuje Slovenijo, da kar v najkrajšem času zgradi takšno prometno omrežje, ki ga bo učinkovito povezovalo z razvitejšimi državami in bo hkrati omogočalo tudi nje uravnoteženi regionalni razvoj. Obseg in kakovost cestnega omrežja je nadalje dejavnik, ki v mnogočem opredeljuje tudi raven prometne varnosti oz. vpliva na negativno prometno dogajanje – na nastanek prometnih nezgod. Sodobna vozišča so zato ob vse večji gostoti cestnega prometa nepogrešljiv element zagotavljanja večje prometne varnosti, kar narekuje velika vlaganja v posodobitev prometnega omrežja ter širitev obsega cest t. i. višjih kategorij. Projekt s predvideno gradnjo več sto km sodobnih večpasovnih avtocest v prihodnjih nekaj letih bo za slovenske razmere zagotovo izjemen zalogaj, posledice takšne usmeritve pa večdimenzionalne in bodo zadevale tako pozitivni (predvsem ekonomski) kot tudi negativni (zlasti ekološki) spekter. Med pričakovanimi pozitivnimi učinki pa se na visoko mesto postavlja tudi pričakovana povečana stopnja prometne varnosti, ki je hkrati eden od temeljnih vidikov zagotavljanja notranje varnosti v državi.

Prometne nezgode in prometna varnost kot privlačno področje raziskovanja

Dogajanje v cestnem prometu se izraža ne samo v večji pretočnosti in ekonomski uporabnosti cestnega omrežja, temveč zadeva tudi njegovo negativno stran, izraženo v delni ali trajni izgubi človeških zmožnosti. Promet nikoli ni bil in tudi danes ni problem sam zase, ampak se v večdimenzionalnih razmerjih prepleta z vsemi drugimi družbenimi področji. Hkrati pa problem prometne varnosti poleg širšega konteksta problematike razmerja med človekom in naravo neposredno zadeva globalni kontekst družbenih odnosov med ljudmi – med različnimi družbenimi skupinami. Prometna varnost je tako tudi izrazito sociološko področje raziskovanja, čeprav družboslovci, še zlasti pa sociologi, niso pretirano profesionalno

* Dr. Franc Hribernik, Biotehniška fakulteta v Ljubljani.

sodelovali na tem družbenem področju, ne glede na to da gre za tematiko, ki ima izrazito vitalno naravo za vsakega (mobilnega) člana družbene skupnosti. Problematika cestnega prometa pa je razmeroma pogost objekt proučevanja drugih znanstvenih ved, še zlasti tehničnih (ki obravnavajo sklop dejavnikov, povezanih s cesto in vozilom ter naravnimi razmerami), psihologije, prava, kriminologije, medicine idr. Širši znanstveni interes temelji predvsem na prepletenosti in njegovi strateški družbeni pomembnosti. Posebni sociološki vidik pa se izraža v zapletenih razmerjih med različnimi skupinami prometnih udeležencev. V cestnem prometu se pojavljajo vse družbene skupine ne glede na svoj socialni izvor, ne glede na njihove fizične, psihične in intelektualne sposobnosti (tako zdravi ljudje kot depresirane kategorije – otroci, slabotni in bolni, starejši in invalidi) in ne glede na profesionalno usposobljenost pri upravljanju različnih prometnih sredstev. Hkrati tudi negativni učinki prometnega dogajanja zadevajo vse socialne kategorije, čeprav vse skupine prometnih udeležencev niso enako ogrožene, niti ne zaznavajo ogroženosti enako (Polič; Miš, 1985). In tudi vse družbene skupine v cestnem prometu nimajo povsem enakega statusa. Prav zato bi bilo npr. zanimivo raziskati, ali se med prometnimi udeleženci kot kategorija povzročiteljev prometnih nezgod pogosteje pojavlja katera od številnih družbenih skupin in kaj vpliva na to. Šuster (1985), ki se je ukvarjal z vprašanjem kaznivih dejanj med vozniki motornih vozil, je sicer empirično ugotovil, da del voznikov dela pogosteje prekrške kot drugi (predvsem skupina storilcev kaznivih dejanj – povratnikov), vendar ob pomanjkanju ustreznih podatkov ni razkril morebitne socialno stratifikacijske povezave. Heterogenost in razmeroma visoka stopnja neselektivnosti aktivnih prometnih udeležencev sta torej ena od temeljnih socioloških značilnosti cestnega prometa. Na vseh drugih prometnih področjih je namreč meja med profesionalnimi udeleženci ter uporabniki prometnih storitev povsem jasno začrtana (še zlasti v letalskem in železniškem prometu). Od profesionalnih kategorij prometnih udeležencev se v teh primerih zahteva občasno dokazovanje psihofizičnih in profesionalnih sposobnosti, ki so nujne za varno opravljanje njihovega poklica. V cestnem prometu pa se to zahteva samo za manjši del udeležencev (kategorija profesionalnih voznikov). Vsem drugim je razmeroma manj pogosto omejevana pravica do vožnje. Participacija v vlogi nemotoriziranega udeleženca pa razen uporabe nekaterih prometnic sploh ni z ničimer posebej selekcionirana. Takšna raznovrstnost dejavnih uporabnikov povečuje verjetnost nastajanja prometnih nezgod bodisi kot posledica storjenih napak, ki tako postanejo »kaznovane napake« (Petz, 1987), ali zaradi vpliva objektivnih prometnih razmer, na katere udeleženci neposredno ne vplivajo. Zastavlja se vrsta vprašanj, ki so neposredno povezana s cestnoprometno varnostjo, vendar ostajajo v glavnem brez jasnega odgovora. Ali je samo temeljna izobrazba in dopolnilno oz. skrajšano šolanje že zadostna osnova npr. za priznavanje poklicnega statusa za voznike tovornih vozil? Ali je smiselno, da se posamezniku, ki kot voznik motornega vozila pogosto izkazuje prometno nedisciplino, omeji pravica do vožnje? Ali so družbene ustanove, ki skrbijo za vzdrževanje cest, urejanje prometa in njegov nadzor, operativno sposobne kakovostno opravljati svoje delo? Kako vplivajo spremenjene družbene razmere na spreminjanje prometne varnosti? Kako zmanjšati vpliv številnih družbenih protislovij (npr. velika proizvodnja alkoholnih pijač na eni strani ter njihovo uživanje na drugi strani, ki ima katastrofalne posledice v prometu)? Tudi odgovor na vprašanje, ali so nekateri ljudje resnično bolj nagnjeni k nezgodam, še zdaleč ni enostaven, sam pojem »dovzetnost za nesreče« pa je konstruiran bolj iz potrebe in pravzaprav pomeni ne imeti sposobnosti in lastnosti, ki so v danem trenutku pomembne za ohranjanje

varnosti (Petz, 1987: 147). In končno, zakaj je slovenska družba razmeroma indiferentna do prometnih nezgod? Odgovor na zadnje zastavljeno vprašanje pa je treba iskati v različnih elementih kot npr.:

- udeležba v cestnem prometu je objektivno povezana z relativno visoko stopnjo tveganja. Le-to je tem večje, čim širši in čim bolj heterogen je krog prometnih udeležencev ter čim nižja je njihova prometna usposobljenost;

- participacija posameznika v cestnoprometnih tokovih je sestavni del njegovega življenja, ki se kaže v hitro spreminjajočih različnih vlogah (kot voznik motornega vozila, kot kolesar, kot pešec itd.);

- udeleženec prometne nezgode je lahko vsak ne glede na lastno pozitivno prometno ravnanje (žrtve so običajno večje med tistimi, ki niso povzročitelji prometnih nezgod);

- prometne nezgode so vsakodnevno ponavljajoči in razmeroma pogost fenomen, ki ga je sicer mogoče teoretično predvideti, toda tudi ob dobri družbeni organiziranosti mnogo težje reducirati;

- prometne nezgode ogrožajo vse socialne sloje;

- kršenje pravil prometnega vedenja je pogost vedenjski obrazec, pri čemer velik del storjenih prekrškov ostane prikrit, sankcioniranje neprilagojenega prometnega ravnanja pa je prav tako pogosto naključno;

- odnos represivnih družbenih ustanov in širše javnosti do storilcev kaznivih dejanj v cestnem prometu je manj kritičen kot do drugih kategorij delikventov;

- prometne nezgode so časovno in prostorsko disperzirane in se le redko pojavljajo v obliki hkratne udeležенosti večjega števila udeležencev;

- posledice prometnih nezgod se običajno obravnavajo delno in sektorsko, zato tudi ni povsem znana vseobsegajoča materialna in nematerialna škoda;

- odziv širše javnosti na prometne nezgode se kaže le občasno, ko gre bodisi za večje število žrtev ene prometne nezgode ali pa za žrtve, ki so bile socialno visoko reputirane oz. so imele nadpovprečno družbeno moč.

Množično sodelovanje v cestnem prometu postavlja vsem kategorijam udeležencev visoke zahteve po poznavanju in upoštevanju družbeno sprejetih norm – prometnih predpisov in pravil vedenja, brez katerih si ni mogoče zamišljati varnega izvajanja sodobnega cestnega prometa. Prometne nezgode so pogosto posledica neskladja med normativno določenim načinom vedenja ter praktičnim prometnim ravnanjem. Čim nižja je stopnja prometne usposobljenosti, tem večja je tudi verjetnost, da prometni udeleženci prometnih pravil in predpisov ne bodo niti poznali oz. jih ne bodo dosledno spoštovali. Toda to ne pomeni, da za storjena dejanja niso kazensko in materialno odgovorni (Šeparović, 1969; Klajn, 1970). Rezultati raziskovalnega dela (Prevenција in represija v cestnem prometu, 1979 ter Politika kazenskega pregona ... 1982) so pokazali, da tudi kazenska politika nima niti pomembnejšega vpliva na prometno vedenje storilcev kaznivih dejanj niti predvidenega preventivnega učinka na preostale prometne udeležence. Bistveno večji pozitivni učinki so doseženi z uspešno izvedenim procesom sekundarne socializacije, ki mlademu človeku daje ustrezne vsebine prometne kulture ter v stalni preventivni dejavnosti različnih družbenih ustanov. Vloga edukacije sicer ni vse-mogočna, je pa neobhodna in jo je treba vselej prilagajati različnim starostnim in socialnim kategorijam prometnih udeležencev (Rothe, 1991). Nizko prometno kulturo prebivalstva, ki se kaže v pomanjkljivem prometnem znanju ter v neupoštevanju prometnih pravil, je zato mogoče ovrednotiti tudi kot nesposobnost družbenih ustanov, da bi z učinkovitim edukacijskim sistemom in sistemom stalnega izobraževanja usposobile posameznike (ne glede na njihove osebnostne značilno-

sti) za varno vključevanje v cestni promet. Varnost posameznika zato ni odvisna zgolj od njegove prometne usposobljenosti, temveč od vzajemnega ravnanja vseh prometnih udeležencev.

Prometne nezgode lahko s sociološkega vidika razumemo oz. spremljamo tudi kot poseben vidik neustrezne prilagoditve družbe in posameznika procesom posodabljanja. Tehnični in tehnološki razvoj poteka bistveno hitreje, kot pa se uspe družbenim ustanovam in posameznikom prilagajati nastalim spremembam. Zelo pogosto prav družbene ustanove reagirajo šele takrat, ko so posledice tako izrazite, da jih preprosto ni več mogoče ignorirati. Pri pojasnjevanju pojava prometnih nezgod bi bilo poleg objektivnih okoliščin njihovega nastanka (stanje vozišča, prometnih vozil, naravnih razmer) ter vloge človeka kot prometnega udeleženca treba upoštevati še nekatere dodatne vidike. Gre za vprašanje velikih sprememb v družbeni strukturi; sprememb v načinu življenja ljudi; razumevanje vloge prometa v vsej družbi; način sprejemanja in upoštevanja vedenjskih norm in drugih zahtev, ki objektivno prisiljujejo posameznika k nujnosti družbenega konformizma; toda tudi za vprašanja tehnične izvedbe – ločitev prometnih površin za različne kategorije prometnih udeležencev; način in kakovost družbenega in tehničnega urejanja prometa; gostoto in posebnost prometnih tokov; kakor tudi vseh preostalih okoliščin, ki delujejo kot zunanje determinante prometne varnosti. V večrazsežnostnem prepletanju različnih dejavnikov in v izrazito heterogeni strukturi prometnih udeležencev pa se možnosti kolizije množijo v sorazmerju s stopnjo poslabšanja strukture vozil ter povečanjem števila prometnih udeležencev.

Ugotavljanje okoliščin nastanka kakor tudi posledic prometnih nezgod zahteva poglobljen analitični pristop. Kot opozarja M. Inić (1978: 16), je v zvezi s prometnimi nezgodami veliko metodoloških problemov. Eden takšnih se kaže tudi v tem, da se vse prometne nezgode še zdaleč ne registrirajo. Gre predvsem za tiste z manjšimi materialnimi posledicami, ki jih udeleženci kar sami rešijo. Podatki o številu prometnih nezgod tako zadevajo le tiste, ki so bile uradno evidentirane in so jih obravnavali organi za notranje zadeve ter o njih napisali standardno poročilo. Kolikšno je t. i. temno polje tega fenomena, zato na podlagi takšne metodologije ne moremo natančno ugotoviti. Že delna analiza pa je pokazala, da gre za bistveno večjo pojavnost, kot jo prikazujejo uradni statistični podatki (Hribernik, 1992). Domnevamo lahko, da ostaja morda tudi zaradi morebitnih sankcij in siceršnje nevšečnosti s policijo ter drugimi represivnimi družbenimi ustanovami del prometnih nezgod uradni javnosti prikrit, predvsem tisti, v katerih so bile posledice zgolj materialne ali pa vsaj ne takšne, ki bi zahtevale zdravstveno posredovanje.

Sicer pa ostaja prav tako odprto vprašanje kakovosti razpoložljivih statističnih podatkov, ki se nanašajo na strukturo in število prometnih vozil, voznikov in z njimi povezanih pomembnih podatkov. Precejšnja omejitev ugotavljanja okoliščin nastanka prometnih nezgod pa se ne nazadnje nanaša še na (neustrezni) način opredeljevanja razlogov za njihov nastanek. Pri navajanju zunanjih vzrokov nastanka prometnih nezgod se namreč upošteva le tisti, ki je bil odločilen, kar pomeni, da ni mogoče ugotavljati večrazsežnosti spleta okoliščin, ki običajno privedejo do tega razmeroma zelo pogostega negativnega pojava. Le izjemoma prihaja do nezgod zgolj samo zaradi enega samega razloga ali, kakor pravi Evans (1991: 60), mnogi dejavniki so povezani z vsako prometno nezgodo. Beseda vzrok je v veliki meri izginila iz tehnične literature o varnosti, in to iz dobrih razlogov. Prav tako se pri prometnih nezgodah navaja en sam povzročitelj, čeprav je lahko

krivda tudi deljena, ali pa je povzročiteljev več. Le redko se kot razlogi nastanka prometnih nezgod navajajo zunanji dejavniki, ki se vežejo na stanje vozišča, naravne in vremenske razmere. Subjektivnemu dejavniku (človeku – posamezniku) se pripisuje izjemno visoka stopnja odgovornosti (nad 95%), druge skupine dejavnikov pa so z uporabo obstoječe metodologije spremljanja prometnih nezgod praktično zanemarljivega pomena.

Prevladujoča vloga človeškega dejavnika pri nastajanju prometnih nezgod je sama po sebi dokaj razumljiva, kajti mnoge prometne nezgode so posledica storjenih subjektivnih napak, torej nepravilnega ravnanja enega ali več prometnih udeležencev. Ob tem se zastavlja vprašanje, ali so posamezniki, ki so kakršen koli način udeleženi v cestnem prometu, v najširšem smislu tudi ustrezno usposobljeni za sebi in drugim udeležencem varno prometno udeležbo. Nikakor ne gre spregledati razmeroma pogoste neskladnosti med praktično usposobljenostjo (pridobljenimi spretnostmi in veščinami pri upravljanju prometnih sredstev) ter interioriziranimi vsebinami prometne kulture. Samo poznavanje cestnoprometnih pravil kot družbeno določenih norm, ki sicer veljajo za vse udeležence ne glede na njihove individualne in socialne attribute, še zdaleč ne zagotavlja primerne prometnega vedenja. Kršenje predpisov in ustvarjanje potencialnih nevarnosti, ki se neredko kažejo kot prometne nezgode, sta odvisni od socialno-psihološke strukture (nepriagojenega) posameznika. Prav zato bi morale biti vzgojne in preventivne dejavnosti usmerjene predvsem k mlajšim starostnim skupinam prebivalstva, ki najpogosteje nastopajo v vlogi povzročiteljev prometnih nezgod, toda pogosto tudi kot njihove tragične žrtve.

Negativne učinke prometnega dogajanja je mogoče neposredno količinsko ovrednotiti predvsem v številu prometnih nezgod, v pojavih, ki imajo za posledico bodisi telesne poškodbe (smrtne, težje in lažje) bodisi samo materialno škodo ali pa najpogostejše oboje. Prometne nezgode so danes tako množičen pojav, da ga nekateri poimenujejo z izrazom sodobna pandemija, kot vojna na cestah, kot krvni davek tehničnemu progresu, ker nenehno pustošijo po vsem civiliziranem svetu. Njihova vloga je pomembno poudarjena v pojavu mortalitete, predvsem med mlajšimi in deloma srednjimi starostnimi generacijami. Število umrlih v prometnih nezgodah oz. umrlih za posledicami le-teh se nenehno povečuje in zajema v svetu več kot četrta milijona ljudi na leto. Poleg tega pa se temu številu pridružujejo še milijonske množice lažje in najtežje poškodovanih (Inić, 1987). Informacije o številu žrtev cestnoprometnih nezgod že zdavnaj niso več nekaj posebnega, vznemirjujočega, nekaj, kar bi pritegnilo posebno pozornost in ustvarjalno vključilo širšo javnost. Prav pogostost tega pojava očitno na vzporedni osi reproducira tudi visoko stopnjo družbene neobčutljivosti. Pomanjkanje humanosti med ljudmi ter nespregjanje odgovornosti pa se posledično kaže predvsem v številnih pobegih s kraja nezgode.

Večrazsežnost pojava prometnih nezgod se nadalje izraža v tem, da poleg nezgod z najtežjimi posledicami nastaja ogromna materialna škoda, ki ne zadeva neposredno le žrtev tragičnega prometnega dogodka, temveč ima izraziti širši družbeni odmev. Pri tem mislimo na stalno vključenost množice družbenih ustanov, ki v celotnosti porabe nacionalnega proizvoda pomenijo precejšen strošek, nastale posledice prometnih nezgod pa veliko materialno izgubo ter družbeno in individualno škodo. Gre za stroške pokopa umrlih; zdravljenje poškodovanih oseb; veliko odsotnost z dela; invalidnine; stroške oz. škodo zaradi zmanjšanja delovne sposobnosti v prometnih nezgodah poškodovanih oseb; stroške prekvalifikacije invalidov; stroške uničenih vozil in izgubo dohodka zaradi neuporabe le-teh

v gospodarstvu; stroške odstranitve uničenih in poškodovanih vozil; stroške delovanja in povečevanja represivnega aparata; stroške izrekanja sankcij in resocializacije obsojenih oseb; izgubo, ki nastane zaradi vlaganj v osebe, ki so bile poškodovane in bi lahko bile produktivne; stroške zaradi vključenosti zdravstvenega osebja in sredstev za rehabilitacijo; stroške, ki nastanejo zaradi zmanjšanja pretočnosti cest idr. (Inić, 1978; Gledec, 1984). K temu pa je seveda treba dodati še t.i. neimovinsko škodo (še zlasti če je bila žrtev oseba, ki je edina vzdrževala družino), psihične travme, občutek nevarnosti in ogroženosti kakor tudi zmanjšane ali povsem izgubljene psihofizične sposobnosti za nadaljnje upravljanje motornih vozil oz. za samostojno udeležbo v cestnem prometu. Nesporna je zato ugotovitev sodelujočih raziskovalcev, da se družba ne ukvarja dovolj z vprašanji družbenih posledic pojava prometnih nezgod in da se tej problematiki ne namenja tista pozornost, ki ji glede na večrazsežnost nastalih posledic dejansko gre. Na to kaže tudi obseg celotne škode, nastale zaradi posledice prometnih nezgod, ki se s smrtnim izidom približuje ali celo presega milijon DEM (izračun npr. v ZRN in Švedski). Nekako je nerazumljivo, da se tiste države, ki so na deklarativni ravni povzdignile vrednost človeka na sam vrh družbenih vrednot, s tem vprašanjem niso kaj prida ukvarjale in zato tudi niso resneje kakovostno in količinsko ovrednotile vseh posledic, niti niso zgradile učinkovitih mehanizmov za zmanjšanje pojava pogostih prometnih nezgod. Ni zadosti, da družba oz. pristojne ustanove zgolj opozarjajo posameznika na možno nevarnost, ki jo imanentno nosi s seboj participacija v cestnem prometu, temveč je nujno in neizbežno, da država ustvari takšne objektivne razmere, ki bodo omogočile varno potekanje prometa. K temu pa ne sodi le dvig ravni usposobljenosti prometnih udeležencev, temveč tudi skrb države za posodabljanje cestnoprometnega omrežja, skrb za gradnjo spremljajoče prometne infrastrukture kakor tudi skrb za tehnično varnost vozil.

K dejavnikom, ki povzročajo nastanek prometnih nezgod, poleg običajne trihotomne konstrukcije temeljnih sklopov: človek – vozilo – cesta dodajamo še četrto razsežnost – vpliv družbenega dogajanja. Zastavlja se vprašanje, v kolikšni meri vpliva spreminjanje socialno-ekonomskih temeljev v nekdanjih socialističnih državah (uvajanja demokratičnih procesov in dokaj radikalnega lastniškega preoblikovanja) na spreminjanje razmer v cestnem prometu.

V vseh postsocialističnih družbah je nesporno zaznati različne pojavne oblike družbene dezorganizacije, ki se kažejo v povečani delikventnosti, kriminaliteti, alkoholizmu idr. družbeno nezaželenih pojavih. Manifestirajoča agresivnost je očitno povezana z velikimi spremembami v socialno-ekonomski strukturi in s pospešenim razslojevanjem družbe, toda tudi v zunanjem političnem dogajanju (neposredna bližina vojaških spopadov).

Razpad določenega sistema družbenih norm in vrednot, zmanjšanje učinkovitosti formalnega nadzorstva ter spremembe pri izvajanju represivnih ukrepov (tudi policije, ki je neposredno odgovorna za cestnoprometno varnost) se izražajo v naraščanju prometne nediscipline, kar vpliva na povečano manifestnost tistih prometnih udeležencev, ki se ne podreajo splošno sprejetim družbenim normam, neobhodnim za prometno varnost. Povečani družbeni nered spodbuja pripravljenost za tveganje, še zlasti mlajših udeležencev, ki so tudi zaradi pomanjkljivih prometnih izkušenj precej bolj pripravljeni tvegati kot starejši. Verjetnost, da bo posameznik kaznovan za storjeno kaznivo dejanje oz. za prekršek, ki se ne konča s »kaznovano napako« – prometno nezgodo, je ob reducirani kontrolni sposobnosti represivnega državnega aparata prav tako močno zmanjšana.

Zato odmiranje starega in polaganje temeljev novega socialnoekonomskega

ter političnega sistema pomeni hkrati tudi stanje močno povečane družbene anemije, kar se prav tako izraža v prometu. Posredno takšno dogajanje kaže na to, da tudi tiste družbene norme, ki morajo ostati v osnovi nespremenljive ne glede na naravo političnega sistema, nikakor niso interiorizirane v tolikšni meri, da bi funkcionirale neodvisno od trenutnega družbenega dogajanja. Ali je torej predvsem strah pred sankcijami (represijo) tista temeljna ali celo edina determinanta, ki vpliva na družbeno zahtevano ravnanje prometnih udeležencev? Odgovor še zdaleč ni preprost.

Če je avtomobil zunanji simbol, ki sam po sebi prenaša sporočilo drugim prometnim udeležencem, potem povečana ekonomska in z njo povezana socialna moč njihovih lastnikov posledično vpliva tudi na spreminjanje prometnega vedenja. Zahtevajo, da se udeleženci v manjših in tehnično šibkejših prometnih sredstvih kakor tudi vsi tisti brez njih (pešci) umikajo tudi takrat, ko imajo nesporno prednost in ko se ravna po predpisanih normah. Časovna determinanta postaja v nastajajoči tržni ekonomiji izjemno pomembna kategorija, kajti za podjetnike velja predvsem načelo »time is money«. Časovna sestavina pa je neposredno povezana s hitrostjo. Gre za uveljavljanje tipa ofenzivne vožnje, ki povzroča številne potencialne nevarnosti – kolizije kakor tudi same prometne nezgode. Vsakršna omejitev (zlasti hitrosti, ki v etiologiji prometnih nezgod najizraziteje izstopa) pomeni v očeh novih povzpetniških posameznikov izgubo ekonomske možnosti. Povečana dostopnost uporabe močnejših motornih vozil ob nespremenjenem obsegu in kakovosti prometnega omrežja ter predvsem brez predhodnega ustreznega prilagajanja vpliva na to, da se število in posledice prometnih nezgod povečujejo. Na drugi strani ima pomembno vlogo pri nastajanju prometnih nezgod tudi obubožanje precejšnjega dela prebivalstva. Le-ta je povezana s spreminjanjem stabilnosti ekonomskih temeljev – z začasno ali trajno izgubo delovnih mest, bistveno slabšimi možnostmi zaposlovanja odraščajoče mladine in zniževanjem življenjskega standarda. Nesposobnost vzdrževanja ustreznega prometnega standarda ter nakup in uporaba tehnološko zastarelih vozil posledično prav tako opredeljujejo nižjo stopnjo prometne varnosti vseh cestnoprometnih udeležencev.

Slovenija ostaja prometno nevarna dežela

V nadaljevanju predstavljamo nekatere ugotovitve opravljene analize prometnega dogajanja predvsem v obdobju zadnjih petih let. Po nekajletnem upadanju števila prometnih nezgod se ponovno kaže težnja naraščanja števila in njihovih posledic. Mednarodna primerjava posebne stopnje umrljivosti, katere zunanji vzrok so nezgode z motornimi vozili, kaže, da sodi Slovenija v sam vrh evropskih držav, ki imajo na 100.000 prebivalcev najvišje število mrtvih. Izračunana mera umrljivosti glede na število oz. gostoto motornih vozil v istih državah pa dodatno dokazuje, da je sedanja raven prometne varnosti v Sloveniji v odnosu na razvitejša še bistveno neugodnejša. Uspešnost strategije zmanjševanja tveganosti participacije v cestnem prometu se v razvitih industrijskih državah kaže v tem, da kljub neprimerno večji gostoti prometnih tokov njihove statistike ugotavljajo, da je v relativnem smislu manj smrtnih žrtev.

V Sloveniji se je po letu 1983 število prometnih nezgod nekoliko zmanjšalo. Razmeroma močno so upadle v letu 1985, ko so uradne statistike ugotovile, da je »le« 5.481 prometnih nezgod, minimum pa je bil dosežen v letu 1990 s 5.177 prometnih nezgod, od tega 453 s smrtnim izidom. Podatki o številu prometnih

nezgod, ki jih spremlja Ministrstvo za notranje zadeve za leto 1991 in 1992, pa kažejo, da gre za ponovno stopnjevanje tega pojava, kar potrjujejo tudi podatki za leto 1993. Posledice nastalih prometnih nezgod se po dveh večjih pozitivnih spremembah tako znova kažejo v povečanju števila mrtvih ter težje in lažje poškodovanih oseb. V obdobju 1988–1992 je zaradi posledic 18.448 uradno evidentiranih nezgod umrlo na slovenskih cestah kar 2.576 oseb, telesno poškodovanih pa je bilo 36.123 ljudi. Pomanjkljivost spremljanja negativnega prometnega dogajanja pa se izraža v relativno nizkem številu prometnih nezgod, v katerih je nastala samo materialna škoda. Kot smo že ugotovili, je le-ta v svoji celovitosti pomemben delež izgubljenega družbenega bruto proizvoda.

Vlogi subjektivnega dejavnika kot neposrednega dejavnika nastanka prometnih nezgod je vsekakor pripisana prevelika krivdna odgovornost. Slovensko cestno omrežje, njegova nizka kakovost ter nenehno povečevanje števila vozil so determinante, ki imajo objektivno mnogo večjo težo pri nastajanju preučevanja pojava. Tudi (neprimerna) hitrost, ki prevladuje med zunanji vzroki prometnih nezgod in katere delež se povečuje, bi bilo treba tako ob holističnem kot ob delnem razčlenjevanju vzrokov in okoliščin nastajanja prometnih nezgod vezati na preostale skupine dejavnikov. Predlog Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu o »umirjanju« prometa na slovenskih cestah bi se kot ukrep omejevanja hitrosti tako kot v razvitejših državah z bistveno večjo gostoto prometnih tokov (Meier, Morgan; 1981) najbrž izkazal kot zelo pomembna determinanta zmanjševanja števila in posledic prometnih nezgod. Protislovnost družbenega razvoja se v prometu kaže v relativno veliki statičnosti razvoja cestnega omrežja ter v konstantnem naraščanju števila prometnih vozil. V zadnjih petih letih se je npr. samo število osebnih vozil povečalo za več kot desetino (za 12,6% glede na leto 1988). Z upoštevanjem starostne strukture voznega parka, heterogenosti tipov vozil, odkritih tehničnih napak, števila iz prometa izločenih vozil idr. kazalcev pa bi se najbrž pokazalo bistveno manj ugodno stanje, kot ga prikazujejo zgolj razpoložljivi skupni podatki o številu motornih vozil.

Podatki o pogostosti prometnih nezgod in njihovih posledicah posredno opozarjajo, da dokaj radikalne družbene spremembe tudi v Sloveniji precej vplivajo na varnost v cestnem prometu. To se kaže npr. tudi v udeležbi tujcev v prometnih nezgodah bodisi kot njihovih povzročiteljev bodisi kot soudeležencev. Njihova manjša udeležba se povezuje z zmanjšanjem prehoda skozi Slovenijo še zlasti v letu 1991, ko so na slovenskih tleh potekale omejene vojaške operacije. Že v naslednjem letu pa je zaznati njihovo ponovno povečanje. Tudi preusmeritev mednarodnih cestnoprometnih in prevoznih tokov se izraža v povečanju števila in posledic prometnih nezgod. Analiza prometnega dogajanja na cestnem odseku med Ljubljano, Celjem in Mariborom kaže, da je glede prometne varnosti ta del magistralne ceste oz. polovične avtoceste prevzel neslavno oznako »cesta smrti«, ki jo je pred tem imela dolenjska magistralka. Že to kaže, da je vpliv objektivnih skupin dejavnikov precej pomembnejši, kot pa jih navajajo statistike o uradno ugotovljenih prometnih nezgodah. Tudi rezultati poglobljene analize petletnega dogajanja na slovenskih cestah so nadalje pokazali, da je število prometnih nezgod na cestah višjih kategorij sicer res manjše, toda gre običajno za hujše prometne nezgode, pri čemer je nujno treba upoštevati bistveno večjo hitrost kot tudi gostoto prometnih udeležencev. Prav tako tudi analiza udeležbe posameznih kategorij prometnih udeležencev v prometnih nezgodah razkriva, da se vozniki motornih vozil kot povzročitelji pojavljajo kar v 94,6% vseh primerih (predvsem vozniki osebnih avtomobilov), nevozniki pa v preostalih 5,4%. Vendar pa nastale posle-

dice s telesno poškodovanimi in smrtnimi žrtvami očitno ne ustrezajo posameznim kategorijam. Na empirični ravni se jasno kaže protislovje med udeleženo povzročiteljev in njihovimi posledicami ter posledicami soudeležencev v prometnih nezgodah, ki gredo v škodo slednjih.

Velik zaostanek Slovenije v razvoju prometnega omrežja, materialne in socialne razmere, zakasnela prilagoditev prebivalcev in državnih ustanov zahtevam močno povečanega prometa ter neustrezna strategija razvoja cestnega prometa v preteklih desetletjih dokazujejo, da je udeležba v cestnoprometnih tokovih v Sloveniji nevarna, ne samo zaradi objektivnih razmer voznega parka ter neustreznega prometnega omrežja, temveč tudi zato ker sami uporabniki – prometni udeleženci niso niti ustrezno usposobljeni niti nimajo zadovoljivo interioriziranih norm prometnega vedenja. Temu ustreza tudi dosežena raven prometne kulture. Če bo v naslednjih nekaj letih še pred vstopom v tretje tisočletje res mogoče potovati v Sloveniji po sodobnem avtocestnem prometnem križu, pa v tako kratkem času skorajda zagotovo ne bo mogoče dvigniti tudi siceršnje (razmeroma zelo slabe) prometne kulture vseh udeležencev na tisto raven, ki jo zahteva vse večja gostota prometnih tokov. To pa ni stvar samo heterogene skupine voznikov različnih motornih vozil, od katerih se zahteva poznavanje prometnih predpisov in tudi opravljen preizkus praktične vožnje, temveč tudi množice dokaj slabo usposobljenih voznikov koles ter še bolj heterogene množice pešcev. Sinergetski učinek pa je odvisen ne samo od dobre prometne usposobljenosti ter spoštovanja prometnih pravil posameznih kategorij prometnih udeležencev, temveč od vseh, ki so na kakršen koli način udeleženi v prometu – bodisi kot neposredni uporabniki bodisi kot vzdrževalci cestnega omrežja in motornih vozil bodisi kot pooblaščen nadzorniki ali kako drugače.

LITERATURA

- ASCH, P.; LEVY, T. D. (1987): Does the Minimum Drinking Age Effect Traffic Fatalities? *Journal of Policy Analysis and Management* 6(2), s. 180–192.
- EVANS, L. (1991): *Traffic Safety and the Driver*. New York, Van Nostrand Reinhold
- GLEDEC, M. (1984): Koliko nas košta nesigurnost u cestovnom prometu? *Zagreb, Naše teme*, 28(9), s. 1489–1494
- HRIBERNIK, F. (1992): Negativni vidiki modernizacije kmetijstva – prometne in delovne nezgode. Ljubljana, Zbornik Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani, 59, s. 297–310.
- INIČ, M. (1978): Etiologija saobraćajnih nezgoda na putevima. Beograd, Savremena administracija
- INIČ, M. (1987): Bezbednost drumskog saobraćaja. Beograd, Savremena administracija
- KLAJN, L. (1970): Krivična odgovornost i saobraćajne nesreće na drumovima. Beograd, Savremena administracija
- MEIER, J. K.; MORGAN R. D. (1981): Speed Kills: A Longitudinal Analysis of Traffic Fatalities and the 55 mph Speed Limit. *Policy Studies Review*, 1(1), s. 157–161
- PETZ, B. (1987): Psihologija rada (poglavje: Psihološki problemi nezgoda i nesreća). Zagreb, Školska knjiga, str. 139–191
- POLIČ, M., MIŠ M. (1985): Zaznavanje ogroženosti posameznih skupin prometnih udeležencev. Ljubljana, *Anthropos*, 1–2, s. 354–361
- POLITIKA kazenskega pregona, kaznovalna politika in družbena samozaščita v javnem cestnem prometu (1982). Ljubljana, Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani
- PREVENCIJA in represija v cestnem prometu (1979). Ljubljana, Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani
- ROTHE, J. P. (1991): Educating for Safety. *Society* 28(3), s. 5–9
- STATISTIČNI letopis Republike Slovenije 1993, Ljubljana, Zavod Republike Slovenije za statistiko
- STATISTIČNI podatki prometnih nezgod, motornih vozil in voznikov motornih vozil (za leto 1988 do 1992). Ljubljana, Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije
- ŠEFMAN, P. (1991): *Vozi in preživi*. Ljubljana, ČGP Delo
- ŠEPAROVIC, Z. (1969): Sigurnost i odgovornost u saobraćaju. Sisak, Jedinstvo
- ŠUSTER, D. (1985): Vozniki – storilci kaznivih dejanj v cestnem prometu. Ljubljana, Pravna fakulteta (magistrsko delo)